



**RADA
UNII EUROPEJSKIEJ**

**Bruksela, 3 lipca 2006 r. (25.08)
(OR. en)**

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2000/0212 (COD)**

11002/06

LIMITE

**TRANS 178
CODEC 689**

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Rady
Do: Delegacje

Nr poprz. dok.: 10460/06 TRANS 167 CODEC 638
Nr wniosku Kom.: 11508/05 TRANS 155 CODEC 657

Dotyczy: Zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

Delegacje otrzymują w załączeniu tekst wyżej wspomnianego wniosku w brzmieniu po analizie motywów przez grupę attachés ds. transportu podczas spotkania w dniu 27 czerwca 2006 r. Tekst zostanie przekazany prawnikom lingwistom do dalszej analizy. Następnie zostanie przekazany COREPER-owi i Radzie jako punkt I/A w celu przyjęcia wspólnego stanowiska, które z kolei zostanie przekazane Parlamentowi Europejskiemu.

Międzyinstytucjonalny numer referencyjny:
2000/0212 (COD)

Zmieniony wniosek dotyczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 16 traktatu WE potwierdza rangę, jaką usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zajmują wśród wspólnych wartości Unii.
- (2) Art. 86 ust. 2 traktatu stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do świadczenia usług o ogólnym znaczeniu gospodarczym podlegają normom wspomnianego traktatu, zwłaszcza regułom konkurencji, w granicach w jakich stosowanie tych reguł nie stanowi przeszkody w wykonywaniu zadań powierzonych tym przedsiębiorstwom.
- (3) Art. 73 traktatu stanowi *lex specialis* w stosunku do art. 86 ust. 2. Ustanawia on zasady mające zastosowanie do rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych w sektorze transportu lądowego.

- (4) Do głównych celów określonych w białej księdze Komisji¹ należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i odznaczających się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego dzięki uregulowanej konkurencji zapewniającej również przejrzystość oraz efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu zwłaszcza czynników społecznych, środowiskowych i rozwoju regionalnego lub zapewnienie określonych warunków taryfowych z myślą o niektórych grupach pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich, które mogą powodować znaczne zakłócenia konkurencji.
- (5) Obecnie liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, stanowiące konieczność z punktu widzenia interesu ogólnego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Aby zapewnić świadczenie tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość interweniowania. 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 z zakresu jego stosowania pewnych ogólnych zasad, zastosowanie mają ogólne kryteria odnoszące się do pomocy państwa.

¹ 11932/01 – (COM(2001) 370 wersja ostateczna).

- (6) Wiele państw członkowskich wprowadziło ustawy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw oraz kontraktów na usługi publiczne — przynajmniej w niektórych obszarach ich rynku transportu publicznego i według przejrzystych i sprawiedliwych procedur. Dzięki temu wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi znacznie się rozwinęła, a kilka podmiotów świadczących usługi publiczne aktualnie świadczy usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego w więcej niż jednym państwie członkowskim. Jednak zmiany ustawodawstwa krajowego doprowadziły do stosowania rozbieżnych procedur i wywołały prawną niepewność co do praw podmiotów świadczących usługi publiczne i 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 śródlądowej² nie odnosi się do sposobu przyznawania kontraktów na usługi publiczne w Europie, ani tym bardziej nie określa sytuacji, w jakich świadczenie tych usług powinno być przedmiotem przetargu. Należy zatem dostosować wspólnotowe ramy prawne do bieżących warunków.
- (6a) Przeprowadzone badania i doświadczenia państw, 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 zadań, które zostały im powierzone. Podejście to wspiera 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”.
- (6b) Należy pozwolić, by rynki transportu pasażerskiego, w których ingerencja państwa została zmniejszona i w których nie istnieją wyłączne prawa, zachowały swoje cechy i własny sposób funkcjonowania na tyle, na ile jest to zgodne z wymogami traktatu.

² Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1 zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1).

- (7) Aby móc zorganizować usługi publiczne w zakresie transportu w sposób jak najbardziej odpowiadający potrzebom mieszkańców, wszystkie właściwe organy muszą mieć możliwość wolnego wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne — biorąc pod uwagę interesy małych i średnich przedsiębiorstw — na warunkach przewidzianych 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 kontrakt zawierany pomiędzy właściwymi organami a wybranym podmiotem świadczącym usługi publiczne określał charakter zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i przyznaną rekompensatę. Forma lub nazwa kontraktu może być różna w zależności od systemów prawnych państw członkowskich.
- (8) W przeciwieństwie do tego, co przewidywało rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmował usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego prowadzonego wodnymi drogami śródlądowymi, uważa się za niewskazane, by nowe rozporządzenie obejmowało przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w tym konkretnym sektorze. Organizacja usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego prowadzonego wodnymi drogami śródlądowymi podlega zatem zasadom ogólnym określonym w traktacie, o ile państwa członkowskie nie wybiorą stosowania niniejszego rozporządzenia. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają włączania usług prowadzonych drogami wodnymi śródlądowymi do większych sieci miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego publicznego transportu pasażerskiego.
- (8a) W przeciwieństwie do tego, co przewidywało rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmował usługi publiczne w zakresie transportu towarowego, uważa się za niewskazane, by nowe rozporządzenie obejmowało przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w tym konkretnym sektorze. Trzy lata od wejścia niniejszego rozporządzenia w życie organizacja usług transportu towarowego powinna podlegać zatem zasadom ogólnym określonym w traktacie.
- (9) 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 użyteczności publicznej, o których mowa w art. 16 traktatu, oraz na zasadach pomocniczości i proporcjonalności, o których mowa w art. 5 traktatu.

- (10) Niektóre usługi — często związane z określoną infrastrukturą — świadczy się głównie ze względu na ich wartość historyczną lub turystyczną. Ponieważ działania te mają niezaprzeczalnie inny cel niż świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, nie powinny one podlegać zasadom i procedurom mającym zastosowanie do wymogów w zakresie usług publicznych.
- (11) 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 — stronie trzeciej.
- (12) Kontrakty długoterminowe mogą prowadzić do zamknięcia rynku na okres dłuższy, niż jest to konieczne, zmniejszając tym samym pozytywne skutki konkurencji. Aby zminimalizować zakłócenia konkurencji, a jednocześnie utrzymać jakość usług, należy zawierać kontrakty na świadczenie usług publicznych na czas określony. Należy jednak przewidzieć możliwość przedłużania kontraktów maksymalnie o połowę ich pierwotnego okresu ważności: w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne musi inwestować w środki trwałe, których czas amortyzacji jest wyjątkowy, oraz w przypadku gdy chodzi o regiony najbardziej oddalone określone w art. 299 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską z uwagi na ich specyfikę i uwarunkowania. Ponadto jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne dokonuje inwestycji w infrastrukturę lub w tabór kolejowy i pojazdy — które to oba rodzaje inwestycji są o tyle wyjątkowe, o ile wiążą się ze znacznymi kwotami — i jeżeli kontrakt jest przyznany w wyniku sprawiedliwej procedury przetargowej, wtedy powinna istnieć możliwość przedłużenia kontraktu o jeszcze dłuższy okres.

(13) W przypadku gdy zawarcie kontraktu na świadczenie usług publicznych może spowodować zmianę podmiotu świadczącego usługi publiczne, właściwe organy muszą być upoważnione do wezwania wybranego podmiotu świadczącego usługi publiczne do zastosowania przepisów dyrektywy 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów³. Wspomniana dyrektywa nie zakazuje państwom członkowskim chronić warunków przenoszenia praw pracowniczych innych niż warunki objęte dyrektywą 2001/23/WE, a tym samym ewentualnie uwzględniać standardów socjalnych ustanowionych krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi lub administracyjnymi lub układami zbiorowymi lub układami zawieranymi pomiędzy partnerami społecznymi.

(13a) Stosując się do zasady pomocniczości, właściwe organy mają swobodę ustanawiania norm jakości dla zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, na przykład w odniesieniu do minimalnych warunków pracy, praw pasażerów, potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub ochrony środowiska naturalnego.

(14) [...]

³ Dz.U. L 82 z 22.3.2001, str. 16.

- (15) Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego, każdy organ władzy lokalnej lub — jeśli taki nie istnieje — każdy organ władzy krajowej może zdecydować, czy będzie sam 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 takie samodzielne świadczenie usług podlegało ścisłej kontroli. Wymaganą kontrolę powinny sprawować: właściwy organ lub grupa organów zapewniających publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego, działających razem lub za pośrednictwem poszczególnych członków. Ponadto właściwy organ samodzielnie świadczący usługi transportowe lub podmiot wewnętrzny świadczący takie usługi nie powinni mieć prawa udziału w przetargach poza terytorium podległym temu organowi. Organ sprawujący kontrolę nad wewnętrznym podmiotem świadczącym takie usługi powinien mieć także możliwość zakazania temu podmiotowi udziału w przetargach organizowanych na terytorium podległym temu organowi. Ograniczenia, jakim podlega działalność podmiotu wewnętrznego świadczącego takie usługi, nie wykluczają możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów na usługi publiczne, jeżeli kontrakty te dotyczą transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Oprócz tego bezpośrednie przyznawanie kontraktów na świadczenie usług w zakresie wysokotonażowego transportu kolejowego w niczym nie ogranicza prawa właściwych organów, by podmiotowi wewnętrznemu przyznać kontrakt na świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego z wykorzystaniem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro i tramwaje.
- (15a) Zlecenie świadczenia usług podwykonawcom może przyczynić się do większej wydajności publicznego transportu pasażerskiego i umożliwia uczestnictwo przedsiębiorstw innych niż podmiot świadczący usługi publiczne, któremu został przyznany kontrakt na świadczenie usług publicznych. Jednak w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania funduszy publicznych właściwe organy powinny być w stanie określić warunki podwykonawstwa w zakresie publicznych usług transportu pasażerskiego, w szczególności w przypadku usług świadczonych przez podmiot wewnętrzny. Ponadto podwykonawca nie powinien być pozbawiony możliwości brania udziału w przetargach na terytorium jakiegokolwiek właściwego organu. Wybór podwykonawcy dokonywany przez właściwy organ lub jego wewnętrzny podmiot musi być zgodny z prawem Wspólnoty.

- (16) W przypadku gdy organ publiczny postanawia powierzyć świadczenie usług użyteczności publicznej stronie trzeciej, musi on przy wyborze podmiotu świadczącego usługi publiczne kierować się prawem wspólnotowym w zakresie kontraktów publicznych i koncesji, tak jak postanowiono w art. 43–49 traktatu WE, jak również zasadami przejrzystości i równego traktowania. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą w szczególności powodować uszczerbku dla obowiązków, jakie przypadają organom publicznym na mocy dyrektyw dotyczących przyznawania kontraktów na usługi publiczne, jeżeli zakres stosowania tych dyrektyw obejmuje kontrakty na usługi publiczne.
- (17) Niektóre przetargi wymagają od właściwych organów określenia i opisanego złożonych systemów. Dlatego w przypadku przyznawania takich kontraktów organy te muszą mieć prawo do negocjowania szczegółów z niektórymi lub ze wszystkimi potencjalnymi podmiotami świadczącymi usługi publiczne już po otrzymaniu ich ofert.
- (18) Przetargi mające na celu przyznanie kontraktów na świadczenie usług publicznych nie powinny być obowiązkowe w przypadku, gdy kontrakt dotyczy niewielkich kwot lub odległości. Pod tym względem wyższe kwoty lub większe odległości powinny umożliwić właściwym organom uwzględnienie szczególnych interesów małych i średnich przedsiębiorstw. Właściwe organy nie powinny dzielić kontraktów lub sieci w celu uniknięcia przetargu.
- (19) Jeżeli istnieje ryzyko, że świadczenie usług ulegnie zakłóceniu, wspomniane organy muszą mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych, dopóki nie zostanie przyznany nowy kontrakt na usługi publiczne zgodny ze wszystkimi warunkami przyznawania określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (20) W związku z publicznym transportem pasażerskim koleją pojawiają się szczegółowe kwestie kosztów inwestycji oraz infrastruktury. W marcu 2004 r. Komisja przedstawiła propozycję zmiany dyrektywy 91/440/EWG, tak by każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu we Wspólnocie zapewnić dostęp do infrastruktury wszystkich państw członkowskich, aby tym samym mogło ono świadczyć usługi w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie ram prawnych dla rekompensat lub wyłącznych praw do kontraktów na usługi publiczne, nie zaś dalsze otwieranie rynku usług przewozu koleją.

- (21) W odniesieniu do usług publicznych niniejsze rozporządzenie pozwala wszystkim właściwym organom na wybór operatora świadczącego usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, w ramach kontraktów na usługi publiczne. Z uwagi na różne sposoby organizacji terytorialnej państw członkowskich w tym względzie, uzasadnione jest zezwolenie właściwym organom na bezpośrednie przyznawanie kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego.
- (22) Przyznana przez właściwe organy rekompensata na pokrycie kosztów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, musi być obliczana w sposób zapobiegający nadmiernym rekompensatom. W przypadku gdy właściwe organy planują przyznanie kontraktu z pominięciem procedury przetargowej, muszą one również przestrzegać szczegółowych zasad, dzięki którym kwota rekompensaty będzie odpowiednia i będzie odzwierciedlać staranie o efektywność i jakość usług.
- (22a) Dzięki temu, że w zasadach kalkulacji określonych w załączniku zostanie odpowiednio uwzględniony wpływ, jaki wypełnianie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych będzie miało na zapotrzebowanie na pasażerskie usługi transportowe, właściwy organ i podmiot świadczący takie usługi mogą wykazać, że uniknięto nadmiernych rekompensat.
- (23) Przed przyznaniem kontraktów na usługi publiczne z wyjątkiem środków nadzwyczajnych i kontraktów związanych ze świadczeniem usług na niewielką odległość właściwe organy muszą przedsięwziąć niezbędne kroki, by ogłosić swój zamiar przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem, tak aby potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne mogły podjąć odpowiednie działania.
- (23a) Kontrakty na usługi publiczne przyznane bezpośrednio powinny podlegać wymogowi zwiększonej przejrzystości.
- (24) Zważywszy, że właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne będą potrzebowały czasu na dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia, należy przewidzieć systemy przejściowe. Mając na względzie stopniowe przyznawanie kontraktów na usługi publiczne zgodnie z niniejszym rozporządzeniem państwa członkowskie powinny przedstawić Komisji sprawozdanie z postępów w terminie sześciu miesięcy od upływności pierwszej połowy okresu przejściowego. Na podstawie tych sprawozdań Komisja może zaproponować odpowiednie środki.

- (25) W okresie przejściowym właściwe organy prawdopodobnie będą wprowadzać przepisy niniejszego rozporządzenia w różnym czasie. Może się zatem okazać w tym okresie, że podmioty działające na rynkach, które nie podlegają jeszcze przepisom niniejszego rozporządzenia, starają się o kontrakty na rynkach, które szybciej otworzyły się na regulowaną konkurencję. Aby poprzez proporcjonalne działanie zapobiec wszelkim dysproporcjom w otwieraniu rynku transportu publicznego, właściwe organy muszą mieć możliwość odrzucania w drugiej połowie okresu przejściowego 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 przetargiem.
- (26) W swoim orzeczeniu w sprawie Altmark Trans GmbH Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził, że rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 87 traktatu WE, o ile spełnione są cztery kryteria łączne (orzeczenie z dnia 24 lipca 2003 r., sprawa C-280/00, ust. 87 – 95, zbiór I-7747).
W przypadku gdy kryteria te nie są spełnione, a spełnione są ogólne kryteria stosowania art. 87 ust. 1 traktatu, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych stanowią pomoc państwa podlegającą postanowieniom art. 73, 86, 87 i 88 traktatu.
- (27) Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych mogą okazać się konieczne w sektorze lądowego transportu pasażerskiego, aby przedsiębiorstwa odpowiedzialne za usługi publiczne mogły działać w oparciu o zasady i na warunkach, które pozwolą im na realizację swoich zadań. Takie rekompensaty pod pewnymi warunkami mogą być zgodne z traktatem stosownie do art. 73. Po pierwsze — muszą one być przyznane po to, by zapewnić świadczenie usług faktycznie 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 wygenerowane dzięki nim oraz rozsądny zysk.
- (28) Rekompensaty przyznane przez właściwe organy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia mogą zatem być wyłączone z obowiązku wcześniejszego informowania przewidzianego w art. 88 ust. 3 traktatu.

- (29) Niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (EWG) nr 1191/69; należy zatem uchylić wymienione rozporządzenie. Trzyletni okres przejściowy dla publicznych usług transportu towarowego pomoże w stopniowej likwidacji rekompensat, na które brak jest zezwolenia Komisji, zgodnie z art. 73, 86, 87 i 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, podlegają postanowieniom art. 73, 86, 87 i 88 traktatu, w tym wszelkim odnośnym wykładniom Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, a zwłaszcza 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 z dziedziny usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (30) 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 śródlądowej⁴. Wspomniane rozporządzenie okazuje się nieaktualne, a dodatkowo ogranicza ono stosowanie art. 73 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 kolejowych⁵. Aby dalej ułatwić stosowanie odpowiednich zasad Wspólnoty, Komisja zaproponuje w roku 2006 wskazówki dotyczące pomocy państwa w inwestycjach kolejowych, w tym w inwestycjach w infrastrukturę,

⁴ Dz.U. L 30 z 15.6.1970, str. 1; rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 543/97 (Dz.U. L 84 z 26.3.1997, str. 6).

⁵ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8–20.

(30a) W celu oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz postępów w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w Europie, zwłaszcza jakości tych usług oraz wyników bezpośredniego przyznawania kontraktów na usługi publiczne, Komisja powinna przygotować odpowiednie sprawozdanie. Sprawozdaniu temu mogą, w razie potrzeby, towarzyszyć wnioski dotyczące zmian do niniejszego rozporządzenia.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel i zakres stosowania

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie, jak przy zachowaniu zasad prawa wspólnotowego właściwe organy mogą interweniować w sektorze publicznego transportu pasażerskiego, by zapewnić świadczenie usług użyteczności publicznej, które miałyby m.in. bardziej masowy charakter, byłyby bezpieczniejsze, odznaczałyby się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi powstałe 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 udzielając kontraktu na wykonanie tych zobowiązań, rekompensują podmiotom sektora transportu 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 zakresie transportu pasażerskiego prowadzonego koleją oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich wartość historyczną i turystyczną. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do publicznego transportu pasażerskiego prowadzonego wodnymi drogami śródlądowymi.

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

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „publiczny transport pasażerski” oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone dla społeczeństwa w sposób niedyskryminacyjny i ciągły;
- b) „właściwy organ” oznacza każdy organ publiczny lub każde połączenie organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub też każda instytucja posiadająca taką władzę;
- c) „właściwe organy na poziomie lokalnym” oznacza wszystkie właściwe organy, których geograficzny obszar kompetencji ma charakter lokalny.
- d) „podmiot świadczący usługi publiczne” oznacza każde przedsiębiorstwo lub zgrupowanie przedsiębiorstw prawa publicznego lub prywatnego, świadczące usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, lub każda instytucja publiczna, która świadczy takie usługi;
- e) „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, aby zapewnić świadczenie usług użyteczności publicznej w zakresie transportu pasażerskiego, których ze względu na swój własny interes gospodarczy nie podjąłby się bez rekompensaty podmiot świadczący usługi lub nie podjąłby się ich w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach;

- f) „prawo wyłączne” oznacza prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej linii, w danej sieci lub strefie z wyłączeniem innych podmiotów świadczących usługi;
- g) „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznana 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 przyznanie kontraktu” oznacza przyznanie kontraktu danemu podmiotowi świadczącemu usługi z pominięciem wszelkiej procedury przetargowej;
- i) „kontrakt na usługi publiczne” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, by temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne powierzyć zarządzanie usługami podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług; w zależności od prawa państw członkowskich kontrakt może mieć również postać decyzji przyjętej przez właściwy organ, która;
- ma kształt pojedynczego aktu ustawodawczego lub wykonawczego; albo
 - zawiera warunki, na których dany właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu;
- j) [...]
- k) „wartość” oznacza wartość usługi, linii, kontraktu, systemu rekompensat w ramach publicznego transportu pasażerskiego odpowiadającą wynagrodzeniu całkowitemu, bez 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 organowi publicznemu;
- 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, za który odpowiada właściwy organ.

- m) [...]
- n) „Publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego” oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym przewidujące wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy.

Artykuł 3

Kontrakty na usługi publiczne i zasady ogólne

1. W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję, by wybranemu podmiotowi przyznać prawo wyłączone lub rekompensatę, niezależnie od jej charakteru, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, musi to zrobić w ramach kontraktu na usługi publiczne.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają na celu ustanowienie taryf maksymalnych dla wszystkich pasażerów lub dla 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 — czy to dodatni, czy to ujemny — uzyskany jako pochodna kosztów i dochodów, które powstały przy wypełnianiu zobowiązań taryfowych ustanowionych na podstawie zasad ogólnych tak, by zapobiec nadmiernym rekompensatom. Nie powoduje to uszczerbku dla prawa właściwych organów, by scalać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych poprzez ustanawianie maksymalnych taryf w kontraktach na usługi publiczne.
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 tych zasadach ogólnych należy informować zgodnie z art. 88 traktatu. Każda taka informacja zawiera dokładne dane na temat danego środka, a zwłaszcza szczegóły dotyczące metody obliczeń.

Artykuł 4

Obowiązkowa treść kontraktów na usługi publiczne oraz zasad ogólnych

1. Kontrakty na usługi publiczne oraz zasady ogólne muszą jasno określać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszary, których zobowiązania te dotyczą.
2. Kontrakty na usługi publiczne oraz zasady ogólne muszą z góry, obiektywnie i przejrzysto określać parametry, według których należy obliczać rekompensaty w sposób zapobiegający ich zawyżaniu. W przypadku kontraktów na usługi publiczne przyznawanych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 parametry te określone są w taki sposób, aby żadna rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako pochodna kosztów i dochodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu odnośnych dochodów zatrzymywanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku.
3. Kontrakty na usługi publiczne oraz zasady ogólne 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, a także koszty stałe i odpowiedni zwrot kapitału własnego.
4. Kontrakty na usługi publiczne oraz zasady ogólne określają zasady podziału dochodów związanych ze sprzedażą biletów, tzn. czy może je zatrzymać podmiot świadczący usługi publiczne, czy mają być przekazane właściwym organom lub podzielone między obie strony.
5. Okres ważności kontraktów jest ograniczony i nie przekracza dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz piętnastu lat — w odniesieniu do usług transportu pasażerskiego prowadzonego koleją i innymi środkami transportu szynowego. W przypadku gdy transport koleją i za pomocą innych środków transportu szynowego stanowi ponad 50% wartości danych usług okres ważności kontraktów na usługi publiczne dotyczących kilku rodzajów transportu jest ograniczony do piętnastu lat.

6. W razie konieczności, przy uwzględnieniu warunków amortyzacji środków trwałych, okres ważności kontraktów może być przedłużony maksymalnie o połowę, jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne zapewnia środki trwałe, jednocześnie mające istotne znaczenie dla wszystkich środków trwałych potrzebnych do realizacji usług transportu pasażerskiego stanowiących przedmiot kontraktu na usługi publiczne i związane przede wszystkim z usługami w zakresie transportu pasażerskiego, które stanowią przedmiot tego kontraktu.

Okres ważności kontraktów na usługi publiczne w regionach najbardziej oddalonych może zostać przedłużony maksymalnie o połowę, o ile jest to uzasadnione kosztami związanymi ze szczególnym położeniem geograficznym tych regionów.

Kontrakt na usługi publiczne może zostać zawarty na dłuższy okres, o ile jest to uzasadnione amortyzacją kapitału w związku z wyjątkowymi inwestycjami w infrastrukturę, tabor kolejowy lub pojazdy i o ile kontrakt został przyznany według sprawiedliwej procedury przetargowej. Aby zachować przejrzystość w takich przypadkach, właściwy organ musi w ciągu jednego roku od zawarcia kontraktu powiadomić Komisję o zawarciu kontraktu na usługi publiczne i powodach uzasadniających dłuższy okres jego ważności oraz przedstawić sam kontrakt.

7. 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 personelowi zatrudnionemu wcześniej do celów świadczenia usług prawa, z których personel ten mógłby korzystać w przypadku przeniesienia w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. Gdy właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych standardów socjalnych, dokumenty przetargowe i kontrakty na usługi publiczne zawierają listę personelu, którego to dotyczy, oraz jasne szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami .
 - 7(a) Gdy właściwe organy określone zgodnie z prawem krajowym wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne przestrzegały określonych norm jakości, normy te muszą być ujęte w dokumentacji przetargowej i w kontraktach na usługi publiczne.
8. Dokumenty przetargowe i kontrakty na usługi publiczne jasno określają, czy możliwe jest uwzględnienie podwykonawstwa. Kontrakt na usługi publiczne, zgodnie z prawem krajowym i wspólnotowym, określa warunki mające zastosowanie do podwykonawstwa.

Artykuł 5

Przyznawanie kontraktów na usługi publiczne

1. Kontrakty na usługi publiczne są przyznawane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jeżeli chodzi o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, kontrakty dotyczące świadczenia usług transportu pasażerskiego są przyznawane zgodnie z procedurami przewidzianymi w dyrektywie 2004/17/WE lub 2004/18/WE dla przyznawania kontraktów publicznych, o ile takie kontrakty nie mają formy umowy koncesyjnej na wykonanie usług zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy kontrakty mają zostać przyznane 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 przyznawać kontrakty na usługi publiczne 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 w niniejszym rozporządzeniu „podmiotem wewnętrznym”).
 - a) W celu stwierdzenia, czy właściwy organ lokalny sprawuje taką kontrolę, bierze się pod uwagę takie elementy, jak: stopień reprezentowania w organach administracji, dyrekcji lub organach nadzorczych, odnośne wymogi w statutach, rzeczywista własność, wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli. Zgodnie z prawem wspólnotowym stuprocentowa własność właściwego organu publicznego w szczególnym przypadku partnerstw publiczno-prywatnych nie jest niezbędnym wymogiem ustanowienia kontroli w rozumieniu art. 5 ust. 2, pod warunkiem że istnieje przewaga wpływu publicznego i że kontrola ta może zostać ustanowiona na podstawie innych kryteriów.

- b) Niniejszy ustęp może być zastosowany pod warunkiem, że podmiot wewnętrzny i każda jednostka znajdująca się pod najmniejszym nawet wpływem tego podmiotu realizują swoje działania w zakresie publicznego transportu pasażerskiego na terytorium właściwego organu lokalnego – mimo że niektóre linie lub inne elementy składowe tej działalności wchodzi na terytorium sąsiednich właściwych organów lokalnych – i nie biorą udziału w przetargach na świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu pasażerskiego organizowanych poza terytorium tego właściwego organu lokalnego.
- c) Bez uszczerbku dla lit. b) podmiot wewnętrzny może zacząć uczestniczyć w uczciwych, konkurencyjnych przetargach na dwa lata przed wygaśnięciem bezpośrednio przyznanego mu kontraktu, pod warunkiem że podjęto ostateczną decyzję o tym, by usługi w zakresie transportu pasażerskiego świadczone przez dany podmiot wewnętrzny zostały zlecone w drodze uczciwego, konkurencyjnego przetargu, oraz że ten podmiot wewnętrzny nie zawarł żadnego innego bezpośrednio przyznanego kontraktu na usługi publiczne.
- d) Jeżeli nie ma właściwego organu lokalnego, lit. a), b) i c) mają zastosowanie do organu krajowego działającego na rzecz obszaru geograficznego nie obejmującego 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 kontrakt.
3. Wszystkie właściwe organy, które zlecają świadczenie usług stronie trzeciej nie będącej podmiotem wewnętrznym, muszą przyznać kontrakty na usługi publiczne w drodze przetargu, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4, 5 i 6. Procedura przyjęta dla przetargów jest otwarta dla każdego podmiotu, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może prowadzić do negocjacji, 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 przyznaniu kontraktów na usługi publiczne, których średnia wartość roczna oceniana 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 kontrakt przyznany bezpośrednio dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego najwyżej 20 pojazdów, powyższe progi mogą się zwiększyć do średniej wartości rocznej odpowiadającej najwyżej 1,7 mln EUR lub najwyżej 500 000 km świadczonych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

5. W przypadku zakłócenia świadczenia usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, właściwe organy mogą zastosować środki nadzwyczajne. Środki te przyjmują formę bezpośredniego przyznania kontraktu lub formalnej zgody na przedłużenie kontraktu na usługi publiczne, lub też wymogu świadczenia określonych usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej wymóg świadczenia określonych usług publicznych. Przyznanie lub przedłużenie kontraktu w ramach środków nadzwyczajnych lub nałożenie wymogu realizacji takiego kontraktu nie przekracza 2 lat.
6. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwe organy mogą podjąć decyzję o bezpośrednim przyznaniu kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 5 kontrakty takie zawierane są maksymalnie na 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 6.

Artykuł 6

Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

1. Każda rekompensata związana z ogólną zasadą lub kontraktem na usługi publiczne musi być zgodna z przepisami ustalonymi w art. 4, bez względu na zasady przyznawania kontraktu. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, związana z przyznawanym bezpośrednio kontraktem zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 lub 6 lub związana z zasadą ogólną musi ponadto być zgodna z przepisami ustalonymi w załączniku.

2. Na pisemny wniosek Komisji państwa członkowskie zobowiązane są dostarczyć jej, w terminie trzech miesięcy lub w określonym we wniosku terminie dłuższym, wszystkie informacje, które Komisja uzna za niezbędne do dokonania oceny, czy przyznane rekompensaty są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 7

Jawność

1. Wszystkie właściwe organy raz w roku podają do publicznej wiadomości sumaryczne sprawozdanie na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, wynikających z ich kompetencji, na temat wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i praw wyłącznych, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to ma pozwalać nadzorować i oceniać sprawność, jakość i finansowanie sieci transportu publicznego.
2. Wszystkie właściwe organy wprowadzają niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przynajmniej następujące informacje:
 - a) nazwa i dane adresowe właściwego organu;
 - b) przewidywany rodzaj przyznawanego kontraktu;
 - c) usługi i terytoria potencjalnie objęte przyznanym kontraktem.

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

W sytuacji, gdy określone powyżej informacje ulegają zmianie po ich publikacji, właściwy organ niezwłocznie publikuje sprostowanie. Sprostowanie takie nie ma wpływu na datę otwierającą procedurę bezpośredniego przyznania kontraktu czy zaproszenie do składania ofert.

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

3. W odniesieniu do bezpośrednio przyznanych kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego, tak jak określono w art. 5 ust. 6, właściwy organ publikuje w okresie jednego roku od przyznania kontraktu następujące informacje:
 - a) jednostka zawierająca kontrakt i jej właściciele;
 - b) okres obowiązywania kontraktu;
 - 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 jakiegokolwiek zainteresowanej strony właściwy organ przedstawia, decyzję o bezpośrednim przyznaniu kontraktu na usługi publiczne wraz z uzasadnieniem.

Artykuł 8
Okres przejściowy

1. Kontrakty na usługi publiczne są przyznawane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jeżeli chodzi o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, kontrakty dotyczące świadczenia usług transportu pasażerskiego są przyznawane zgodnie z procedurami przewidzianymi w dyrektywie 2004/17/WE lub 2004/18/WE dla przyznawania kontraktów publicznych, o ile takie kontrakty nie mają formy umowy koncesyjnej na wykonanie usług zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy kontrakty mają zostać przyznane zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2-6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. Bez uszczerbku dla ust. 5, kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być przyznawane zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia w ciągu 12 lat od jego wejścia w życie. W tym okresie przejściowym państwa członkowskie podejmują środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami art. 5 niniejszego rozporządzenia w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością transportową.

W okresie sześciu miesięcy od upłynięcia pierwszej połowy okresu przejściowego państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego przyznawania kontraktów zgodnie z art. 5. Na podstawie sprawozdań z postępów przekazanych przez państwa członkowskie Komisja może zaproponować odpowiednie środki skierowane do państw członkowskich.

3. [...]

4. [...]

4a [...]

5. Przy stosowaniu ust. 2 nie są brane pod uwagę kontrakty na usługi publiczne przyznane zgodnie z prawem Wspólnoty i prawem krajowym

- a) przed lipcem 2000 r. na podstawie sprawiedliwej procedury przetargowej;
- b) przed lipcem 2000 r. na podstawie procedury innej niż sprawiedliwa procedura przetargowa;
- c) po lipcu 2000 r. i przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie sprawiedliwej procedury przetargowej;
- d) po lipcu 2000 r. i przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie procedury innej niż sprawiedliwa procedura przetargowa.

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

Kontrakty na usługi publiczne mogą obowiązywać aż do wygaśnięcia, jeżeli ich rozwiązanie pociągnęłyby za sobą niepożądane skutki prawne lub gospodarcze i o ile Komisja wyraziła zgodę.

6. Bez uszczerbku dla art. 8 ust. 5 właściwe organy mogą w drugiej połowie okresu przejściowego, o którym mowa w ust. 2, wykluczyć z uczestnictwa w procedurach przyznawania kontraktów drogą przetargu podmioty, które nie mogą udowodnić, że wartość usług transportu publicznego, za które przyznano im rekompensatę lub prawo wyłączone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączone. Wyłączenie takie nie dotyczy podmiotów świadczących aktualnie usługi, które mają być przedmiotem przetargu. Przy stosowaniu tego kryterium nie bierze się pod uwagę kontraktów przyznanych w ramach środka nadzwyczajnego, o którym mowa w art. 5 ust. 5.

W przypadku gdy właściwe organy korzystają z tej możliwości, odbywa się to w sposób niedyskryminacyjny; organy te wykluczają wszystkie potencjalne podmioty, które spełniają to kryterium i informują je o swojej decyzji na początku procedury przyznawania kontraktów na usługi publiczne.

Właściwe organy informują Komisję o zamiarze zastosowania tego przepisu przynajmniej 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 przepisów 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:
 - 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 tak przyznawanej pomocy bierze się pod uwagę koszty infrastruktury, których konkurencyjne środki transportu nie ponoszą;

 - b) w przypadku gdy celem pomocy jest promocja:
 - badań w zakresie systemów transportowych oraz technologii bardziej opłacalnych dla całej Wspólnoty; lub
 - rozwoju systemów transportowych oraz technologii bardziej opłacalnych 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 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 w Europie, oceniając zwłaszcza zmiany w jakości usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz skutki bezpośredniego przyznawania kontraktów, o ile to konieczne — wraz z odpowiednimi wnioskami w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie po trzech latach od daty jego publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

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

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Parlamentu

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

Zasady mające zastosowanie do rekompensowania w przypadkach określonych w art. 6 ust. 1

1. Rekompensaty związane z kontraktami przyznawanymi 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. Rekompensata 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 dochody 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 powstałe w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w kontrakcie na usługi publiczne lub 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 dochody wygenerowane podczas wypełniania danego(-ych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,
 - plus rozsądny zysk.
3. Wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych może mieć wpływ na ewentualną transportową działalność podmiotu, która nie jest związana z danym(-i) zobowiązaniem(-ami) 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 dochody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
5. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia wzajemnego subsydiowania 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 trwałe oraz koszty stałe przydzielane są im zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi;
 - [...] żadne koszty zmienne, żadna odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i żaden 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 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.