



Spis treści

III Akty przygotowawcze

RADA

2016/C 430/01	Stanowisko Rady (UE) nr 18/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych Przyjęte przez Radę w dniu 17 października 2016 r. ⁽¹⁾	1
2016/C 430/02	Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 18/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych	3
2016/C 430/03	Stanowisko Rady (UE) nr 19/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego Przyjęte przez Radę w dniu 17 października 2016 r. ⁽¹⁾	4
2016/C 430/04	Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 19/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego	13

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 18/2016 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

Przyjęte przez Radę w dniu 17 października 2016 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2016/C 430/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i 109,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 ⁽⁴⁾ pozwala państwom członkowskim zrekompensować czterdziestu wymienionym w nim przedsiębiorstwom kolejowym realizowane przez nie obowiązki, których nie muszą realizować przedsiębiorstwa oferujące inne rodzaje transportu. Prawidłowe stosowanie zasad normalizujących rachunkowość powoduje zwolnienie państw członkowskich z obowiązku zgłaszania pomocy państwa.
- (2) Przyjęto szereg aktów prawnych Unii otwierających na konkurencję rynki kolejowych przewozów towarowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich oraz ustanawiających, w przypadku dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽⁵⁾, pewne podstawowe zasady, zgodnie z którymi, między innymi: przedsiębiorstwa kolejowe mają być zarządzane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do przedsiębiorstw działających na zasadach komercyjnych; podmioty odpowiedzialne za alokację zdolności przepustowej i pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej mają być niezależne od podmiotów, które świadczą

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 17 października 2016 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 8).

⁽⁵⁾ 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).

usługi kolejowe, oraz mają one prowadzić oddzielną księgowość; wszelkie przedsiębiorstwa kolejowe koncesjonowane zgodnie z kryteriami Unii mają mieć dostęp do infrastruktury kolejowej na uczciwych i niedyskryminacyjnych warunkach; oraz zarządcy infrastruktury mogą korzystać z finansowania ze środków państwowych.

- (3) Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 jest niespójne oraz niezgodne z obecnie obowiązującymi środkami ustawodawczymi. W szczególności w kontekście zliberalizowanego rynku, na którym przedsiębiorstwa kolejowe konkurują bezpośrednio z wymienionymi w tym rozporządzeniu przedsiębiorstwami kolejowymi, nie jest już właściwe różne traktowanie tych dwóch grup przedsiębiorstw.
- (4) W celu usunięcia niespójności w porządku prawnym Unii oraz z myślą o przyczynieniu się do uproszczenia poprzez usunięcie aktu prawnego, który stał się nieaktualny, należy uchylić rozporządzenie (EWG) nr 1192/69.
- (5) Państwa członkowskie mogą wypłacać rekompensatę z tytułu kosztów związanych z przejazdami kolejowymi na podstawie art. 8 dyrektywy 2012/34/UE. Mogą one jednak potrzebować czasu na zmianę prawa krajowego i przepisów administracyjnych w celu uwzględnienia uchylecia rozporządzenia (EWG) nr 1192/69. W związku z tym uchylenie to nie powinno mieć skutku natychmiastowego w odniesieniu do przypadków objętych załącznikiem IV do rozporządzenia (EWG) nr 1192/69,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 zostaje uchylone, z wyjątkiem przepisów tego rozporządzenia, które mają zastosowanie do normalizacji rachunkowości dla przypadków klasy IV objętych załącznikiem IV do tego rozporządzenia. Przepisy te nadal mają zastosowanie do dnia 31 grudnia 2017 r.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 18/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

(2016/C 430/02)

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przekazała Radzie wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych ⁽¹⁾.
2. Wniosek ten, wraz z pięcioma innymi, został przedstawiony w ramach tzw. czwartego pakietu kolejowego. De celów negocjacji rozpatrywano wnioski w podziale na dwie grupy: filar techniczny i filar rynkowy. Wniosek ten stanowi część filara rynkowego.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie wniosku w dniu 10 lipca 2013 r. Komitet Regionów przyjął opinię w dniu 8 października 2013 r.
4. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r.
5. W dniu 3 grudnia 2014 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) osiągnęła porozumienie („podejście ogólne”) ⁽²⁾ w sprawie wniosku uchylającego rozporządzenie nr 1192/69.
6. W dniu 19 kwietnia 2016 r. osiągnięto porozumienie z Parlamentem Europejskim w sprawie tekstu kompromisowego.
7. W dniu 20 września 2016 r. Rada przyjęła porozumienie polityczne ⁽³⁾ w sprawie tekstu kompromisowego.
8. Przy uwzględnieniu powyższych porozumień i w następstwie weryfikacji prawną-językową, w dniu 17 października 2016 r. Rada przyjęła swoje stanowisko w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. CEL

9. Jedynym celem wniosku jest uchylenie zdezaktualizowanego rozporządzenia, które przyjęto gdy organizacje świadczące usługi kolejowe spełniały niektóre zobowiązania sektora publicznego. W rozporządzeniu ustanowiono ramy dotyczące rekompensat kosztów i korzyści związanych z takimi zobowiązaniami.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

10. Rada uważa, że rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 nie jest już zgodne ze współczesną organizacją sektora kolejowego. Rada jest jednak świadoma, że rozporządzenie jest nadal stosowane, zwłaszcza w przypadku rekompensat kosztów odnoszących się do niektórych przejazdów kolejowych. Okres przejściowy dla rekompensat kosztów przejazdów kolejowych jest zatem uzasadniony, aby ułatwić sprawne przejście do nowego systemu.

IV. PODSUMOWANIE

11. W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu odzwierciedlono kompromis uzgodniony między Radą a Parlamentem Europejskim, przy wsparciu Komisji.
12. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego działającej w Parlamencie Europejskim Komisji Transportu i Turystyki skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (część I) z dnia 13 lipca 2016 r.
13. Stanowisko Rady w pełni uwzględnia wniosek Komisji i poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Rada zatem uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu stanowi wyważony kompromis.

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 28.6.1969, s. 283.

⁽²⁾ Zob. dok. 15790/14 TRANS 545 CODEC 2307.

⁽³⁾ Zob. dok. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

**STANOWISKO RADY (UE) NR 19/2016 W PIERWSZYM CZYTANIU
w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego
rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego
transportu pasażerskiego**

Przyjęte przez Radę w dniu 17 października 2016 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2016/C 430/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transport kolejowy ma możliwości wzrostu i zwiększenia swojego udziału w przewozach, a także odegrania dużej roli w zrównoważonym systemie transportu i mobilności, tworząc nowe możliwości inwestycyjne i miejsca pracy. Jednakże wzrost w zakresie usług kolejowego transportu pasażerskiego nie nadąży za rozwojem innych rodzajów transportu.
- (2) Unijny rynek międzynarodowych usług kolejowego transportu pasażerskiego jest otwarty na konkurencję od 2010 r. Ponadto niektóre państwa członkowskie otworzyły swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich na konkurencję, wprowadzając prawa otwartego dostępu, lub przetargi na zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych. Otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich powinno mieć pozytywny wpływ na funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, prowadząc do lepszych usług dla użytkowników.
- (3) W białej księdze dotyczącej transportu z dnia 28 marca 2011 r. Komisja ogłosiła swój zamiar utworzenia rynku wewnętrznego usług kolejowych poprzez zniesienie barier technicznych, administracyjnych i prawnych utrudniających wejście na rynek kolejowy.
- (4) Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego powinno wesprzeć rozwój transportu kolejowego jako wiarygodnej alternatywy dla innych rodzajów transportu, między innymi pod względem ceny i jakości.
- (5) Szczególnym celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu jakości, przejrzystości, sprawności i efektywności usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.
- (6) Usługi na poziomie transgranicznym zapewniane w ramach umów o świadczenie usług publicznych, w tym usługi transportu publicznego zaspokajające lokalne i regionalne potrzeby transportowe, powinny wymagać zgody właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium usługi są świadczone.
- (7) Właściwe organy powinny określić specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w pasażerskim transporcie publicznym. Takie specyfikacje powinny być spójne z celami polityki określonymi w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego w państwach członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 17 października 2016 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (8) Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego powinny, w miarę możliwości, generować pozytywne efekty sieciowe, między innymi w zakresie lepszej jakości usług, spójności społecznej i terytorialnej lub ogólnej wydajności systemu transportu publicznego.
- (9) Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych powinny być zgodne z polityką transportu publicznego. Nie uprawnia to jednak właściwych organów do otrzymywania konkretnych kwot finansowania.
- (10) Podczas przygotowywania dokumentów dotyczących polityki transportu publicznego należy prowadzić konsultacje z odpowiednimi zainteresowanymi stronami zgodnie z prawem krajowym. Tymi zainteresowanymi stronami mogłyby być podmioty świadczące usługi w zakresie transportu, zarządców infrastruktury, organizacje pracowników oraz przedstawicieli użytkowników usług transportu publicznego.
- (11) W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, które nie są udzielane na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, spełnienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przez podmioty świadczące usługi publiczne powinno być odpowiednio rekompensowane, aby zapewnić długoterminową stabilność finansową usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego zgodnie z wymogami określonymi w polityce transportu publicznego. W szczególności taka rekompensata powinna promować utrzymanie lub rozwój skutecznego zarządzania przez podmiot świadczący usługi publiczne, a także świadczenie usług transportu pasażerskiego o wystarczająco wysokim standardzie.
- (12) W ramach ustanawiania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego państwa członkowskie powinny zapewnić odpowiedni poziom ochrony socjalnej pracownikom podmiotów świadczących usługi publiczne.
- (13) Z myślą o odpowiednim włączeniu wymogów socjalnych i związanych z zatrudnieniem do procedur udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, podmioty świadczące usługi publiczne powinny, wykonując umowy o świadczenie usług publicznych, spełniać obowiązki w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy mające zastosowanie w państwie członkowskim, w którym udziela się zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, i które wynikają z przepisów ustawowych, wykonawczych i decyzji, zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym, a także z obowiązujących układów zbiorowych, pod warunkiem że takie przepisy krajowe, a także ich stosowanie, są zgodne z prawem unijnym.
- (14) W przypadku gdy państwa członkowskie wymagają, aby pracownicy zatrudnieni przez poprzedni podmiot zostali przejęci przez nowo wybrany podmiot świadczący usługi publiczne, takim pracownikom należy przyznać prawa, które przysługiwałyby im, gdyby miało miejsce przejęcie w rozumieniu dyrektywy Rady 2001/23/WE⁽¹⁾. Państwa członkowskie powinny mieć swobodę przyjmowania takich przepisów.
- (15) Właściwe organy powinny udostępniać wszystkim zainteresowanym stronom odpowiednie informacje do przygotowania ofert w ramach konkurencyjnych procedur przetargowych, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych.
- (16) Obowiązek właściwych organów przekazania wszystkim zainteresowanym stronom odpowiednich informacji do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej nie powinien obejmować tworzenia dodatkowych informacji, w przypadku gdy takie informacje nie istnieją.
- (17) Aby uwzględnić różnorodność terytorialnej i politycznej organizacji państw członkowskich, zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych może udzielić właściwy organ, który składa się z grupy organów publicznych. W takich przypadkach powinny istnieć jasne zasady określające odpowiednie role każdego z organów publicznych w procesie udzielania zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych.
- (18) Ze względu na zróżnicowanie struktur administracyjnych w państwach członkowskich, w przypadku umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, zawartych w następstwie bezpośrednio udzielonych zamówień przez grupę właściwych organów lokalnych, określenie, które organy lokalne są właściwe w odniesieniu do „aglomeracji miejskich” oraz „obszarów wiejskich” pozostaje w gestii państw członkowskich.
- (19) Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego powinny być udzielane na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (20) Procedury konkurencyjnego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych powinny być otwarte dla wszystkich podmiotów, sprawiedliwe oraz zgodne z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstwa państw członkowskich odnoszącego się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przeniesienia własności przedsiębiorstw, firm lub części przedsiębiorstw lub firm (Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16).

- (21) W nadzwyczajnych okolicznościach, w przypadku gdy zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego są udzielane w następstwie konkurencyjnej procedury przetargowej, nowe zamówienia mogą być tymczasowo udzielane bezpośrednio w celu zapewnienia, aby usługi te były świadczone w sposób najbardziej efektywny kosztowo. Takie umowy nie powinny być odnawiane w celu objęcia tych samych lub podobnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.
- (22) W przypadku gdy po publikacji zamiaru zorganizowania konkurencyjnej procedury przetargowej zainteresowanie wyrazi tylko jeden podmiot, właściwe organy mogą podjąć negocjacje z tym podmiotem w celu udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy bez kolejnej publikacji otwartej procedury przetargowej.
- (23) Progi *de minimis* dotyczące bezpośrednio udzielonych zamówień prowadzących do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych należy dostosować, tak aby odzwierciedlić wyższe wolumeny i koszty jednostkowe w usługach publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w porównaniu z innymi rodzajami transportu objętymi rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007⁽¹⁾. Wyższe progi powinny mieć również zastosowanie do usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, w których kolej stanowi ponad 50 % wartości danych usług.
- (24) Ustanowienie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego wymaga wspólnych zasad dotyczących udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym sektorze, przy jednoczesnym uwzględnieniu szczególnych okoliczności w każdym z państw członkowskich.
- (25) W przypadku gdy spełnione są określone warunki związane z charakterem i strukturą rynku kolejowego lub sieci kolejowej, właściwe organy powinny być uprawnione do bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w przypadku gdy taka umowa w efekcie spowodowałaby poprawę jakości usług lub efektywności kosztowej.
- (26) Właściwe organy mogą podjąć środki w celu zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi poprzez ograniczenie liczby zamówień udzielanych jednemu przedsiębiorstwu kolejowemu.
- (27) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby ich systemy prawne przewidywały możliwość oceny przez niezależny organ decyzji właściwego organu o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie podejścia opartego na wymogach w zakresie wykonywania umowy. Mogłoby to mieć miejsce w ramach kontroli sądowej.
- (28) Przygotowując konkurencyjne procedury przetargowe, właściwe organy powinny oceniać, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego. Właściwe organy powinny publicznie udostępniać sprawozdanie z oceny.
- (29) Niektóre kluczowe elementy planowanych konkurencyjnych procedur przetargowych dotyczących umów o świadczenie usług publicznych muszą być w pełni przejrzyste, aby umożliwić lepiej zorganizowaną reakcję rynku.
- (30) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1370/2007,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„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.”;

- 2) w art. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„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.”;

⁽¹⁾ 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 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„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 należy 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.”;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„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) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„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 Rady 2001/23/WE (*) ma zastosowanie do zmiany podmiotu świadczącego usługi publiczne w przypadku gdy taka zmiana stanowi przejęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu tej dyrektywy.

(*) Dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstwa państw członkowskich odnoszącego się do ochrony praw pracowników w przypadku przeniesienia własności przedsiębiorstw, firm lub części przedsiębiorstw lub firm (Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16).”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„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 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.”;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„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 użytkowania 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.”;

5) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„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 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) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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 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.”;

c) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„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 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;
- 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.”;

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować 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.”;

e) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować 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 ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)] maksymalny roczny wolumen 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.

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 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 wyłącznie 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 (*) 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.

(*) 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).;

f) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

g) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6a. W celu zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi właściwe organy mogą zadecydować, 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 zadecydować o ograniczeniu liczby zamówień prowadzących do zawarcia umów, które są udzielane temu samemu przedsiębiorstwu kolejowemu.”;

h) w ust. 7 po akapicie pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:

„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.”;

6) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„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:

- 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 zgodnie z 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 zgodnie z 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 przejęcia taboru na wcześniej ustalonych warunkach finansowych na koniec umowy po cenie rynkowej; lub
- d) współpracę z innymi właściwymi organami w celu stworzenia większego taboru.

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.”;

7) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

8) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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 rozróżnienie 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) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

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

9) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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 ... [6 lat po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)].

Okres obowiązywania umów zawieranych zgodnie z art. 5 ust. 6 między dniem 3 grudnia 2019 r. a dniem ... [6 lat po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)] 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 ... [trzy lata po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)] 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.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„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 ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)] 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.”;

c) ust. 3 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) od dnia 26 lipca 2000 r. i przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (st11198)] na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ... [12 miesięcy po dniu jego opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej].

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

...

W imieniu Rady
Przewodniczący

...

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 19/2016 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego

(2016/C 430/04)

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przekazała Radzie wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego ⁽¹⁾.
2. Wniosek ten, wraz z pięcioma innymi, został przedstawiony w ramach tzw. czwartego pakietu kolejowego. De celów negocjacji rozpatrywano wnioski w podziale na dwie grupy: filar techniczny i filar rynkowy. Wniosek ten stanowi część filara rynkowego.
3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie wniosku w dniu 10 lipca 2013 r. Komitet Regionów przyjął opinię w dniu 8 października 2013 r.
4. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r.
5. W dniu 8 października 2015 r. Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) osiągnęła porozumienie („podejście ogólne”) ⁽²⁾ w sprawie wniosku dotyczącego krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego.
6. W dniu 19 kwietnia 2016 r. osiągnięto porozumienie z Parlamentem Europejskim w sprawie tekstu kompromisowego.
7. W dniu 20 września 2016 r. Rada przyjęła porozumienie polityczne ⁽³⁾ w sprawie tekstu kompromisowego.
8. Przy uwzględnieniu powyższych porozumień i w następstwie weryfikacji prawno-językowej, Rada przyjęła w dniu 17 października 2016 r. swoje stanowisko w pierwszym czytaniu, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

II. CEL

9. Głównym celem wniosku jest poprawa jakości krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego w tych przypadkach, w których usługi te świadczone są jako usługi publiczne, oraz poprawa skuteczności tych usług.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A) Kontekst ogólny

10. Rada uważa, że gdy pozyskiwane są usługi publiczne w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego, preferowanym rozwiązaniem powinny być przetargi konkurencyjne. Jednakże wielkość, organizacja i wiele innych cech charakterystycznych rynków kolejowych przewozów pasażerskich są bardzo zróżnicowane w państwach członkowskich. W związku z tym, aby skutecznie osiągnąć główne cele wniosku, odstępstwa od zasady konkurencyjnego przetargu, tj. bezpośrednie udzielenie zamówień, powinny być dozwolone w niektórych przypadkach z zastrzeżeniem określonych warunków.

B) Pozostałe kluczowe kwestie polityczne

11. Rada uważa, że bezpośrednie udzielenie zamówienia na podstawie efektywności świadczenia usług jest uzasadnione w określonych warunkach gdyż spełnia to cele niniejszego wniosku w sposób efektywny i skuteczny. Właściwe organy powinny mieć możliwość udzielenia takich zamówień pod warunkiem zapewnienia przejrzystości tego procesu. Umowy te powinny określać cele zgodnie z rozporządzeniem oraz niezbędnymi wskaźnikami do monitorowania tych celów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

⁽²⁾ Zob. dok. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.

⁽³⁾ Zob. dok. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Istnieją także inne przypadki, takie jak wyjątkowe sytuacje, niskie wartości zamówień czy też sytuacje przejściowe między przetargowym udzielaniem zamówień, w których bezpośrednie udzielanie zamówień jest właściwe i którym powinno to zostać umożliwione z zastrzeżeniem określonych warunków.
13. Ponadto właściwe organy podpisały bieżące zamówienia na świadczenie usług kolejowego transportu pasażerskiego z przedsiębiorstwami kolejowymi. Konieczny jest rozsądny okres przejściowy w celu zapewnienia pewności prawa, uniknięcia naruszeń takich umów czy też wymaganych odszkodowań za przedwczesne rozwiązanie.
14. Do świadczenia usług transportu pasażerskiego potrzebny jest odpowiedni dostęp do taboru kolejowego w celu zapewnienia uczciwej konkurencji. Właściwe organy powinny ocenić czy tabor kolejowy jest dostępny na ich rynku. Przy zachowaniu zgodności z przepisami dotyczącymi pomocy państwa, należy im zezwolić, w razie potrzeby, na podjęcie działań w celu ułatwienia dostarczenia taboru.

IV. PODSUMOWANIE

15. W stanowisku Rady w pierwszym czytaniu odzwierciedlono kompromis uzgodniony między Radą a Parlamentem Europejskim, przy wsparciu Komisji.
 16. Kompromis ten został potwierdzony pismem przewodniczącego działającej w Parlamencie Europejskim Komisji Transportu i Turystyki skierowanym do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli (część I) z dnia 13 lipca 2016 r.
 17. Stanowisko Rady w pełni uwzględnia wniosek Komisji i poprawki zaproponowane przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu. Rada zatem uważa, że jej stanowisko w pierwszym czytaniu jest istotnym krokiem w kierunku poprawy jakości i efektywności świadczenia usług kolejowego transportu pasażerskiego.
-

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL