

## I

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja jest obowiązkowa)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1370/2007 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 23 października 2007 r.

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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 16 Traktatu potwierdza miejsce, jakie usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym zajmują wśród wspólnych wartości Unii.
- (2) Artykuł 86 ust. 2 Traktatu stanowi, że przedsiębiorstwa zobowiązane do zarządzania usługami świadczonymi w ogólnym interesie gospodarczym podlegają normom Traktatu, zwłaszcza regułom konkurencji, w granicach, w jakich stosowanie tych reguł nie stanowi prawnej lub faktycznej przeszkody w wykonywaniu zadań powierzonych tym przedsiębiorstwom.

(3) Artykuł 73 Traktatu stanowi przepis szczególny w stosunku do art. 86 ust. 2. Określa on zasady mające zastosowanie do rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia usług publicznych w sektorze transportu lądowego.

(4) Do głównych celów określonych w Białej księdze Komisji z dnia 12 września 2001 r. zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: czas na decyzje” należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego lub poprzez zapewnienie szczególnych warunków taryfowych dla niektórych grup pasażerów, takich jak emeryci, oraz usunięcie mogących powodować znaczne zakłócenia konkurencji dysproporcji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi z różnych państw członkowskich.

(5) Obecnie liczne usługi w zakresie lądowego transportu pasażerskiego, które są konieczne z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego, nie mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Aby zapewnić świadczenie tych usług, właściwe organy państw członkowskich muszą mieć możliwość podejmowania odpowiednich działań. Wśród mechanizmów, z których mogą korzystać, aby zapewnić świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, są m.in.: przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne wyłącznych praw, przyznawanie podmiotom świadczącym usługi publiczne rekompensaty finansowej oraz określanie ogólnych zasad w zakresie prowadzenia transportu publicznego, mających zastosowanie do wszystkich podmiotów świadczących takie usługi. Jeżeli państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem wybiorą wyłączenie pewnych zasad ogólnych z zakresu jego stosowania, zastosowanie powinny mieć przepisy ogólne dotyczące pomocy państwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 195 z 18.8.2006, str. 20.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 192 z 16.8.2006, str. 1.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 listopada 2001 r. (Dz.U. C 140 E z 13.6.2002, str. 262), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. (Dz.U. C 70 E z 27.3.2007, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 10 maja 2007 r.

- (6) Wiele państw członkowskich wprowadziło przepisy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw oraz udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych przynajmniej w niektórych obszarach ich rynku transportu publicznego, w oparciu o przejrzyste procedury przetargowe zapewniające uczciwą konkurencję. Dzięki temu wymiana handlowa pomiędzy państwami członkowskimi znacznie się rozwinęła, a kilka podmiotów świadczących usługi publiczne świadczy je aktualnie w zakresie transportu pasażerskiego w więcej niż jednym państwie członkowskim. Zmiany przepisów krajowych doprowadziły jednak do stosowania rozbieżnych procedur i wywołały niepewność co do praw podmiotów świadczących usługi publiczne oraz co do obowiązków właściwych organów. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej<sup>(1)</sup> nie dotyczy sposobu udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych we Wspólnocie ani tym bardziej nie określa sytuacji, w jakich świadczenie tych usług powinno być przedmiotem przetargu. Należy zatem dostosować wspólnotowe ramy prawne do aktualnych warunków.
- (7) Przeprowadzone badania i doświadczenia państw członkowskich, w których od lat panuje konkurencja na rynku transportu publicznego, pokazują, że przy właściwych zabezpieczeniach wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone. Podejście to wsparła Rada Europejska w ramach tzw. procesu lizbońskiego z dnia 28 marca 2000 r. wzywającego Komisję, Radę i państwa członkowskie, w granicach ich odpowiednich kompetencji, do „przyspieszenia liberalizacji w dziedzinach takich jak transport”.
- (8) Należy pozwolić, by rynki transportu pasażerskiego, które zostały poddane deregulacji oraz na których nie istnieją wyłączne prawa, zachowały swoje cechy i sposób funkcjonowania na tyle, na ile jest to zgodne z wymogami Traktatu.
- (9) Aby możliwe było zorganizowanie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w sposób jak najbardziej odpowiadający potrzebom społeczeństwa, wszystkie właściwe organy muszą mieć możliwość wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne — biorąc pod uwagę interesy małych i średnich przedsiębiorstw — na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu. Aby zapewnić stosowanie zasad przejrzystości, równego traktowania konkurencyjnych podmiotów świadczących usługi i proporcjonalności przy przyznawaniu rekompensat lub wyłącznych praw, konieczne jest, by umowa o świadczenie usług publicznych zawierana pomiędzy właściwymi organami a wybranym podmiotem świadczącym usługi publiczne określała charakter zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i uzgodnioną rekompensatę. Forma lub nazwa umowy może być różna w zależności od systemów prawnych państw członkowskich.
- (10) W odróżnieniu od rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie śródlądowego wodnego transportu pasażerskiego, uważa się za niewskazane, by nowe rozporządzenie obejmowało udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Organizacja usług publicznych w zakresie śródlądowego wodnego transportu pasażerskiego oraz, w zakresie, w jakim nie jest ona objęta szczególnie przepisami prawa wspólnotowego, żeglugi na krajowych wodach terytorialnych, podlega zatem zasadom ogólnym określonym w Traktacie, o ile państwa członkowskie nie zdecydują o stosowaniu niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do tych konkretnych sektorów. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie uniemożliwiają włączania usług żeglugi śródlądowej oraz żeglugi na krajowych wodach terytorialnych do większych sieci miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego publicznego transportu pasażerskiego.
- (11) W odróżnieniu od rozporządzenia (EWG) nr 1191/69, którego zakres stosowania obejmuje usługi publiczne w zakresie transportu towarowego, uważa się za niewskazane, by niniejsze rozporządzenie miało zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym konkretnym sektorze. Po trzech latach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do organizacji sektora usług transportu towarowego powinny obowiązywać zasady ogólne określone w Traktacie.
- (12) Z punktu widzenia prawa wspólnotowego nie jest istotne, czy usługi publicznego transportu pasażerskiego świadczone są przez przedsiębiorstwa publiczne czy prywatne. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na zasadzie neutralności pod względem prawa własności, o którym mowa w art. 295 Traktatu, na zasadzie swobody państw członkowskich w definiowaniu usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, o której mowa w art. 16 Traktatu, oraz na zasadach pomocniczości i proporcjonalności, o których mowa w art. 5 Traktatu.
- (13) Niektóre usługi — często związane z potrzebą dostępu do specyficznej infrastruktury — świadczone są głównie ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Ponieważ działania te mają niezaprzeczalnie inny cel niż świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, nie powinny podlegać zasadom i procedurom mającym zastosowanie do usług publicznych.
- (14) Jeżeli właściwe organy odpowiadają za organizację sieci transportu publicznego, to poza faktycznym świadczeniem usług transportowych organizacja sieci może obejmować cały szereg innych działań i zadań, co do których właściwe organy muszą mieć swobodę decydowania, czy będą je realizować same czy powierzą je — w całości lub w części — osobie trzeciej.

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

- (15) Umowy długoterminowe mogą prowadzić do zamknięcia rynku na okres dłuższy niż jest to konieczne, zmniejszając tym samym korzyści wynikające z konkurencji. Aby zminimalizować zakłócenia konkurencji, a jednocześnie utrzymać jakość usług, należy zawierać umowy na świadczenie usług publicznych na czas określony. Przedłużenie okresu obowiązywania takich umów może być uzależnione od pozytywnej oceny użytkowników. W tym kontekście należy przewidzieć możliwość wydłużania okresu obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych maksymalnie o połowę ich pierwotnego okresu obowiązywania, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne musi inwestować w środki trwałe, których okres amortyzacji jest wyjątkowo długi, oraz w przypadku gdy chodzi o najbardziej oddalone regiony, określone w art. 299 Traktatu z uwagi na ich specyfikę i uwarunkowania. Ponadto, jeżeli podmiot świadczący usługi publiczne dokonuje inwestycji w infrastrukturę lub tabor kolejowy i pojazdy — które to oba rodzaje inwestycji są wyjątkowe, gdyż wiążą się ze znacznymi kwotami — i jeżeli umowa jest zawarta w wyniku procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję, powinna istnieć możliwość przedłużenia umowy o jeszcze dłuższy okres.
- (16) W przypadku gdy zawarcie umowy o świadczenie usług publicznych może spowodować zmianę podmiotu świadczącego usługi publiczne, właściwe organy powinny mieć możliwość nakazania wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów <sup>(1)</sup>. Wspomniana dyrektywa nie zakazuje państwom członkowskim ochrony warunków przenoszenia praw pracowniczych innych niż warunki objęte dyrektywą 2001/23/WE, a tym samym ewentualnego uwzględnienia standardów socjalnych określonych w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, w układach zbiorowych lub umowach zawieranych pomiędzy partnerami społecznymi.
- (17) Zgodnie z zasadą pomocniczości właściwe organy mają swobodę ustanawiania kryteriów społecznych i jakościowych w celu utrzymania i podnoszenia standardów w odniesieniu do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, na przykład określenia minimalnych warunków pracy, praw pasażerów, potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wymagań w zakresie ochrony środowiska naturalnego, bezpieczeństwa pasażerów i pracowników oraz zobowiązań wynikających z porozumień zbiorowych, a także innych przepisów i porozumień w sprawie miejsc pracy i ochrony socjalnej w miejscu, w którym usługa jest wykonywana. W celu zapewnienia przejrzystych i porównywalnych warunków konkurencji pomiędzy podmiotami oraz w celu uniknięcia ryzyka dumpingu socjalnego, odpowiednie organy powinny mieć możliwość nakładania zobowiązań przewidujących szczególne standardy socjalne i w zakresie jakości usług.
- (18) Z zastrzeżeniem odpowiednich przepisów prawa krajowego organ lokalny lub — w przypadku jego braku — organ krajowy może zdecydować, czy będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego na podlegającym mu terytorium, czy powierzy ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu z pominięciem procedury przetargowej. Jednak zapewnienie uczciwych warunków konkurencji wymaga, by samodzielnie świadczenie usług podlegało ścisłej kontroli. Wymagana kontrola powinna być sprawowana przez właściwy organ lub grupę organów zapewniających usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego, działających razem lub poprzez swoich członków. Ponadto właściwy organ samodzielnie świadczący usługi transportowe lub podmiot wewnętrzny świadczący takie usługi nie powinien mieć prawa udziału w przetargach organizowanych poza terytorium podległym temu organowi. Organ sprawujący kontrolę nad wewnętrznym podmiotem świadczącym takie usługi powinien mieć także możliwość wyłączenia tego podmiotu z udziału w przetargach organizowanych na terytorium podległym temu organowi. Ograniczenia, jakim podlega działalność podmiotu wewnętrznego świadczącego takie usługi, nie wykluczają możliwości bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje. Oprócz tego bezpośrednie udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego nie ogranicza możliwości udzielenia przez właściwe organy podmiotowi wewnętrznemu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego z wykorzystaniem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro i tramwaje.
- (19) Zlecenie świadczenia usług podwykonawcom może przyczynić się do zwiększenia efektywności publicznego transportu pasażerskiego i umożliwia uczestnictwo w procesie świadczenia usług przedsiębiorstw innych niż podmiot świadczący usługi publiczne, któremu zostało udzielone zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych. Jednak w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania funduszy publicznych właściwe organy powinny mieć możliwość określenia warunków podwykonawstwa w zakresie publicznych usług transportu pasażerskiego, w szczególności w przypadku usług świadczonych przez podmiot wewnętrzny. Ponadto podwykonawca nie powinien być pozbawiony możliwości udziału w przetargach na terytorium objętym zakresem działania któregośkolwiek z właściwych organów. Wybór podwykonawcy dokonywany przez właściwy organ lub jego podmiot wewnętrzny musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym.
- (20) W przypadku gdy organ publiczny postanawia powierzyć osobie trzeciej świadczenie usług użyteczności publicznej, wybór podmiotu świadczącego usługi publiczne musi następować zgodnie z prawem wspólnotowym w zakresie umów publicznych i koncesji, jak postanowiono w art. 43–49 Traktatu, jak również zgodnie z zasadami przejrzystości i równego traktowania. W szczególności przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą naruszać obowiązków organów publicznych wynikających z dyrektyw dotyczących udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, jeżeli zakres stosowania tych dyrektyw obejmuje umowy o świadczenie usług publicznych.

(<sup>1</sup>) Dz.U. L 82 z 22.3.2001, str. 16.

- (21) Należy zagwarantować skuteczną ochronę prawną nie tylko w odniesieniu do zamówień objętych zakresem dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych<sup>(1)</sup> oraz dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi<sup>(2)</sup>, ale również w odniesieniu do innych zamówień udzielanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Potrzebna jest skuteczna procedura kontrolna, która powinna być porównywalna do odpowiednich procedur określonych odpowiednio w dyrektywie Rady 89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane<sup>(3)</sup> oraz w dyrektywie Rady 92/13/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. koordynującej przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne odnoszące się do stosowania przepisów wspólnotowych w procedurach zamówień publicznych podmiotów działających w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji<sup>(4)</sup>.
- (22) Niektóre ogłoszenia o przetargach wymagają od właściwych organów określenia i opisanie złożonych systemów. Dlatego w razie udzielania zamówień w takich przypadkach organy te muszą mieć prawo do negocjowania szczegółów z niektórymi lub ze wszystkimi oferentami będącymi potencjalnymi podmiotami świadczącymi usługi publiczne już po złożeniu przez nich ofert.
- (23) Przetargi mające na celu udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nie powinny być obowiązkowe w przypadku, gdy umowa dotyczy niewielkich kwot lub nieznacznych odległości. W przypadku wyższych kwot lub większych odległości właściwe organy powinny mieć możliwość uwzględnienia szczególnych interesów małych i średnich przedsiębiorstw. Dzielanie umów lub sieci przez właściwe organy w celu uniknięcia przetargu powinno być zabronione.
- (24) W przypadku ryzyka zakłócenia w świadczeniu usług, właściwe organy powinny mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych do czasu udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.
- (25) W przypadku publicznego kolejowego transportu pasażerskiego pojawiają się szczególne kwestie inwestycji oraz kosztów infrastruktury. W marcu 2004 roku Komisja przedstawiła propozycję zmiany dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>(5)</sup>, tak aby każdemu wspólnotowemu przedsiębiorstwu kolejowemu zapewnić dostęp do infrastruktury wszystkich państw członkowskich w celu umożliwienia świadczenia usług w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Celem niniejszego rozporządzenia nie jest kontynuacja otwierania rynku usług w sektorze przewozów kolejowych, lecz ustanowienie ram prawnych dla przyznawania rekompensat lub wyłącznych praw do umów o świadczenie usług publicznych.
- (26) W odniesieniu do usług publicznych niniejsze rozporządzenie pozwala wszystkim właściwym organom na wybór operatora świadczącego usługi publiczne w sektorze transportu pasażerskiego na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Z uwagi na różnice w zakresie organizacji terytorialnej państw członkowskich w tym względzie, uzasadnione jest zezwolenie właściwym organom na bezpośrednie udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.
- (27) Wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat w nadmiernej wysokości. W przypadku gdy właściwe organy planują udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej, powinny one również przestrzegać szczegółowych zasad, zapewniających by kwota rekompensaty była odpowiednia i odzwierciedlała starania o efektywność i jakość usług.
- (28) Poprzez odpowiednie uwzględnienie w określonych w załączniku zasadach kalkulacji wpływu, jaki będzie miało wypełnianie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych na zapotrzebowanie na pasażerskie usługi transportowe, właściwy organ i podmiot świadczący usługi publiczne mogą wykazać, że uniknięto rekompensat w nadmiernej wysokości.
- (29) Przed udzieleniem zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, z wyjątkiem środków nadzwyczajnych i umów związanych ze świadczeniem usług na niewielką odległość, właściwe organy powinny przedsięwziąć niezbędne kroki, by ogłosić swój zamiar udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia takich umów przynajmniej z rocznym wyprzedzeniem, tak aby potencjalne podmioty świadczące usługi publiczne mogły podjąć odpowiednie działania.
- (30) Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielane bezpośrednio powinny podlegać wymogowi zwiększonej przejrzystości.

(1) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/97/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 107).

(2) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/97/WE.

(3) Dz.U. L 395 z 30.12.1989, str. 33. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 92/50/EWG (Dz.U. L 209 z 24.7.1992, str. 1).

(4) Dz.U. L 76 z 23.3.1992, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/97/WE.

(5) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 344).

- (31) Zważywszy, że właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne będą potrzebowały czasu na dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia, należy ustanowić przepisy przejściowe. Mając na względzie stopniowe udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny przedstawić Komisji sprawozdanie z postępów w terminie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego. Na podstawie tych sprawozdań Komisja może zaproponować odpowiednie środki.
- (32) W okresie przejściowym właściwe organy mogą wprowadzać przepisy niniejszego rozporządzenia w różnym czasie. W tym okresie okazać się może, że podmioty świadczące usługi publiczne, działające na rynkach niepodlegających jeszcze przepisom niniejszego rozporządzenia, starają się o umowy o świadczenie usług publicznych na rynkach, które szybciej otworzyły się na regulowaną konkurencję. Aby poprzez proporcjonalne działania zapobiec wszelkim dysproporcjom w otwieraniu rynku transportu publicznego, w drugiej połowie okresu przejściowego właściwe organy powinny mieć możliwość odrzucenia ofert złożonych przez przedsiębiorstwa charakteryzujące się tym, że ponad połowa wartości świadczonych przez nie usług transportu publicznego dotyczy usług, które nie zostały przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile nie dochodzi do dyskryminacji i o ile taką decyzję podjęto przed ogłoszeniem o przetargu.
- (33) W ust. 87–95 orzeczenia z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup> Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich stwierdził, że rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 87 Traktatu, o ile spełnione są cztery warunki. W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, a spełnione są ogólne kryteria stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych stanowią pomoc państwa i podlegają art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu.
- (34) Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych okazać się mogą niezbędne w sektorze pasażerskiego transportu lądowego, aby przedsiębiorstwa odpowiedzialne za usługi publiczne działały w oparciu o zasady i na warunkach, które pozwolą im na realizację swoich zadań. Pod pewnymi warunkami takie rekompensaty mogą być zgodne z Traktatem stosownie do art. 73. Po pierwsze, muszą one być przyznane po to, by zapewnić świadczenie usług stanowiących usługi użyteczności publicznej w rozumieniu Traktatu. Po drugie, aby uniknąć nieuzasadnionego zakłócenia konkurencji, nie mogą przekroczyć poziomu koniecznego do pokrycia kosztów netto poniesionych przy realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych; należy przy tym uwzględnić przychody uzyskane dzięki nim oraz rozsądny zysk.
- (35) Rekompensaty przyznawane przez właściwe organy zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia mogą zatem zostać wyłączone z obowiązku wcześniejszego informowania wynikającego z art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (36) Niniejsze rozporządzenie zastępuje rozporządzenie (EWG) nr 1191/69, które powinno w związku z tym zostać uchylone. Trzyletni okres przejściowy dla publicznych usług transportu towarowego pomoże w stopniowej likwidacji rekompensat, na które Komisja nie udzieliła zgody na podstawie art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu. Wszelkie rekompensaty przyznane w związku ze świadczeniem usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego innych niż usługi objęte niniejszym rozporządzeniem, które to rekompensaty mogłyby implikować pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu, powinny być zgodne z jego art. 73, 86, 87 oraz 88, przy uwzględnieniu wykładni Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, zawartej w szczególności w orzeczeniu w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH. Dlatego badając takie przypadki, Komisja powinna stosować zasady podobne do zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu lub — w stosownych przypadkach — w innych aktach dotyczących usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.
- (37) Niniejsze rozporządzenie obejmuje zakres stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej <sup>(2)</sup>. Rozporządzenie to jest nieaktualne, a dodatkowo ogranicza ono stosowanie art. 73 Traktatu i nie daje odpowiedniej podstawy prawnej do zatwierdzania obecnych modeli inwestycji, zwłaszcza inwestycji w infrastrukturę transportową w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Należy je więc uchylić w celu umożliwienia zastosowania art. 73 Traktatu w sposób dostosowany do stałej ewolucji sektora, bez uszczerbku dla niniejszego rozporządzenia oraz dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych <sup>(3)</sup>. W celu dalszego ułatwienia stosowania odpowiednich zasad Wspólnoty Komisja zaproponuje w roku 2007 wskazówki dotyczące pomocy państwa w inwestycjach w sektorze kolejowym, w tym w inwestycjach w infrastrukturę.
- (38) W celu oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz postępów w zakresie świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego we Wspólnocie, zwłaszcza jakości tych usług oraz wyników bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, Komisja powinna przygotować odpowiednie sprawozdanie. Sprawozdaniu temu mogą, w razie potrzeby, towarzyszyć wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia,

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 130 z 15.6.1970, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 543/97 (Dz.U. L 84 z 26.3.1997, str. 6).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem nr 1791/2006 (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, str. 1).

<sup>(1)</sup> Rec. 2003, str. I-7747.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

#### Cel i zakres stosowania

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

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

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do publicznego pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego oraz na krajowych wodach terytorialnych, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92<sup>(1)</sup>.

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

### Artykuł 2

#### Definicje

Na użytek niniejszego rozporządzenia:

- a) „pasażerski transport publiczny” oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły;
- b) „właściwy organ” oznacza organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia;

- c) „właściwy organ lokalny” oznacza właściwe organy, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju;
- d) „podmiot świadczący usługi publiczne” oznacza każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo lub zgrupowanie przedsiębiorstw, świadczące usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, lub każdą instytucję publiczną, która świadczy takie usługi;
- e) „zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;
- f) „wyłączne prawo” oznacza prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi;
- g) „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem;
- h) „bezpośrednie udzielenie zamówienia” oznacza udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych danemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne z pominięciem procedury przetargowej;
- i) „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług; w zależności od prawa państw członkowskich umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która:
- stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy, albo
  - zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu;
- j) „podmiot wewnętrzny” oznacza odrębną prawnie jednostkę podlegającą kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

- k) „wartość” oznacza wartość usługi, trasy, umowy o świadczenie usług publicznych lub systemu rekompensat w ramach pasażerskiego transportu publicznego odpowiadającą wynagrodzeniu całkowitemu, bez podatku VAT, podmiotu lub podmiotów świadczących usługi publiczne, w tym rekompensaty, niezależnie od ich charakteru, wypłacane przez organy publiczne oraz dochody ze sprzedaży biletów, które nie są przekazywane danemu właściwemu organowi;
- l) „zasada ogólna” oznacza środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu;
- m) „publiczne usługi w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego” oznaczają połączone usługi transportowe na określonym obszarze geograficznym, zawierające wspólny system informacyjny i biletowy oraz wspólny rozkład jazdy.
- b) określają z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty,
- (i) parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty; oraz
- (ii) rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych,

w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty. W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 parametry te określone są w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto uzyskanego jako rezultat kosztów i przychodów, które powstały podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne z tytułu świadczenia tych usług oraz rozsądnego zysku;

### Artykuł 3

#### Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne

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

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

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

### Artykuł 4

#### Obowiązkowa treść umów o świadczenie usług publicznych oraz zasad ogólnych

1. Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne:

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

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

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

3. Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza dziesięciu lat — w odniesieniu do usług autokarowych i autobusowych oraz 15 lat — w odniesieniu do usług kolejowego transportu pasażerskiego i innych środków transportu szynowego. W przypadku gdy transport kolejowy i za pomocą innych środków transportu szynowego stanowi ponad 50 % wartości danych usług, okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych obejmujących kilka rodzajów transportu jest ograniczony do 15 lat.

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

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

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

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

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

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

#### Artykuł 5

##### **Udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych**

1. Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2–6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny — bez względu na to, czy jest to organ pojedynczy czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego — może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym. W przypadku podjęcia takiej decyzji przez właściwy organ lokalny zastosowanie mają następujące przepisy:

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



e) jeżeli rozważane jest podwykonawstwo zgodnie z art. 4 ust. 7, podmiot wewnętrzny ma obowiązek samodzielnego świadczenia przeważającej części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.

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

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

Jeżeli udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 2 000 000 EUR lub świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

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

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

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

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

#### Artykuł 6

### Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych

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

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

#### Artykuł 7

### Publikacja

1. Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących usługi publiczne, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to wprowadza rozróżnienie między transportem autobusowym i transportem szynowym, pozwala na monitorowanie i ocenę wyników funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, informuje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych praw wyłącznych.

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

- nazwa i adres właściwego organu;
- przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem.

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

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

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

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

- a) nazwa podmiotu zawierającego umowę, jego struktura własności i, w odpowiednich przypadkach, nazwa podmiotu lub podmiotów sprawujących kontrolę prawną;
- b) okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych;
- c) opis usług transportu pasażerskiego, jakie mają być świadczone;
- d) opis parametrów rekompensaty finansowej;
- e) cele w zakresie jakości, takie jak punktualność i niezawodność oraz stosowane premie i kary pieniężne;
- f) warunki związane z istotnymi aktywami.

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

#### Artykuł 8

#### Przepisy przejściowe

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

2. Bez uszczerbku dla ust. 3 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego i drogowego powinny być udzielane zgodnie z art. 5 od dnia 3 grudnia 2019 r. W tym okresie przejściowym państwa członkowskie podejmują środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami art. 5 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością przepustową w transporcie.

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

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

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

Umowy, o których mowa w lit. a), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia. Umowy, o których mowa w lit. b) i c), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, lecz nie dłużej niż przez okres 30 lat. Umowy, o których mowa w lit. d), mogą obowiązywać aż do ich wygaśnięcia, o ile zawarte są na czas określony porównywalny z okresami obowiązywania określonymi w art. 4.

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

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

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

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

#### Artykuł 9

### Zgodność z Traktatem

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

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

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2007 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
H.-G. PÖTTERING  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
M. LOBO ANTUNES  
Przewodniczący

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

#### Artykuł 10

### Uchylenie

1. Uchyła 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. Uchyła się rozporządzenie (EWG) nr 1107/70.

#### Artykuł 11

### Sprawozdania

Po upływie okresu przejściowego, o którym mowa w art. 8 ust. 2, Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia i aktualnych tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego we Wspólnocie, oceniając zwłaszcza zmiany w jakości usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz skutki bezpośredniego udzielania zamówień, w razie potrzeby wraz z odpowiednimi wnioskami w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 12

### Wejście w życie

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

## ZAŁĄCZNIK

**Zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 1**

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

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

minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego(-ych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,

minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,

plus rozsądny zysk,

równa się wynik finansowy netto.

3. Wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych może mieć wpływ na ewentualną działalność transportową podmiotu, która nie jest związana z danym zobowiązaniem lub zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby uniknąć nadmiernych rekompensat lub ich braku, przy obliczaniu wyniku finansowego netto bierze się pod uwagę wyrażone ilościowo wyniki finansowe dla danych sieci obsługiwanych przez podmiot.
4. Koszty i przychody należy obliczać zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi.
5. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:
  - konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
  - wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
  - koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne.
6. Przez „rozsądny zysk” należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.

- 
7. Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój:
- systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywnej ocenie, oraz
  - usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.
-