

II

(Akty przygotowawcze)

KOMITET REGIONÓW

63. SESJA PLENARNA W DNIACH 15-16 LUTEGO 2006 R.

Opinia Komitetu Regionów w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego

(2006/C 192/01)

KOMITET REGIONÓW,

uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego COM(2005) 319 końcowy-2000/0212(COD),

uwzględniając decyzję Rady z dnia 27 września 2005 r. o zasięgnięciu opinii Komitetu Regionów w tej sprawie zgodnie z punktem 1 i 71 art. 265 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską,

uwzględniając decyzję przewodniczącego Komitetu z dnia 23 marca 2005 r. powierzającą sporządzenie opinii w tej sprawie Komisji ds. Polityki Spójności Terytorialnej,

uwzględniając 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, zmienione potem rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91,

uwzględniając wniosek dotyczący rozporządzenia COM(2000) 7 wersja ostateczna, zmienionego przez COM(2002) 107 wersja ostateczna, w sprawie działań Państw Członkowskich dotyczących wymogów usług publicznych oraz udzielania kontraktów na usługi publiczne w zakresie przewozów pasażerskich kolejowych, drogowych oraz wodnych śródlądowych,

uwzględniając swoją opinię w sprawie działań Państw Członkowskich dotyczących wymogów usług publicznych oraz udzielania kontraktów na usługi publiczne w zakresie przewozów pasażerskich kolejowych, drogowych oraz wodnych śródlądowych CdR 292/2000 fin⁽¹⁾ COM(2000) 7 końcowy — 2000/0212(COD),

uwzględniając wyrok Trybunału Sprawiedliwości C-280/00 z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości C-26/03 z dnia 11 stycznia 2005 r. w sprawie Stadt Halle — RPL Recyclingpark Lochau GmbH przeciwko Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna,

uwzględniając swój projekt opinii (CdR 255/2005 rev.1) przyjęty dnia 2 grudnia 2005 r. przez Komisję ds. Polityki Spójności Terytorialnej (sprawozdawca: **Bernard Soulage**, wiceprzewodniczący rady regionalnej Rhône-Alpes (FR/PSE)),

na 63. sesji plenarnej w dniach 15-16 lutego 2006 r. (posiedzenie z dnia 16 lutego) przyjął następującą opinię:

(¹) JO C 253 z 12.9.2001, str. 9.

I. Uwagi ogólne

Komitet Regionów

jest zdania, że transportowi zbiorowemu sprzyjać będzie ujednolicenie warunków konkurencji i **zniesienie niepewności prawnej**;

uważa, że harmonizacja i wyjaśnienie warunków konkurencji w dziedzinie świadczenia usług transportu zbiorowego są niezbędne dla zapewnienia **większej przejrzystości w zakresie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych** i w zakresie zapłaty za te świadczenia.

1. *Co się tyczy zawierania kontraktów na świadczenie usług publicznych,*

1.1 **pochwala** uznanie swoistego charakteru pomocy publicznej wspierającej świadczenie **usług leżących w ogólnym interesie gospodarczym** oraz definicję kontraktów na usługi publiczne, które wyjaśniają prawa i obowiązki każdej strony;

1.2 **z zadowoleniem przyjmuje** fakt, że rozporządzenie zachowuje neutralność w odniesieniu do **celów społecznych i terytorialnych**, jakie realizuje każdy właściwy organ;

1.3 **jest przychylny** takiej logice umów, która polega na uznaniu roli zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w realizacji celów spójności społecznej i terytorialnej. **Kontrakty na świadczenie usług publicznych** pozwalają na przejrzyste określenie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz ich kosztów.

2. *Co się tyczy organizacji usług,*

2.1 **docenia fakt**, że w poszanowaniu **zasady pomocniczości** projekt rozporządzenia pozostawia samorządom terytorialnym niezbędny margines elastyczności, tak aby te mogły lepiej zaspokoić specyficzne tudzież złożone lokalne potrzeby w zakresie publicznych usług transportu, w powiązaniu z celami spójności społecznej i terytorialnej gmin i regionów;

2.2 **przypomina** o swoim przywiązaniu do **zasady swobodnej administracji** samorządów terytorialnych, polegającej na uznaniu ich prawa dokonania suwerennego wyboru sposobu zarządzania swoimi usługami transportu zbiorowego, zgodnie z ustawodawstwem większości Państw Członkowskich;

2.3 **wyraża zadowolenie** z faktu istnienia **swobody wyboru sposobu zarządzania** tymi usługami przez właściwe organy, która prowadzi do uwzględnienia rozmaitych lokalnych potrzeb i różnorodnych warunków produkcji;

2.4 ogólnie rzecz biorąc **popiera** zasadę polegającą na tym, że operatorzy wewnętrzni będą mogli działać na **terenie ściśle ograniczonym geograficznie** (art. 5.2), co pozwoli oddalić podejrzenia o pomoc państwa „niezgodną z Traktatem” przy jednoczesnym zachowaniu możliwości skorzystania z usług takiego operatora. Uważa, że zasada terenu ściśle ograniczonego geograficznie nie ogranicza samorządom lokalnym możliwości obsługiwanego całości pewnego rodzaju usług transportowych poza granicami administracyjnymi;

2.5 **potwierdza**, że przychylny jest otwarciu rynków sektora lokalnego transportu publicznego zgodnie z zasadami „**konkurencji uregulowanej**”, która podkreśla konieczność spełnienia potrzeb najbardziej wrażliwych członków społeczeństwa, tych którzy mieszkając w mniej uprzywilejowanych okolicach poszukują zatrudnienia, a jednocześnie pozwala na zrównoważoną ochronę środowiska;

2.6 **wyraża zadowolenie** z faktu, że uznano **odpowiedzialność właściwych organów** w zakresie organizacji świadczenia usług objętych kontraktem. Władze te będą mogły zdecydować się na zawarcie jednego lub kilku kontraktów na wykonanie usług transportowych i będą miały swobodę w rozłożeniu ryzyka;

2.7 **wyraża zadowolenie**, że wspomnianym wyżej władzom pozostawiono margines **elastyczności** w przeprowadzaniu przetargów: kontrakt na usługi publiczne może prowadzić do negocjacji (art. 5.3) lub — w wypadku jego niedotrzymania — może zostać zastąpiony bezpośrednim udzieleniem nowego kontraktu (art. 5.5);

2.8 **wyraża zdumienie**, że transport miejski **rzeczny czy morski** zostały wyłączone z zakresu tego nowego wniosku dotyczącego rozporządzenia. KR wyraża ubolewanie, że projekt rozporządzenia nie ma zastosowania również do usług transportu publicznego świadczonych z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych, skoro zostały one włączone do sieci lokalnego transportu publicznego.

3. *Co się tyczy podmiotów świadczących usługi transportu,*

3.1 **stwierdza**, że omawiane rozporządzenie nie hamuje **prywatnej inicjatywy** na rynkach transportu pasażerskiego poddanych deregulacji na szczeblu krajowym (bez praw wyłączności i bez rekompensat);

3.2 **uważa**, że rozporządzenie powinno pozwolić uniknąć powstawania nowych struktur monopolistycznych w lokalnym transporcie publicznym oraz uniknąć wykluczenia **MŚP** z rynku;

3.3 **wyraża zadowolenie**, że w proponowanym rozporządzeniu właściwe organy i wielkie przedsiębiorstwa transportowe traktowane są **na równej stopie**. W celu zapewnienia bezproblemowego funkcjonowania transportu lokalnego regiony muszą posiadać istotny wpływ na planowanie i organizację usług publicznego transportu pasażerskiego. Stale rosnąca liczba osób dojeżdżających do pracy powoduje jednocześnie wysokie wymagania odnośnie koordynacji między szczeblem krajowym a regionalnym przy zamówieniach publicznych w zakresie usług publicznego transportu pasażerskiego;

3.4 **popiera** wyłączenie **kolejowego transportu regionalnego** i dalekobieżnego z zakresu postanowień artykułu 5 rozporządzenia;

3.5 **zastanawia się** nad implementacją proponowanych przepisów dotyczących **oszacowania sprawiedliwej (fair) rekompensaty** z tytułu zobowiązań związanych ze świadczeniem usług publicznych. Trudność (czy wręcz niemożliwość) dokonania tych szacunków mogłaby stać się źródłem niepewności prawnej;

3.6 **zauważa**, że nie przewidziano żadnych **ram prawnych, jeśli chodzi o bezpośrednie przyznawanie kontraktów** na świadczenie usług publicznych **w kolejowym transporcie regionalnym** lub dalekobieżnym. Niektóre przedsiębiorstwa będą jednocześnie wykonywać kontrakty udzielone im bezpośrednio w transporcie regionalnym i dalekobieżnym, jak i stawać do przetargów. Należy zwrócić uwagę na możliwe przypadki zakłócenia konkurencji.

4. Co się tyczy formy omawianego dokumentu,

4.1 **wyraża zdumienie**, że w żadnym miejscu tekstu Komisja nie usprawiedliwia swojego wyboru najbardziej wiążącego wspólnotowego instrumentu prawnego — rozporządzenia;

4.2 **stwierdza**, że z uwagi na dużą różnorodność sytuacji występujących w Państwach Członkowskich, w projekcie rozporządzenia proponuje się **czasem nieprecyzyjne definicje**, jednak powierza Państwom Członkowskim odpowiedzialność za ich doprecyzowanie na własnym terytorium. Powyższa uwaga dotyczy w szczególności definicji terytorium miejskiego (art. 2(m)), w przypadku którego strefy o określonym zapotrzebowaniu na usługi transportowe tylko z rzadka pokrywają się z obwodami podlegającymi danym kompetentnym organom.

II. Zalecenia

Poprawki

Zalecenie 1

Artykuł 1.2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego i międzynarodowego świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego koleją i za pomocą innych środków transportu kolejowego oraz drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich wartość historyczną i turystyczną.	2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego i międzynarodowego świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego koleją i za pomocą innych środków transportu kolejowego oraz drogowego , z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich wartość historyczną i turystyczną.

Uzasadnienie

Co się tyczy zakresu stosowania rozporządzenia, KR ubolewa nad faktem, że w projekcie zastosowano podejście modalne, które zazwyczaj nie pozwala doceniać znaczenia rozwoju **intermodalności** w zintegrowanych politykach lokalnych w zakresie sposobów przemieszczenia się osób. KR życzy sobie uwzględnienia kwestii intermodalności, aby w ten sposób zachęcić samorzady do ujęcia w umowach z dostawcami usług użyteczności publicznej zobowiązań dotyczących systemów multimodalnych (metro, tramwaje, autobusy, kolejki szynowo-linowe, śródlądowe drogi wodne, parkingi, wynajem rowerów, wynajem samochodów, dworce multimodalne, systemy informacyjne itp.).

Zalecenie 2

Artykuł 2 (j): Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
(j) „operator wewnętrzny”: odrębna prawnie jednostka podlegająca całkowitej kontroli właściwych władz, analogicznej do kontroli, jaką sprawują nad ich własnymi służbami. W celu stwierdzenia, czy taka kontrola istnieje, należy wziąć pod uwagę takie elementy jak: poziom obecności w organach administracji, dyrekcji lub organach nadzorczych, odnośne wymogi w statutach, rzeczywista własność, wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli.	(j) „operator wewnętrzny”: odrębna prawnie jednostka podlegająca całkowitej kontroli właściwych władz, analogicznej do kontroli, jaką sprawują nad ich własnymi służbami. W celu stwierdzenia, czy taka kontrola istnieje, należy wziąć pod uwagę takie elementy jak: poziom obecności w organach administracji, dyrekcji lub organach nadzorczych, odnośne wymogi w statutach, rzeczywista własność, wpływ na decyzje strategiczne i indywidualne dotyczące zarządzania oraz sprawowanie nad nimi skutecznej kontroli. <u>Udział przedsiębiorstw prywatnych w kapitale zakładowym dostawcy usług działającego w charakterze operatora wewnętrznego nie może przekraczać 33%. Bezpośrednie przyznanie kontraktu operatorowi wewnętrznemu jest możliwe także wtedy, gdy na zasadzie wyjątku od art. 2 (j), w celu restrukturyzacji wejdzie on w kooperację z operatorem zewnętrznym, nad którym organ nie ma żadnej kontroli. Po wygaśnięciu wyżej danego bezpośrednio przyznanego kontraktu nie bierze się już tego operatora wewnętrznego pod uwagę przy bezpośrednim przyznawaniu nowego kontraktu.</u>

Uzasadnienie

KR domaga się większej dokładności definicji operatorów wewnętrznych i zasad dotyczących kontroli samorządu nad takim operatorem.

W swym pierwotnym kształcie zalecenie to oznacza *de facto* dostosowanie przepisu do orzecznictwa; chodzi o wyrok z 11 stycznia 2005 r. w sprawie C-26/03 Stadt Halle, który w punkcie 49 stanowi: „udziały, nawet mniejszościowe, przedsiębiorstwa prywatnego w kapitale spółki, w której udziały należą również do danej instytucji zamawiającej wyklucza w każdym przypadku możliwość sprawowania przez instytucję zamawiającą kontroli analogicznej do tej, jaką sprawuje ona nad własnymi służbami” (tłumaczenie robocze Trybunału).

Z wyroku w sprawie Stadt Halle jasno wynika, że udział dowolnego podmiotu prywatnego w lokalnym lub regionalnym przedsiębiorstwie publicznym — niezależnie od rozmiarów jego zaangażowania — narzuca konieczność stosowania wspólnotowych reguł udzielania zamówień publicznych, które wiążą się z bardzo dużym obciążeniem biurokratycznym. Oznacza to również *de facto* podważenie zagwarantowanej w art. 295 TWE neutralności prawa wobec własności a także ograniczenie swobody kształtowania partnerstw publiczno-prywatnych. Dla spółek publiczno-prywatnych wyrok w sprawie Stadt Halle stwarza więcej kłopotów niż ich rozstrzyga.

KR wzywa w związku z tym europejskiego prawodawcę, aby nie godził się na dyktowanie treści prawa wspólnotowego przez orzecznictwo wspólnotowe i by zaproponował ustanowienie górnej granicy, poniżej której uznawać się będzie, że właściwy organ sprawuje nad danym podmiotem kontrolę analogiczną do tej, jaką sprawuje nad własnymi służbami. Będzie wówczas zwolniony z obowiązku rozpisywania przetargu.

Wniosek dotyczący rozporządzenia służy tworzeniu uregulowanego konkurencyjnego rynku w Unii Europejskiej. Zakłada to funkcjonowanie przedsiębiorstw, czy to prywatnych, czy publicznych. Reguły udzielania pomocy zawarte w traktacie WE nie pozwalają, by organy państwowe zakłócały konkurencję za pomocą publicznych środków na rzecz określonych przedsiębiorstw. Nie służą one jednak temu, by wypierać z rynku przedsiębiorstwa publiczne. Żeby publiczne przedsiębiorstwa komunikacyjne mogły się przygotować na otwarcie rynku, potrzeba postanowień przejściowych; inaczej będą poszkodowane względem prywatnych przedsiębiorstw z powodu „ciężarów” związanych dawniej z publicznymi zamówieniami (takimi jak np. płace według układu zbiorowego pracy, usługi oferowane w okresach niskiego popytu i dla określonych grup ludności). Należy zatem w określonym okresie przejściowym pozwolić przedsiębiorstwom publicznym, by poprzez udział prywatnego kapitału osiągnęły zdolność konkurencyjną; zarazem nie powinno się to automatycznie wiązać w tym okresie z przymusem stawiania o przetargów. W przeciwnym razie przedsiębiorstwom publicznym pozostawałaby tylko konieczność prywatyzacji lub rezygnacja z poprawy skuteczności swojej struktury.

Zalecenie 3

Artykuł 2 (m): Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>...</p> <p>(m) „transport regionalny lub dalekobieżny”: usługa transportowa, która nie odpowiada na zapotrzebowanie na transport ośrodka miejskiego lub aglomeracji lub połączeń pomiędzy aglomeracją i jej przedmieściami.</p>	<p>...</p> <p>(m) „transport regionalny lub dalekobieżny”: usługa transportowa, która nie odpowiada na zapotrzebowanie na transport ośrodka miejskiego lub aglomeracji lub połączeń pomiędzy aglomeracją i jej przedmieściami <u>która nie jest usługą o charakterze wyraźnie miejskim lub podmiejskim.</u></p>

Uzasadnienie

Co się tyczy odstępstwa od art. 5.6, byłoby godne ubolewania, gdyby, ze względu na rozbieżne interpretacje, w dziedzinie tej pojawiła się niepewność prawna. W celu ulepszenia definicji usług transportu regionalnego lub dalekobieżnego KR proponuje dwa rozwiązania: doprecyzowanie w tekście, że Państwa Członkowskie powinny same zdefiniować usługi wynikające z art. 2(m), lub wybór definicji zawierającej prawnie potwierdzone pojęcia. W drugim przypadku Komitet proponuje zastąpienie definicji opartej na terminach

geograficznych („aglomeracja”, „ośrodek miejski”, „przedmieścia”) definicją opartą na rodzajach usług, która byłaby też bardziej spójna z „pakietami kolejowymi”. Dyrektywy 2001/13 (art. 1.2b) i 2001/14 (art. 1.3b) wyróżniają w tym względzie „miejskie i podmiejskie przewozy pasażerskie”. Trzeba podkreślić, że typologia na podstawie usług jest stosowana od 1991 r. w rozporządzeniu 1191/69 (art. 1.1, zmodyfikowany przez dok. 1893/91).

Zalecenie 4

Odnosnie do wniosków, do których mają zastosowanie dyrektywy w sprawie „zamówień publicznych”, Komitet Regionów:

- **domaga się** jasnego stwierdzenia, że postanowienia projektu rozporządzenia są nadrzędne względem przepisów zawartych w ogólnych dyrektywach w sprawie zamówień publicznych, zgodnie z zasadą norm kolizyjnych (*lex specialis*);
- **wyraża życzenie**, aby w niniejszym rozporządzeniu umowy **koncesyjne** zostały objęte dokładnymi przepisami oraz aby wyjaśnić zasady nimi rządzące w nawiązaniu do dyrektyw dotyczących „zamówień publicznych” (93/37 i 2004/18);
- **domaga się**, aby przypadek kontraktów „BOT” (*Built Operate and Transfer*) został ujęty bardziej jednoznacznie w art. 5.1 i 8.1. W rozporządzeniu należy koniecznie wyjaśnić warunki prawne w sytuacji, gdy w odniesieniu do budowy ciężkiej infrastruktury przyszanje się prawo wyłączności (lub rekompensatę).

Zalecenie 5

Artykuł 4.6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>6. W razie konieczności, przy uwzględnieniu warunków amortyzacji środków trwałych, okres ważności kontraktów może być przedłużony maksymalnie o połowę, jeżeli operator zapewnia elementy środków trwałych, jednocześnie mających znaczenie dla wszystkich środków trwałych potrzebnych do realizacji usług transportowych stanowiących przedmiot kontraktu na usługi publiczne i związanych wyłącznie z usługami transportowymi, które stanowią przedmiot tego kontraktu.</p>	<p>6. W razie konieczności, przy uwzględnieniu warunków amortyzacji środków trwałych, okres ważności kontraktów może być przedłużony maksymalnie o połowę, jeżeli operator zapewnia elementy środków trwałych, jednocześnie mających znaczenie dla wszystkich środków trwałych potrzebnych do realizacji usług transportowych stanowiących przedmiot kontraktu na usługi publiczne i związanych wyłącznie z usługami transportowymi, które stanowią przedmiot tego kontraktu. <u>Inwestycje materialne lub niematerialne nie mogą stanowić uzasadnienia przedłużenia okresu trwania kontraktu, jeśli istnieje rynek wtórny lub jeśli nie pojawiają się kłopoty z oszacowaniem ich wartości końcowej w momencie upływu kontraktu.</u></p>

Uzasadnienie

Odstępstwo od art. 4.6 dotyczące amortyzacji aktywów nie powinno hamować dynamiki konkurencyjnej poprzez przedłużanie okresu trwania kontraktów bez ugruntowanego uzasadnienia ekonomicznego.

Zalecenie 6

Art. 4 (wprowadzić nowy ustęp)

Poprawka KR-u
<p>4.8 <u>Ustępy 5 i 6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania, kiedy zastosowanie mają dyrektywy w sprawie udzielania zamówień publicznych. W tym wypadku maksymalny okres ważności kontraktu na usługi publiczne wynosi trzydzieści lat od daty faktycznego rozpoczęcia prac.</u></p>

Uzasadnienie

KR proponuje, by przypadek koncesji na wykonanie prac i eksploatację stanowił przedmiot konkretnego artykułu, jako że długość okresu wykonywania prac jest podstawowym parametrem równowagi ekonomicznej projektu. W tym wypadku należy zastosować odstępstwo od maksymalnej długości 22,5 lat, przewidziane w projekcie rozporządzenia.

Zalecenie 7

Art. 5.4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
4. Właściwe władze mogą podjąć decyzję o bezpośrednim przyznaniu kontraktów na usługi publiczne, których średnia wartość roczna wynosi mniej niż 1 milion EUR lub które dotyczą rocznego świadczenia usług transportowych na odległość mniejszą niż 300 000 kilometrów.	4. Właściwe władze mogą podjąć decyzję o bezpośrednim przyznaniu kontraktów na usługi publiczne, których średnia wartość roczna na przedsiębiorstwo wynosi mniej niż <u>1,5 miliona EUR</u> lub które dotyczą rocznego świadczenia usług transportowych na odległość mniejszą niż 300 000 <u>500 000</u> kilometrów.

Uzasadnienie

KR proponuje, by wprowadzono jednoznaczny zakaz bezpośredniego przyznawania przez właściwe władze większej liczby kontraktów jednemu wykonawcy usług, gdy całkowita wartość kontraktów przekracza próg ustalony w art. 5.4. Artykuł ten nie może zostać wykorzystany w celu obejścia obowiązku ogłoszenia przetargu, powinien natomiast służyć uniknięciu kosztów transakcji przetargowych, gdy zlecona usługa jest „niewielka” bądź gdy właściwe władze zamiast sprzyjać autentycznej konkurencji między uczestnikami przetargu — dokonują prostego porównania różnych „małych operatorów” działających na ich terytorium. KR proponuje ponadto, by progi ustalane były przez każde Państwo Członkowskie w oparciu o jego warunki gospodarcze.

Zalecenie 8

Artykuły 8.2 i 8.3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2. Wszystkie właściwe władze upewniają się, że:</p> <p>a) przynajmniej połowę kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego, według wartości, przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez okres czterech lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia; i</p> <p>b) wszystkie kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez okres ośmiu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia.</p> <p>3. Wszystkie właściwe władze upewniają się, że:</p> <p>a) przynajmniej połowę kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego, według wartości, przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez okres pięciu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia; i</p> <p>b) wszystkie kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez okres dziesięciu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia.</p>	<p>2. Wszystkie właściwe władze upewniają się, że:</p> <p>a) kontrakty przynajmniej połowę kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego, według wartości, przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem <u>są zgodne z art. 4 niniejszego rozporządzenia</u> przez okres czterech lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia; i</p> <p>b) wszystkie kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu autobusowego przyznaje się zgodnie z <u>art. 5 niniejszego rozporządzenia</u> niniejszym rozporządzeniem przez okres ośmiu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia.</p> <p>3. Wszystkie właściwe władze upewniają się, że:</p> <p>a) kontrakty przynajmniej połowę kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego, według wartości, przyznaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem <u>są zgodne z art. 4 niniejszego rozporządzenia</u> przez okres pięciu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia; i</p> <p>b) wszystkie kontrakty na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego przyznaje się zgodnie z <u>art. 5 niniejszego rozporządzenia</u> niniejszym rozporządzeniem przez okres dziesięciu lat od daty wejścia w życie tego rozporządzenia.</p>

Uzasadnienie

Obecna wersja tych dwóch ustępów sprawiłaby duże trudności właściwym władzom pragnącym, by ich sieć była użytkowana tylko przez jednego operatora. Przed upływem 4-5 lat władze te musiałyby sporządzić kontrakt na usługi publiczne i zorganizować przetarg.

Zalecenie 9

Art. 8.5

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
5. W odniesieniu do stosowania ust. 2, 3 i 4 nie bierze się pod uwagę kontraktów na usługi publiczne przyznanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia według sprawiedliwej procedury przetargowej, o ile ich okres ważności jest ograniczony oraz jeżeli jest on porównywalny z okresami ważności przewidzianymi w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia. Kontrakty te mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia.	5. W odniesieniu do stosowania ust. 2, 3 i 4 nie bierze się pod uwagę kontraktów na usługi publiczne przyznanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia według sprawiedliwej procedury przetargowej , o ile ich okres ważności jest ograniczony oraz jeżeli jest on porównywalny z okresami ważności przewidzianymi w art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia. Kontrakty te mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia.

Uzasadnienie

Co się tyczy okresu przejściowego, kontrakty zawarte przed wejściem w życie omawianego rozporządzenia, które wygasają przed zakończeniem jego wdrażania, powinny obowiązywać do końca okresu ważności w celu uniknięcia postępowania sądowego w następstwie doznanej szkody.

Zalecenie 10

Usunąć art. 8.6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W drugiej połowie okresów przejściowych, o których mowa w ust. 2 i 3, właściwe władze mogą wykluczyć z uczestnictwa w procedurach przyznawania kontraktów drogą przetargu operatorów, którzy nie mogą udowodnić, że wartość usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączone, przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączone. Aby zastosować to kryterium, nie bierze się pod uwagę kontraktów przyznanych w ramach środka nadzwyczajnego, o którym mowa w art. 5 ust. 5.</p> <p>W przypadku gdy właściwe władze korzystają z tej możliwości, odbywa się to w sposób niedyskryminacyjny, z wykluczeniem wszystkich potencjalnych operatorów, którzy spełniają to kryterium i informują ich o tej decyzji na początku procedury przyznawania kontraktów na usługi publiczne. Właściwe władze informują Komisję o zamiarze zastosowania tego przepisu przynajmniej dwa miesiące przed ogłoszeniem przetargu.</p>	<p>W drugiej połowie okresów przejściowych, o których mowa w ust. 2 i 3, właściwe władze mogą wykluczyć z uczestnictwa w procedurach przyznawania kontraktów drogą przetargu operatorów, którzy nie mogą udowodnić, że wartość usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączone, przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, stanowi przynajmniej połowę wartości wszystkich usług transportu publicznego, za które otrzymują rekompensatę lub prawo wyłączone. Aby zastosować to kryterium, nie bierze się pod uwagę kontraktów przyznanych w ramach środka nadzwyczajnego, o którym mowa w art. 5 ust. 5.</p> <p>W przypadku gdy właściwe władze korzystają z tej możliwości, odbywa się to w sposób niedyskryminacyjny, z wykluczeniem wszystkich potencjalnych operatorów, którzy spełniają to kryterium i informują ich o tej decyzji na początku procedury przyznawania kontraktów na usługi publiczne. Właściwe władze informują Komisję o zamiarze zastosowania tego przepisu przynajmniej dwa miesiące przed ogłoszeniem przetargu.</p>

Uzasadnienie

Artykuł ten jest szczególnie niejasny i niesie ze sobą ryzyko dyskryminacji oraz sporów.

Bruksela, dn. 16 lutego 2006 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Michel DELEBARRE