



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.1.2013
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku
krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

W białej księdze z 2011 r. dotyczącej polityki transportowej, przyjętej w dniu 28 marca 2011 r.¹, Komisja przedstawiła swoją wizję jednolitego europejskiego obszaru kolejowego z wewnętrznym rynkiem kolejowym, na którym europejskie przedsiębiorstwa kolejowe mogą świadczyć usługi bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych.

W kilku inicjatywach politycznych uznano potencjał infrastruktury kolejowej jako podstawy rynku wewnętrznego oraz siły napędowej zrównoważonego wzrostu gospodarczego. W konkluzjach Rady Europejskiej ze stycznia 2012 r. zwrócono uwagę na znaczenie uwolnienia potencjału wzrostu w pełni zintegrowanego jednolitego rynku, w tym środków w odniesieniu do sektorów sieciowych. W komunikacie Komisji Europejskiej w sprawie działania na rzecz stabilności, wzrostu gospodarczego i zatrudnienia przyjętym w dniu 30 maja 2012 r. podkreślono znaczenie dalszego zmniejszania obciążeń regulacyjnych i barier w dostępie do rynku kolejowego. Również w komunikacie Komisji w sprawie wzmocnienia zarządzania jednolitym rynkiem², przyjętym w dniu 6 czerwca 2012 r., podkreślono znaczenie sektora transportu.

W ostatniej dekadzie trzy legislacyjne „pakiety kolejowe” miały na celu otwarcie rynków krajowych i zwiększenie konkurencyjności oraz interoperacyjności kolei na poziomie UE. Rozporządzenie nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, opublikowane w grudniu 2007 r., ustanawia ramy dotyczące udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych oraz rekompensat związanych ze zobowiązaniami z tytułu świadczenia usług publicznych, jednak bez określenia wspólnego podejścia do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego. Pomimo nowego prawodawstwa UE udział transportu kolejowego w przewozach wewnątrzunijnych pozostał niewielki.

1.2 Problemy, które należy rozwiązać

Zainteresowane strony uważają, że w obecnych ramach prawnych pasażerskie przewozy kolejowe nie spełniają oczekiwań w odniesieniu do jakości usług i efektywności operacyjnej. W badaniu Eurobarometru z 2012 r. 54 % respondentów było niezadowolonych ze swoich krajowych i regionalnych systemów kolejowych. W tablicy wyników dla rynków konsumenckich z 2011 r.³ ogólne zadowolenie pasażerów pociągów wyniosło 6,7/10 – znacznie poniżej wyników dla większości towarów i usług konsumpcyjnych. Wśród konsumentów usługi kolejowe uzyskują wynik gorszy niż wszystkie inne rodzaje transportu (w szczególności lepszy wynik uzyskał transport miejski oraz linie lotnicze) i znajdują się na 27 miejscu w rankingu 30 rynków usług. Istnieją znaczne różnice w efektywności operacyjnej pomiędzy najlepiej i najgorzej funkcjonującymi systemami kolejowymi. Odzwierciedla to istotne różnice w wykorzystaniu środków trwałych, takich jak tabor kolejowy i infrastruktura, jak również w wydajności pracy. Różnice w efektywności operacyjnej prowadzą do potrzeby znacznego finansowania ze środków publicznych w porównaniu z innymi sektorami gospodarki (nie uwzględniając finansowania infrastruktury), ponieważ wiele przedsiębiorstw kolejowych przynosi straty.

¹ Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; COM(2011) 144.

² Lepsze zarządzanie jednolitym rynkiem; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm

Poprawę jakości usług i efektywności operacyjnej przedsiębiorstw kolejowych utrudnia wiele przeszkód. Dotyczą one przede wszystkim dostępu do rynku krajowych przewozów pasażerskich i braku presji konkurencyjnej. W wielu państwach członkowskich rynek ten jest zamknięty na konkurencję, co nie tylko ogranicza jego rozwój, ale również stwarza różnice między państwami członkowskimi, które otworzyły swoje rynki, a tymi, które tego nie uczyniły. Różnice w krajowym podejściu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego uniemożliwiają stworzenie prawdziwego rynku wewnętrznego kolejowych przewozów pasażerskich.

Zdecydowanej większości krajowych przewozów pasażerskich nie świadczy się jednak na zasadach komercyjnych, lecz są one wykonywane w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Biorąc pod uwagę fakt, że nie obowiązują żadne wspólne przepisy UE dotyczące udzielania zamówień prowadzących do zawarcia takich umów, niektóre państwa członkowskie wprowadziły w odniesieniu do tych zamówień procedurę przetargową, podczas gdy w innych państwach właściwe organy udzielają ich bezpośrednio. Mnogość systemów regulacyjnych w UE utrudnia przedsiębiorstwom kolejowym pełne wykorzystanie ich potencjału działania na rynku wewnętrznym. W związku z tym niniejszy pakiet legislacyjny obejmuje również konkurencję w dziedzinie umów o świadczenie usług publicznych, bariery dla konkurencji, takie jak kwestia dostępności odpowiedniego taboru kolejowego dla potencjalnych oferentów zainteresowanych takimi umowami, oraz niedyskryminacyjny dostęp do systemów informacyjnych oraz zintegrowanych systemów biletowych, kiedy są one korzystne dla pasażerów.

1.3 Cele ogólne

Głównym celem polityki transportowej Unii Europejskiej jest utworzenie rynku wewnętrznego transportu przyczyniającego się do wysokiego poziomu konkurencyjności oraz harmonijnego, zrównoważonego i trwałego rozwoju działalności gospodarczej. W białej księdze dotyczącej transportu z 2011 r. stwierdzono, że do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją. Taka zmiana formy transportu przyczyniłaby się do 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych przewidzianej w strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu⁴. W białej księdze stwierdzono, że żadna duża zmiana w sektorze transportu nie będzie możliwa bez wsparcia stosownej infrastruktury kolejowej i inteligentniejszego podejścia do jej wykorzystania.

Ogólnym celem niniejszego wniosku, jako części czwartego pakietu kolejowego, jest poprawa jakości kolejowych przewozów pasażerskich oraz poprawa ich efektywności operacyjnej, a tym samym poprawa konkurencyjności i atrakcyjności kolei w stosunku do innych środków transportu oraz dalszy rozwój jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

1.4 Cele szczegółowe

Niniejszy wniosek obejmuje wspólne zasady dotyczące udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego oraz środki towarzyszące mające na celu zwiększenie skuteczności procedur przetargowych.

Obowiązek udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze przetargu ma na celu wzmocnienie presji konkurencyjnej na krajowych rynkach kolejowych, w celu zwiększenia ilości i poprawy jakości przewozów pasażerskich. Udzielanie zamówień na wykonywanie przewozów kolejowych w drodze przetargu może

⁴ Komunikat Komisji: EUROPA 2020; Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu; COM(2010) 2020.

również zapewnić lepszy stosunek jakości do ceny usług transportu publicznego. Wspólne zasady dotyczące procedury udzielania zamówień przyczyniają się do stworzenia bardziej jednolitych warunków prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw kolejowych. Propozycje te należy postrzegać w powiązaniu z proponowanymi zmianami w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)⁵, które służą wprowadzeniu prawa swobodnego dostępu dla przedsiębiorstw kolejowych i wzmocnieniu przepisów dotyczących niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Aby wesprzeć Komisję w procesie oceny skutków, zwrócono się do konsultanta zewnętrznego o przygotowanie badania pomocniczego oraz przeprowadzenie ukierunkowanych konsultacji. Badanie rozpoczęło w grudniu 2011 r., a sprawozdanie końcowe dostarczono we wrześniu 2012 r.

W celu zebrania opinii zainteresowanych stron, zamiast otwartych konsultacji zastosowano różne metody konsultacji ukierunkowanych. W dniach 1 marca - 16 kwietnia 2012 r. rozesłano dostosowane kwestionariusze do 427 zainteresowanych stron związanych z koleją (przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury, ministerstwa transportu publicznego, organy ds. bezpieczeństwa, ministerstwa, organizacje reprezentatywne, organizacje pracowników itp.). Opinie pasażerów zebrano w ramach badania Eurobarometru obejmującego 25 000 respondentów równomiernie rozmieszczonych w 25 państwach członkowskich posiadających koleje. Aby dotrzeć do władz lokalnych i regionalnych wykorzystano sieć Komitetu Regionów.

Konsultacje uzupełniono rozmowami z zainteresowanymi stronami, które odbyły się w dniu 29 maja 2012 r. (z udziałem około 85 uczestników), konferencją (z udziałem około 420 uczestników) w dniu 24 września 2012 r. oraz wywiadami z poszczególnymi zainteresowanymi stronami, które odbywały się przez cały rok 2012. Służby Komisji spotkały się z przedstawicielami Stowarzyszenia Kolei Europejskich (reprezentującego przedsiębiorstwa kolejowe), Stowarzyszenia Europejskich Operatorów Transportu Pasażerskiego, Europejskiej Federacji Pracowników Transportu, Europejskiej Federacji Pasażerów, Organizacji Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej oraz UITP – Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego. Specjalne spotkania z zainteresowanymi stronami zorganizowano także we Francji, w Niemczech, Niderlandach, Polsce, Szwecji i Zjednoczonym Królestwie.

Większość respondentów (60 %) zgodziła się, że dodatkowe nowe prawa swobodnego dostępu, obowiązkowa procedura przetargowa lub połączenie tych rozwiązań mogą przyczynić się do integracji rynku. Najpopularniejszym wariantem (55 % respondentów) był swobodny dostęp do krajowego kolejowego transportu pasażerskiego uzależniony od badania równowagi ekonomicznej oceniającego potencjalny wpływ na rentowność umów o świadczenie usług publicznych. Obecne uregulowania były postrzegane bardzo negatywnie (tylko 20 % poparcie). Przedstawiciele pracowników spodziewają się, że jakiegokolwiek otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich doprowadzi do pogorszenia warunków pracy i częstszych strajków.

Jeśli chodzi o obowiązkową procedurę przetargową, 45 % respondentów wyraziło poparcie dla wariantów elastycznych, podobnych jak w przypadku procedury negocjacyjnej w

⁵ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

zamówieniach publicznych, oraz dla okresów przejściowych służących stopniowemu wprowadzeniu przetargów w przypadku wszystkich umów o świadczenie usług publicznych (80 % poparcie).

Większość respondentów (60 %) zgodziła się, że utworzenie przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego przyczyniłoby się do poprawy dostępu do taboru kolejowego, a ich zdecydowana większość (75 %) wezwała do pełnego udostępnienia informacji technicznych przez zarządcę infrastruktury. W odniesieniu do zintegrowanych systemów biletowych opowiedziano się za niewiązącymi wytycznymi lub klauzulami dopuszczającymi dobrowolne porozumienia zamiast bezwzględnie obowiązujących środków na poziomie UE lub państw członkowskich.

W dniach 26 marca i 19 czerwca odbyły się konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ds. Kolei, które dotyczyły w szczególności wariantów oraz oceny ich skutków społecznych.

Na podstawie wyżej wspomnianego badania zewnętrznego oraz wniosków z procesu konsultacji Komisja opracowała ocenę ilościową i jakościową skutków poszczególnych wariantów modernizacji obowiązujących ram prawnych.

Ocena skutków wykazała, że połączenie następujących środków byłoby najlepszym rozwiązaniem pod względem skutków gospodarczych, środowiskowych i społecznych, generując w latach 2019-2035 wartość bieżącą netto między 21 a 29 mld EUR:

- szeroko zdefiniowane prawa swobodnego dostępu podlegające badaniu ich wpływu na równowagę ekonomiczną umów o świadczenie usług publicznych;
- zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielane w drodze przetargu;
- dobrowolne krajowe zintegrowane systemy biletowe; oraz
- obowiązek zapewnienia przez państwa członkowskie niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego dla przedsiębiorstw kolejowych chcących uczestniczyć w procedurze przetargu publicznego.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1 Definicja właściwego organu lokalnego (art. 2 lit. c))

Zmiana ta zwiększa pewność prawa, precyzując, że „właściwy organ lokalny” jest odpowiedzialny za aglomeracje miejskie lub okręgi wiejskie, a nie za duże części terytorium kraju.

3.2 Specyfikacje dotyczące określania przez właściwe organy zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i geograficznego zasięgu umów o świadczenie usług publicznych (art. 2 lit. e) oraz nowy art. 2a)

Artykuł ten przewiduje elastyczną lecz sformalizowaną i przejrzystą procedurę określania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i geograficznego zasięgu umów o świadczenie usług publicznych, jeżeli właściwe organy uznają, że interwencja publiczna jest konieczna do zapewnienia pożądanego z politycznego punktu widzenia poziomu mobilności na terytorium, za które odpowiadają. Wymaga on, aby właściwe organy opracowały plany transportu publicznego określające cele polityki w zakresie pasażerskiego transportu publicznego oraz modele podaży i wydajności pasażerskiego transportu publicznego. Wymaga on również, aby właściwe organy uzasadniały rodzaj i zakres zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, które zamierzają nałożyć na operatorów transportu publicznego, oraz zakres umowy o świadczenie usług publicznych w celu realizacji celów

określonych w planach transportu publicznego. Muszą one stosować kryteria oparte na ogólnych zasadach traktatowych, takich jak stosowność, konieczność i proporcjonalność, jak również kryteria gospodarcze, takie jak opłacalność i stabilność finansowania. Artykuł ten wymaga również, by właściwy organ zapewnił przeprowadzenie odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami, np. organizacjami pasażerów i pracowników oraz przewoźnikami. W przypadku transportu kolejowego wymaga on, by niezależne organy regulacyjne ds. kolei zapewniły przegląd prawny procedury. Ponadto artykuł ten w sposób elastyczny określa próg maksymalnej wielkości kolejowego transportu pasażerskiego w ramach każdej umowy o świadczenie usług publicznych w celu zapewnienia skutecznej konkurencji przy uwzględnieniu różnej wielkości i struktury administracyjnej rynków pasażerskich przewozów kolejowych w państwach członkowskich.

3.3 Dostarczanie informacji operacyjnych, technicznych i finansowych na temat transportu pasażerskiego będącego przedmiotem umowy o świadczenie usług publicznych podlegającej procedurze przetargowej (art. 4 ust. 6 i nowy artykuł 4 ust. 8).

Ten nowy przepis zawarty w art. 4 ust. 8 zobowiązuje właściwe organy do przekazywania określonych danych operacyjnych, technicznych i finansowych potencjalnym oferentom zainteresowanych takimi umowami o świadczenie usług publicznych, tak aby mogli oni przygotować ofertę opartą na właściwych informacjach, a tym samym zapewnienia większej konkurencji. Zmiana art. 4 ust. 6 precyzuje, że właściwe organy muszą wyraźnie wskazać w dokumentacji przetargowej, czy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do standardów lub kryteriów społecznych.

3.4 Górne limity w przypadku bezpośredniego udzielania niewielkich zamówień i bezpośredniego udzielania zamówień małym lub średnim przedsiębiorstwom (art. 5 ust. 4).

Przepis ten wprowadza określone górne limity wartości bezpośrednio udzielanych niewielkich zamówień w sektorze transportu kolejowego. Obowiązujące limity są dostosowane do transportu autobusowego i transportu szynowego innego niż kolej. Limit proponowany dla transportu kolejowego jest zgodny z logiką zezwalania na bezpośrednie udzielanie zamówienia, jeżeli koszty organizacji procedury przetargowej są większe od oczekiwanych korzyści. Odpowiedni limit wyrażony w pociągokilometrach odzwierciedla średni koszt jednostkowy świadczenia usług transportu kolejowego.

3.5 Obowiązkowe udzielanie zamówień na wykonywanie przewozów kolejowych w drodze przetargu (art. 5 ust. 6 i art. 4)

Skreślenie art. 5 ust. 6 znosi możliwość podejmowania przez właściwe organy decyzji, czy udzielić zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych bezpośrednio, czy w drodze przetargu. Zasada ogólna udzielania zamówień w drodze przetargu będzie stosowana również w odniesieniu do kolei.

3.6 Ograniczenia dotyczące udzielania zamówień (nowy art. 5 ust. 6)

W celu zwiększenia konkurencji po wprowadzeniu procedury przetargowej dla zamówień na wykonywanie przewozów kolejowych przepis ten umożliwia właściwym organom podjęcie decyzji o udzieleniu różnym przedsiębiorstwom kolejowym zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, obejmujących części tej samej sieci lub pakietu tras. W tym celu właściwe organy mogą podjąć decyzję o ograniczeniu liczby zamówień prowadzących do zawarcia umów, udzielanych w wyniku procedury przetargowej temu samemu przedsiębiorstwu kolejowemu.

3.7 Dostęp do taboru kolejowego (nowy art. 5a i nowy art. 9a)

Wprowadzenie obowiązku zapewnienia przez państwa członkowskie skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego podmiotom, które chcą świadczyć usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, usuwa poważną przeszkodę dla skutecznej konkurencji w przypadku umów o świadczenie usług publicznych. W państwach członkowskich, w których nie ma dobrze funkcjonujących rynków leasingu taboru kolejowego, do właściwych organów należy podjęcie odpowiednich środków, aby zapewnić dostęp do taboru kolejowego w celu otwarcia rynku. Ponieważ jednak sytuacja i potrzeby mogą się różnić w poszczególnych państwach, nowy przepis pozostawia właściwym organom dużą swobodę w wyborze najbardziej odpowiednich sposobów realizacji tego celu, wskazując najczęściej stosowane środki. Szczegóły dotyczące procedury i środków zapewniających dostęp do taboru kolejowego są określone w aktach wykonawczych w oparciu o procedurę sprawdzającą, o której mowa w art. 9a niniejszego rozporządzenia.

3.8 Publikacja określonych informacji dotyczących umów o świadczenie usług publicznych (art. 7 ust. 1 i art. 7 ust. 2)

Przepis ten zobowiązuje właściwe organy do zawarcia informacji o datach rozpoczęcia i okresie obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych w sprawozdaniach rocznych na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, a także we wstępnych ogłoszeniach dotyczących planowanych procedur przetargowych. Te dodatkowe informacje oraz zobowiązanie państw członkowskich do ułatwienia dostępu do sprawozdań rocznych publikowanych przez właściwe organy zwiększą przejrzystość w odniesieniu do udzielonych zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych oraz prawdopodobnego udzielenia nowych zamówień, a tym samym ułatwią przewoźnikom przygotowanie do przyszłych procedur przetargowych.

3.9 Okres przejściowy stosowany do udzielania zamówień w drodze przetargu (art. 8 ust. 2).

Przepis ten wyjaśnia, że dziesięcioletni okres przejściowy do dnia 2 grudnia 2019 r. stosuje się jedynie do art. 5 ust. 3 dotyczącego obowiązku organizowania przez właściwe organy procedury przetargowej. Wszystkie pozostałe przepisy art. 5 (np. dotyczące możliwości bezpośredniego udzielenia zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w przypadku niewielkiego zamówienia lub w ramach środków nadzwyczajnych oraz przeglądu prawnego decyzji o udzieleniu zamówienia) mają natychmiastowe zastosowanie.

3.10 Okres przejściowy dla istniejących bezpośrednio udzielonych zamówień na wykonywanie przewozów kolejowych (nowy art. 8 ust. 2a))

Przepis ten wprowadza dodatkowy okres przejściowy dla umów o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych zawieranych bezpośrednio między dniem 1 stycznia 2013 r. a dniem 2 grudnia 2019 r. Umowy te mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, lecz nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2022 r. Dzięki temu przedsiębiorstwa kolejowe, którym bezpośrednio udzielono zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, uzyskują odpowiednio dużo czasu na przystosowanie oraz przygotowanie do procedur przetargowych.

3.11 Dostosowania przepisów rozporządzenia nr 1370/2007 dotyczące zwolnienia z obowiązku zgłoszenia pomocy państwa oraz warunków zgodności pomocy państwa ze względu na wymogi Traktatu

W przedłożonym projekcie zmian rozporządzenia (WE) nr 994/98 (rozporządzenie upoważniające)⁶ Komisja zaproponowała również zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, obejmując, zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 108 ust. 4 i art. 109 Traktatu, pomoc związaną z koordynacją transportu lub stanowiącą zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, o której mowa w art. 93 Traktatu, zakresem rozporządzenia upoważniającego. Komisja spodziewa się obecnie, że ważne przyszłe rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych powieli treść obowiązujących przepisów w sprawie wyłączeń, z wyjątkiem zmian rozporządzenia nr 1370/2007 dotyczących sektora kolejowego w drodze niniejszego wniosku ustawodawczego.

⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 z dnia 7 maja 1998 r. dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa oraz 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, COM(2012) 730 final z 5.12.2012.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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-Społecznego⁷,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W minionej dekadzie wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego był niewystarczający do zwiększenia jego udziału w przewozach w porównaniu z transportem samochodowym i lotniczym. 6 % udział transportu kolejowego w przewozie pasażerów w Unii Europejskiej utrzymuje się na dość stabilnym poziomie. Kolejowe przewozy pasażerskie nie dotrzymują kroku zmieniającym się potrzebom pod względem dostępności i jakości.
- (2) Unijny rynek międzynarodowych usług kolejowego transportu pasażerskiego jest otwarty dla konkurencji od 2010 r. Ponadto niektóre państwa członkowskie otworzyły swoje rynki krajowych przewozów pasażerskich na konkurencję, wprowadzając prawa swobodnego dostępu, przetargi na zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, bądź oba te środki.
- (3) W białej księdze dotyczącej polityki transportowej z dnia 28 marca 2011 r.⁹ Komisja ogłosiła swój zamiar urzeczywistnienia wewnętrznego rynku kolejowego, umożliwiającego unijnym przedsiębiorstwom kolejowym świadczenie wszystkich rodzajów usług transportu kolejowego bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych.
- (4) Organizując usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, właściwe organy muszą zagwarantować, aby zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zakres geograficzny umów o świadczenie usług publicznych były odpowiednie, niezbędne i proporcjonalne do osiągnięcia celów polityki w zakresie pasażerskiego

⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁹ Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; COM(2011) 144.

transportu publicznego na ich terytorium. Polityka ta powinna być określona w planach transportu publicznego, pozostawiając możliwość wprowadzenia rynkowych rozwiązań transportowych. Proces określania planów transportu publicznego i zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinien być przejrzysty dla odpowiednich zainteresowanych stron, w tym dla ewentualnych nowych uczestników rynku.

- (5) Aby solidne finansowanie służące realizacji celów określonych w planach transportu publicznego, właściwe organy muszą określić zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych umożliwiające osiągnięcie celów transportu publicznego w opłacalny sposób, uwzględniając rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań, oraz muszą zapewnić długoterminową stabilność finansowania transportu publicznego w ramach umów o świadczenie usług publicznych.
- (6) Szczególnie ważne dla sprawnego funkcjonowania rynku kolejowego pasażerskiego transportu publicznego jest spełnianie przez właściwe organy powyższych kryteriów dotyczących zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zakresu umów o świadczenie usług publicznych, ponieważ działania transportowe objęte otwartym dostępem muszą być dobrze skoordynowane z działaniami w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Dlatego też niezależny organ regulacyjny ds. kolei powinien zapewnić właściwe stosowanie tego procesu i jego przejrzystość.
- (7) Należy określić maksymalną roczną wielkość zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w celu ułatwienia konkurencji w odniesieniu do tych umów, pozostawiając właściwym organom pewną elastyczność w optymalizacji tej wielkości, biorąc pod uwagę względy ekonomiczne i operacyjne.
- (8) W celu ułatwienia przygotowania przetargów, a zatem zwiększenia konkurencji, właściwe organy muszą dopilnować, by wszystkie podmioty świadczące usługi publiczne zainteresowane złożeniem oferty uzyskały określone informacje na temat usług transportowych i infrastruktury objętych umową o świadczenie usług publicznych.
- (9) Określone górne limity dotyczące bezpośredniego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych należy dostosować w przypadku transportu kolejowego do specyficznych warunków gospodarczych, w jakich odbywają się w tym sektorze procedury przetargowe.
- (10) Ustanowienie rynku wewnętrznego usług kolejowego transportu pasażerskiego wymaga wspólnych przepisów dotyczących przetargów na zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w tym sektorze, stosowanych w sposób zharmonizowany we wszystkich państwach członkowskich.
- (11) W celu stworzenia warunków ramowych umożliwiających społeczeństwu czerpanie pełnych korzyści ze skutecznego otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego istotne jest, aby państwa członkowskie zapewniły odpowiedni poziom ochrony socjalnej pracownikom podmiotów świadczących usługi publiczne.
- (12) Właściwe organy muszą ułatwić podmiotom świadczącym usługi publiczne dostęp do taboru kolejowego za pomocą odpowiednich i skutecznych środków, jeżeli rynek nie zapewnia takiego dostępu na odpowiednich gospodarczo i niedyskryminacyjnych warunkach.

- (13) Niektóre główne elementy planowanych procedur przetargowych dotyczących umów o świadczenie usług publicznych muszą być w pełni przejrzyste, aby umożliwić lepiej zorganizowaną reakcję rynku.
- (14) Należy wyjaśnić, że zgodnie z wewnętrzną logiką rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 okres przejściowy do dnia 2 grudnia 2019 r. dotyczy wyłącznie obowiązku organizowania procedur przetargowych w przypadku umów o świadczenie usług publicznych.
- (15) Przygotowanie przedsiębiorstw kolejowych na obowiązkowe przetargi w przypadku umów o świadczenie usług publicznych wymaga dodatkowego czasu na umożliwienie skutecznej i trwałej restrukturyzacji wewnętrznej przedsiębiorstw, którym w przeszłości bezpośrednio udzielono zamówień prowadzących do zawarcia takich umów. Niezbędne są zatem środki przejściowe w przypadku zamówień udzielonych bezpośrednio między datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a dniem 3 grudnia 2019 r.
- (16) Ponieważ po otwarciu rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego właściwe organy mogą być zmuszone do podjęcia środków w celu zapewnienia wysokiego stopnia konkurencji poprzez ograniczenie liczby zamówień udzielanych jednemu przedsiębiorstwu kolejowemu, należy przewidzieć odpowiednie przepisy.
- (17) W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrożenia art. 5a niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹⁰.
- (18) W związku ze zmianą rozporządzenia (WE) nr 994/98 (rozporządzenie upoważniające)¹¹ Komisja przedstawiła również wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (COM(2012) 730/3). W celu zharmonizowania podejścia do rozporządzeń w sprawie wyłączeń grupowych w obszarze pomocy państwa oraz zgodnie z procedurami przewidzianymi w art. 108 ust. 4 i art. 109 Traktatu, pomoc związana z koordynacją transportu lub stanowiącą zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, o której mowa w art. 93 Traktatu, należy objąć zakresem rozporządzenia upoważniającego.
- (19) 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) a) art. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

¹⁰ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

¹¹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 z dnia 7 maja 1998 r. dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa oraz 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, COM(2012) 730 final z 5.12.2012.

„c) „właściwy organ lokalny” oznacza każdy właściwy organ, którego właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju i którego kompetencje obejmują potrzeby transportowe aglomeracji miejskiej lub okręgu wiejskiego;”;

b) w art. 2 lit. e) dodaje się, co następuje:

„z zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wyłącza się wszystkie usługi transportu publicznego, które wykraczają poza to, co jest konieczne do czerpania korzyści z efektów sieciowych na poziomie lokalnym, regionalnym lub niższym od krajowego.”;

2) dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Artykuł 2a

Plany transportu publicznego i zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych

1. Właściwe organy sporządzają i regularnie aktualizują plany pasażerskiego transportu publicznego obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne. Te plany transportu publicznego określają cele polityki transportu publicznego oraz sposoby ich realizacji obejmujące wszystkie istotne rodzaje transportu dla terytorium, za które są odpowiedzialne. Obejmują one co najmniej:

- a) strukturę sieci lub tras;
- b) podstawowe wymogi, jakie musi spełniać oferta transportu publicznego, takie jak dostępność, łączność terytorialna, bezpieczeństwo, połączenia modalne i intermodalne w głównych węzłach komunikacyjnych, charakterystyka oferty, czyli np. okres, w jakim zapewniane są usługi, częstotliwość usług oraz minimalny stopień wykorzystania zdolności przepustowej;
- c) normy jakości dotyczące takich elementów jak cechy wyposażenia stacji i taboru kolejowego, punktualność i niezawodność, czystość, obsługa i informowanie klienta, rozpatrywanie skarg i dochodzenie roszczeń, monitorowanie jakości usług;
- d) zasady polityki taryfowej;
- e) wymogi operacyjne takie jak transport rowerów, zarządzanie ruchem, plan postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń.

Opracowując plany transportu publicznego, właściwe organy uwzględniają w szczególności obowiązujące przepisy dotyczące praw pasażerów, ochrony socjalnej, ochrony zatrudnienia oraz ochrony środowiska.

Właściwe organy przyjmują plany transportu publicznego po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i publikują je. Na użytek niniejszego rozporządzenia odpowiednie zainteresowane strony, które należy uwzględnić, to co najmniej przewoźnicy, w stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury, oraz reprezentatywne organizacje pasażerów i pracowników.

2. Ustanowienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych jest zgodne z obowiązującymi planami transportu publicznego.

3. Specyfikacje i zakres stosowania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu publicznego ustala się w następujący sposób:
 - a) określa się je zgodnie z art. 2 lit. e);
 - b) są one stosowne do osiągnięcia celów planu transportu publicznego;
 - c) nie wykraczają one poza to, co jest konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia celów planu transportu publicznego.

Ocena stosowności, o której mowa w lit. b), uwzględnia, czy interwencja publiczna w świadczenie usług transportu pasażerskiego jest odpowiednim środkiem do osiągnięcia celów planów transportu publicznego.

W przypadku kolejowego pasażerskiego transportu publicznego ocena konieczności i proporcjonalności, o których mowa w lit. c), uwzględnia usługi transportowe świadczone na mocy art. 10 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)¹², a także wszystkie informacje przekazane zarządom infrastruktury i organom regulacyjnym na podstawie art. 38 ust. 4 zdanie pierwsze tej dyrektywy.

4. Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i powiązane rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań:
 - a) osiągają cele planu transportu publicznego w najbardziej opłacalny sposób;
 - b) wspierają finansowo świadczenie usług pasażerskiego transportu publicznego zgodnie z wymogami określonymi w planie transportu publicznego w perspektywie długoterminowej.
5. Przygotowując specyfikacje, właściwy organ określa projekt specyfikacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz ich zakres, podstawowe etapy oceny ich zgodności z wymogami określonymi w ust. 2, 3 i 4 oraz wyniki tej oceny.

Właściwy organ w odpowiedni sposób przeprowadza konsultacje w sprawie tych specyfikacji z właściwymi zainteresowanymi stronami, takimi jak co najmniej przewoźnicy, w stosownych przypadkach zarządcy infrastruktury, oraz reprezentatywne organizacje pasażerów i pracowników oraz uwzględnia ich stanowisko.

6. W przypadku kolejowego pasażerskiego transportu publicznego:
 - a) zgodność oceny i procedury określonej w niniejszym artykule zapewnia organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE i który może podjąć odpowiednie działania z własnej inicjatywy;
 - b) maksymalna roczna wielkość zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych wyrażona w pociągokilometrach wynosi 10 mln pociągokilometrów lub jedną trzecią całkowitej wielkości krajowego pasażerskiego transportu publicznego w ramach umów o świadczenie usług publicznych, w zależności o tego, która z tych wartości jest większa.”;

¹²

Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) jednoznacznie określają zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, określone w art. 2 lit. e) i w art. 2a, które musi wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, jak również obszar geograficzny, którego zobowiązania te dotyczą;”;

b) w ust. 1 lit. b) zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nie udzielanych zgodnie z art. 5 ust. 3 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;”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„Gdy właściwe organy zgodnie z prawem krajowym wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne przestrzegały określonych norm jakości i norm społecznych, lub ustanawiają kryteria społeczne i jakościowe, normy te i kryteria są zawarte w dokumentacji przetargowej i w umowach o świadczenie usług publicznych.”;

d) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach procedury przetargowej. Obejmuje to informacje dotyczące popytu wśród podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z pasażerskim transportem publicznym objętym przetargiem oraz szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkowania wymaganych pojazdów lub taboru kolejowego, tak aby umożliwić im przygotowanie planów działalności gospodarczej opartych na właściwych informacjach. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury. Niezgodność z przepisami określonymi powyżej, podlega kontroli prawnej, o której mowa w art. 5 ust. 7.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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:

- a) których średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub mniej niż 5 000 000 EUR w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego, lub
- b) które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie lub mniejszym niż 150 000 kilometrów w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego.

Jeżeli 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 nie więcej niż 2 000 000 EUR lub świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

5) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Tabor kolejowy

1. Państwa członkowskie podejmują, zgodnie z zasadami pomocy państwa, niezbędne środki w celu zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru kolejowego przeznaczonego do kolejowego pasażerskiego transportu publicznego dla operatorów pragnących świadczyć usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.
2. Jeżeli na danym rynku transportowym nie istnieją przedsiębiorstwa prowadzące leasing taboru kolejowego zapewniające leasing taboru, o którym mowa w ust. 1, na niedyskryminacyjnych i ekonomicznie opłacalnych warunkach wszystkim zainteresowanym podmiotom świadczącym usługi w zakresie kolejowego pasażerskiego transportu publicznego, państwa członkowskie zapewniają pokrycie ryzyka związanego z wartością końcową taboru kolejowego przez właściwy organ zgodnie z zasadami pomocy państwa, w przypadku gdy wnioskuje o to podmioty gospodarcze zamierzające i mogące uczestniczyć w procedurach przetargowych dotyczących umów o świadczenie usług publicznych, aby móc uczestniczyć w takich procedurach.

Właściwy organ może spełnić wymóg określony w akapicie pierwszym w jeden z następujących sposobów:

- a) nabywając tabor kolejowy wykorzystywany do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika;
- b) udzielając gwarancji na finansowanie taboru kolejowego wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika. Gwarancja taka może obejmować

ryzyko związane z wartością końcową z uwzględnieniem, w stosownych przypadkach, odpowiednich zasad pomocy państwa;

- c) zobowiązując się w umowie o świadczenie usług publicznych do przejęcia taboru kolejowego na koniec umowy po cenie rynkowej.

W przypadkach, o których mowa w lit. b) i c), po wygaśnięciu umowy o świadczenie usług publicznych właściwy organ ma prawo zobowiązać podmiot świadczący usługi publiczne do przekazania taboru kolejowego nowemu podmiotowi, któremu udzielono zamówienia. Właściwy organ może zobowiązać nowy podmiot świadczący usługi publiczne do przejęcia taboru kolejowego. Przekazania dokonuje się po cenach rynkowych.

- 3. W przypadku przekazania taboru kolejowego nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ udostępnia w dokumentach przetargowych szczegółowe informacje na temat kosztów utrzymania taboru kolejowego i jego stanu fizycznego.
- 4. Do dnia [18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie środki określające szczegóły procedury dotyczącej stosowania ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9a ust. 2.”;

- 6) 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 nie udzielonego zgodnie z art. 5 ust. 3 lub wynikająca z zasady ogólnej musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.”;

- 7) 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, dat rozpoczęcia i okresu obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, 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. 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.”;

- 8) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 3 zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego, z wyjątkiem innych rodzajów transportu szynowego, takich jak metro lub tramwaje, są udzielane zgodnie z art. 5 ust. 3 od dnia 3 grudnia 2019 r. Wszystkie zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie innych rodzajów transportu szynowego i transportu drogowego muszą zostać udzielone zgodnie z art. 5 ust. 3 najpóźniej do dnia 3 grudnia 2019 r. W okresie przejściowym do dnia 3 grudnia 2019 r. państwa członkowskie podejmują środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z przepisami art. 5 ust. 3 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością przepustową w transporcie.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego pasażerskiego transportu publicznego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień między dniem 1 stycznia 2013 r. a dniem 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. W żadnym wypadku nie mogą one jednak obowiązywać po dniu 31 grudnia 2022 r.”;

c) ust. 3 akapit drugi zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie:

„Umowy, o których mowa w lit. d), mogą obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, o ile zawarte są na czas określony podobny do okresów obowiązywania określonych w art. 4.”;

9) dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ds. jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ustanowiony na mocy art. 62 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)¹³. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”.

Artykuł 2

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

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

¹³ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*