

Środa, 26 lutego 2014 r.

P7_TA(2014)0148

Krajowe usługi kolejowego transportu pasażerskiego *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (COM(2013)0028 – C7-0024/2013 – 2013/0028(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2017/C 285/53)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0028),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0024/2013),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – na mocy Protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez Parlament Litwy, luksemburską Izbę Deputowanych, Pierwszą i Drugą Izbę Parlamentu Niderlandów oraz szwedzki Reichstag, w których stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego jest niezgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,
 - uwzględniając art.55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki, a także opinie Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A7-0034/2014),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

P7_TC1-COD(2013)0028

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 26 lutego 2014 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2014 zmieniającego 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,

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

Środa, 26 lutego 2014 r.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W minionej dekadzie wzrost kolejowego ruchu pasażerskiego był niewystarczający do zwiększenia jego udziału w przewozach w porównaniu z transportem samochodowym i lotniczym. **Sześcioprocentowy** udział transportu kolejowego w przewozie pasażerów w Unii Europejskiej utrzymuje się na dość stabilnym poziomie. Kolejowe przewozy pasażerskie nie dotrzymują kroku **rozwojowi innych rodzajów transportu oraz** zmieniającym się potrzebom pod względem dostępności, **cen** i jakości. **Wychodząc z tego założenia, należy wyciągnąć wnioski z podejścia przyjętego przez Unię Europejską w trakcie trzech poprzednich reform kolejowych.** [Popr. 1]
- (1a) **Transport kolejowy odgrywa znaczącą rolę ze społecznego i środowiskowego punktu widzenia oraz planowania mobilności, może też znacznie zwiększyć swój łączny udział w europejskim transporcie pasażerskim. Inwestycje zarówno w badania naukowe, jak i w infrastrukturę i tabor kolejowy mogą zatem znacznie przyczynić się do nowego wzrostu i tym samym bezpośrednio zwiększyć zatrudnienie w sektorze kolejowym, a pośrednio poprzez zwiększenie mobilności pracowników innych sektorów. Transport kolejowy może przekształcić się w ważną nowoczesną gałąź przemysłu Unii, pod warunkiem że państwa członkowskie zgodzą się na ściślejszą współpracę.** [Popr. 2]
- (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. ⁽⁴⁾ Komisja ogłosiła swój zamiar urzeczywistnienia wewnętrznego rynku kolejowego, umożliwiającego unijnym przedsiębiorstwom kolejowym świadczenie wszystkich rodzajów usług transportu kolejowego bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych. **Aby lepiej osiągnąć ten cel, aktualną reformę należy opracować, biorąc pod uwagę modele kolejowe, które okazały się skuteczne w Unii.** [Popr. 5]
- (3a) **Należy poprawić jakość i zwiększyć skuteczność usług publicznych w kolejowym transporcie pasażerskim, przy zachowaniu istniejących publicznych usług transportu pasażerskiego, które działają wydajnie.** [Popr. 6]
- (3b) **Aby kolej mogła stać się wiarygodną alternatywą dla innych środków transportu pod względem ceny i jakości, zasadnicze znaczenie należy przypisać otwarciu unijnego rynku kolejowego.** [Popr. 7]
- (3c) **Ważne jest, aby właściwe organy odgrywały centralną rolę w organizacji publicznych usług w zakresie transportu pasażerskiego. Na takich organach spoczywa odpowiedzialność za planowanie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, w tym za określanie tras przeznaczonych do swobodnego dostępu lub za pośrednictwem umów o świadczenie usług publicznych oraz za określenie rodzaju przetargu. Ponadto powinny uzasadnić, że tylko poprzez wybrany przez nie rodzaj przetargu możliwe jest osiągnięcie celów gospodarności, efektywności oraz jakości, a także opublikować takie uzasadnienie.** [Popr. 8]

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 122.

⁽²⁾ Dz.U. C 356 z 5.12.2013, s. 92.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 26 lutego 2014 r.

⁽⁴⁾ Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu; COM(2011)0144.

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (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 transportu publicznego na ich terytorium. Polityka ta powinna być określona w **zrównoważonych** 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. [Popr. 9]
- (5) Aby **zapewnić** solidne finansowanie służące realizacji celów określonych w **zrównoważonych** planach transportu publicznego, właściwe organy muszą określić zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych umożliwiające osiągnięcie celów transportu publicznego w opłacalny sposób **i przy zachowaniu wysokiej jakości**, uwzględniając rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań, oraz muszą zapewnić długoterminową stabilność finansowania transportu publicznego w ramach umów o świadczenie usług publicznych. **Obejmuje to również unikanie zarówno nadwyżek, jak i niedoborów rekompensaty, wynikających z treści zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych lub z niedotrzymywania przez właściwy organ jego zobowiązań finansowych. Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych mogą dotyczyć sieci, w których niektóre usługi mogą być świadczone z uczciwym zyskiem bez rekompensat finansowych. Włączenie tych usług do zakresu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych nie powinno skutkować rekompensatami o wartości przekraczającej kwotę niezbędną dla zapewnienia całej gamy usług sieciowych.**[Popr. 10]
- (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~~, **która zostanie zawarta w oparciu o konkurencyjną procedurę przetargową w taki sposób, by ułatwić konkurencję między drobnymi oferentami, nowymi operatorami i operatorami zasiedziałyymi**, w odniesieniu do tych umów, pozostawiając właściwym organom pełną elastyczność w optymalizacji tej wielkości, biorąc pod uwagę względy ekonomiczne i operacyjne. [Popr. 64]
- (8) W celu ułatwienia przygotowania przetargów, a zatem zwiększenia konkurencji, właściwe organy muszą dopilnować, **przy dochowaniu tajemnicy handlowej**, by wszystkie podmioty świadczące usługi publiczne zainteresowane złożeniem oferty uzyskały informacje na temat usług transportowych i infrastruktury objętych umową o świadczenie usług publicznych, **które wykluczają uznanie, że doszło do dyskryminacji takich podmiotów przez instytucję zamawiającą względem innych podmiotów biorących udział w przetargu.** [Popr. 12]
- (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.
- (9a) **Aby zapewnić uczciwą konkurencję i zapobiec wykorzystywaniu rekompensat niezgodnie z przeznaczeniem, należy stosować zasadę wzajemności. Zasada ta powinna być stosowana nie tylko w odniesieniu do państw członkowskich i przedsiębiorstw z siedzibą w Unii, lecz także do przedsiębiorstw z państw trzecich, które chcą wziąć udział w procedurach przetargowych na terytorium Unii.** [Popr. 65]
- (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 **przy uwzględnieniu szczególnej sytuacji każdego państwa członkowskiego.** [Popr. 14]
- (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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

- (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. [Popr. 66]~~
- (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. [Popr. 67]~~
- (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 ⁽¹⁾.
- (18) W związku ze zmianą rozporządzenia Rady (WE) nr 994/98 (rozporządzenie upoważniające) ⁽²⁾ Komisja przedstawiła również wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 (COM(2012)0730/3). 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 związaną 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

Bez uszczerbku dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego 2014/25/UE ⁽³⁾, w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 wprowadza się następujące zmiany: [Popr. 17]

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

(-a) dodaje się literę w brzmieniu:

„(aa) »kolejowy pasażerski transport publiczny« oznacza pasażerski transport publiczny odbywający się po szynach, z wyłączeniem innych rodzajów transportu pasażerskiego na szynach, takich jak metro, tramwaje lub, jeśli postanowią tak państwa członkowskie, systemy tramwajowo-kolejowe;”; [Popr. 18]

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) »właściwy organ lokalny« oznacza każdy właściwy organ, którego właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju i którego kompetencje obejmują potrzeby transportowe aglomeracji miejskiej **lub obszaru wiejskiego, lub ~~okręgu wiejskiego~~ **regionu, w tym na poziomie transgranicznym;**”;** [Popr. 19]

⁽¹⁾ Rozporządzenie 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 Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (UE) nr .../... zmieniające 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)0730 z 5.12.2012.

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

Środa, 26 lutego 2014 r.

- b) w lit. e) dodaje się następujący akapit:

~~„z zakresu~~ **Zakres** zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ~~wyłącza się wszystkie~~ **obejmuje** usługi transportu publicznego, które ~~wykraczają poza to, co jest konieczne są~~ **niezbędne m.in.** do czerpania korzyści **o charakterze gospodarczym, technicznym lub geograficznym** z efektów sieciowych na poziomie lokalnym, regionalnym lub niższym od krajowego. **Takie efekty sieciowe powstają w wyniku integracji usług transportowych, dzięki której transport publiczny przyciąga większą liczbę pasażerów, a jego wydajność dla sektora transportu publicznego rośnie. Efekty sieciowe mogą powstawać zarówno w drodze usług, które się zwracają, jak i tych, które się nie zwracają, oraz na różnych płaszczyznach, np. związanych z położeniem geograficznym, rozkładem jazdy lub taryfami.**”; [Popr. 20]

- 2) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 2a

Plany **multimodalnego i zrównoważonego** transportu publicznego i zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych [Popr. 21]

1. Właściwe organy sporządzają i regularnie aktualizują plany **multimodalnego** 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, **promując tym samym spójność społeczną i terytorialną. Należy dopuścić, aby plany te mogły zawierać informacje, które są już ogólnodostępne. Jeżeli istnieją już usługi międzyregionalne, należy je uwzględnić. Plany te** obejmują ~~one~~ co najmniej: [Popr. 22]

- a) strukturę sieci lub tras;

- b) podstawowe wymogi, jakie musi spełniać oferta transportu publicznego, ~~takie jak w tym m.in.~~ dostępność, łączność terytorialna, bezpieczeństwo, **dla osób niepełnosprawnych, a także** 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; [Popr. 23]

ba) w przypadku publicznego kolejowego transportu pasażerskiego kryteria wydajności, m.in. udział transportu publicznego w transporcie ogółem, punktualność, oszczędność, częstotliwość usług, zadowolenie pasażerów i jakość taboru; [Popr. 24]

- c) normy jakości dotyczące takich elementów jak cechy wyposażenia stacji i **bezpieczeństwa, a także sprawy kontroli taboru kolejowego, punktualność i niezawodność, czystość, obsługa i informowanie klienta, rozpatrywanie skarg i dochodzenie roszczeń, monitorowanie jakości infrastruktury i usług tym informacji;** [Popr. 25]

- d) zasady polityki taryfowej, **np. dotyczące taryf socjalnych;** [Popr. 26]

- e) wymogi operacyjne takie jak transport rowerów, zarządzanie ruchem, plan postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń **obowiązujące reguły dotyczące praw pasażerów, warunków socjalnych i warunków zatrudnienia, ochrony środowiska oraz ustalania celów środowiskowych.** [Popr. 27]

~~Opracowując plany transportu publicznego, właściwe organy uwzględniają w szczególności obowiązujące przepisy dotyczące praw pasażerów, ochrony socjalnej, ochrony zatrudnienia oraz ochrony środowiska.~~ [Popr. 28]

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, **w tym** co najmniej przewoźnicy, w stosownych przypadkach zarządcy z **przewoźnikami, zarządcami** infrastruktury, oraz reprezentatywne organizacje **reprezentatywnymi organizacjami** pasażerów i pracowników, **i publikują te plany.** [Popr. 29]

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.

Środa, 26 lutego 2014 r.

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, **to znaczy określają rodzaj przetargu w odniesieniu do wymaganych standardów jakości oraz środki niezbędne do ich osiągnięcia w celu realizacji założeń planu transportu publicznego;** [Popr. 30]
- c) ~~nie wykraczają one poza to, co jest~~ **są one** konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia celów ~~planu~~ **planów** transportu publicznego, **a w przypadku publicznego kolejowego transportu pasażerskiego uwzględniają dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (*).** [Popr. 31]

~~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.~~ [Popr. 32]

~~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) (¹), a także wszystkie informacje przekazane zarządcom infrastruktury i organom regulacyjnym na podstawie art. 38 ust. 4 zdanie pierwsze tej dyrektywy.~~ [Popr. 33]

4. Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i powiązane rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto tych zobowiązań: ~~a) osiągają~~ **muszą osiągać** cele ~~planu~~ **planów** transportu publicznego w ~~najbardziej~~ **optymalnym** sposób; ~~b) wspierają~~ **oraz wspierają** finansowo świadczenie usług pasażerskiego transportu publicznego zgodnie z wymogami określonymi w planie transportu publicznego w perspektywie długoterminowej. [Popr. 34]

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.~~ [Popr. 35]

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~~ **na wniosek dowolnej zainteresowanej stron;** [Popr. 36]
- 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~~ **minimalna liczba** ~~umów o świadczenie usług publicznych, w zależności o tego, która z tych wartości jest większa;~~ **w sektorze transportu kolejowego w państwie członkowskim wynosi:**
 - **jeden, w przypadku krajowego rynku kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umów o świadczenie usług publicznych o wielkości do 20 milionów pociągokilometrów;**
 - **dwa, w przypadku krajowego rynku kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umów o świadczenie usług publicznych o wielkości powyżej 20 milionów pociągokilometrów do 100 milionów pociągokilometrów, pod warunkiem że wielkość jednej umowy nie przekracza 75 % łącznej wielkości rynku w ramach umów o świadczenie usług publicznych;**
 - **trzy, w przypadku krajowego rynku kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umów o świadczenie usług publicznych o wielkości powyżej 100 milionów pociągokilometrów do 200 milionów pociągokilometrów, pod warunkiem że wielkość jednej umowy nie przekracza 75 % łącznej wielkości rynku w ramach umów o świadczenie usług publicznych;**

Środa, 26 lutego 2014 r.

- cztery, w przypadku krajowego rynku kolejowego transportu pasażerskiego w ramach umów o świadczenie usług publicznych o wielkości powyżej 200 milionów pociągokilometrów, pod warunkiem że wielkość jednej umowy nie przekracza 50 % łącznej wielkości rynku w ramach umów o świadczenie usług publicznych. [Popr. 69]

ba) Właściwy organ określa trasy, które mają stać się przedmiotem umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE”. [Popr. 38]

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

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 określają też sieci transportowe, których dotyczą te zobowiązania te dotyczą, oraz nakładają na podmiot obowiązek udzielenia właściwemu organowi wszelkich informacji istotnych z punktu widzenia udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych przy zachowaniu tajemnicy handlowej;”; [Popr. 39]

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 **była ani większa, ani mniejsza od wartości** 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;”; [Popr. 40]

ba) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Bez uszczerbku dla prawa krajowego i ~~wspólnotowego~~, a także **unijnego**, w tym dla **reprezentatywnych** układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, właściwe organy ~~mogą wymagać~~, **wymagają**, by wybrany podmiot świadczący usługi publiczne przyznał pracownikom ~~zatrudnionym~~ **warunki pracy w oparciu o wiążące krajowe, regionalne i lokalne normy społeczne i/lub przeprowadził obowiązkowe przeniesienie pracowników w przypadku zmiany podmiotu. W razie takiego przeniesienia pracownicy przejęci** wcześniej przez poprzedni podmiot w celu świadczenia usług **otrzymują te same** prawa, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. W przypadku gdy właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych norm społecznych, 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.”; [Popr. 41]

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Gdy właściwe organy ~~Zgodnie z prawem krajowym wymagają~~, by podmioty świadczące usługi publiczne ~~przestrzegały określonych norm~~ **właściwe organy ustalają wiążące normy** jakości i ~~norm społecznych~~, lub ~~ustanawiają normy społeczne~~, **określają odpowiednie** kryteria społeczne i jakościowe, ~~normy te i kryteria są zawarte w tym obowiązek przestrzegania przez podmioty świadczące usługi publiczne obowiązujących reprezentatywnych układów zbiorowych, dopilnowują godnych warunków zatrudnienia i pracy, m.in. poprzez uwzględnianie ich lub odniesień do nich w dokumentacji przetargowej i w umowach o świadczenie usług publicznych niezależnie od rodzaju przetargu.”; [Popr. 42]~~

Środa, 26 lutego 2014 r.

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach procedury przetargowej, **przy dochowaniu tajemnicy handlowej**. 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 użytkownika 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.”; [Popr. 43]

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

-a) **dodaje się ustęp w brzmieniu:**

1a. **Każdy właściwy organ, bez względu na to, czy jest pojedynczym organem czy grupą organów, w tym z więcej niż jednego państwa członkowskiego, jest uprawniony do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zgodzie z warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.”; [Popr. 44]**

-aa) **dodaje się ustępy w brzmieniu:**

„3a. **Do końca okresu przejściowego, o którym mowa w art. 8 ust. 2, państwa członkowskie i, o ile pozwalają na to przepisy prawa krajowego, właściwe organy mogą wyłączyć z procedur przetargowych dotyczących udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego organizowanych przez właściwe organy na swoim terytorium zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu dowolne przedsiębiorstwo kolejowe, dowolny podmiot lub dowolną jednostkę zależną bezpośrednio lub pośrednio kontrolowaną przez przedsiębiorstwo kolejowe bądź jego spółkę holdingową, jeżeli kontrolujące przedsiębiorstwo kolejowe, kontrolująca spółka holdingowa lub ich jednostki zależne:**

a) **posiadają pozwolenia i świadczą krajowe usługi kolejowe w danym państwie członkowskim, w którym właściwe organy nie są uprawnione do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze procedur przetargowych, i**

b) **udzielono im bezpośrednio zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze kolejowym, których udział pod względem wartości przekracza 50 % łącznej wartości wszystkich zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w sektorze kolejowym udzielonych temu przedsiębiorstwu kolejowemu, spółce holdingowej lub ich jednostkom zależnym.**

Dla celów niniejszego ustępu »kontrola« oznacza wszelkie prawa, umowy lub inne środki, które oddzielnie bądź wspólnie i z uwzględnieniem wszelkich istotnych okoliczności faktycznych lub prawnych, dają możliwość wywierania decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

a) **własność lub prawo użytkowania całości lub części majątku przedsiębiorstwa;**

b) **prawa lub umowy przyznające prawo do wywierania decydującego wpływu na skład, głosowanie lub uchwały organów tego przedsiębiorstwa.**

3b. **Państwa członkowskie i, o ile pozwalają na to przepisy prawa krajowego, właściwe organy mogą wyłączyć z procedur przetargowych dowolny podmiot lub dowolne przedsiębiorstwo, które jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowane przez osobę prawną lub fizyczną bądź osoby zarejestrowane w państwie trzecim/ państwach trzecich, które podjęło/podjęły środki umożliwiające udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze procedury przetargowej przedsiębiorstwom kolejowym posiadającym pozwolenie na prowadzenie działalności w państwie członkowskim.”; [Popr. 68]**

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**

Środa, 26 lutego 2014 r.

- b) które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 ~~kilometrów~~ **wozokilometrów** rocznie lub mniejszym niż ~~150 000 kilometrów~~ **500 000 wozokilometrów** w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi w zakresie transportu kolejowego. [Popr. 47]

- ba) *Jeżeli specyfikacje techniczne odizolowanych systemów kolejowych w dziedzinie publicznego, pasażerskiego transportu kolejowego znacznie różnią się od TSI głównej sieci kolejowej odpowiedniego państwa członkowskiego, z którą nie są połączone.* [Popr. 75]

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~~ **wozokilometrów** rocznie.”; [Popr. 48]

- aa) **ust. 5 otrzymuje brzmienie:**

„5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwe organy mogą zastosować środki nadzwyczajne. **Sytuacja nadzwyczajna może obejmować brak możliwości rozpoczęcia w odpowiednim czasie przez właściwy organ procedur przetargowych dotyczących zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych lub udzielenia w odpowiednim czasie zamówienia podmiotowi.**”; 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.”; [Popr. 63]

- b) **ust. 6 otrzymuje brzmienie:**

„6. ~~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.~~ **Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE i o ile nie zakazują tego przepisy prawa krajowego, te właściwe organy, które są odpowiedzialne za sporządzenie planów transportu publicznego zgodnie z art. 2a, mogą przystąpić do bezpośredniego udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie usług publicznych w sektorze kolejowego transportu pasażerskiego z zastrzeżeniem spełnienia poniższych warunków:**

- a) **plan transportu publicznego zawiera wymogi dotyczące całego okresu obowiązywania umowy w odniesieniu do:**

- ewolucji liczby pasażerów,
- punktualności usług,
- oszczędności pod względem produktywności kapitału,
- częstotliwości ruchu pociągów,
- zadowolenia pasażerów,
- jakości taboru;

- b) **właściwy organ opublikowuje – najpóźniej 18 miesięcy przed początkiem obowiązywania umowy – informacje o tym, jak wymogi określone w lit. a) niniejszego ustępu mają być przestrzegane w drodze bezpośredniego udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, i regularnie ocenia stosowanie się do tych wymogów w sprawozdaniu rocznym, o którym mowa w art. 7 ust. 1. W przypadku złożenia skargi przez zainteresowany podmiot kolejowy bądź zainteresowane przedsiębiorstwo kolejowe w związku z bezpośrednim udzieleniem zamówienia, organ regulacyjny ocenia powody przedstawione przez właściwy organ i podejmuje decyzję nie później niż dwa miesiące po złożeniu skargi. Organ regulacyjny może też podejmować działania z własnej inicjatywy.**

- c) **organ regulacyjny ocenia – najpóźniej 24 miesiące przed końcem obowiązywania bieżącej umowy – czy spełniono wymogi określone w lit. a) niniejszego ustępu i poddane ocenie zgodnie z art. 7 ust. 1. Właściwy organ przekazuje organowi regulacyjnemu wszelkie dane niezbędne do przeprowadzenia tej oceny.**

Jeżeli organ regulacyjny uzna, że nie spełniono wymogów określonych w lit. a) niniejszego ustępu, niezwłocznie zobowiązuje właściwy organ do udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

Środa, 26 lutego 2014 r.

Decyzja niezależnego organu regulacyjnego jest wiążąca i stosowana ze skutkiem natychmiastowym.

W drodze odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania takich umów nie przekracza dziewięciu lat.

Komisja przyjmuje akty delegowane w celu szczegółowego określenia wymogów, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu.”; [Popr. 50]

5) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Tabor kolejowy

1. ~~Państwa członkowskie~~ **Właściwe organy** 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. **[Popr. 51]**

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~~ **na różne sposoby sprzyjające ekonomii skali, np.:** **[Popr. 52]**

- a) nabywając **po cenie rynkowej** 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; **[Popr. 53]**
- 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.

ca) nawiązując współpracę z sąsiednimi władzami lokalnymi, aby stworzyć większą pulę taboru kolejowego. **[Popr. 54]**

3. W przypadkach, o których mowa w **ust. 2 akapit drugi** 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. **[Am. 55]**

~~3.4.~~ 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. **[Popr. 56]**

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.”;~~ **[Popr. 57 i 82]**

Środa, 26 lutego 2014 r.

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. **Wyszczególnia on przestrzeganie otrzymanych wyników i określa wszystkie wskaźniki dotyczące działalności oferującej usługi transportowe, zwłaszcza punktualność, niezawodność, czystość, satysfakcję użytkowników stwierdzoną w drodze ankiety publicznej i minimalny poziom wykorzystania zdolności.** 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. **Komisja przygotowuje sprawozdanie zbiorcze i przekazuje je we wszystkich językach roboczych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.**”; [Popr. 58]

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, **tramwaje** lub ~~tramwaje~~ **systemy tramwajowo-kolejowe**, 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~~ **publicznego kolejowego** transportu **pasażerskiego są udzielane** szynowego i transportu drogowego ~~muszą zostać udzielone~~ zgodnie z art. 5 ~~ust. 3~~ **najpóźniej od dnia 3 grudnia 2022 r.** Do dnia 3 grudnia 2019 **2022 r. właściwym organom odpowiedzialnym za opracowanie planów transportu publicznego, o których mowa w art. 2a, powierza się wszelkie uprawnienia niezbędne do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5. W okresach przejściowych** ~~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.”; [Popr. 59]

aa) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„**W okresie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresów przejściowych państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii 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.**”; [Popr. 60]

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„~~2a.~~ **Niezgodne z postanowieniami art. 5** umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego pasażerskiego transportu publicznego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień ~~między~~ **przed** dniem ~~1 stycznia 2013 r. a dniem 2~~ **3** grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. W żadnym wypadku nie mogą one jednak obowiązywać po dniu 31 grudnia 2022 r., **wygasają i tak najpóźniej w dniu ... (*)**.”; [Popr. 61]

(*) 10 lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia (tj. aktu zmieniającego – 2013/0028(COD)).

Środa, 26 lutego 2014 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 artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet ds. jednolitego europejskiego obszaru kolejowego ustanowiony na mocy art. 62 dyrektywy 2012/34/UE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz. U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. **Jest ono dostępne w wersji skonsolidowanej z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, które zmienia w terminie trzech miesięcy po opublikowaniu. [Popr. 62]**

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

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący