

Projekt nowego rozporządzenia o transporcie publicznym w Unii Europejskiej

W lutym 2002 r. roku została przez Komisję Europejską przedstawiona do konsultacji znowelizowana propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy w sprawie zlecania usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Pierwsza propozycja rozporządzenia została przedstawiona przez Komisję we wrześniu 2000 r. (COM (2000) 7) celem jej przyjęcia przez Parlament i Radę Europejską. Propozycja ta została przedstawiona w *tts* 12/2000 i 1-2/2001. 14 listopada 2001 r. Parlament Europejski przyjął w pierwszym czytaniu szereg poprawek do propozycji rozporządzenia i przesłał je do Komisji celem ustosunkowania się. Obecna propozycja rozporządzenia zawiera stanowisko Komisji Europejskiej do poprawek Parlamentu.

Potrzeba nowych regulacji prawnych

Celem rozwiązań prawnych zaproponowanych w rozporządzeniu jest stymulowanie transportu publicznego w kierunku poprawy jego oferty i efektywności ekonomicznej przez wprowadzenie kontrolowanej konkurencji, która umożliwi lepsze dostosowanie się do wymagań klienta i niższe koszty transportu publicznego.

Tablica 1

Wpływ konkurencji na wyniki transportu publicznego

	Zwiększenie lub zmniejszenie liczby pasażerów w ciągu roku	Zmiany w proporcjach kosztów ekspl. w stosunku do opłat z biletów w stosunku rocznym
Miasta stosujące regulowaną konkurencję	+1,8%	+1,7%
Miasta bez konkurencji w transporcie publicznym	-0,7%	+0,3%
Miasta dające wolną rękę przewoźnikom, tj. bez większej kontroli przez władze miejskie	-3,1%	+0,3%

W propozycji rozporządzenia podano zestawienie obrazujące trendy występujące w transporcie publicznym na podstawie wyników eksploatacyjnych z 30 dużych miast w państwach UE w latach 90. W miastach, w których zastosowano kontrolowaną konkurencję zanotowano największy wzrost przewozów. Uzyskano także najlepsze wyniki ekonomiczne.

Liczba pasażerów w latach 1994–1999 zwiększyła się najszybciej w dwóch państwach członkowskich UE – Wielkiej Brytanii i Szwecji, które najszerzej wprowadziły kontrolowaną konkurencję.

Nowych, jednolitych na terenie wszystkich państw Unii regulacji prawnych wymaga także rozwój rynku międzynarodowego transportu zbiorowego. Ponadto rozwijające się partnerstwo publicznoprawne w tej dziedzinie gospodarki musi zostać ujęte w przejrzystych, zabezpieczających interesy obu stron, a także pasażerów, rozwiązaniach prawnych.

Sytuacja w Polsce

Rozwiązania prawne przygotowywane w Unii Europejskiej są także interesujące dla polskiego czytelnika, ponieważ zbliża się termin naszego akcesu do Unii. Obecna sytuacja w kraju też wymaga przyjęcia regulacji rynkowych w transporcie publicznym, które spowodują jego rozwój.

Mimo wielu prób nie udało się do chwili obecnej w Polsce przyjąć ustawy o transporcie publicznym. Nie oznacza to jednak chaosu prawnego w tym sektorze. W wielu miastach w Polsce miejski transport autobusowy funkcjonuje według reguł zbliżonych do proponowanych w rozporządzeniu unijnym. Gorzej jest w przypadku transportu szynowego, szczególnie kolei. Istniejące zapisy w obecnej ustawie o transporcie kolejowym koncentrują się na ograniczonych zasadach ich finansowania. W nowym projekcie tej ustawy przyjętym przez rząd zakres regulacji został ograniczony tylko do wąsko rozumianych przewozów regionalnych, wykluczając z nich przewozy dalekobieżne, tzw. kwalifikowane, bez podania zasad i źródeł ich finansowania, co może w krótkim czasie doprowadzić do ich upadku w Polsce, a są to obecne sektory najbardziej dynamicznie rozwijane w Europie.

W związku z bliskim przyjęciem ostatecznej wersji rozporządzenia unijnego i brakiem takich regulacji w Polsce pojawiła się opinia, aby proponowane w rozporządzeniu rozwiązania przyjąć w Polsce bezpośrednio, co jest możliwe z definicji rozporządzeń unijnych. Rozporządzenie jest najwyższej rangi prawnej (poza traktami) regulacją prawną w UE i żadne ustawodawstwo krajowe nie może być z nim sprzeczne i może być ono też stosowane w sposób bezpośredni.

Rozwiązania proponowane w rozporządzeniu mają tę zaletę, że odnoszą się do wszystkich gałęzi transportu publicznego od lokalnego miejskiego do międzynarodowego. Jednolitość rozwiązań prawnych ułatwia władzom regionalnym prowadzenie spójnej polityki transportowej i optymalnej alokacji funduszy publicznych na finansowanie zadań w transporcie publicznym.

Proponowane regulacje prawne wymagają jednak odpowiedniego przygotowania instytucjonalnego w regionach.

Opinie na ten temat środowiska związanego z transportem publicznym przedstawimy w najbliższych numerach **ttS**.

Propozycja nowego rozporządzenia

Komisja Europejska zaakceptowała wiele poprawek zgłoszonych przez Parlament Europejski. Należy podkreślić, że wszystkie unijne akty prawne tej rangi są poddawane szerokiej konsultacji społecznej, co zapewne wpływa na wydłużenie procesu legislacyjnego, ale przyjęte rozwiązania są osiągnięte w drodze konsensusu, z uwzględnieniem racji politycznych, ekonomicznych i społecznych.

W dalszej części artykułu zostaną omówione najważniejsze propozycje zmian.

Rozdział I – Zakres zastosowania oraz definicje

Artykuł 1

Rozporządzenie ma zastosowanie do krajowych i międzynarodowych publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym oraz wodnym. Rozporządzenie odnosi się więc do całego sektora transportu publicznego. Komisja nie mogła zaakceptować poprawki Parlamentu ograniczającej zakres regulacji tylko do transportu lokalnego. Wyjątkiem będą tylko pociągi retro.

Rozporządzenie formułuje zasadę, że organa publiczne powinny godzić uznane powszechnie wymagania służby publicznej z zasadami regulowanej konkurencji.

Dodatkowo Komisja wprowadziła poprawkę, że proponowane regulacje prawne powinny służyć poprawie funkcjonowania transportu publicznego.

Artykuł 2

Artykuł ten stanowi odniesienie do dyrektyw 92/50/EEC, 93/36/EEC, 93/37/EEC i 93/38/EEC. Nakazuje on stosowanie dyrektyw o zamówieniach publicznych, jeśli można je zastosować. Dyrektywy te przedstawiają zasady przetargów, które stosuje się w niektórych umowach. Są one jednocześnie bardziej rygorystyczne od niniejszego rozporządzenia.

Zastosowanie poprawki Parlamentu dającej pierwszeństwo rozporządzeniu byłoby sprzeczne z przepisami o zamówieniach rządowych Światowej Organizacji Handlu. W związku z tym Komisja nie może przyjąć tej poprawki.

Przepisów o przetargach zawartych w dyrektywach o zamówieniach publicznych nie stosuje się do pewnych rodzajów umów, jak:

- koncesji na przewozy;
- umów na standardową kolej, metro i transport wodny śródlądowy;
- niektórych przypadków, gdy przewoźnik jest ściśle związany z władzą, dla której usługa jest dostarczana lub jest podmiotem „zarządzanym przez prawo publiczne”.

Stąd te umowy będą objęte przepisami o przetargach zawartymi w niniejszym rozporządzeniu.

Przyjęte przez Komisję poprawki Parlamentu mają za zadanie wyjaśnić, które umowy są objęte przepisami o przetargach zawartymi w rozporządzeniu, a które przez dyrektywy o zamówieniach publicznych. Wprowadzony został nowy artykuł 3(i), definiujący koncesję w transporcie publicznym.

W ten sposób uporządkowane zostają relacje z porządkami prawnymi tych krajów, gdzie organizowanie przetargów na usługi publiczne jest obowiązkowe.

Artykuł 3 – Definicje

W artykule tym zawarto tzw. słowniczek, czyli definicje głównych pojęć stosowanych w treści rozporządzenia.

Nowy artykuł 3(d) określa „transport wodny śródlądowy”.

Na zasadzie przepisów krajów Wspólnoty o pomocy państwa, zwrot kosztów za spełnianie wymagań służby publicznej może stanowić znaczny zysk dla przewoźnika. Komisja uzupełnia artykuł 3(f), aby było to jasne.

Nowy artykuł 3(g) określa „osoby z ograniczoną zdolnością poruszania się”.

Rozdział II – Gwarancja jakości

publicznych przewozów pasażerskich

Artykuł 4

Kompetentne organa uznane zostają gwarantem świadczenia publicznych przewozów pasażerskich na odpowiednim poziomie i zawierają w tym celu umowy definiujące m.in. odpowiednie kryteria jakościowe. Formułując kryteria wyboru operatora organa te określają minimalne wymagania jakościowe.

Zgodnie z tym artykułem, władze muszą się upewnić – na podstawie odpowiednich przepisów – że ich teren ma właściwy transport publiczny

Zaakceptowana poprawka Parlamentu określa bardziej szczegółowo, co oznacza właściwy transport publiczny. Jednocześnie definiuje ona to jako wynik, który będzie osiągnięty, a nie cel, który musi być osiągnięty za wszelką cenę.

W artykule tym dokonano tylko zmiany sformułowań jakie czynniki powinny być brane pod uwagę przy zawieraniu umów. Przyjęto też poprawki wzmacniające ochronę klientów i środowiska oraz wymagające, aby w umowach wzięto szczególnie pod uwagę warunki zatrudnienia oraz zdrowie i bezpieczeństwo zatrudnionych.

Ponieważ granice państw są często przeszkodą do połączeń w regionalnym transporcie publicznym, wprowadzono poprawki pomagające w rozwijaniu transportu regionalnego przez granicę.

Rozdział III – Kontrakty dotyczące służby publicznej

Artykuł 5 – Warunki dotyczące kontraktów służby publicznej

Kontrakt służby publicznej zawierany jest w celu wyrównania operatorom strat ponoszonych w wyniku pełnienia służby publicznej oraz przyznania im niezbędnej wyłączności.

W artykule tym nie wprowadzono żadnych zmian.

Artykuł 6 – Przyznawanie kontraktów służby publicznej

Kontrakty służby publicznej mogą być przyznawane na podstawie omawianego rozporządzenia, z uwzględnieniem następujących wymagań:

- wybór operatora (z wyjątkiem określonych przypadków) następuje w trybie przetargu;

- w kontraktach określa się koszty ponoszone przez operatora, które powinny obejmować zatrudnienie personelu, zakup energii, naprawy i utrzymanie taboru itp.;
- czas trwania kontraktów;
- operatorzy zostają zobowiązani do dostarczania kompetentnym organom wszelkich informacji sprawozdawczych o wielkościach przewozów, stosowanych cenach, skargach podróżnych itp.

Wprowadzona poprawka przedłuża maksymalny czas trwania umowy standardowej z 5 lat do 8 (autobusy) i 15 lat (koleje).

Długoletnie umowy są niezbędne do spłacenia długo trwających inwestycji. Zwłaszcza na kolei okres amortyzacji inwestycji może trwać dłużej niż 15 lat. Propozycja Parlamentu rozwiązałaby ten problem poprzez przyznanie nowym przewoźnikom prawa do wypłaty odszkodowania dla spłaty zobowiązań swoich poprzedników. Tym niemniej faworyzowałoby to starych przewoźników. Ograniczałoby również podejmowanie ryzyka przez przewoźnika i dlatego Komisja nie zaakceptowała tej części poprawki. Zamiast tego nowy tekst, tak jak pierwotny, przewiduje dłuższe umowy w ruchu kolejowym, ponieważ tego wymagają względy inwestycyjne. Odpowiednie władze mogą na własną rękę wprowadzić wypłatę odszkodowań bez dyskryminowania kogokolwiek, jeśli sobie tego życzą.

Artykuł 7 – Zawieranie bezpośrednie kontraktów służby publicznej

Artykuł ten w wersji pierwotnej pozwalał odpowiednim władzom na zawarcie umowy na usługi lekkimi pojazdami szynowymi i metro bez przetargu, jeżeli jest to mniej kosztowne.

Propozycje Parlamentu szły w kierunku poszerzenia tej możliwości, jednak Komisja tylko częściowo je zaakceptowała.

Komisja zaakceptowała poprawkę Parlamentu, skreślającą odstępstwo od przetargu dla pewnych „zespólnych przewozów” oraz poprawkę zwiększającą minimum zezwalającego dokonać przysądzenia bezpośredniego i podpisać kontrakt

na przewozy, których roczna wartość nie przekracza 1 mln euro rocznie (poprzednio 400 tys. euro) lub 3 mln euro (poprzednio 800 tys. euro) dla małych sieci. Druga zmiana dotyczy w szczególności obszarów wiejskich.

Aby zapewnić, że odstępstwa będą służyły interesom pasażerów, zastosowano w nowym tekście trzy zabezpieczenia:

- 1) odpowiednie władze muszą podjąć swoją decyzję w sposób, który pozwoli na uprzednią publiczną dyskusję;
- 2) uczestnicy dyskusji dotyczącej przetargu mogą wystąpić ze swoimi planami alternatywnymi;
- 3) odpowiednie władze mają obowiązek analizować wyniki przewoźników co 5 lat.

Kolejne poprawki pozwalają odpowiednim władzom zawierać w sytuacjach wyjątkowych umowy z pominięciem procedury przetargowej, np. kiedy przewoźnik bankrutuje (nowy artykuł 7b).

Artykuł 8 – Zawieranie kontraktów służby publicznej na podstawie porównania jakości

Artykuł ten miał brzmienie: „Kompetentne organa mogą zawierać kontrakty bez ogłaszania przetargu na przewozy ograniczone do jednej linii oraz nie związane z dotacjami finansowymi z tytułu służby publicznej, jeśli w trybie opublikowanego ogłoszenia dokonane zostało zaproszenie do składania ofert oraz organa dokonały porównania oferowanej jakości, a wybrany operator świadczyć będzie usługi najlepsze jakościowo”.

Komisja uważa, że konkurs ofert jest procedurą mniej przejrzystą niż normalny przetarg. Nie powinien on zatem dawać pośredniego dostępu do wielkich sum pieniędzy publicznych. Nie powinno się dopuścić do sytuacji, aby pojedynczy przewoźnik mógł „zamknąć” całą publiczną sieć transportową i dlatego Komisja odrzuciła poprawki Parlamentu, rozszerzające zastosowanie tego artykułu. Dodała także nowy artykuł 8(2) ograniczający dostęp do pieniędzy publicznych poprzez umowy zawierane tylko na podstawie konkursu ofert.

Tablica 2

Zestawienie zamówień na umowy bezpośrednie

Standardowa (ciężka) kolej	<ul style="list-style-type: none"> ● Jeśli państwowe lub międzynarodowe przepisy bezpieczeństwa nie mogą być w żaden inny sposób spełnione ● Jeśli roczna wartość umowy jest mniejsza niż 1 mln euro ● Jeśli roczna wartość całej sieci jest mniejsza niż 3 mln euro i jest zawierana w jednej umowie
Metro	<ul style="list-style-type: none"> ● Jeśli wielkość lub techniczna unikalność systemu oznacza, że oferent będzie miał znaczne korzyści w czasie przetargu ● Jeśli umowa bez przetargu spowoduje, że pieniądze publiczne lub inne środki publicznie zostaną użyte oszczędniej ● Jeśli roczna wartość umowy jest poniżej 1 mln euro ● Jeśli roczna wartość całej sieci jest poniżej 3 mln euro i jest zawarta w jednej umowie
Kolejki miejskie i tramwaje (lekka kolej)	<ul style="list-style-type: none"> ● Jeśli umowa bez przetargu spowoduje, że pieniądze publiczne lub inne środki publicznie zostaną użyte oszczędniej ● Jeśli roczna wartość umowy jest poniżej 1 mln euro ● Jeśli roczna wartość całej sieci jest poniżej 3 mln euro i będzie zawarta w jednej umowie
Autobusy i transport wodny śródlądowy	<ul style="list-style-type: none"> ● Jeśli roczna wartość umowy będzie poniżej 1 mln euro ● Jeśli roczna wartość całej sieci będzie poniżej 3 mln euro i będzie zawarta w jednej umowie

Artykuł 9 – Klauzula ochronna

Rynek transportu publicznego zostaje czasami ograniczony do kilku dominujących przewoźników. Aby można temu zapobiec, wprowadzono poprawki do artykułu 9(1) i 9(2).

Nowa poprawka rozszerza uprawnienia władz do ochrony zatrudnionych pracowników w sytuacji, gdy firma zmienia właściciela. Pierwotna propozycja Komisji ograniczała się do przypadków, gdy stosowano przepisy wyjątkowe. Nowy tekst usuwa to ograniczenie. Komisja nie zaakceptowała poprawki Parlamentu, która spowodowałaby, że zapis ten byłby przymusowy.

Na mocy traktatu powołującego Wspólnotę Europejską odpowiednie władze mogą przypuszczać, że przewoźnicy sami założyli swoje firmy w danym kraju członkowskim. Tym niemniej przewoźnicy z innych krajów też powinni mieć możliwość uczestniczenia w przetargach, chociaż nie są zarejestrowani w danym państwie. Nowy tekst jest tu bardziej precyzyjny. Komisja nie akceptuje poprawki Parlamentu, która wprowadzałaby przymusową rejestrację firm chcących uczestniczyć w przetargu w innym kraju.

Rozdział IV – Kryteria minimalne mające zastosowanie w transporcie publicznym

Artykuł 10

Pierwotna wersja stanowiła, że „Niezależnie od zawieranych kontraktów, dotyczących służby publicznej, kompetentne organa mogą określać generalne zasady oraz minimalne kryteria, które muszą być uwzględniane przez operatorów. Takie zasady lub kryteria znajdują zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu na danym obszarze. Koszty realizacji takich zasad lub kryteriów mogą być kompensowane”.

W przyjętych poprawkach odpowiednie władze mogą opracować przepisy, które dotyczyłyby wszystkich przewoźników, np. odnośnie przewozu osób starszych za 50% ceny. Zgodnie z tymi przepisami władze zwracałyby koszty tych ulg przewoźnikom. Artykuł 10 podaje warunki jak to zrobić. Ważne jest, że zwrot kosztów na podstawie przepisów ogólnych odbywa się przy daniu pierwszeństwa jakości i wydajności usług. Dlatego nowy tekst w artykule 10(4) zawiera wymagania dotyczące przepisów ogólnych z zaznaczeniem niezbędnego poziomu jakości i niezawodności.

Rozdział V – Zagadnienia proceduralne

Artykuł 11 – Urzędowe zawiadomienie

Artykuł ma charakter techniczny i dotyczy procedury powiadamiania zainteresowanych.

Artykuł ten dodano, aby zabezpieczyć władze przed kłopotami. Bez niego państwa członkowskie musiałyby powiadamiać Komisję w przypadku chęci udzielenia wsparcia dla działania transportu publicznego. Zgodnie z artykułem 89 Traktatu ten wyjątek w pomocy państwowej przybrał formę rozporządzenia (nie dyrektywy).

Artykuł 12 – Procedury przysądzenia

Pierwotna wersja stanowiła, że „Procedura przysądzenia kontraktu stosowana zarówno w przetargu, jak i przy porównaniu jakościowym musi być sprawiedliwa, otwarta i nie

dyskryminacyjna. W przypadku przetargu procedura obejmuje wymagania minimalne wynikające z rozporządzenia oraz inne kryteria przyjęte przez kompetentne organa, o których muszą być powiadomieni wszyscy zainteresowani. Potencjalnym operatorom należy również dostarczyć posiadane dane o wielkości przewozów pasażerskich w ciągu ostatnich pięciu lat oraz stosowanych taryfach”.

Nowy tekst artykułu czyni ten zapis bardziej precyzyjnym.

Artykuł 13 – Przejrzystość

Wszelkie decyzje oraz inne zobowiązania podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia podlegają opublikowaniu w dziennikach urzędowych. W oficjalnych biuletynach UE publikowane będą ponadto wszelkie decyzje dotyczące kontraktów, których roczna wartość nie przekracza 1 mln euro rocznie (poprzednio 400 tys. euro) lub 3 mln euro (poprzednio 800 tys. euro) dla małych sieci – stosownie do przyjętych poprawek w artykule 7.

Komisja zaproponowała też w obecnej wersji artykułu uproszczenie procedury sprawozdawczej.

Artykuł 14 – Procedury apelacyjne

Państwa członkowskie zobowiązane zostają do zagwarantowania operatorom oraz innym zainteresowanym stronom prawa do składania apelacji przed odpowiednimi organami na podjęte postanowienia. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania, aby wszelkie decyzje podejmowane przez organa odwoławcze podlegały kontroli prawnej.

Komisja zaproponowała w obecnej wersji artykułu uproszczenie tych procedur.

Artykuł 15 – Postanowienia obrachunkowe

Pierwotna wersja stanowiła, że „Przewozy realizowane w ramach kontraktu służby publicznej zawartego z kompetentnymi organami traktowane są jako działalność niezależna z punktu widzenia obrachunków oraz prowadzone być muszą jako odrębna pozycja kosztowa, oddzielona od innych działalności przedsiębiorstwa, niezależnie od tego czy są one związane z przewozami pasażerskimi, czy też nie. Koszty każdej działalności kompensowane są wpływami z tej działalności oraz dotacjami kierowanymi przez organa publiczne na spełnienie wymagań służby publicznej, bez możliwości ich transferowania na inne rodzaje działalności”.

Komisja podkreśla, że przewoźnicy nie mogą poprawiać swoich wyników finansowych przez niewłaściwe używanie (nadużywanie) zwrotu kosztów przeznaczonych na usługi publiczne w innym miejscu. Sprawa ta jest uregulowana w tym artykule. Jako odpowiedź na troskę Parlamentu o zagadnienie wzajemności, nowy tekst porusza jasno tę sprawę. Przyznaje się w nich także, że przewoźnicy powinni uzyskiwać odpowiedni zysk ze swojej pracy.

Rozdział VI – Postanowienia końcowe

Artykuł 16 – Kompensacje

W tym artykule nie wprowadzono żadnych zmian. Określa on, że z wyjątkiem przypadku kontraktów na służbę publiczną realizowanych w wyniku rozstrzygnięcia przetargów, kom-

petentne organa nie kierują nigdy dotacji wyższych, ani nie stosują procedur łagodniejszych niż opisane w załączniku 1 do rozporządzenia.

Artykuł 17 – Działania przejściowe

Pierwotna wersja stanowiła, że „Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki zaradcze gwarantujące, że inne przepisy prawne, kontrakty lub porozumienia zawarte na podstawie odrębnych regulacji tracą ważność w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W przypadku, jeśli przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia operator posiadający kontrakt w ramach służby publicznej zainwestował w infrastrukturę kolejową, a okres zwrotu poniesionych nakładów przekracza trzy lata, wówczas kompetentne organa mogą przedłużyć kontrakty o dalsze trzy lata, jeśli wartość inwestycji została poniesiona w wysokości odpowiedniej do wartości całego kontraktu.

Zaakceptowane przez Komisję poprawki Parlamentu rozszerzają okres przejściowy z 3 do 8 lat. Dodaje też nowy artykuł 17(4) zobowiązujący właściwe władze do rozpoczęcia wd rozporządzenrządzenia w dwóch okresach – rozpoczęcie powinno nastąpić w 4 lata po wejściu rozporządzenia w życie, a zakończenie po 8 latach.

Komisja stwierdza, że część państw członkowskich już stosuje uczciwą konkurencję podczas przetargów na prowadzenie transportu publicznego i przy zawieraniu umów. Niektóre umowy zawierane są na czas dłuższy niż przewiduje artykuł 6. Poprawka Parlamentu dopuszczała, aby te umowy biegły swoim naturalnym biegiem i Komisja poparła tę zasadę.

Najbardziej brzemienną w skutkach jest poprawka Parlamentu (artykuł 8) chroniąca przed konkurencją lokalny transport publiczny, jeśli właściwe władze zdecydowały, aby same taki transport zorganizować.

W swoim raporcie dla Izby Europejskiej w Laeken na temat usług ogólnego zainteresowania (COM (2001) 598) Komisja uznaje, że „prawo europejskie pozostawia do decyzji państw członkowskich czy zorganizują one transport publiczny same, czy pośrednio (tzn. przez inne przedsiębiorstwa publiczne) lub czy zlecą takie usługi stronie trzeciej”.

Tym niemniej poprawka przyjęta przez Parlament posuwa się dalej. Pozwala ona odpowiednim władzom na zagwarantowanie sobie wyłącznych praw do zorganizowania transportu publicznego. Takie wyłączne prawo usuwa konkurencję i może być zaskarżone na podstawie przepisów o konkurencji zapisanych w traktacie.

Komisja odpowiada na tę poprawkę Parlamentu dodaniem nowych artykułów 17(2) i (3). Pozwalają one właściwym władzom aby same zorganizowały komunikację autobusową w ciągu wydłużonego do 8 lat okresu przejściowego, bez obowiązkowego organizowania nowych przetargów po 4 latach. Jednak po 4-letnim okresie władze będą mogły kontynuować swoją działalność już bez wyłącznego prawa do tego. Oznacza to, że inni przewoźnicy będą mogli oferować dodatkowe, handlowo opłacalne przewozy dla mieszkańców danego rejonu. W takich przypadkach władze powinny czuwać nad jakością usług i pokryciem komunika-

cją całości terenu. Taka organizacja transportu będzie jednak wymagała aprobaty Komisji.

W wstępie do propozycji rozporządzenia podana jest interpretacja, że zapisy o strukturalnej wzajemności stosuje się wówczas, gdy prawo Wspólnoty nie wymaga otwarcia rynkowego i nie ma równego traktowania wszystkich stron według traktatu. W rzeczywistości prawo Wspólnoty może nie nalegać na natychmiastowe otwarcie rynkowe, ale wymuszać stopniowe, krok po kroku, przechodzenie do niego. W tych przypadkach na podstawie prawa Wspólnoty i w celu uniknięcia nierównowagi w otwarciu rynkowym może być zastosowana „przejściowa klauzula wzajemności”. Jednak rozwiązanie to powinno być stosowane tylko wyjątkowo.

Uznając troskę Parlamentu w tym względzie nowy tekst rozporządzenia zawiera w artykule 17(7) wyżej wymienioną klauzulę przejściowej wzajemności.

Nie ma klauzuli wzajemności w ustawodawstwie Wspólnoty na zamówienia publiczne. Aby utrzymać tę pozycję Komisja uzupełniła artykuł 2, dodając artykuł 17(7) do listy przepisów, które nie będą stosowane, gdy umowy będą przedmiotem procedury przetargowej według dyrektyw o zamówieniach publicznych.

Artykuł 18 – Przewoźnicy z krajów trzecich

Nowa wersja artykułu określa, że operatorzy z mających odpowiednie umowy z UE są traktowani tak, jak przedsiębiorstwa należące do państw UE. Skreślono tym samym aneks 2 do poprzedniej wersji rozporządzenia.

Artykuł 19 – Wejście w życie rozporządzenia

Państwa członkowskie skonsultują z Komisją wszystkie dyspozycje prawne, rozporządzenia lub postanowienia administracyjne niezbędne do wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19(2) zobowiązuje Komisję do składania sprawozdań w sprawie wdrożenia rozporządzenia w okresie 5 lat po jego zastosowaniu. Poprawka Parlamentu rozszerzająca zakres pozycji, jakie sprawozdanie ma zawierać została przez Komisję zaakceptowana.

Aby sporządzać sprawozdania Komisja będzie potrzebować informacji w tej sprawie. Komisja dodaje artykuł 13(6) nakładający obowiązek jej dostarczenia.

Literatura

- [1] *Znowelizowana propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy w sprawie zlecenia usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej*. Bruksela, 21.2.2002, COM (2002) 107.
- [2] Żurkowski A.: *Konkurencja w transporcie publicznym*. Projekt nowego rozporządzenia Unii Europejskiej. Część I – Technika Transportu Szynowego 12/2000, część II – Technika Transportu Szynowego 12/2000.