

Jan Raczyński

Organizacja i finansowanie publicznych usług w transporcie pasażerskim w prawie Unii Europejskiej

Zakres zagadnień związanych z ogólną organizacją i finansowaniem usług przewozowych w transporcie publicznym w prawie unijnym jest regulowany Rozporządzeniem 1191/69, z późniejszymi zmianami. Dotyczy ono jednocześnie transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. W 2000 r. został przedłożony przez Komisję Europejską pierwszy projekt zasadniczej nowelizacji tego rozporządzenia i oparcia rynku przewozów pasażerskich na w pełni konkurencyjnych zasadach. Oprócz Rozporządzenia 1191/91 w prawie unijnym funkcjonują także inne regulacje, w tym także dla sektora kolejowego, uszczegóławiające np. zasady dostępu infrastruktury transportowej, prowadzenia gospodarki finansowej, czy statystyki.

Wszystkie te akty prawne będą obowiązywać w Polsce od 1 maja 2004 r. w sposób bezpośredni regulując także obszary nie objęte prawem polskim. Krajowe regulacje sprzeczne z prawem unijnym staną się nieważne z mocy prawa. Ten sektor działalności gospodarczej nie został objęty okresami przejściowymi, które mogły być zawarte w traktacie akcesyjnym.

Rozporządzenie 1191/69

Wydane w 1969 r. rozporządzenie miało na celu uporządkowanie sektora publicznych usług transportowych i jego urynkwienie. Działalność gospodarcza w tym sektorze powinna ulec, zgodnie z duchem rozporządzenia zdefiniowanym w rozdziale I (Przepisy ogólne), komercjalizacji, a stosunki między przedsiębiorstwem transportowym a władzami publicznymi powinny być przedmiotem umów umożliwiających rzetelne rozliczenie kosztów usług. Rozporządzenie zniósło (z rocznym okresem wypowiedzenia) zobowiązania właściwe do pojęcia usługi publicznej nałożonej na przedsiębiorstwa transportowe. Utrzymanie takiego zobowiązania lub jego nałożenie w drodze licencji, zezwolenia i innych form stało się po wejściu w życie rozporządzenia możliwe tylko w przypadku stosowania rekompensat dla przedsiębiorstw za straty wynikające ze stosowania narzuconych ze względów społecznych przez właściwe władze taryf przewozowych, zakresu usług itp.

Rozporządzenie w kolejnych rozdziałach definiowało następujące zagadnienia.

1. Wspólne reguły dotyczące zniesienia lub utrzymania zobowiązań z tytułu świadczonych usług publicznych, określające:
 - a) co musi uwzględniać świadczenie usług;
 - b) zasady składania wypowiedzeń przez przedsiębiorstwa transportowe;
 - c) ogólne zasady rekompensat.
2. Zasady stosowania – nałożonych w interesie publicznym – stawek i warunków transportu osób.

3. Wspólne procedury obliczania rekompensat (dotyczy także odsetek od kapitału własnego przedsiębiorstwa).

4. Zasady nakładania nowych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

W przepisach końcowych określone zostały następujące zagadnienia.

1. Konieczność zapewnienia przedsiębiorstwom przez państwa członkowskie odpowiednich procedur na zażalenia.
2. Obowiązek nałożony na państwa członkowskie wydania odpowiednich przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które mogą być konieczne do wdrożenia rozporządzenia, zwłaszcza w zakresie przyznawania rekompensat, które wymagają konsultacji z Komisją Europejską.
3. Wyszczególnienie przedsiębiorstw kolejowych, do których rozporządzenia ma obligatoryjne zastosowanie.

Jednocześnie rozporządzenia zwalnia z obowiązku jego stosowania zakres usług lokalnych i regionalnych.

W 1991 r. została dokonana nowelizacja rozporządzenia w drodze wydania do niego Rozporządzenia 1893/91, w którym sprecyzowano definicje (m.in. dla transportu miejskiego, podmiejskiego i regionalnego) oraz rozbudowano rozdział 5. o zasadach nakładania nowych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Władze mogą też utrzymać lub nałożyć zobowiązania świadczenia usług dla przedsiębiorstw działających w transporcie miejskim, podmiejskim i regionalnym z zachowaniem zasad kompensat przewidzianych w rozporządzeniu. Został też rozbudowany jego rozdział 5 (art. 14) dotyczący zawierania umów o usługi publiczne. Przedstawiamy go w całości poniżej.

Artykuł 14

1. „Umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza umowę zawartą pomiędzy kompetentnym organem państwa członkowskiego, a przedsiębiorstwem przewozowym o świadczenie na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych. Umowy o świadczenie usług publicznych mogą dotyczyć zwłaszcza:

- usług przewozowych spełniających określone normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
- dodatkowych usług przewozowych;
- usług przewozowych o określonych stawkach i spełniających określone warunki, w szczególności w odniesieniu do niektórych grup pasażerów lub niektórych dróg;
- dostosowania usług do rzeczywistych wymogów.

2. Umowy o świadczenie usług publicznych będą zawierały inter alia następujące punkty określające:

- a) charakter świadczonej usługi, z podaniem normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
- b) ceny usług objętych umową, które będą albo dodane do dochodów taryfowych, albo dochody będą w nie wliczone.

W umowach zawarte będą także szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych pomiędzy obydwojma stronami;

- c) przepisy dotyczące trybu wprowadzania poprawek lub zmian do warunków umów, w szczególności zmian, które nie były wcześniej do przewidzenia;
 - d) okres obowiązywania warunków umowy;
 - e) kary w przypadku nie wywiązania się z warunków określonych w umowie.
3. Majątek zaangażowany w świadczenie usług przewozowych, które objęte są umowami o świadczenie usług publicznych, mogą należeć do przedsiębiorstwa lub być pozostawione do jego dyspozycji.
4. Przedsiębiorstwo, które zamierza zaprzestać świadczenia usług przewozowych na rzecz ogółu społeczeństwa lub wprowadzić zasadnicze zmiany do dotychczas świadczonych przez siebie, w sposób ciągły i regularny, usług przewozowych, nie objętych systemem umów lub nie podlegających obowiązkowi wynikającemu ze służby publicznej, powiadomi kompetentny organ państwa członkowskiego o tym fakcie, co najmniej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.
Kompetentny organ może podjąć decyzję o odrzuceniu tej notyfikacji.
Postanowienie to nie będzie miało wpływu na inne krajowe procedury upoważniające do zakończenia świadczenia lub modyfikacji usług przewozowych.
5. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w punkcie 4, kompetentne organy mogą wywierać nacisk na utrzymanie świadczenia usługi przez okres nie dłuższy niż jeden rok od daty złożenia notyfikacji i poinformują o tym przedsiębiorstwo, nie później niż na miesiąc przed wygaśnięciem ważności notyfikacji.
Organa te mogą również podjąć inicjatywę negocjacji wprowadzenia lub modyfikacji takiej usługi przewozowej.
6. Wydatki wynikające dla przedsiębiorstwa przewozowego z obowiązków, o których mowa w punkcie 5, będą kompensowane zgodnie ze wspólną procedurą określoną w rozdziałach II, III i IV (rozporządzenia 1191/69).

Gospodarka finansowa przedsiębiorstw kolejowych w Dyrektywie 91/440

Także w 1991 r. została wydana Dyrektywa 91/440 *O rozwoju kolei we Wspólnocie*, która określała rolę państwa w rozwoju kolei oraz zakres jego odpowiedzialności za ich stan. Nakazywała też stopniową komercjalizację kolei i uwolnienie ich od misji „sojnalnej”. Zastępowała ona Dyrektywę 75/327 z 1975 r. dotyczącą poprawy sytuacji przedsiębiorstw kolejowych i harmonizacji zasad rządzących stosunkami finansowymi między tymi przedsiębiorstwami a państwami. Nowa Dyrektywa 91/440 poprzez uregulowanie statusu państwowych przedsiębiorstw kolejowych jako jednostek gospodarczych i wyjaśnienie podziału odpowiedzialności finansowej między państwem i kolejami, po to, by zmniejszyć długi ciężące na kolejach i doprowadzić do niezależnego finansowego zarządzania kolejami umożliwiała stworzenie warunków do pełnego korzystania przez przedsiębiorstwa kolejowe z Rozporządzenia 1191/69 i 1893/91 [1].

Artykuł 1 Dyrektywy 91/440 nakazywał między innymi:

- a) zapewnienie niezależnego zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi;

- b) oddzielenie zarządzania funkcjonowaniem kolei i infrastruktury od świadczenia kolejowych usług transportowych, obowiązkowe oddzielenie kont oraz ewentualne wydzielenie organizacyjne i instytucjonalne;
- c) poprawę struktury finansowej przedsiębiorstw.

Artykuł 4 nakazywał, aby państwa członkowskie przyjęły „niezbędne środki dla zapewnienia, że w odniesieniu do zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej nad sprawami administracyjnymi, ekonomicznymi i księgowymi przedsiębiorstwa kolejowe będą niezależne i zgodnie z tym posiadają w szczególności majątek, budżet i rachunki oddzielne od państwowych”. W miarę upływu czasu kolejki powinny działać w ramach zwyczajnego prawodawstwa państwowego, zapewniającego pomoc publiczną przedsiębiorstwom na realizację działań z zakresu służby publicznej. W ramach kontraktów, planów inwestycyjnych ustalanych przez państwo członkowskie, zgodnie z art. 5 ust. 4 przedsiębiorstwo kolejowe powinno mieć swobodę w szczególności w zakresie:

- tworzenia grup międzynarodowych z jednym lub więcej innymi przedsiębiorstwami kolejowymi;
- tworzenia organizacji wewnętrznej z ograniczeniami zawartymi w dyrektywie;
- kontrolowania podaży i reklamowania usług oraz ustalenia ich cen przy zachowaniu postanowień Rozporządzenia 1191/69 dotyczącego działań państw członkowskich w związku z obowiązkiem nierozłącznym z koncepcją służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i drogami śródlądowymi;
- podejmowania decyzji w sprawie pracowników, majątku i własnych zamówień;
- rozszerzenia udziału w rynku, opracowaniu nowych technologii i usług oraz przyjęciu wszelkich innowacyjnych technik zarządzania;
- podejmowania nowej działalności w dziedzinach związanych z koleją.

Artykuł 9 określał warunki dla poprawy sytuacji finansowej przedsiębiorstw kolejowych poprzez wprowadzenie przez państwa członkowskie mechanizmów, które zmniejszą zadłużenie przedsiębiorstw do poziomu, który nie będzie hamował zdrowego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej. Państwa członkowskie uzyskały możliwość przyjęcia niezbędnych środków, dla wydzielenia odrębnej jednostki amortyzacji długu w działach księgowych takich przedsiębiorstw. Bilans tej jednostki mógł zostać obciążony wszystkimi kredytami – do chwili ich wygaśnięcia – zaciągniętymi przez przedsiębiorstwo na finansowanie inwestycji i pokrycie nadwyżki wydatków bieżących wynikających z działalności przewozowej lub zarządzania infrastrukturą kolejową.

Celem Dyrektywy 91/440 było też oddzielenie zarządzania infrastrukturą od świadczenia kolejowych usług transportowych i obowiązkowe oddzielenie kont rachunkowych oraz ewentualne wydzielenie organizacyjne i instytucjonalne przedsiębiorstw odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Dyrektywa umożliwiała uzyskanie przez grupy międzynarodowe przedsiębiorstw kolejowych prawa dostępu i prawa do tranzytu w państwach członkowskich, w których działają, a także do tranzytu przez inne państwa członkowskie dla wykonywania międzynarodowych przewozów pomiędzy państwami członkowskimi, w których mają siedzibę przedsiębiorstwa kolejowe wchodzące w skład grupy.

Nowy projekt unijnego rozporządzenia o transporcie publicznym

Rozwój rynku przewozów pasażerskich, jaki nastąpił w latach 90. charakteryzował się także pojawieniem się na nim prywatnych przedsiębiorstw. W części krajów UE wprowadzone zostało ustawodawstwo nie tylko umożliwiający, lecz także stymulujący zasady konkurencji na tym rynku. Doświadczenia krajów, w których wprowadzono taką regulowaną konkurencję, okazały się pozytywne – zanotowano poprawę jakości usług oraz wzrost efektywności ekonomicznej. W Wielkiej Brytanii i Szwecji, które najszerzej wprowadziły kontrolowaną konkurencję, zanotowano zwiększenie liczby pasażerów.

Nowych, jednolitych na terenie wszystkich państw Unii regulacji prawnych wymaga także rozwój rynku międzynarodowego transportu zbiorowego. Ponadto rozwijające się partnerstwo publiczno-prawne w tej dziedzinie gospodarki wymagało ujęcia go w przejrzystych, zabezpieczających interesy obu stron, także pasażerów, rozwiązaniach prawnych. Na podstawie analizy wyników eksploatacyjnych z 30 dużych miast w państwach UE zebranych w latach 90. stwierdzono, że w miastach, w których zastosowano kontrolowaną konkurencję zanotowano największy wzrost przewozów. Uzyskano także w nich najlepsze wyniki ekonomiczne.

W 2000 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję Rozporządzenia COM 2000/07, która regulowałaby rynek publicznych przewozów pasażerskich w stopniu znacznie szerszym niż dotychczasowe rozporządzenia [2]. Po pierwszym czytaniu, w listopadzie 2001 r., Parlament Europejski przyjął wiele poprawek

do propozycji rozporządzenia i przestał je do Komisji celem ustosunkowania się. Komisja Europejska w kolejnej propozycji COM 2002/107 część z nich przyjęła [3]. Propozycja regulacji tego rynku w kierunku jego dalszej liberalizacji wywołała wiele uwag. Dotyczyło to w szczególności Niemiec, gdzie istnieją inne regulacje prawne i funkcjonuje silny sektor usług komunalnych finansowanych przez stosunkowo bogate regiony i miasta. W części państw Unii nowa propozycja nie stanowi jednak żadnego novum w porównaniu do stanu już istniejącego. Także w Polsce np. rynek miejskich przewozów autobusowych w wielu miastach funkcjonuje na zasadach regulowanej konkurencji.

W tablicy 1 zestawiono ogólne zasady przedstawione w propozycji nowego rozporządzenia.

Aby zapewnić, że odstępstwa od procedury przetargowej służyły interesom pasażerów, w rozporządzeniu zastosowano trzy zabezpieczenia:

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

Kolejne poprawki w wyjątkowych sytuacjach pozwalają odpowiednim władzom zawierać umowy z pominięciem procedury przetargowej, np. kiedy przewoźnik bankrutuje.

Tablica 1

Zasadnicze regulacje w propozycji Rozporządzenia COM 2002/107

| Zakres regulacji | Propozycja |
|---|---|
| Zakres zastosowania oraz definicje (rozdz. I) | <ul style="list-style-type: none"> • Rozporządzenie ma zastosowanie do krajowych i międzynarodowych publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym oraz wodnym. • Organa publiczne powinny godzić uznane powszechnie wymagania służby publicznej z zasadami regulowanej konkurencji. • Artykuł 2 nakazuje stosowanie dyrektyw o zamówieniach publicznych, jeśli można je zastosować. • Przepisów o przetargach zawartych w dyrektywach o zamówieniach publicznych nie stosuje się do pewnych rodzajów umów, jak: <ul style="list-style-type: none"> – koncesji na przewozy; – umów na standardową kolej, metro i transport wodny śródlądowy; – niektórych przypadków, kiedy przewoźnik jest ściśle związany z władzą, dla której usługa jest dostarczana lub jest podmiotem „zarządzanym przez prawo publiczne”; umowy są objęte przepisami o przetargach zawartymi w niniejszym rozporządzeniu. • Na zasadzie przepisów krajów Wspólnoty o pomocy państwa, zwrot kosztów za spełnianie wymagań służby publicznej może stanowić znaczny zysk dla przewoźnika. |
| Gwarancja jakości publicznych przewozów pasażerskich (rozdz. II) | <ul style="list-style-type: none"> • Kompetentne organa uznane zostają gwarantem świadczenia publicznych przewozów pasażerskich na odpowiednim poziomie, zawierają w tym celu umowy definiujące m.in. odpowiednie kryteria jakościowe; formułując kryteria wyboru operatora organa te określają minimalne wymagania jakościowe • Przyjęto zapisy wzmacniające ochronę klientów i środowiska oraz wymagające aby w umowach wzięto szczególnie pod uwagę warunki zatrudnienia oraz zdrowie i bezpieczeństwo zatrudnionych. |
| Kontrakty dotyczące służby publicznej (rozdz. III) | <ul style="list-style-type: none"> • Kontrakt służby publicznej zawierany jest w celu wyrównania operatorom strat ponoszonych wskutek pełnienia służby publicznej oraz przyznania im niezbędnej wyłączności. • Kontrakty służby publicznej mogą być przyznawane na podstawie omawianego rozporządzenia, z uwzględnieniem następujących wymagań: <ul style="list-style-type: none"> – 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. • Maksymalna długość trwania umowy standardowej do 8 lat (autobusy) i do 15 lat (koleje). • Odpowiednie władze mogą zawrzeć umowę na usługi lekkimi pojazdami szynowymi i metro bez przetargu, jeżeli jest to oszczędniejsza droga. • 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 lub 3 mln euro dla małych sieci (dotyczy zwłaszcza obszarów wiejskich). • 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. • Oograniczony dostęp do pieniędzy publicznych poprzez umowy zawierane tylko na podstawie konkursu ofert. • Przewoźnicy z innych krajów też powinni mieć możliwość uczestniczenia w przetargach, chociaż nie są zarejestrowani w danym państwie. |
| Kryteria minimalne mające zastosowanie w transporcie publicznym (rozdz. IV) | <ul style="list-style-type: none"> • 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 znajdujące zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu na danym obszarze; koszty realizacji takich zasad lub kryteriów mogą być kompensowane. • 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. |

| Zakres regulacji | Propozycja |
|-------------------------------------|--|
| Zagadnienia proceduralne (rozdz. V) | <ul style="list-style-type: none"> • Procedura przyśądzenia 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 przeozów pasażerskich w ciągu ostatnich pięciu lat oraz o stosowanych taryfach. • Wszelkie decyzje oraz inne zobowiązania podjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia podlegają opublikowaniu w dziennikach urzędowych. • Państwa członkowskie zobowiązane zostają do zagwarantowania operatorom oraz innym zainteresowanym stronom prawo do składania apelacji przed odpowiednimi organami na podjęte postanowienia. Państwa członkowskie podejmują niezbędne działania, aby wszelkie decyzje podejmowane przez organa odwoławcze podlegały kontroli prawnej. • 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 wypełnienie wymagań służby publicznej, bez możliwości ich transferowania na inne rodzaje działalności. |
| Postanowienia końcowe (rozdz. VI) | <ul style="list-style-type: none"> • 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 adekwatnej do wartości całego kontraktu. • Zaakceptowane przez Komisję poprawki Parlamentu rozszerzają okres przejściowy z 3 do 8 lat. • Właściwe władze są zobowiązane do rozpoczęcia wdrażania rozporządzenia w dwóch okresach - rozpoczęcie powinno nastąpić w 4 lata po wejściu Rozporządzenia w życie, a zakończenie po 8 latach. • Właściwe władzom mogą same zorganizować 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 dodatkowo, handlowo opłacalne przewozy dla mieszkańców danego rejonu. W takich przypadkach władze powinny czuć nad jakością usług i pokryciem całości terenu komunikacją. Taka organizacja transportu będzie jednak wymagała aprobaty Komisji. • Przewoźnicy z krajów trzecich, mających odpowiednie umowy z UE, są traktowani tak, jak przedsiębiorstwa należące do państw UE. |

Tabliza 2

Zestawienie możliwości 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 (kolej lekka) | <ul style="list-style-type: none"> • Jeśli umowa bez przetargu spowoduje, że pieniądze publiczne lub inne środki publicznie zostaną zużyte 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. |

III pakiet kolejowy w przewozach pasażerskich

W trakcie prac legislacyjnych nad tzw. II pakietem kolejowym, który nie zawierał nowych regulacji prawnych dla pasażerskiego transportu kolejowego, Parlament Europejski 14 stycznia 2003 r., zaproponował nie tylko całkowitą liberalizację międzynarodowych przewozów towarowych, lecz także pasażerskich od 1 stycznia 2006 r. Zalecono również, by narodowe przewozy pasażerskie zostały zliberalizowane z dniem 1 stycznia 2008 r.

Komisja Europejska i Rada Unii Europejskiej zaooponowały przeciw takiemu rozwiązaniu.

- Komisja Europejska w swoim stanowisku [4] stwierdziła, że:
- przewozy wewnątrz krajowe powinny być regulowane rozporządzeniem, którego projekt już przedstawiła (COM 2002/107);
 - w zakresie przewozów międzynarodowych możliwy jest dostęp do tego rynku na mocy Dyrektywy 91/440 dla grup międzynarodowych (art. 10).

3 marca 2004 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycje czterech aktów prawnych, które stanowią trzeci z kolei pakiet propozycji mających na celu ożywienie rynku kolejowego w państwach Unii. Dotyczą one między innymi stopniowej liberalizacji międzynarodowych przewozów pasażerskich oraz praw pasażerów dla ich zabezpieczenia przed potencjalnymi skutkami niekontrolowa-

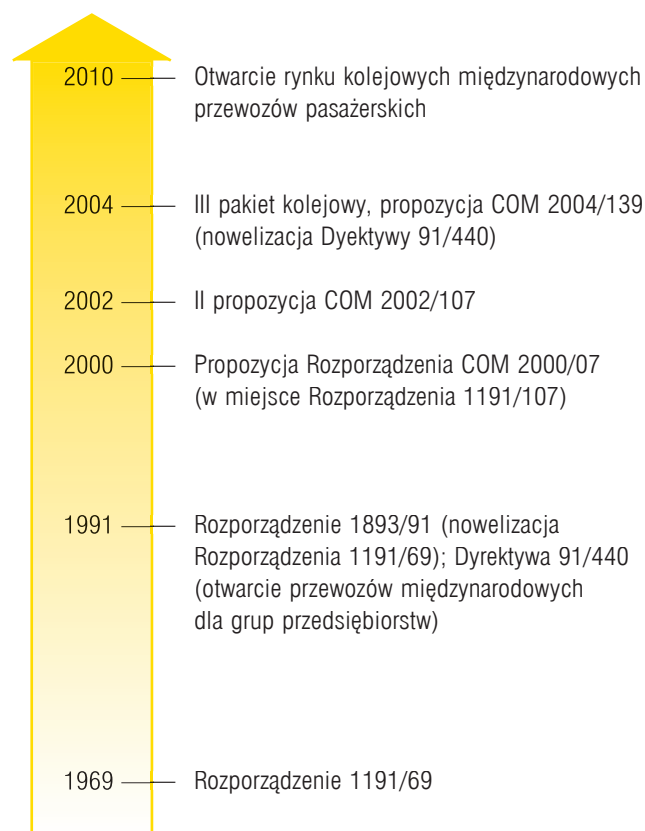
wanej rygorami zewnętrznymi konkurencji między przewoźnikami.

W projekcie nowej Dyrektywy (COM 2004/139) [5], zmieniającej Dyrektywę 91/440, zaproponowano, że od 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwa kolejowe posiadające licencje i wymagane certyfikaty bezpieczeństwa będą mogły świadczyć międzynarodowe przewozy na terenie Unii. Aby stworzyć korzystne warunki ekonomiczne dla rozwoju usług, proponuje się umożliwienie przewoźnikom zabierania i wysadzania pasażerów na dowolnej stacji leżącej na międzynarodowej trasie, włączając w to stacje leżące w tym samym państwie członkowskim. Zostało to zorganizowane w taki sposób, aby zabezpieczyć gospodarczą równowagę dla kontraktów służby publicznej, które mogłyby przez to ucierpieć, a jednocześnie nie stawiać przesadnych przeszkód wobec warunków użytkowania przed nowymi przewoźnikami międzynarodowymi.

Komisja zaproponowała też w projekcie Rozporządzenia COM 2004/143 środki do ochrony praw pasażerów korzystających z międzynarodowych usług kolejowych, podobne do tych, które zostały już wdrożone w sektorze lotniczym, odnośnie ochrony praw pasażerów na wypadek odmówienia wpuszczenia na pokład i opóźnień. Propozycja Komisji określa minimalne normy odnośnie informacji dla pasażerów przed oraz w trakcie ich podróży,

Regulacje prawne UE związane z finansowaniem publicznych usług transportowych (ze szczególnym uwzględnieniem kolei)

| Akt prawny | Zakres | Aktualne propozycje zmian |
|--|---|--|
| Rozporządzenie 1191/69 z 26.06.1969 r. | W sprawie działań państw członkowskich dotyczących obowiązków związanych z pojęciem służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej (z późniejszymi zmianami Rozporządzenia: 3572/90 i 1893/91). | Propozycja COM 07/2000 i jej późniejsza zmiana COM 107/2002 |
| Rozporządzenie 1192/69 z 26.06.1969 r. | O wspólnych przepisach dotyczących normalizacji księgowości w przedsiębiorstwach kolejowych (z późniejszymi zmianami Rozporządzenie 3572/90). | Propozycja COM 2000/05 (w części) |
| Rozporządzenie 1108/70 z 4.06.1970 r. | System księgowania wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym i drogowym i wodnym (z późniejszymi zmianami Rozporządzenia: 1384/79, 3021/81, 3572/90). | |
| Rozporządzenie 2830/77 z 12.12.1977 r. | W sprawie środków dla porównania systemów księgowych przedsiębiorstw kolejowych i rocznej sprawozdawczości księgowej. | |
| Rozporządzenie 2183/78 z 19.09.1978 r. | Jednolite zasady ustalania kosztów i sporządzania kosztorysów dla przedsiębiorstw kolejowych. | |
| Rozporządzenie 91/2003 z 16.12.2002 r. | O statystyce w transporcie kolejowym. | |
| Dyrektywy 92/50, 93/36, 93/37, 93/38 | O kontraktach publicznych i zasadach stosowanych przy koncesjach na roboty publiczne. | Propozycje COM 2000/275 i COM 2000/276; po konsultacji i uwzględnieniu opinii zainteresowanych środowisk w 2004r. zostały przedstawione uzupełnienia do tych projektów – COM 2002/236 i COM 2002/235 |
| Dyrektywa 91/440 | O rozwoju linii kolejowych we Wspólnocie (ze zmianami 2001/12) | Propozycja COM 2002/21 (II pakiet kolejowy) Propozycja COM 2004/139 (III pakiet kolejowy) |



Rys. 1. Ewolucja w kierunku liberalizacji rynku przewozów pasażerskich

precyzuje zasady obowiązujące w przypadku opóźnień, traktowania skarg i pomocy osobom z ograniczonymi możliwościami ruchowymi. □

Literatura

- [1] Raczyński J.: *Od Dyrektywy 91/440 do liberalizacji rynku kolejowego*. Technika Transportu Szynowego 1-2/2004.
- [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.
- [3] Rabsztyn M., Raczyński J.: *Nowy projekt rozporządzenia o transporcie publicznym w UE*. Technika Transportu Szynowego 9/2002.
- [4] *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu*. SEC(2003) 759 final z 10 czerwca 2003 r.
- [5] *III pakiet kolejowy – nowa propozycja Komisji Europejskiej*. Technika Transportu Szynowego 3/2004.