



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 12.12.2006
KOM(2006)805 wersja ostateczna

2000/0212 (COD)

KOMUNIKAT KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

**wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu uchwalenia rozporządzenia
Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie transportu
pasażerskiego kolejowego i lądowego**

KOMUNIKAT KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

zgodnie z art. 251 ust. 2 akapit drugi Traktatu WE

dotyczący

**wspólnego stanowiska przyjętego przez Radę w celu uchwalenia rozporządzenia
Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usług publicznych w zakresie transportu
pasażerskiego kolejowego i lądowego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. ZARYS CHRONOLOGICZNY SPRAWY

Data przekazania poprawionego wniosku do Parlamentu Europejskiego i Rady (dokument COM (2005) 319 wersja ostateczna – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Data wydania opinii przez Komitet Regionów	16.2.2006
Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno – Społeczny	17.5.2006
Data wydania opinii przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu w sprawie pierwotnego wniosku COM (2000) 7	14.11.2001
Data przyjęcia wspólnego stanowiska	11.12.2006

2. PRZEDMIOT WNIOSKU KOMISJI

Propozycja ta ma na celu zastąpienie rozporządzenia uchwalonego w 1969 r., które do dziś stanowi wspólnotowe ramy prawne mające zastosowanie w sektorze publicznego transportu lądowego pasażerów¹. Od 1969 roku, otoczenie ekonomiczne sektora lądowego transportu publicznego osób uległo głębokim przemianom. To rozporządzenie stało się niedostosowane i stanowi źródło niepewności prawnej, której odzwierciedleniem jest już wzrost nieporozumień.

W oparciu o stwierdzenie niedostosowania wspólnotowych ram prawnych, z jednej strony, a także w celu zwiększenia efektywności i jakości usług, z drugiej strony, we wrześniu 2000 r.

¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. (Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1) w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i żegludze śródlądowej. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 1893/91 (Dz.U. L 169 z 29.6.1991, str. 1)

Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady² mający na celu zastąpienie rozporządzenia z 1969 r.

W następstwie przyjęcia w pierwszym czytaniu w listopadzie 2001 r. opinii Parlamentu Europejskiego, w lutym 2002 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek. Jednakże, mając na uwadze zwłaszcza wielkie zróżnicowanie doświadczeń wynikających z otwarcia rynków prowadzonego w państwach członkowskich, Rada nie miała sposobności dalszego prowadzenia prac.

Celem rozwiązania tych trudności i pogodzenia odmiennych stanowisk dotyczących tej sprawy skierowanych do Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uwzględnienia wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich w sprawie Altmark³, w lipcu 2005 r. Komisja przyjęła poprawiony wniosek rozporządzenia zastępujący zmieniony wniosek z 2002 r.

Wniosek ten polega głównie na uproszczeniu podejścia legislacyjnego, większej elastyczności w odniesieniu do organizacji publicznych usług transportowych i uwzględnieniu w większym stopniu zasad pomocniczości i przejrzystości.

Ma on na celu ustalenie ram prawnych dla środków interwencyjnych właściwych władz w sektorze usług publicznych lądowego transportu pasażerskiego. W tym celu, określa on zasady przyznawania rekompensat odnośnie do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz praw wyłącznych w tym sektorze. Rozpowszechnia uzgodnienia kontraktowe i większą przejrzystość stosunków pomiędzy władzami publicznymi i operatorami transportu. Jednocześnie, zgodnie z wnioskiem sformułowanym przez Parlament Europejski, wniosek ten po raz pierwszy uznaje swobodę wyboru władz lokalnych w zakresie organizacji transportu publicznego. Określa wyraźne ramy prawne dotyczące zarówno możliwości przetargów na kontrakty na usługi publiczne, jak i możliwości świadczenia tych usług przez same władze lub za pośrednictwem wewnętrznego operatora.

3. KOMENTARZE DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

Wspólne stanowisko przyjęte kwalifikowaną większością głosów wprowadza niektóre dostosowania, które Komisja uważa za akceptowalne, gdyż nie poddają one w wątpliwość dążenia do bezpieczeństwa prawnego, przejrzystości, pomocniczości i elastyczności, którymi kierowała się Komisja we wniosku.

Tak więc, Rada rozszerzyła możliwość bezpośredniego przyznawania kontraktów kolejowych na ogół usług **transportu kolejowego**, za wyjątkiem metra i tramwajów, wprowadzając jednocześnie z założenia ograniczenie czasu trwania tych kontraktów do 10 lat.

Jak wnioskował Parlament Europejski, Rada uwzględniła specyficzną sytuację MŚP i dokonała rewaloryzacji **progów mających zastosowanie jedynie do MŚP**, co pozwala na bezpośrednie przyznawanie tym przedsiębiorstwom kontraktów na usługi publiczne o wartości rocznej nie przekraczającej 1,7 miliona euro lub obejmujących maksymalnie

² COM (2000)7 wersja ostateczna - 2000/0212 (COD), zmieniony przez COM(2002)107 wersja ostateczna

³ Wyrok z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

500 000 km rocznie na korzyść spółek eksploatujących nie więcej niż 20 pojazdów. Tę modyfikację na korzyść MŚP wyjaśnia całkowicie odrębna struktura rynku transportu lokalnego objętego specjalnymi przepisami w rozdziale „Transport” Traktatu. Zdaniem Komisji nie można jeszcze rozszerzyć zakresu tej modyfikacji.

Zgodnie ze stanowiskiem Parlamentu Europejskiego i wnioskiem Komisji, Rada potwierdziła **zasadę swobodnego wyboru władz lokalnych** w zakresie odwołania się do przetargu lub operatora wewnętrznego, zwłaszcza odnośnie do usług transportu autobusowego, tramwajowego i metra. Ponadto, aby uwzględnić niektóre aspekty specyficzne i nie doprowadzić do zredagowania trudnego w zastosowaniu tekstu, Rada uregulowała warunki, w których władze mogą same lub za pośrednictwem operatora wewnętrznego świadczyć usługi transportu publicznego.

Rada zdecydowała również o wzmocnieniu warunków **przejrzystości** w przypadku kontraktów przyznawanych bezpośrednio.

Rada potwierdziła skądinąd wprowadzenie **zasady wzajemności** zgodnie z życzeniem Parlamentu Europejskiego, lecz - tak jak wnioskowała Komisja i zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich - ta klauzula pozostaje ograniczona w czasie i wpisuje się w proces stopniowej liberalizacji. Ma ona zatem charakter ściśle przejściowy.

Wreszcie, Rada porozumiała się również w sprawie systemu stosowanego do **istniejących kontraktów** i konieczności przewidzenia dłuższego **okresu przejściowego** na zastosowanie samych postanowień dotyczących zasad przyznawania kontraktów. W tym punkcie, ten okres przejściowy przedłuża się do 12 lat po wejściu w życie rozporządzenia.

4. KOMENTARZE SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO STANOWISKA

Poniższe odnośniki dotyczą motywów i artykułów wspólnego stanowiska.

4.1 Poprawki Parlamentu Europejskiego przyjęte przez Komisję i włączone w całości lub częściowo do wspólnego stanowiska

Przedmiot i zakres stosowania

Poprawki 1, 5, 132, 21, 22 i 31, które precyzują cele rozporządzenia zwłaszcza z punktu widzenia interesu publicznego (poprawa transportu w zależności od czynników społecznych, środowiskowych, warunków taryfowych, ochrony osób z ograniczoną mobilnością, polityki rozwoju regionalnego...) zostały uwzględnione w swych założeniach za pośrednictwem motywów 4 i 13 bis, jak również w art. 1 ust. 1 akapit pierwszy.

Poprawki 2 i 3 dotyczące zasad, na których opiera się rozporządzenie są uwzględnione w swych założeniach w motywach 1, 7 i 9.

Poprawka 6, która precyzuje sytuację rynków, na których zniesiono przepisy, jest uwzględniona w motywie 6 ter.

Część poprawki 23 wykluczająca pociągi zabytkowe z zakresu stosowania rozporządzenia jest uwzględniona w art. 1 ust. 2.

Definicja

Poprawka 25 została uwzględniona w art. 2 lit. n) w tej mierze, w jakiej włącza ona do definicji usług zintegrowanych informacje z jednego źródła, jeden bilet i jeden rozkład jazdy.

Związek z prawem w zakresie zamówień publicznych

Poprawka 8 precyzująca, że dyrektywy regulujące problematykę zamówień publicznych nie mają zastosowania do kontraktów stanowiących koncesje usług, jest uwzględniona w art. 5 ust. 1 i art. 8 ust. 1.

Okres ważności kontraktów

Poprawki 15 i 54 wnioskuje przedłużenie maksymalnego okresu ważności kontraktów do 8 lat (dla transportu drogowego) i do 15 lat (dla transportu kolejowego). W swoim poprawionym wniosku, Komisja uwzględniła w motywie 12 i art. 4 ust. 5 okresy ważności proponowane przez Parlament Europejski oraz włączyła w art. 4 ust. 6 możliwość zawierania w niektórych okolicznościach kontraktów o dłuższym okresie ważności. Wspólne stanowisko przedłużyło maksymalny okres ważności kontraktów drogowych z ośmiu do dziesięciu lat z założenia i poszerzyło możliwości otrzymywania dłuższych kontraktów. Ponadto, art. 5 ust. 6 ogranicza do dziesięciu lat z założenia okres ważności kontraktów kolejowych w przypadku, gdy te zostały przyznane bezpośrednio.

Zasady przyznawania kontraktów na usługi publiczne

Poprawka 61, która z całą pewnością stanowi centralny element stanowiska przyjętego w pierwszym czytaniu przez Parlament Europejski, pozostawia właściwej władzy wybór pomiędzy:

- przyznaniem kontraktów na usługi publiczne w drodze przetargu
- świadczeniem usług transportu publicznego bezpośrednio przez nią samą lub za pośrednictwem własnego przedsiębiorstwa, pod warunkiem jednakże nie uczestniczenia w przetargach na przyznanie innych kontraktów na usługi publiczne.

Poprawka ta ustanawiająca więc **zasadę swobodnego wyboru właściwej władzy**, jak również poprawki 12, 14, 29 są uwzględnione w motywie 15 i art. 5 ust. 2.

Rada wniosła niektóre uściślenia co do warunków, w których właściwe władze mogą samodzielnie lub za pośrednictwem wewnętrznego operatora świadczyć usługi w zakresie transportu publicznego:

- W art. 5 ust. 2 akapit pierwszy i 5 ust. 2 lit. d), wspólne stanowisko reguluje pojęcie władzy lokalnej właściwej do zezwolenia na połączenie władz oraz uwzględnienia sytuacji, gdy właściwa władza lokalna w zakresie transportu nie istnieje;
- W art. 5 ust. 2 lit. a), wspólne stanowisko wprowadza zmianę do pojęcia kontroli, uelastyczniając kryterium odnoszące się do posiadania kapitału przez właściwą władzę. W konsekwencji, niektóre spółki o kapitale mieszanym (lub PPP partnerstwo publiczno–prywatne zinstytucjonalizowane) mogłyby zostać uznane za operatorów wewnętrznych i skorzystać w ten sposób z możliwości bezpośredniego przyznania kontraktów na publiczne usługi transportowe. Jednakże, rozporządzenie narzuca, aby w każdym przypadku działania wewnętrznego operatora były ograniczone ścisłym geograficznym podziałem uprawnień. Komisja uważa, że to specyficzne podejście w zakresie transportu może być usprawiedliwione, w oparciu o rozdział „Transport” Traktatu, szczególnymi potrzebami transportu publicznego i w niczym nie przesądza o podejściu, któremu mogłyby podlegać inne sektory działalności. Ponadto, Komisja uważa, że nawet w danym przypadku rozwiązanie nie mogłoby w większym stopniu odbiegać od stanu aktualnego orzecznictwa wspólnotowego interpretując postanowienia Traktatu dotyczące prawa zakładania przedsiębiorstw (art. 43 Traktatu WE) i swobodnego przepływu usług (art. 49 Traktatu WE). W szczególności, rozporządzenie utrzymuje ogólną istotną zasadę, według której właściwa władza musi sprawować nad operatorem wewnętrznym kontrolę analogiczną do tej, jaką obejmuje ona swoje własne służby; kontrola ta w zakresie transportu publicznego oceniana jest z uwagi na kryteria sprecyzowane w rozporządzeniu. Ponadto, rozporządzenie przypomina, że ewentualne odwołanie się operatora wewnętrznego do podwykonawstwa musi odbywać się w poszanowaniu przepisów Traktatu.
- W art. 5 ust. 2 lit. b), wspólne stanowisko uelastycznia zasadę podziału uprawnień operatora wewnętrznego, aby zezwolić mu na świadczenie usług na niektórych liniach wychodzących.
- W art. 5 ust. 2 lit. c), Rada ustanawia system pozwalający wewnętrznym operatorom na uczestniczenie w przetargach w krótkim czasie przed definitywnym uczestnictwem w przetargu na ich rynku krajowym.

Poprawka 7, która wnosi złagodzenie pozytywnej oceny odnoszącej się do procedury przetargowej na kontrakty na usługi publiczne, jest uwzględniona w swoim założeniu w motywie 6 bis za pośrednictwem formuły „jeżeli są wprowadzone właściwe klauzule ochronne”.

Co się tyczy zasad procedury przetargowej, poprawka 80 zezwalająca na negocjacje pomiędzy właściwą władzą i podwykonawcami jest uwzględniona w swym założeniu w motywie 17 i art. 5 ust. 3. Poprawka 81 zobowiązująca właściwą władzę do sporządzenia odpowiedniej publikacji jest uwzględniona w motywie 23 i art. 7 ust. 2.

Przejrzystość

Poprawki 82 i 83, które wzmacniają zobowiązanie państw członkowskich i właściwych władz do cyklicznego przedstawiania sprawozdań dotyczących wdrożenia rozporządzenia są uwzględnione w swoich założeniach w motywie 24 i art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 2.

Ponadto, zgodnie z wnioskiem Parlamentu Europejskiego sformułowanego w poprawce 95, art. 11 przewiduje przedstawienie przez Komisję sprawozdania oceniającego w szczególności zmianę jakości publicznych usług transportowych, po zakończeniu okresu przejściowego.

Zniekształcenia konkurencji

Poprawki 67, 68, 91 i 94 mające na celu zapobieganie zniekształceniom konkurencji, z czego mogliby skorzystać operatorzy, którym bezpośrednio przyznano kontrakty na usługi publiczne, zostały uwzględnione w swoich założeniach w art. 5 ust. 2 lit. b), jak również w art. 8 ust. 6 wprowadzającym zasadę wzajemności w okresie przejściowym.

Środki nadzwyczajne

Poprawki 70, 78, 85 i 86 Parlamentu pozwalają właściwym władzom na bezpośrednie przyznawanie kontraktów w nadzwyczajnych przypadkach, na przykład gdy operator bankrutuje. Art. 5 ust. 5 odzwierciedla tę troskę.

Klauzule ochronne

Komisja i Rada podążyły śladami Parlamentu Europejskiego, którego poprawki 71 i 72 znoszą postanowienia mające na celu zobowiązanie operatorów do zlecenia podwykonawstwa części usług lub usunięcia niektórych dominujących operatorów z procedur przetargowych.

Przepisy ogólne dotyczące taryf

Poprawki 130, 76, 77 i 124 dotyczące systemu stosowania przepisów ogólnych mających na celu ustanowienie taryf maksymalnych są uwzględnione w swoich założeniach w motywie 5 i art. 3 ust. 2. Dla usług, które otrzymują jedynie rekompensaty finansowe w zamian za zobowiązania taryfowe, wspólne stanowisko w art. 3 ust. 3 otwiera możliwość odejścia od stosowania rozporządzenia i stosowania przepisów Traktatu w zakresie pomocy państwa, co implikuje obowiązek zgłaszania tych wpłat.

Rekompensaty odnośnie do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

Poprawka 13, która dotyczy systemu odszkodowań dla operatorów, jest uwzględniona w swoim założeniu w art. 1 ust. 1 akapit drugi i w punkcie 2 załącznika.

Poprawka 19, której celem jest pozwolenie operatorom na przeznaczenie kredytów otrzymanych na zliberalizowanych rynkach na świadczenie usług transportu publicznego, jest uwzględniona. W istocie, zakaz takiego transferu wpływów, przewidziany w punkcie 5 załącznika, ma zastosowanie jedynie do wpływów uzyskanych na rynkach nie zliberalizowanych.

Poprawki 89 i 96 dotyczące zasad rekompensowania w ramach kontraktów na świadczenie usług publicznych przyznanych bezpośrednio, bez odwołania się do procedury przetargowej, zostały uwzględnione w swoich założeniach w art. 4 ust. 2, art. 6, jak również w załączniku.

Przejście

Poprawki 90, 92 i 93 mające na celu przedłużenie okresu przejściowego i uelastycznienie systemu stosowanego do kontraktów w toku są uwzględnione w swoich założeniach w art. 8 ust. 2, art. 8 ust. 5 i art. 10 ust. 1. Artykuł 12 stanowi, że rozporządzenie wejdzie w życie trzy lata po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym. Po zakończeniu tego okresu wejścia w życie, rozpocznie się 12-letni okres przejściowy na zastosowanie postanowień z zakresu przyznawania kontraktów na usługi publiczne. Postanowienia te uelastyczniają również system stosowany do istniejących kontraktów, aby umożliwić stopniowe osiągnięcie zgodności organizacji transportu publicznego we wszystkich państwach członkowskich.

4.2 Poprawki Parlamentu Europejskiego odrzucone przez Komisję i nie włączone do wspólnego stanowiska

Zakres stosowania

Poprawka 23 ogranicza zakres stosowania rozporządzenia do transportu lokalnego. Takie stanowisko prowadziłoby do dalszego obowiązywania rozporządzenia z 1969 r. i towarzyszącej mu niepewności prawnej dla części transportu lądowego. Uwzględniony zakres zastosowania jest zatem następujący: „Publiczny transport pasażerski kolejowy i drogowy”.

Zasady przyznawania kontraktów na usługi publiczne

Poprawki 9, 62, 63, 65 i 120 dotyczą specyficznych warunków organizowania przetargów na niektóre rodzaje usług transportowych: transport połączony, metro lub lekkie metro bądź nowe linie utworzone z inicjatywy operatorów. Przedmiot tych poprawek jest przedawniony w tej mierze, w jakiej wspólne stanowisko utrzymuje zasadę swobodnego wyboru właściwych władz. Zasada ta obejmuje jednocześnie usługi transportu zintegrowanego, metra lub lekkiego metra, czy też nowe linie. Nie ma już konieczności przewidywania specyficznych wyjątków od tych sytuacji. Zatem, poprawki te nie zostały uwzględnione.

Poprawka 64 znosi obowiązek informowania z rocznym wyprzedzeniem przez właściwą władzę o jej zamiarze zorganizowania przetargu lub bezpośredniego przyznania kontraktu na publiczne usługi transportowe. Uwzględniając fakt, że zasadzie swobodnego wyboru musi towarzyszyć odpowiednia przejrzystość, Komisja i Rada uznały za konieczne utrzymanie obowiązku publikacji w motywie 23 i art. 7 ust. 2.

Poprawka 69 mająca na celu procedurę zwaną „porównaniem jakości” nie została uwzględniona ani w poprawionym wniosku Komisji, ani we wspólnym stanowisku.

Związek z prawem w zakresie zamówień publicznych

Poprawka 24 Parlamentu Europejskiego daje pierwszeństwo postanowieniom znajdującym się w rozporządzeniu w sprawie zastosowania dyrektyw dotyczących zamówień publicznych. To pierwszeństwo działałoby wbrew zobowiązaniom podjętym przez Wspólnotę na mocy porozumienia Światowej Organizacji Handlu w sprawie zamówień publicznych. Wspólne stanowisko nie uwzględnia tej idei pierwszeństwa rozporządzenia wobec dyrektyw dotyczących zamówień publicznych. Jednakże, w trosce o jasność, wprowadzony przez Radę

art. 1 ust. 3 precyzuje, że rozporządzenie nie ma zastosowania do koncesji na roboty publiczne.

Definicje

Poprawki 107 i 119 uzupełniają definicję praw wyłącznych. Uzupełnienia te wydają się bez rzeczywistego związku z definicją, o której mowa i nie zostały uwzględnione.

W tej mierze, w jakiej sektor ten został wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia, przedmiot poprawki 26 dotyczącej definicji dróg żeglugi śródlądowej jest nieważny. Skądinąd, motyw 8 i art. 1 ust. 2 odzwierciedlają wyłączenie żeglugi śródlądowej z zakresu stosowania rozporządzenia z racji niedużego natężenia przedmiotowego transportu i precyzują system stosowany w tym sektorze.

Poprawka 27 stanowi poprawkę redakcyjną definicji operatora i nie została uwzględniona.

Przedmiot poprawki 28 dotyczącej definicji transportu publicznego krótkiego zasięgu jest nieważny w tej mierze, w jakiej to pojęcie nie jest już użyte we wspólnym stanowisku.

Poprawka 30 wprowadza specyficzną definicję osób o ograniczonej mobilności, która nie została uwzględniona we wspólnym stanowisku.

Kontrakty na usługi publiczne

Poprawki 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 i 131 modyfikują i umacniają listę kryteriów, które muszą zostać uwzględnione przez właściwe władze przy przyznaniu kontraktów na usługi publiczne.

Przedmiot tych poprawek jest nieważny w tej mierze, w jakiej ani Komisja, ani Rada nie uwzględniły podejścia polegającego na sporządzeniu obowiązkowej listy kryteriów przyznawania kontraktów. Taka lista w niedługim czasie mogłaby okazać się niedostosowana lub nawet przeciwproduktywna.

Uwzględnione podejście, w większym stopniu respektujące zasadę pomocniczości, zezwala na pozostawienie właściwym władzom całkowitej swobody w określaniu zestawu elementów, które muszą zostać uwzględnione przy przyznaniu kontraktu i określaniu w ten sposób swoich priorytetów w zakresie transportu publicznego. Niemniej, motyw 13 bis precyzuje, że władze mogą ustalić normy jakości dotyczące na przykład warunków pracy, praw pasażerów, ochrony środowiska lub potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

Poprawki 108, 55, 56, 57, 58 i 59 nakazują, aby w kontraktach na usługi publiczne umieszczone były niektóre postanowienia dotyczące rozwiązania kontraktu, obowiązku dostarczania rocznego sprawozdania z działalności, utrzymania majątku, systemu sankcji i systemu suplementów. Te poprawki nie zostały uwzględnione w tej mierze, w jakiej takie postanowienia podlegają zasadzie pomocniczości i równowadze kontraktowej, która musi zostać określona między stronami.

Z tych samych powodów, poprawki 133 i 134, które nakazują wybranemu operatorowi utrzymanie praw pracowników, również nie zostały uwzględnione przez Komisję i Radę. Niemniej, w zakresie ochrony pracowników motyw 13 i art. 4 ust. 7 wyraźnie przewiduje, że w ramach procedury przetargowej władze mogą nakazać kandydującym operatorom zaoferowanie personelowi uprzednio zatrudnionemu utrzymanie niektórych praw.

Procedury odwoławcze

Przedmiot poprawek 8, 84, 85, 86 i 87, dotyczących procedur odwoławczych od decyzji podjętych przez właściwą władzę, nie jest uwzględniony w tej mierze, w jakiej wspólne stanowisko nie określa już specjalnych procedur w tym zakresie.

Operatorzy z krajów trzecich

Przedmiot poprawek 4, 20, 74 i 125, dotyczących warunków dostępu i przepisów zakładania przedsiębiorstw stosowanych wobec operatorów z krajów trzecich, nie jest uwzględniony w tej mierze, w jakiej aspekt ten nie jest potraktowany w specjalny sposób ani we wniosku Komisji, ani we wspólnym stanowisku Rady. Zatem, poprawki te nie zostały uwzględnione.

4.3 Poprawki Parlamentu Europejskiego odrzucone przez Komisję i w całości lub częściowo włączone do wspólnego stanowiska

Małe i średnie przedsiębiorstwa

Poprawki 17 i 79 mają na celu zagwarantować uwzględnienie specyficznych interesów MŚP na rynku transportu lokalnego. Poprawki te nie zostały uwzględnione we wniosku Komisji, lecz wyraźnie odzwierciedla je art. 5 ust. 4 wspólnego stanowiska, który ustanawia specjalny próg, na wyższym poziomie, stosowany jedynie do kontraktów przyznawanych MŚP, które zostały zdefiniowane w tymże samym artykule jako spółki eksploatujące nie więcej niż 20 pojazdów. Należy przypomnieć, że postanowienie to uwzględnia całkowicie specyficzną strukturę rynku transportu lokalnego, na którym MŚP odgrywają niekiedy determinującą rolę. Ponadto, sektor transportu podlega specjalnym przepisom rozdziału „Transport” Traktatu.

4.4 Nowe elementy

Zakres stosowania

Motywy 8 bis, 29 i art. 1 ust. 2 dotyczą wyłączenia publicznych usług transportu towarowego z zakresu stosowania rozporządzenia i precyzują system stosowany w tym sektorze.

Przejrzystość

Artykuł 7 ust. 3 wprowadza obowiązek ze strony właściwej władzy publikowania niektórych informacji w przypadku bezpośredniego przyznania kontraktu na kolejowe usługi transportowe.

Artykuł 7 ust. 4 nakłada na właściwą władzę obowiązek przekazania, na wniosek każdej zainteresowanej strony, swej umotywowanej decyzji dotyczącej bezpośredniego przyznania kontraktu na usługi publiczne.

Zgodność z Traktatem

Artykuł 9 ust. 2 precyzuje system stosowany do pomocy przyznawanych na potrzeby koordynacji transportu lub odnoszących się do zwrotu niektórych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej, poza tymi które podlegają rozporządzeniu. W konsekwencji, art. 10 ust. 2 przewiduje uchylenie rozporządzenia Rady 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. w sprawie przyznawania pomocy w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.

5. WNIOSKI

Komisja uważa, że wspólne stanowisko przyjęte kwalifikowaną większością głosów w dniu 11.12.2006 r. nie wywiera wpływu na cele i podejście zawarte w jej poprawionym wniosku, a zatem może je poprzeć.