

Bruksela, 1 października 2015 r.
(OR. en)

12243/15

Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Nr poprz. dok.: 11998/15 TRANS 287 CODEC 1185

Nr dok. Kom.: 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
5985/13 TRANS 36 CODEC 216

Dotyczy: Czwarty pakiet kolejowy:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego – Podejście ogólne

I. Wprowadzenie

W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przedstawiła czwarty pakiet kolejowy, który składa się z sześciu wniosków ustawodawczych mających na celu wyeliminowanie istniejących barier na drodze do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przez co przyczyniono by się do zwiększenia udziału kolei w transporcie wewnątrzunijnym.

W ujęciu bardziej szczegółowym – głównym celem tego pakietu ustawodawczego jest podniesienie jakości i zwiększenie efektywności usług transportu kolejowego poprzez wyeliminowanie istniejących barier rynkowych, instytucjonalnych i technicznych oraz wspieranie skutecznego funkcjonowania sektora kolejowego i jego konkurencyjności.

Pakiet ten można podzielić na dwa filary: tzw. „techniczny” i „rynkowy”.

Porozumienie z Parlamentem Europejskim co do filara technicznego osiągnięto w czerwcu 2015 r. W ramach filara rynkowego na forum Rady omawiane są obecnie dwa wnioski Komisji: wniosek dotyczący dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową („dyrektywy o zarządzaniu”) oraz wniosek dotyczący rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego („rozporządzenia w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej”).

II. Prace na forum organów Rady

W lipcu 2014 r. na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego rozpoczęto analizę trzech wniosków Komisji stanowiących część filara rynkowego. Podczas prezydencji włoskiej przeprowadzono debatę orientacyjną i przyjęto sprawozdanie z postępu prac. Podczas prezydencji łotewskiej przeprowadzono kolejną debatę orientacyjną i przyjęto drugie sprawozdanie z postępu prac.

W lipcu 2015 r. prezydencja luksemburska przedstawiła na forum grupy roboczej swoje kompromisowe wersje wniosków dotyczących dyrektywy o zarządzaniu i rozporządzenia w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej. Teksty te analizowano na posiedzeniach grupy roboczej w dniach 9, 16 i 23 lipca oraz 8, 10, 16, 17 i 22 września.

W dniu 30 września zmienione kompromisowe propozycje prezydencji zostały przeanalizowane przez COREPER. Podczas tego spotkania udało się rozwiązać większość nierozstrzygniętych kwestii. Niemniej dwie kwestie pozostają otwarte. Prezydencja przyjęła do wiadomości uwagi delegacji i proponuje zmienione teksty, które zostaną przeanalizowane przez ministrów.

Zmiany w załącznikach do niniejszego sprawozdania wprowadzone względem sprawozdania przekazanego Coreperowi zaznaczono **wytluszczeniem i podkreśleniem** oraz znakiem [...].

Wszystkie delegacje zgłosiły do tych zmian zastrzeżenie weryfikacji. Delegacja UK podtrzymuje również zastrzeżenie parlamentarne.

III. Kwestie nierozstrzygnięte

Prezydencja przyjęła do wiadomości uwagi dotyczące obu tekstów zgłoszone przez kilka państw członkowskich na forum Coreperu w odniesieniu do okresów przejściowych. Prezydencja jest zdania, że kompromis w tej kwestii jest wyważony, gdyż niektóre państwa członkowskie chciałyby dłuższych okresów przejściowych, podczas gdy inne chciałyby je ograniczyć. Kwestia ta najprawdopodobniej tak czy inaczej zostanie omówiona w trakcie negocjacji z Parlamentem Europejskim.

W następstwie dyskusji na posiedzeniu Coreperu prezydencja jest zdania, że obie wymienione poniżej kwestie muszą zostać ustalone przez ministrów, by możliwe było wypracowanie podejścia ogólnego do tych wniosków.

Dyrektywa o zarządzaniu

Spójność między dyrektywą o zarządzaniu a rozporządzeniem w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej – art. 10 ust. 2

Na posiedzeniu Coreperu jedna delegacja zgłosiła propozycję tekstu mającą na celu zapewnienie pewności prawnej w odniesieniu do ewentualnych sprzecznych przepisów dyrektywy o zarządzaniu i rozporządzenia w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do zasady swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Ta propozycja została poparta przez kilka innych delegacji. Inne delegacje wyraziły jednak zdecydowane zastrzeżenia, obawiając się, że taka propozycja doprowadziłaby do powstania nierównych szans, osłabiając tym samym równowagę między rozporządzeniem w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej a dyrektywą o zarządzaniu.

W następstwie tych dyskusji prezydencja przedstawiła kilka propozycji kompromisowych, aby złagodzić obawy przedstawione przez te delegacje, które zabrały głos podczas posiedzenia Coreperu. Do art. 10 ust. 2 dyrektywy o zarządzaniu wprowadzono jedną zmianę, a dalsze wyjaśnienia zostały włączone do odpowiedniego motywu. Zmiany te zostały odzwierciedlone w tekście w załączniku I.

Tymczasowe odstępstwo w nadzwyczajnych okolicznościach – art. 5 ust. 3a

Na posiedzeniu Coreperu jedna delegacja zasugerowała kilka zmian, w tekście prezydencji, art. 5 ust. 3a. Przepis ten wprowadza czasowe odstępstwo ograniczone do siedmiu lat, co ma na celu zajęcie się przypadkiem państw członkowskich z reguły udzielających zamówień w drodze procedury przetargowej, ale które chcą mieć możliwość przyznania nowych kontraktów na usługi publiczne bezpośrednio, jeśli wystąpią wyjątkowe okoliczności. Te wyjątkowe okoliczności zostały wymienione w tym przepisie.

Niektóre zmiany zaproponowane przez tę delegację ujęto w tekście prezydencji przedstawionym w załączniku II, który także został przedstawiony na forum Coreperu.

IV. Podsumowanie

Rada jest proszona o przeanalizowanie tekstów w wersji zawartej w załącznikach do niniejszego sprawozdania, tak aby rozstrzygnąć ostatnie nierozstrzygnięte kwestie i przyjąć podejście ogólne na posiedzeniu w dniu 8 października 2015 r.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową

Artykuł 1

W dyrektywie 2012/34/UE wprowadza się następujące zmiany:

- 1. w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV:”;
 - aa) dodaje się nowy ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8:

lokalne linie o niskim natężeniu ruchu i długości nieprzekraczającej 100 km, które są używane do ruchu towarowego między linią główną a punktami początkowymi i końcowymi transportu towarów na tych liniach, pod warunkiem że linie te są zarządzane przez podmioty inne niż główny zarządca infrastruktury oraz: albo a) są używane przez jednego przewoźnika towarowego, albo b) podstawowe funkcje są wykonywane przez organ, który nie jest kontrolowany przez żadne przedsiębiorstwo kolejowe [...]. W przypadku gdy istnieje tylko jeden przewoźnik towarowy, państwa członkowskie mogą również wyłączyć go ze stosowania rozdziału IV do czasu, gdy inny wnioskodawca zwróci się o przyznanie zdolności przepustowej. Przepis ten może być również stosowany, w przypadku gdy linia jest ponadto wykorzystywana, w ograniczonym stopniu, do przewozów pasażerskich. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8.”;

ab) dodaje się nowy ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d:

regionalne sieci o niskim natężeniu ruchu zarządzane przez podmiot inny niż główny zarządca infrastruktury i wykorzystywane do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe inne niż obecne przedsiębiorstwo kolejowe państwa członkowskiego, do czasu przedstawienia wniosku o zdolność przepustową do obsługi przewozów pasażerskich na tej sieci, i pod warunkiem, że to przedsiębiorstwo jest niezależne od każdego przedsiębiorstwa kolejowego wykonującego przewozy towarowe.

Przepis ten może być również stosowany w przypadku, gdy linia jest ponadto wykorzystywana, w ograniczonym stopniu, do przewozów towarowych. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d. ”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 lokalne i regionalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także – z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7c i rozdziału IV – lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze wyłączenia takich infrastruktur kolejowych. Zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2, Komisja decyduje o tym, czy taka infrastruktura kolejowa może być uznana za niemającą żadnego strategicznego znaczenia, uwzględniając długość danych linii kolejowych, ich poziom wykorzystania oraz wielkość przewozów, na które może to mieć wpływ.”;

ba) dodaje się nowy ust. 8a:

„8a. Przez okres 10 lat od daty wejścia w życie dyrektywy państwa członkowskie mogą ze stosowania rozdziałów II i IV dyrektywy, z wyjątkiem art. 10, 13 i 56, wyłączyć odizolowane linie kolejowe krótsze niż 500 km o innej szerokości torów niż szerokość torów głównej sieci krajowej, łączące z państwem trzecim, w którym unijne prawodawstwo kolejowe nie ma zastosowania, i zarządzane przez innego zarządcę infrastruktury niż zarządca głównej sieci krajowej. Przedsiębiorstwa kolejowe działające wyłącznie na takich liniach mogą być wyłączone ze stosowania rozdziału II.

Wyłączenie to może być odnawiane na okresy nieprzekraczające 5 lat. Nie później niż 12 miesięcy przed upływem okresu wyłączenia państwo członkowskie, które zamierza odnowić to wyłączenie, powiadamia o tym zamiarze Komisję. Komisja sprawdza, czy warunki wyłączenia, o których mowa w akapicie powyżej, są w dalszym ciągu spełnione. Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja przyjmuje decyzję o zakończeniu wyłączenia zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.”;

c) dodaje się ust. 12:

„12. W przypadku gdy, w kontekście istniejącego partnerstwa publiczno-prywatnego zawartego przed dniem 16 czerwca 2015 r., strona prywatna tego partnerstwa jest również przedsiębiorstwem kolejowym odpowiedzialnym za wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na infrastrukturze, państwa członkowskie mogą nadal wyłączać tę stronę prywatną ze stosowania art. 7, 7a i 7d oraz ograniczać prawo do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania w ramach przewozów wykonywanych przez przedsiębiorstwa kolejowe na tej samej infrastrukturze co przewozy pasażerskie prowadzone przez stronę prywatną w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.”;

d) dodaje się ust. 13:

„13. Prywatni zarządcy infrastruktury, którzy są częścią partnerstwa publiczno-prywatnego zawartego przed [data wejścia w życie dyrektywy] i którzy nie otrzymują środków publicznych, są wyłączeni ze stosowania art. 7d, pod warunkiem że pożyczki i gwarancje finansowe, których użytkownikiem jest zarządca infrastruktury, nie stanowią bezpośredniej lub pośredniej korzyści dla konkretnych przedsiębiorstw kolejowych.”;

1. w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: ¹

„(2) «zarządca infrastruktury» oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za eksploatację, utrzymanie i odnowę infrastruktury kolejowej na sieci, a także za udział w jej rozwoju, tak jak to określa państwo członkowskie w ramach swojej ogólnej polityki rozwoju i finansowania infrastruktury;

(2a) «rozwój infrastruktury kolejowej» oznacza planowanie sieci, planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury;

(2aa) «eksploatacja infrastruktury kolejowej» oznacza alokację tras pociągów, zarządzanie ruchem oraz pobieranie opłat za infrastrukturę;²

(2b) «utrzymanie infrastruktury kolejowej» oznacza prace mające służyć utrzymaniu warunków i zdolności istniejącej infrastruktury;

¹ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że eksploatacja infrastruktury kolejowej jest możliwa w ramach odrębnych struktur, przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo lub przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo w połączeniu ze zlecaniem zadań do realizacji poza jednostką.

² Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że eksploatacja infrastruktury kolejowej obejmuje sterowanie ruchem kolejowym. Zostanie wstawiony motyw, aby wyjaśnić, że w tym kontekście należy zapewnić, aby infrastruktura była odpowiednia do jej przeznaczenia.

- (2c) «odnowa infrastruktury kolejowej» oznacza prace polegające na znacznej wymianie istniejącej infrastruktury, które nie zmieniają jej ogólnego funkcjonowania;
- (2d) «modernizacja infrastruktury kolejowej» oznacza znaczne prace modyfikacyjne na infrastrukturze, które poprawiają [...] jej ogólne funkcjonowanie;
- (2e) «podstawowe funkcje» zarządzania infrastrukturą oznaczają podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym zarówno określania, jak i oceny dostępności oraz alokacji poszczególnych tras pociągów, oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za infrastrukturę, w tym ustalania i pobierania opłat, zgodnie z ramami pobierania opłat i ramami alokacji zdolności przepustowej ustalonymi przez państwa członkowskie na mocy art.29 i 39.”;

b) dodaje się punkty:

„(31) «przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo» oznacza przedsiębiorstwo, w którym, w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004:

- zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo, które jednocześnie kontroluje jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury, lub
- zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury, lub
- jedno lub kilka przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury jest kontrolowanych przez zarządcę infrastruktury.

Oznacza ono również przedsiębiorstwo składające się z odrębnych działów, w tym zarządcy infrastruktury i jednego lub kilku działów świadczących usługi przewozowe, które nie mają oddzielnej osobowości prawnej.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są w pełni niezależne od siebie, ale oboje są kontrolowani bezpośrednio przez państwo członkowskie bez podmiotu pośredniczącego, nie uznaje się, że tworzą przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo do celów niniejszej dyrektywy.³;

„(32) «partnerstwo publiczno-prywatne» oznacza wiążącą umowę między organami publicznymi a jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw innych niż główny zarządca infrastruktury w państwie członkowskim⁴, w ramach której przedsiębiorstwa częściowo lub w całości budują lub finansują infrastrukturę kolejową lub nabywają prawo do wykonywania którychkolwiek z funkcji wymienionych w punkcie 2 w z góry ustalonym okresie. Umowa ta może przyjąć jakąkolwiek odpowiednią prawnie wiążącą formę przewidzianą w ustawodawstwie krajowym.

„(33) «rada zarządzająca» oznacza **wysokiego stopnia** organ przedsiębiorstwa sprawujący funkcje wykonawcze i administracyjne, zajmujący się codziennym zarządzaniem przedsiębiorstwem i odpowiadający za to zarządzanie;

(33a) «rada nadzorcza» oznacza **najwyższego stopnia** organ przedsiębiorstwa wykonujący zadania nadzorcze, w tym sprawowanie kontroli nad radą zarządzającą i podejmowanie ogólnych decyzji strategicznych dotyczących przedsiębiorstwa.”;

2. art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie, które stosują art. 7a ust. 3, wymagają, aby przedsiębiorstwo było zorganizowane w odrębne działy, które nie mają oddzielnej osobowości prawnej w ramach jednego przedsiębiorstwa.”;

³ Do celów tej definicji można by w motywie wyjaśnić pojęcie pełnej niezależności. Pojęcia „podmiot pośredniczący” nie należy rozumieć jako ministerstwa.

⁴ W motywie można by wyjaśnić, że to państwo członkowskie określa, który podmiot jest głównym zarządcą infrastruktury;

3. art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Niezależność zarządcy infrastruktury

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządcy infrastruktury byli odpowiedzialni za eksploatację, utrzymanie i odnowę sieci oraz aby powierzono im rozwój infrastruktury kolejowej na tej sieci, zgodnie z prawem krajowym.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie oddzielony od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych i, w przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, od wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby te same osoby nie mogły być jednocześnie zatrudnione:

- jako członkowie rady zarządzającej zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowego,
- jako osoby zajmujące się podejmowaniem decyzji w sprawie podstawowych funkcji i jako członkowie rady zarządzającej przedsiębiorstwa kolejowego,
- w przypadku gdy istnieje rada nadzorcza – jako członkowie rady nadzorczej zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowego.

4. W przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo członkowie rady zarządzającej zarządcy infrastruktury i osoby zajmujące się podejmowaniem decyzji w sprawie podstawowych funkcji nie otrzymują żadnych korzyści finansowych od przedsiębiorstw kolejowych ani premii zasadniczo związanych z wynikami finansowymi [...] poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych. Mogą jednak otrzymywać zachęty związane z ogólnym funkcjonowaniem systemu kolejowego.

5. W przypadku gdy różne podmioty w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo mają wspólne systemy informatyczne, dostęp do informacji szczególnie chronionych dotyczących podstawowych funkcji jest ograniczony do upoważnionego personelu zarządcy infrastruktury.

6. Przepisy ust. 1 nie naruszają praw decyzyjnych państw członkowskich w odniesieniu do rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej i kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do finansowania infrastruktury i pobierania opłat za nią, a także alokacji zdolności przepustowej, zgodnie z art. 4 ust. 2, art. 8, 29 i 39.”;

4. dodaje się art. 7a–7g w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Niezależność podstawowych funkcji

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury miał organizacyjną i decyzyjną niezależność w granicach określonych w art. 4 ust. 2, art. 29 i 39, jeżeli chodzi o podstawowe funkcje.

2. Do celów stosowania ust. 1 państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby:

- przedsiębiorstwo kolejowe ani żaden inny podmiot prawny nie wywierały decydującego wpływu na zarządcę infrastruktury w powiązaniu z podstawowymi funkcjami, bez uszczerbku dla roli państw członkowskich, jeżeli chodzi o określanie ram pobierania opłat i ram alokacji zdolności przepustowej oraz szczegółowych przepisów dotyczących pobierania opłat zgodnie z art. 29 i 39;
- przedsiębiorstwo kolejowe nie miało decyzyjnego wpływu na mianowania i zwolnienia osób zajmujących się podejmowaniem decyzji w sprawie podstawowych funkcji⁵;
- mobilność osób zajmujących się podstawowymi funkcjami nie prowadziła do konfliktów interesów.

⁵ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że obejmuje to również procedury dotyczące skarg.

3. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że pobieranie opłat za infrastrukturę i alokacja tras są dokonywane przez organ pobierający opłaty i organ dokonujący alokacji tras, które są niezależne w ich formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od każdego przedsiębiorstwa kolejowego. W takim przypadku państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 7 ust. 2 i art. 7 ust. 3 tiret trzecie.⁶ Art. 7 ust. 3 tiret pierwsze i art. 7 ust. 4 mają zastosowanie odpowiednio do kierowników działów zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą i świadczeniem przewozów kolejowych.

4. Przepisy niniejszej dyrektywy odnoszące się do podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury mają zastosowanie do niezależnego organu pobierającego opłaty lub organu alokującego.

Artykuł 7b

Niezależność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zarządzania ruchem i planowania utrzymania

1. Funkcje zarządzania ruchem i planowania utrzymania są sprawowane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

2. Jeżeli chodzi o zarządzanie ruchem, państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe na czas miały pełny dostęp do odpowiednich informacji w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje dalszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

3. Jeżeli chodzi o długoterminowe planowanie znacznych prac utrzymaniowych lub odnowy infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury prowadzi konsultacje z wnioskodawcami i w jak największym stopniu uwzględnia zgłoszone wątpliwości.

⁶ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, jak odpowiednie przepisy niniejszej dyrektywy są stosowane odpowiednio do przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, w przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe nie mają oddzielnej osobowości prawnej, ale są zorganizowane jako odrębne działy w ramach jednego przedsiębiorstwa.

Artykuł 7c

Zlecanie i współdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury⁷

1. Pod warunkiem że nie występuje żaden konflikt interesów i że zagwarantowana jest poufność informacji szczególnie chronionych z handlowego punktu widzenia, zarządca infrastruktury może:

- a) zlecić sprawowanie funkcji innemu podmiotowi, pod warunkiem że ani nie jest on przedsiębiorstwem kolejowym, ani nie kontroluje przedsiębiorstwa kolejowego, ani nie jest przez przedsiębiorstwo kolejowe kontrolowany;
- b) zlecić wykonanie prac i powiązanych zadań w zakresie [...] rozwoju, utrzymania i odnowy infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwom kolejowym lub spółkom, które kontrolują to przedsiębiorstwo kolejowe lub są kontrolowane przez to przedsiębiorstwo kolejowe.

Zarządca infrastruktury wykonuje uprawnienia nadzorcze w odniesieniu do sprawowania funkcji opisanych w art. 3 ust. 2 i ponosi za to ostateczną odpowiedzialność. Każdy podmiot sprawujący podstawowe funkcje spełnia art. 7, 7a, 7b i 7d.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 funkcje zarządzania infrastrukturą mogą być wykonywane przez różnych zarządców infrastruktury, w tym strony umów o partnerstwie publiczno-prywatnym, pod warunkiem że wszyscy oni spełniają wymogi art. 7 ust. 2–6, art. 7a, 7b i 7d i przyjmują pełną odpowiedzialność za wykonywanie danych funkcji.

⁷ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że zgodnie z prawem krajowym to akt ustawodawczy może zezwalać na zlecanie funkcji zarządcy infrastruktury.

2a. Gdy podstawowe funkcje nie są przypisane operatorowi zapewniającemu zasilanie, jest on wyłączony z przepisów mających zastosowanie do zarządców infrastruktury, pod warunkiem że zapewniona jest zgodność z odpowiednimi przepisami dotyczącymi rozwoju sieci, w szczególności z art. 8.

3. Z zastrzeżeniem nadzoru przez niezależny organ właściwy wyznaczony przez państwa członkowskie zarządca infrastruktury może zawrzeć umowy o współpracy z jednym lub wieloma przedsiębiorstwami kolejowymi w sposób niedyskryminacyjny i z myślą o zapewnieniu korzyści klientom, takich jak zmniejszone koszty lub lepsze funkcjonowanie na części sieci objętej umową.

Organ ten monitoruje wykonywanie takich umów i w uzasadnionych przypadkach może doradzić, aby zostały rozwiązane.

Artykuł 7d⁸

Przejrzystość finansowa

Oprócz art. 6 zastosowanie mają następujące przepisy:

- a) Przy poszanowaniu krajowych procedur mających zastosowanie w każdym państwie członkowskim, zarządca infrastruktury może wykorzystywać dochód z działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą, w tym środki publiczne, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym obsługi swoich pożyczek i do wypłacania dywidend [...] właścicielom⁹ spółki, którymi mogą być udziałowcy lub akcjonariusze prywatni¹⁰.
- b) Zarządcy infrastruktury nie udzielają pożyczek przedsiębiorstwom kolejowym ani bezpośrednio, ani pośrednio.
- bb) Przedsiębiorstwa kolejowe nie udzielają pożyczek zarządcom infrastruktury ani bezpośrednio, ani pośrednio.
- c) Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są udzielane, wypłacane i obsługiwane wyłącznie w oparciu o stopy rynkowe i warunki, które odzwierciedlają konkretny profil ryzyka danego podmiotu.
- cc) Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo udzielone przed [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] obowiązują do czasu ich wymagalności, pod warunkiem że dotyczące ich umowy zostały zawarte w oparciu o stopy rynkowe i że pożyczki te są rzeczywiście wypłacane i obsługiwane.

⁸ Można by wstawić motyw, aby doprecyzować, że przepis art. 31 nie uniemożliwia państwom członkowskim, aby przewidziały, że dochód zarządcy infrastruktury z opłat za infrastrukturę przechodzi przez rachunki państwa.

⁹ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że właściciele spółki obejmują państwo i wszelkich udziałowców lub akcjonariuszy prywatnych z wyłączeniem spółki holdingowej.

¹⁰ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że powinno być możliwe, aby zarządca infrastruktury wypłacał ten dochód i dywidendy bezpośrednio lub za pośrednictwem innego podmiotu w ramach przedsiębiorstwa.

- d) Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem albo według cen rynkowych, albo według cen, które odzwierciedlają koszty produkcji powiększone o rozsądną marżę.
- dd) Długi przypisane zarządcy infrastruktury są wyraźnie oddzielone od długów przypisanych innym podmiotom prawnym w ramach przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. Długi te są obsługiwane oddzielnie. Nie wyklucza to, aby ostateczna spłata długów została dokonana za pośrednictwem przedsiębiorstwa wspomnianego w art. 3 pkt 31 tiret pierwsze lub za pośrednictwem innego organu w ramach przedsiębiorstwa.
- de) Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzone są w sposób zapewniający spełnienie tych przepisów oraz umożliwiający oddzielną rachunkowość i przejrzysty obieg środków finansowych w ramach przedsiębiorstwa.
- f) W ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi w ramach tego przedsiębiorstwa.

W przypadku gdy podstawowe funkcje są sprawowane przez niezależny organ pobierający opłaty i dokonujący alokacji zdolności przepustowej zgodnie z art. 7a ust. 3 i państwa członkowskie nie stosują art. 7 ust. 2, zastosowanie mają odpowiednio przepisy niniejszego artykułu. Odniesienia w art. 7d do zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego i innych podmiotów prawnych przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są rozumiane jako odniesienia do odpowiednich działów przedsiębiorstwa. Zgodność z wymogami określonymi w art. 7d jest wykazywana w osobnych rachunkach odpowiednich działów przedsiębiorstwa.

Artykuł 7e

Mechanizmy koordynacji

W stosownych przypadkach państwa członkowskie zapewniają, aby między ich głównymi zarządcami infrastruktury a wszystkimi zainteresowanymi przedsiębiorstwami kolejowymi i wnioskodawcami, o których mowa w art. 8 ust. 3, zostały wprowadzone odpowiednie mechanizmy koordynacji. Do udziału mogą zostać zaproszeni przedstawiciele użytkowników i organów lokalnych/regionalnych. Koordynacja dotyczy między innymi:

- a) potrzeb wnioskodawców związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury;
- b) treści zorientowanych na użytkownika celów w zakresie wydajności, zawartych w umowach, o których mowa w art. 30, oraz zachęt, o których mowa w art. 30 ust. 1, oraz ich wdrażania;
- c) treści i wdrażania regulaminu sieci, o którym mowa w art. 27;
- d) kwestii intermodalności i interoperacyjności;
- e) wszelkich innych kwestii związanych z warunkami dostępu do infrastruktury i korzystania z niej oraz jakości usług zarządcy infrastruktury.

Artykuł 7f

Europejska sieć zarządców infrastruktury¹¹

1. Państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę zarządców infrastruktury w ramach sieci, której członkowie zbierają się regularnie, aby:

- a) rozwijać unijną infrastrukturę kolejową,
 - b) wspierać zgodną z harmonogramem i skuteczną realizację jednolitego europejskiego obszaru kolejowego,
 - c) wymieniać najlepsze praktyki,
 - d) monitorować wydajność, oraz
 - e) brać udział w działaniach w zakresie monitorowania rynku, o których mowa w art. 15.
2. Komisja będzie członkiem tej sieci i będzie wspierać jej prace.”;

¹¹ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że istniejące struktury będą oparte na podstawie prawnej.

5. w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1370/2007** przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu wykonywania wszystkich rodzajów kolejowych przewozów pasażerskich. Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji i wysiadania na jakiegokolwiek innej stacji. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2.”;¹²

¹² Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że ten przepis zapewniający wolny dostęp do infrastruktury kolejowej do celów świadczenia krajowych przewozów pasażerskich nie narusza prerogatyw właściwych organów przy decydowaniu, które przedsiębiorstwo należy rozważyć do celów bezpośredniego udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy w zakresie obowiązku świadczenia usługi publicznej „Prawo przedsiębiorstw kolejowych do otrzymania dostępu do infrastruktury nie ogranicza możliwości udzielenia przez właściwe organy praw wyłącznych zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub bezpośredniego udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych na warunkach określonych w art. 5 wymienionego rozporządzenia. Istnienie takiej umowy o świadczenie usług publicznych nie powinno upoważniać państwa członkowskiego do zakazania innym przedsiębiorstwom kolejowym dostępu do infrastruktury kolejowej w celu świadczenia kolejowych usług pasażerskich, chyba że takie usługi stanowiłyby zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umów w zakresie obowiązku świadczenia usługi publicznej.”

- b) dodaje się nowy ust. 1a w brzmieniu:

"1a. Bez uszczerbku dla międzynarodowych zobowiązań Unii i państw członkowskich państwa członkowskie graniczące z państwem trzecim mogą ograniczyć prawo dostępu przewidziane w art. 10 dla przewozów prowadzonych z/do tego państwa trzeciego na sieci, której szerokość toru jest inna od szerokości toru głównej sieci kolejowej w UE, jeżeli dochodzi do zakłóceń konkurencji w transgranicznym transporcie kolejowym między państwami członkowskimi a tym państwem trzecim. Takie zakłócenia mogą między innymi wynikać z braku niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej i powiązanych usług w danym państwie trzecim.

Jeżeli państwo członkowskie zamierza zgodnie z niniejszym ustępem przyjąć decyzję o ograniczeniu prawa dostępu, przekazuje projekt decyzji Komisji Europejskiej i konsultuje się w tej sprawie z pozostałymi państwami członkowskimi.

Jeżeli w okresie trzech miesięcy ani Komisja, ani państwo członkowskie nie zgłoszą sprzeciwu, państwo członkowskie może przyjąć decyzję.

Komisja może przyjąć środki określające szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze są przyjmowane zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.”;

13

- c) skreśla się ust. 3 i 4;

¹³ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że państwa członkowskie mogą zdecydować, że warunki przyznawania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej do celów wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich obejmują warunki umożliwiające powstanie systemu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach zintegrowanego systemu rozkładu jazdy.

6. w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, przewidziane w art. 10 ust. 2, w połączeniach pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych.”;

b) ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Aby określić, czy zostałyby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na wcześniej ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie jednego miesiąca od przekazania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez którykolwiek z poniższych podmiotów:

- a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
- b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu;
- c) zarządca infrastruktury;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich którykolwiek z poniżej wymienionych podmiotów może w terminie jednego miesiąca od daty ogłoszenia decyzji wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji:

- a) odpowiedni właściwy organ lub odpowiednie właściwe organy;
- b) zarządca infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe ubiegające się o uzyskanie dostępu.

W przypadku gdy organ regulacyjny uzna, że równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez planowane przewozy pasażerskie, o których mowa w art. 38 ust. 4, wskazuje on możliwości takich zmian w tych przewozach, które zapewniłyby spełnienie warunków do przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2.”;

- d) w ust. 4 dodaje się drugie zdanie w brzmieniu:

„Komisja przyjmie porównywalne środki w terminie do [36 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] w odniesieniu do krajowych przewozów pasażerskich.”;

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo dostępu do infrastruktury kolejowej do celów wykonywania krajowych przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową w obrębie tego samego państwa członkowskiego, gdy prawo wyłączne przewozu osób między tymi stacjami zostało przyznane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przed dniem 16 czerwca 2015 r. w następstwie udzielenia zamówienia i w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne nie otrzymuje żadnej rekompensaty za świadczenie tych usług. Ograniczenie takie może być stosowane przez cały pierwotny okres trwania umowy lub przez 10 lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.”;¹⁴

7. dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Artykuł 13a

Wspólne systemy informacyjne i zintegrowane systemy biletowe

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1371/2007¹⁵ oraz dyrektywy 2010/40/UE¹⁶ państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie uczestniczyły we wspólnym systemie informacyjnym i zintegrowanym systemie biletowym umożliwiającym sprzedaż biletów, biletów bezpośrednich i rezerwacji, lub zdecydować o upoważnieniu właściwych organów do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie zapewniają, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny lub stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.

2. Państwa członkowskie wymagają od przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie wprowadzenia planów postępowania w sytuacjach awaryjnych i zapewnienia, by plany te podlegały odpowiedniej koordynacji w celu zapewnienia pasażerom pomocy, w rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, w przypadku poważnego zakłócenia usług.”;

¹⁴ Kwestia ta powinna zostać odpowiednio odzwierciedlona w tekście dotyczącym obowiązku świadczenia usługi publicznej, między innymi aby zapewnić spójność między okresami zawartymi w tekście dotyczącym obowiązku świadczenia usługi publicznej i w tekście dotyczącym zarządzania.

¹⁵ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.

8. art. 38 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich w państwie członkowskim, w którym dostęp do infrastruktury kolejowej jest ograniczony zgodnie z art. 11, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne najpóźniej na 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym określenie potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił publicznego zamówienia na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu 10 dni.”;

9. art. 63 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonywania.

W tym samym terminie Komisja oceni, czy w odniesieniu do zarządców infrastruktury będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo utrzymują się praktyki dyskryminacyjne lub inne formy zakłóceń konkurencji. W stosownych przypadkach Komisja proponuje nowe środki ustawodawcze.”;

10. w art. 56 ust. 1 dodaje się lit. h), i) oraz j) w brzmieniu:

„h) zarządzania ruchem;

i) planowania utrzymania i odnowy;

j) zgodności z wymogami określonymi w art. 2 ust. 13, art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d.”;

11. odniesienie do lit. g) w art. 56 ust. 2 i 9 zastępuje się odniesieniem do lit. j);

12. w art. 56 ust. 12 wprowadza się następujące zmiany:

„Aby zweryfikować zgodność z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości zawartymi w art. 6 i przepisami dotyczącymi przejrzystości finansowej zawartymi w art. 7d, organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo uprawnienia te rozciągają się na wszystkie podmioty prawne. Organ regulacyjny jest upoważniony do zwracania się o wszelkie odpowiednie informacje.

W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do zwracania się do zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, o dostarczenie całości lub części informacji na temat rachunkowości wymienionych w załączniku VIII uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.

Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy przyznawanej przez państwo, organ regulacyjny może również wyciągać ze sprawozdań wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.

Przepływy finansowe, o których mowa w art. 7d lit. a), pożyczki, o których mowa w art. 7d lit. c) i cc), oraz długi, o których mowa w art. 7d lit. dd), podlegają monitorowaniu przez organ regulacyjny.

W przypadku gdy dane państwo członkowskie wyznaczyło organ regulacyjny jako niezależny organ właściwy, o którym mowa w art. 7c ust. 3, ten organ regulacyjny ocenia umowy o współpracy, o których mowa w tym artykule.”;

13. w art. 32 ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

„Opłaty za dostęp do infrastruktury w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w decyzji Komisji 2009/561/WE mogą być zróżnicowane, aby zachęcić do wyposażania pociągów w ETCS zgodny z wersją przyjętą na mocy decyzji Komisji 2008/386/WE i kolejnych wersji. Takie zróżnicowanie nie może powodować jakiegokolwiek ogólnego wzrostu przychodów zarządcy infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury nie ma zastosowania do linii kolejowych wyszczególnionych w decyzji 2009/561/WE, na których mogą poruszać się tylko pociągi wyposażone w ETCS.

Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o objęciu tym zróżnicowaniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w decyzji 2009/561/WE.”;

14. w art. 57 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Odnosnie do decyzji dotyczących infrastruktury eksploatowanej wspólnie przez dwa kraje państwa członkowskie mogą wymagać koordynacji między zainteresowanymi organami regulacyjnymi, aby zapewnić spójność skutków decyzji.”.

Artykuł 2¹⁷

1. Niezależnie od art. 3 ust. 2 państwa członkowskie przyjmują i publikują, najpóźniej 36 miesięcy od daty wejścia w życie, przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
2. Artykuł 1 pkt 5–12 stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r., odpowiednio wcześniej przed wprowadzeniem rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2020 r.

¹⁷ Można by wstawić następujący motyw, aby wyjaśnić, że państwa członkowskie mogą utrzymać istniejące wewnętrzne przepisy dotyczące dostępu do rynku na mocy prawa krajowego podczas okresu przejściowego: „W procesie otwierania krajowych rynków kolejowych na konkurencję przez przyznanie dostępu do sieci każdemu przedsiębiorstwu kolejowemu państwa członkowskie powinny dysponować wystarczająco długim okresem przejściowym w celu adaptacji swojego prawa krajowego, jak również swojej krajowej organizacji. W rezultacie państwa członkowskie powinny do końca okresu przejściowego móc utrzymać swoje istniejące przepisy krajowe dotyczące dostępu do rynku.”.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 wprowadza się następujące zmiany¹⁸:

1. w art. 2 po lit. a) dodaje się literę:

„aa) «usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego» oznaczają kolejowy pasażerski transport publiczny z wyłączeniem transportu pasażerskiego prowadzonego innymi rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje;”;

2. dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Artykuł 2a

Wyszczególnienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

1. Właściwy organ wyszczególnia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w pasażerskim transporcie publicznym oraz zakres ich stosowania zgodnie z art. 2 lit. e).

Specyfikacje te są spójne z celami polityki transportu publicznego.

2. Wyszczególnione zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych i odnośne rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych:

- a) osiągają cele polityki transportu publicznego w najbardziej opłacalny sposób. Obejmuje to możliwość łączenia usług pokrywających koszty z usługami niepokrywającymi kosztów;

¹⁸ Można by dodać motyw o następującym brzmieniu: „Szczególnym celem niniejszego rozporządzenia jest podniesienie poziomu jakości, przejrzystości, skuteczności i wydajności usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.”.

- b) wspierają finansowo świadczenie usług pasażerskiego transportu publicznego zgodnie z wymogami określonymi w polityce transportu publicznego w perspektywie długoterminowej.”;^{19 20}

3. w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

0a) ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

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

„W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych udzielanych inaczej niż zgodnie z art. 5 ust. 1 lub 3 parametry te określone są w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty koniecznej do pokrycia wyniku finansowego netto w odniesieniu do kosztów poniesionych i przychodów osiągniętych podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku;”;

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

c[...]) dodaje się ust. 8:

¹⁹ Można by dodać motyw o następującym brzmieniu: „Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych powinny być zgodne z polityką transportu publicznego. Nie uprawnia to jednak właściwych organów do otrzymywania szczegółowo określonych kwot finansowania.”.

²⁰ Można by dodać motyw o następującym brzmieniu: „Aby uwzględnić różnorodność terytorialnej i politycznej organizacji państw członkowskich, zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych może udzielić właściwy organ, który jest połączeniem organów publicznych. W tych okolicznościach należy według jasnych zasad ustalić odpowiednie role każdego z nich w procesie udzielania zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych.”.

„8. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach procedury przetargowej, uwzględniając uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Obejmuje to informacje dotyczące popytu ze strony 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, tak aby umożliwić tym stronom przygotowanie planów działalności gospodarczej opartych na właściwych informacjach. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury. Niezgodność z przepisami określonymi powyżej podlega kontroli prawnej, o której mowa w art. 5 ust. 7.”;

4. w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

0a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny – bez względu na to, czy jest to pojedynczy organ czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego – może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych odrębnej prawnie jednostce podlegającej kontroli właściwego organu lokalnego lub – w przypadku grupy organów podlegającej kontroli co najmniej jednego właściwego organu lokalnego – kontroli analogicznej do tej, jaką organ ten sprawuje nad swoimi własnymi służbami.

W przypadku usługi publicznej w transporcie kolejowym grupa organów, o której mowa w poprzednim akapicie, może się składać wyłącznie z właściwych organów lokalnych, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju. Usługa publiczna w zakresie transportu pasażerskiego lub umowa o świadczenie usług publicznych, o których mowa w poprzednim akapicie, mogą obejmować wyłącznie potrzeby transportowe aglomeracji miejskich lub obszarów wiejskich.”²¹;

0aa) w art. 5 ust. 3 słowa „określonych w ust. 4, 5 i 6” zastępuje się słowami „określonych w ust. 3a, [...] 4, 4a, 5 i 6”;

²¹ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że to do państw członkowskich należy określenie w prawie krajowym, co odpowiada koncepcjom aglomeracji miejskich i obszarów wiejskich: „Biorąc pod uwagę różnorodność podziałów administracyjnych istniejących w państwach członkowskich, w przypadku umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego zawartych w następstwie bezpośredniego udzielenia zamówienia przez grupę właściwych organów lokalnych, o których mowa w art. 5 ust. 2, do państw członkowskich należy określenie, które organy lokalne są właściwe w odniesieniu do danych «aglomeracji miejskich» i «obszarów wiejskich».”.

0b) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W odniesieniu do umów o świadczenie usług publicznych w **zakresie transportu kolejowego** zawartych w następstwie zamówienia udzielonego na podstawie procedury przetargowej właściwy organ może podjąć decyzję o tymczasowym bezpośrednim udzielaniu nowych zamówień prowadzących do zawarcia umów, w przypadku gdy **ten właściwy organ uzna, że takie bezpośrednie udzielanie jest uzasadnione** z uwagi na nadzwyczajne okoliczności [...]. Takie wyjątkowe okoliczności obejmują sytuacje, gdy:

- jakość i liczba ofert są uznane za niewystarczające do zagwarantowania dobrego stosunku wartości do ceny, lub

- istnieje pewna liczba konkurencyjnych przetargów już prowadzonych przez właściwy organ lub inne właściwe organy, które mogą mieć wpływ na liczbę i jakość prawdopodobnych ofert, jeżeli umowa podlega procedurze przetargowej, lub

- w celu optymalizacji świadczenia usług publicznych wymagane są zmiany w co najmniej jednej umowie o świadczenie usług publicznych.

Właściwy organ wydaje decyzję, którą uzasadnia, i bez zbędnej zwłoki informuje o niej Komisję.

[...] Umowy **zawierane na mocy niniejszego ustępu zawiera się** na nie więcej niż [7] lat.

Zamówienia prowadzące do zawarcia umów udzielone zgodnie z niniejszym ustępem są publikowane przy uwzględnieniu uzasadnionej ochrony poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.”;²²

²² Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, jakie przypadki są objęte tym przepisem.

0c) dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Stosując art. 5 ust. 3, właściwe organy mogą podjąć decyzję o stosowaniu następującej procedury:

Właściwe organy mogą w drodze publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej podać do wiadomości publicznej swój zamiar udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.

Ogłoszenie musi zawierać szczegółowy opis usług, które będą przedmiotem zamówienia, które ma zostać udzielone, prowadzącego do zawarcia umowy, a także rodzaj i okres obowiązywania umowy.

Podmioty mogą wyrazić swoje zainteresowanie w okresie ustalonym przez właściwy organ; okres ten nie może być krótszy niż 60 dni od publikacji ogłoszenia.

Jeżeli po tym okresie:

- a) tylko jeden podmiot wyraził zainteresowanie udziałem w procedurze udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, oraz
- b) należy udowodnić, że będzie mógł skutecznie świadczyć usługę transportową spełniającą zobowiązania określone w umowie o świadczenie usług publicznych, oraz
- c) brak konkurencji nie jest wynikiem sztucznego zawężenia parametrów zamówienia, oraz
- d) nie ma żadnych rozsądnych alternatyw,

właściwe organy mogą rozpocząć negocjacje z tym podmiotem, aby udzielić zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy bez kolejnej publikacji otwartej procedury przetargowej.”;

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może podejmować decyzje 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 7 500 000 EUR w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, lub

b) które dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie lub mniejszym niż 500 000 kilometrów w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.²³

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 albo do średniej wartości rocznej szacowanej na nie więcej niż 2 000 000 EUR, albo do rocznego wolumenu usług publicznych świadczonych w zakresie transportu pasażerskiego mniejszego niż 600 000 kilometrów.”;

²³ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że wyższy próg ma zastosowanie do usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego lub do usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, w ramach których kolej stanowi ponad 50 % wartości danych usług.

aa) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może podejmować decyzje o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu kolejowego:

- a) (i) w przypadku gdy uzna, że bezpośrednie udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy jest uzasadnione odpowiednią strukturalną i geograficzną charakterystyką danych rynku i sieci, w szczególności ich wielkości, charakterystyki popytu, złożoności sieci, **jej odseparowania pod względem technicznym i geograficznym** i usług objętych umową, oraz
- (ii) w przypadku gdy skutkiem takiej umowy byłaby poprawa jakości usług lub opłacalności w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem prowadzącym do zawarcia umowy o świadczenie usługi publicznej.

Na tej podstawie właściwy organ wydaje decyzję, którą uzasadnia, i bez zbędnej zwłoki informuje o niej Komisję.

Uznaje się, że warunki ppkt (i) są spełniane przez państwa członkowskie, w których w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia maksymalny roczny wolumen wynosi poniżej 23 milionów pociągokilometrów i które na szczeblu krajowym mają tylko jeden właściwy organ i mają zawartą jedną umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą całą sieć. W przypadku gdy te państwa członkowskie postanowią bezpośrednio udzielić zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, informują o tym Komisję. Zjednoczone Królestwo może podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego akapitu do Irlandii Północnej.

W przypadku gdy właściwy organ postanawia udzielić bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy, określa mierzalne, przejrzyste i weryfikowalne wymagania jakości wykonywania umowy. Wymogi te określa się w umowie.].

Wymogi jakości wykonywania umowy obejmują w szczególności punktualność usług, częstotliwość ruchu pociągów, jakość taboru i zdolność przewozu pasażerów.

Umowa zawiera szczegółowe wskaźniki jakości wykonywania umowy pozwalające na okresową ocenę przez właściwy organ oraz określa skuteczne i odstraszające środki, które mają być nałożone, w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe nie spełni wymogów jakości wykonywania umowy.

Właściwy organ okresowo ocenia i podaje do wiadomości publicznej, czy przedsiębiorstwo kolejowe osiągnęło swoje cele w zakresie wymogów jakości wykonywania umowy zawartych w umowie. Podejmuje właściwe środki w odpowiednim czasie, w tym nakłada skuteczne i odstraszające kary umowne, w przypadku gdy wymagana poprawa jakości usług lub opłacalność nie zostały osiągnięte. Właściwy organ może w każdym momencie w całości lub częściowo zawiesić lub wypowiedzieć umowę zawartą na podstawie niniejszego przepisu, w przypadku gdy podmiot nie spełnia wymogów jakości wykonywania umowy;

b) w przypadku gdy dotyczą one świadczenia wyłącznie pasażerskich usług kolejowych przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone, wyłączonej ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 i rozdziału IV dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) dyrektywy 2012/34/UE.

Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 takie bezpośrednio udzielone zamówienia prowadzące do zawarcia umów na mocy niniejszego ustępu dotyczą maksymalnie okresu 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.

Zamówienia prowadzące do zawarcia umów udzielone zgodnie z niniejszym ustępem są publikowane przy uwzględnieniu uzasadnionej ochrony poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.”;

ab) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwy organ może zastosować [...] środki nadzwyczajne. Ten środek nadzwyczajny przyjmuje formę bezpośredniego udzielenia zamówienia lub formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych lub wymogu spełnienia pewnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji wymagającej spełnienia pewnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Okres, na jaki udziela się zamówienia lub przedłuża się umowę o świadczenie usług publicznych w ramach środka nadzwyczajnego lub nakłada się wymóg wykonania takiej umowy, nie przekracza dwóch lat.”;

b) dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Właściwe organy mogą zadecydować, że w celu zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami kolejowymi zamówienia prowadzące do zawarcia umów 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 udzielane temu samemu przedsiębiorstwu kolejowemu.”;

5. Dodaje się art. 5a[...]] w brzmieniu:

„Artykuł 5a[...]]

Tabor kolejowy

Z myślą o konkurencyjności procedury udzielania zamówień właściwe organy oceniają, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru.”;²⁴

²⁴ Można by wstawić motyw, aby wyjaśnić, że celem tego przepisu jest zapewnienie skutecznej konkurencji w procesie przetargowej.

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 udzielonego inaczej niż zgodnie z art. 5 ust. 1 lub 3 lub wynikająca z zasady ogólnej musi także 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, podmiotów wybranych do świadczenia usług publicznych oraz rekompensat i wyłącznych praw, które wspomniane podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to wprowadza rozróżnienie między transportem autobusowym a transportem kolejowym, pozwala na monitorowanie i ocenę funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, zawiera informacje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych praw wyłącznych. Państwa członkowskie ułatwiają centralny dostęp do tych sprawozdań, na przykład za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego.”;
- b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:
- „d) przewidywana data rozpoczęcia oraz okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.”;

8. w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla ust. 3:

- i) art. 5 ma zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie drogowego transportu pasażerskiego i transportu pasażerskiego prowadzonego innymi niż kolej rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje, od dnia 3 grudnia 2019 r.;
- (ii) art. 5, z wyjątkiem ust. 4a, ma zastosowanie do usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego od dnia 3 grudnia 2019 r.;
- (iii) art. 5 ust. 4a ma zastosowanie do usług w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego od dnia następującego 10 lat po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia;
- (iv) art. 5 ust. 6 i art. 7 ust. 3 przestają mieć zastosowanie od dnia następującego 10 lat po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych usług transportu pasażerskiego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień zgodnie z art. 5 ust. 6, mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia do dnia 3 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania takich umów nie przekracza 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których ma zastosowanie art. 4 ust. 4.”;

c) Ust. 3 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) po dniu 26 lipca 2000 r. i przed [wejście w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*
