

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego

COM(2005) 319 końcowy — 2000/0212 (COD)

(2006/C 195/06)

Dnia 30 września 2005 r. Rada, działając na podstawie art. 71 i 89 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 2 maja 2006 r. Sprawozdawcą był Stéphane BUFFETAUT, a współsprawozdawcą Erhart OTT.

Na 427 sesji plenarnej w dniach 17-18 maja 2006 r. (posiedzenie z dnia 18 maja 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 63 do 1 (12 osób wstrzymało się od głosu) przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny uważa, że przedstawiony przez Komisję wniosek dotyczący rozporządzenia dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego stanowi ulepszenie w stosunku do poprzednich wersji w odniesieniu do możliwości bezpośredniego przyznania kontraktów.

1.2 Aby jednak osiągnąć cel pewności prawnej, której pragną zarówno organy odpowiedzialne za organizację publicznego transportu pasażerskiego (zwane dalej „organami organizującymi”), jak i operatorzy, niektóre punkty wymagają uściślenia. Dotyczy to:

- konkretnego wdrażania ograniczenia geograficznego działalności w zakresie transportu publicznego i specjalnych klauzul chroniących przed zakłóceniem konkurencji w przypadku bezpośredniego przyznania kontraktu operatorowi lokalnemu pod zarządem państwowym,
- wyjątku od ogólnych zasad w przypadku bezpośredniego przyznania kontraktu na transport kolejną, który wydaje się niezbyt uzasadniony prawnie i wymaga co najmniej lepszego opracowania,
- powrotu do założeń wniosku dotyczącego rozporządzenia z lutego 2002 r. (¹), w odniesieniu do jakości usług i przestrzegania przepisów w kwestiach socjalnych bez podważania zasady subsydiarności,
- precyzji co do systemu wzajemności w okresie przejściowym,
- możliwości przedłużenia, w wyjątkowych przypadkach, okresu ważności kontraktów powyżej przewidzianych limitów czasowych, jeżeli jest to uzasadnione ze względu na koszty inwestycji i okresy amortyzacji,
- bardziej precyzyjnego zdefiniowania transportu lokalnego czy też transportu dalekobieżnego,
- stosowania rozporządzenia w odniesieniu do wszystkich kontraktów dotyczących transportu publicznego i zawierających zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub przyznających wyłączne prawa,

— potwierdzenia, że w przypadku ponoszenia ryzyka przez operatora pierwszeństwo będzie miało rozporządzenie dotyczące prawa zamówień publicznych.

1.3 W tym kontekście Komitet wyraźnie opowiada się za wprowadzeniem obowiązku zawierania umów oraz za równowagą między możliwością zastosowania procedury przetargowej a możliwością bezpośredniego przyznania kontraktu, która sprzyja niezbędnej przejrzystości i poprawie jakości usług w ramach systemu konkurencji.

1.4 Komitet wnosi, aby przepisy rozporządzenia stosowały się w odniesieniu do wszystkich kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu.

1.5 W odniesieniu do równowagi między procedurą przetargową a przyznaniem bezpośredniego kontraktu operatorowi wewnętrznemu Komitet popiera podział geograficzny działalności, aby uniknąć jakichkolwiek zakłóceń konkurencji i w ten sposób zachować swobodę wyboru samorządów lokalnych oraz uczciwe warunki w ramach uregulowanej konkurencji.

1.6 EKES wnioskuje, aby w przypadku przyznania bezpośredniego kontraktu operatorowi wewnętrznemu zachować margines elastyczności, który byłby precyzyjnie zdefiniowany i nadzorowany, w przypadku gdy ujednoclenie sieci i koordynacja usług transportowych wymaga, aby zakresem usług zostały objęte obszary graniczne i/lub przyległe, podległe właściwym organom innym niż organ, który przyznał dany kontrakt na usługi publiczne w zakresie transportu.

1.7 Komitet uważa, że wyjątki przewidziane w odniesieniu do kontraktów o małym zakresie i w celu utrzymania ciągłości usług są uzasadnione.

1.8 EKES zastanawia się nad możliwością bezpośredniego przyznawania kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu kolejowego zarówno operatorom, którzy świadczyli już takie usługi, jak i nowym operatorom, bez określenia żadnych dokładnych przepisów ani zasad gwarantujących uczciwą konkurencję, podobnych do tych, jakie stosuje się w przypadku operatorów wewnętrznych, co stanowi źródło braku pewności prawnej i zakłóceń konkurencji.

(¹) COM (2000) 7 końcowy – 2000/0212 (COD) zmieniony dokumentem COM (2002) 107 końcowy

1.9 Komitet uważa, że zasady przejrzystości, równego traktowania, jakości i skuteczności publicznego transportu kolejowego będą najlepiej zagwarantowane, jeżeli zostaną objęte tymi samymi przepisami, które są stosowane w odniesieniu do lokalnego transportu drogowego.

1.10 Komitet wnioskuje o powrót do założeń wniosku dotyczącego rozporządzenia z 2002 r. w zakresie dotyczącym jakości usług i przestrzegania przepisów w kwestiach społecznych obowiązujących w państwach członkowskich.

1.11 Biorąc pod uwagę powyższe zastrzeżenia, EKES wnioskuje o szybkie przyjęcie rozporządzenia, które jest niezbędne dla zapewnienia pewności prawnej w sektorze.

2. Wprowadzenie

2.1 Komisja Europejska opublikowała nowy wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług w odniesieniu do usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego. Omawiany dokument jest trzecią wersją.

2.2 EKES pochwała pracę wykonaną przez Komisję. Pozwala ona ponownie otworzyć dyskusje, które były dotychczas zablokiowane w instytucjach europejskich.

2.3 Proponowany tekst jest próbą pogodzenia różnych stanowisk wyrażonych we wcześniejszych debatach w świetle ostatnio wydanych orzeczeń, zwłaszcza wyroku Altmark-Trans, i uciszenia obaw o uwzględnienie zasady subsydiarności oraz o przestrzeganie zasady swobody zarządzania przez samorządy publiczne.

2.4 Wniosek znacznie różni się od poprzedniej wersji i posiada prostszą formę. Aby nie wydłużać procedury legislacyjnej, Parlament postanowił jednak potraktować go jako zmienioną wersję i rozpatrzyć w drugim czytaniu. Wniosek znalazł się już zatem w Radzie Ministrów, która rozpoczęła jego analizowanie oraz postanowiła zbadać jego korelację z trzecim pakietem kolejowym, przede wszystkim pod kątem otwarcia ruchu międzynarodowego i możliwości kabotażu⁽²⁾.

2.5 Komisja uważa, że obecne prawodawstwo pochodzące z 1969 r. jest przestarzałe, a skuteczność i jakość transportu musi ulec poprawie, aby utrzymać — a nawet zwiększyć — udział w rynku. Jej celem jest „uregulowanie konkurencji, w tym również w regionach i miastach, aby zapewnić przejrzystość w sposobie przyznawania i warunkach wykonania kontraktów na usługi publiczne”⁽³⁾. W tej kwestii EKES pochwalił w opinii z 2001 r. w sprawie poprzedniego wniosku dotyczącego „rozporządzenia zamiar Komisji wprowadzenia systemu organizacji rynku idącego w kierunku powstania konkurencji uregulowanej raczej niż pełnej konkurencji jako celu w zakresie pasażerskiego transportu publicznego”⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Należy zauważyć, iż omawiany wniosek nie dotyczy już żeglugi rzecznej, która dalej podlega przepisom art. 73 traktatu.

⁽³⁾ COM(2005) 319 końcowy, ust. 2.

⁽⁴⁾ DzU C 221 z dnia 7 sierpnia 2001 r. (ust. 2.2.)

2.6 We wspomnianej opinii zauważył także z zadowoleniem, że „równe szanse i konkurencja między przedsiębiorstwami, bez względu na ich formę prawną, miały odtąd istnieć w warunkach przejrzystości prawnej i księgowej”⁽⁵⁾.

2.7 Obecnie, w oczekiwaniu na debatę w ramach drugiego czytania w Parlamencie Europejskim, EKES może jedynie potwierdzić swój wniosek o przejrzystość, równe szanse i uregulowaną konkurencję w zarządzaniu usługami publicznymi w zakresie transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego, przy poszanowaniu zasady neutralności, o której mowa w art. 295 traktatu.

2.8 W tym względzie ostatnie orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dostarczyło elementy służące ocenie (przede wszystkim wyroki Altmark-Trans i Stadt Halle). W ramach prawa inicjatywy Komisja nie jest związana orzecznictwem, gdyż system prawny Unii Europejskiej opiera się głównie na prawie pisanim, a nie na decyzjach sądowych. W praktyce wniosek dotyczący rozporządzenia zawiera w art. 4 zasady trzech pierwszych kryteriów wynikających z wyroku Altmark-Trans. Jeżeli chodzi o czwarte kryterium, niektóre jego elementy można odnaleźć w pkt 7 załącznika.

2.9 Należy podkreślić, że wyrok Altmark-Trans określił kryteria gwarantujące, że rekompensaty z tytułu zobowiązań wynikających ze świadczenia usług publicznych z prawnego punktu widzenia nie kwalifikują się do kategorii pomocy publicznej. Wniosek dotyczący rozporządzenia ma szerszy zakres i obejmuje kwestie, których orzecznictwo nie reguluje, np. kwestię zgodności z zasadami konkurencji dotyczącymi rekompensat, które prawnie kwalifikują się do kategorii pomocy publicznej oraz kwestię przyznawania wyłącznych praw. Trzeba zaznaczyć, że w 1969 r. nie istniał rynek usług transportowych i z tego względu nie pojawiła się kwestia wyłącznych praw.

3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet pochwała inicjatywę Komisji, lecz chciałby poruszyć kilka kwestii natury prawnej, które powinny zostać przedyskutowane; nadto podkreśla jak istotne jest, by to nowe rozporządzenie rzeczywiście zagwarantowało pewność prawną, której tak bardzo oczekuje cały sektor, aby zapewnić jego szybkie przyjęcie i wprowadzenie w życie.

3.2 Komitet pochwała wysiłki Komisji Europejskiej podjęte w celu osiągnięcia nowej równowagi w transporcie lokalnym, która respektuje swobodę zarządzania samorządów lokalnych i jest zadowalająca dla wszystkich zainteresowanych stron.

3.3 Z zadowoleniem odnosi się również do faktu, że samorządy lokalne mają wybór zastosowania procedur przetargowych w odniesieniu do usług transportowych na ich terenie, albo świadczenia tych usług we własnym zakresie lub poprzez operatora wewnętrznego, pod warunkiem spełnienia określonych kryteriów zapobiegających zakłóceniu konkurencji.

⁽⁵⁾ jw., ust. 2.4.

3.4 Komitet ponawia swoje poparcie dla zasady konkurencji uregulowanej raczej niż pełnej konkurencji, którą ujęto w nowym wniosku dotyczącym rozporządzenia (art. 3 i art. 5 ust. 3). W opinii Komitetu zasada ta najlepiej godzi potrzeby związane z usługami publicznymi z koniecznością określenia ujednoczonych i bezpiecznych ram dla reguł przyznawania kontraktów. Godzi ona potrzeby świadczenia usług publicznych z potrzebami komercyjnymi w sektorze (bez względu na status prawny przedsiębiorstw).

3.5 Komitet uważa, że system konkurencji umożliwiający upowszechnienie stosunków umownych oraz swobodę wyboru między zastosowaniem procedury przetargowej a bezpośrednim przyznaniem kontraktu, stanowi gwarancję poprawy jakości i skuteczności transportu publicznego. W rzeczywistości organy organizujące będą musiały jasno i z wyprzedzeniem określić zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych i obszary, na których usługi mają być realizowane, zasady obliczania rekompensat i sposób podziału kosztów i dochodów, oraz zapewnić odpowiednie i wcześniejsze podanie powyższych informacji do wiadomości publicznej.

3.6 Operatorzy będą mieli natomiast jasny obraz warunków, w jakich prowadzą działalność.

3.7 Ponadto przewiduje się, że każdy właściwy organ poda do wiadomości publicznej roczne szczegółowe sprawozdanie na temat zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych podlegających jego kompetencji, wybranych operatorów, a także rekompensat i wyłącznych praw, które otrzymał w zamian (art. 7). W ten sposób obywatele będą znali dokładne warunki świadczenia usług transportowych i będą mogli skonfrontować jakość z kosztami usług, które są im proponowane. Należy jednak dopilnować, aby przewidywane sprawozdanie nie zwiększało w nieuzasadniony sposób obciążeń administracyjnych spoczywających na samorządach, a w związku z tym także na operatorach. Zbyt dużo biurokracji szkodzi bowiem dobremu informowaniu.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Rozporządzenie a prawo zamówień publicznych

4.1.1 Pojawiła się kwestia przewagi jednego prawa nad drugim, ponieważ istnieją dwa systemy prawne, które mogą być zastosowane w przedmiotowym sektorze.

4.1.2 Podczas pierwszego czytania w 2001 r. Parlament Europejski przyjął poprawkę, w której domagał się, aby przyszłe rozporządzenie miało pierwszeństwo wobec prawa zamówień publicznych w celu stworzenia precyzyjnych i spójnych ram prawnych. Rozwiązanie proponowane przez Komisję polega na określeniu właściwego prawa na podstawie wyboru dokonanego przez organ organizujący:

— w przypadku zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych i przejęcia przez operatora części ryzyka stosuje się rozporządzenie,

— w przypadku zwykłego zamówienia publicznego stosuje się dyrektywę w sprawie zamówień publicznych właściwą dla procedury przetargowej.

4.1.3 W tej kwestii Komitet uważa, że przepisy rozporządzenia winny mieć zastosowanie do wszystkich kontraktów na usługi publiczne w zakresie transportu, zgodnie z zasadami przejrzystości i równego traktowania. Takie rozwiązanie byłoby najprostsze i najbardziej przejrzyste, nie podważałoby również swobody zawierania umów przez właściwe organy.

4.2 Możliwość bezpośredniego przyznania kontraktu

4.2.1 W przeciwieństwie do dwóch poprzednich wersji wniosków po raz pierwszy przewiduje możliwość bezpośredniego przyznania kontraktu na usługi w zakresie transportu publicznego operatorowi wewnętrznemu bez wszczynania procedury przetargowej (art. 5 ust. 2). Powyższa innowacja jest odpowiedzią na sformułowany podczas poprzednich debat wniosek o zachowanie przez samorzady lokalne swobody organizacyjnej.

4.2.2 Możliwość ta wiąże się z szeregiem warunków:

— Zleczone usługi powinny mieć zasięg lokalny.

— Operator wewnętrzny nie może brać udziału w procedurach przetargowych organizowanych poza terytorium właściwego organu i może prowadzić działalność tylko na obszarze podlegającym temu organowi. Chodzi o wzajemność, o którą Parlament wnioskował podczas pierwszego czytania (poprawka nr 61), zgodnie z przepisami Traktatu. Ten zapis jest jednocześnie logiczny i sprawiedliwy, gdyż byłoby szokujące, gdyby operator lokalny kontrolowany przez organy samorządowe, korzystający z ochrony przed konkurencją na swoim obszarze mógł konkurować z innymi operatorami na terytoriach otwartych dla konkurencji.

— Przyznanie bezpośrednie kontraktu może dotyczyć jedynie operatora wewnętrznego, który podlega całkowitej kontroli właściwego organu, analogicznej do kontroli sprawowanej przez ten organ nad własnymi jednostkami. Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich (wyrok Teckal z 18.11.1999, wyrok Stadt Halle z 11.01.2005 i wyrok Parking Brixen z 13.10.2006) nie zostało jednak w pełni uwzględnione przez Komisję.

4.2.3 Podczas pierwszego czytania Parlament Europejski wyraźnie opowiedział się za utrzymaniem możliwości bezpośredniego przyznawania kontraktów operatorowi lokalnemu kontrolowanemu przez właściwy organ obok wariantu procedury przetargowej. Wydzwitek dyskusji w Radzie Ministrów jest podobny: większość przedstawicieli państw członkowskich opowiedziała się bowiem za utrzymaniem przez właściwe organy swobody samodzielnego świadczenia usług lokalnych przez własne przedsiębiorstwa lub rozpisania przetargu w celu udzielenia zamówienia na przedmiotowe usługi.

4.2.4 Komisja starała się uwzględnić zgodną wolę i szukała równowagi między konkurencją uregulowaną a możliwością przyznania bezpośredniego, które jest rozwiązaniem popieranym przez EKES, gdyż pozwala organizującym organom publicznym zachować swobodę zarządzania, uwzględniając jednocześnie zasady określone przez Trybunał Sprawiedliwości WE.

4.2.5 Należy podkreślić, że Komisja wprowadziła do definicji operatora wewnętrznego kryterium podziału geograficznego, aby uwzględnić zasadę wzajemności wnioskowaną przez Parlament w odniesieniu do usług publicznych świadczonych lokalnie, lecz w brzmieniu zgodnym z Traktatem. Stosowanie tego kryterium wiąże się z dwoma pytaniami:

- Czy kryterium odnosi się do wszystkich usług transportowych świadczonych przez operatorów wewnętrznych, a także usług realizowanych przez podwykonawców?
- Co dzieje się w sytuacji, jeżeli trasy wykraczają poza obszary podlegające kompetencji właściwego organu organizującego? Czy należy zaprzestać ich obsługiwanie, czy też stosować w takim przypadku szczególne zasady? W tym względzie EKES uważa, że kryterium właściwości terytorialnej musi zostać uelastycznione. W rzeczywistości przedmiotowe usługi mogłyby być interesujące dla obszarów podlegających różnym właściwym organom, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia jednolitego charakteru sieci i koordynacji usług w zakresie transportu na obszarach graniczących z obszarem podlegającym kompetencji organu, który przyznał kontrakt na usługi publiczne w zakresie transportu, i/lub są do niego przyległe.

4.2.6 W przypadku usług realizowanych bezpośrednio przez właściwy organ organizujący, lub przez operatora wewnętrznego przedmiotowe usługi powinny być dostępne na terytoriach różnych właściwych organów, w przypadku gdy trzeba zapewnić jednolitość sieci i koordynację usług transportowych, a obszary takie graniczą z obszarem organu, który przyznał kontrakt na usługi publiczne w zakresie transportu, lub do nich przylegają. Aby uniknąć sytuacji, w której taka możliwość byłaby sposobem na ominięcie zasady niezakłócania konkurencji, usługi świadczone poza zakresem kompetencji terytorialnej organu organizującego nie mogą przekraczać określonej wielkości procentowej wartości kontraktu głównego.

4.2.7 Należy również pozwolić operatorom wewnętrznym kilku samorządów na wzajemną współpracę, w szczególności w zakresie prac badawczych i rozwojowych. Bez takiej możliwości operatorzy w większym stopniu będą tracić efektywność pod względem strukturalnym niż ich potencjalni konkurenci, których nie dotyczą takie ograniczenia.

4.2.8 Sprecyzowanie tych kwestii będzie konieczne z punktu widzenia zarówno pewności prawnej, jak i praktycznej organizacji usług. Kryteria ustalone w orzecznictwie ETS (wyrok Stadt Halle z 11.01.2005) w celu zdefiniowania pojęcia operatora wewnętrznego pozostawiają margines wątpliwości, np. w sformułowaniu „elementy takie, jak [...]”, które zakłada, że wykaz kryteriów nie jest wyczerpujący. Niemniej jednak w ostatnim orzecznictwie (wyrok Parking Brixen z 13.10.2005) podkreślono znowu, że zasadnicze znaczenie ma kryterium kontroli podobnej do kontroli sprawowanej nad własnymi jednostkami.

4.2.9 Wreszcie zaskakujące jest, że szczegółowo określone warunki mają zastosowanie w ogólnym przypadku bezpośredniego przyznania kontraktu operatorowi wewnętrznemu, natomiast konkretny wyjątek od przepisów rozporządzenia na rzecz sektora kolejowego, dotyczący bezpośredniego przyznania kontraktu operatorowi, nie podlega żadnym warunkom, chociaż nie zostało to w żaden sposób wytłumaczone w uzasadnieniu.

4.3 Procedura przetargowa i zaproszenie do składania ofert

4.3.1 Oprócz przyznania kontraktu operatorowi wewnętrznemu wniosek przewiduje możliwość ogłaszania zaproszeń do składania ofert w ramach procedury przetargowej. Obowiązują trzy wyjątki od zasady ogłaszania zaproszenia do składania ofert:

- kontrakty o małym znaczeniu,
- konieczność zapewnienia ciągłości usług publicznych w przypadku przerwania świadczenia usług lub ryzyka przerwania w najbliższej przyszłości,
- kontrakty na usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu regionalnego lub dalekobieżnego.

4.3.2 EKES uważa, że dwa pierwsze wyjątki są w zasadzie umotywowane, nawet jeżeli mogą pojawić się dyskusje na temat przyjętych kryteriów usług o niewielkim znaczeniu. Natomiast trzeci wyjątek budzi wiele różnego rodzaju wątpliwości. Po pierwsze z powodu znaczenia sektora (około 50 miliardów euro obrotów), następnie ze względu na fakt, że warunki przyznawania kontraktów są — w odróżnieniu do warunków przyznawania kontraktów operatorom wewnętrznym — niezbyt zaostrome, nawet jeżeli art. 7 przewiduje niezbędne środki w zakresie podawania do publicznej wiadomości, i wreszcie ponieważ kolej nie jest sektorem, który z natury powinien być definitywnie wyłączony z konkurencji, chyba że podlega on przepisom analogicznym do art. 5 ust. 2 wniosku dotyczącego rozporządzenia.

4.3.3 Można zatem uznać, że uregulowane procedury przetargowe zagwarantowałyby lepszą przejrzystość, równe traktowanie, respektowanie interesów klientów i operatorów, natomiast przyjęte rozwiązanie, prawdopodobnie w wyniku kompromisu politycznego, zaburza w pewnym stopniu równowagę tekstu pod względem spójności prawnej.

4.4 Rekompensaty za zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych

4.4.1 Art. 6 wniosku dotyczącego rozporządzenia odsyła do art. 4, który częściowo powiela kryteria określone w wyroku Altmark-Trans. Wszelkie rekompensaty — bez względu na sposób przyznawania — muszą być zgodne z tymi przepisami. W przypadku kontraktów przyznawanych bezpośrednio rekompensaty muszą ponadto odpowiadać zasadom określonymi w załączniku, zgodnie z którymi wyznaczenie kwoty rekompensaty wymaga porównania sytuacji bezpośredniego świadczenia usług z sytuacją świadczenia usług „zgodnie z warunkami rynkowymi”, jeżeli zobowiązanie nie zostało wypełnione.

4.4.2 W tekście rozróżniane są dwie sytuacje:

- jeżeli zastosowano procedurę przetargową, rekompensata z tytułu zobowiązań dotyczących świadczenia usług publicznych wpisuje się w ramy trzech pierwszych warunków określonych w wyroku Altmark-Trans,
- jeżeli zastosowano przyznanie bezpośrednio bez procedury przetargowej, rekompensata z tytułu zobowiązań dotyczących świadczenia usług publicznych tylko częściowo wpisuje się w kryteria określone w wyroku Altmark-Trans, należy natomiast również dokonać analizy porównawczej zarządzania gospodarczego usługi poza zakresem zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.

4.4.3 Taki system powoduje złożony kontekst prawny, który wymaga bardziej precyzyjnych sformułowań, aby zagwarantować przejrzystość i należyte zarządzanie wobec klientów i podatników.

4.5 Jakość usług i przepisy w kwestiach socjalnych

4.5.1 Komisja kładzie nacisk na fakt, że celem wniosku dotyczącego rozporządzenia jest uregulowanie kwestii zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w sektorze transportu i ich kompensowania. Cel ten nie dotyczy natomiast kwestii związanych z jakością usług, przepisów regulujących kwestie socjalne i ochrony konsumentów. Dlatego też

wyłącznie art. 4 ust. 7 w możliwie elastyczny sposób porusza kwestię praw socjalnych. Niewątpliwie jest to dziedzina podlegająca kompetencji krajowej.

4.5.2 Niemniej zmieniony wniosek z 2002 r. był bardziej precyzyjny co do definicji odpowiedniego poziomu jakości usług transportu publicznego lub informowania pasażerów jak i co do poziomu przepisów socjalnych (dawne art. 4, 4a i 4b).

4.5.3 EKES ubolewa nad faktem, że tekst w nowej formie zbyt pobieżnie traktuje sprawy jakości, informowania pasażerów i gwarancji oferowanych przez krajowe przepisy regulujące kwestie socjalne. Komitet nalega, aby Komisja powróciła do wniosku z 2002 r. i uzupełniła obecny wniosek, przestrzegając równocześnie zasady subsydiarności i posiadanej przez samorządy lokalne swobody zarządzania. Nie trzeba sporządzać wyczerpującej listy kryteriów bezpieczeństwa, jakości oraz w zakresie informowania pasażerów — dobrym pomysłem byłoby określenie minimalnych wymogów w tych dziedzinach.

4.6 Okres przejściowy między sytuacją bieżącą a nowymi przepisami

4.6.1 Art. 8 ust. 6 w sposób dość nieprecyzyjny reguluje kwestię przetargów w drugiej połowie okresów przejściowych, natomiast pierwsza połowa jest całkowicie niesprecyzowana i nie dotyczy bezpośredniego przyznawania kontraktów.

Bruksela, 18 maja 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

ZAŁĄCZNIK

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Poniższa poprawka została odrzucona, otrzymała jednak przynajmniej jedną czwartą głosów:

Punkt 4.6

Dodać nowy punkt:

Rynki publicznego transportu drogowego w UE przedstawiają sobą różnorodne etapy otwarcia czy też uwolnienia — począwszy od rynków całkowicie zamkniętych, poprzez systemy uregulowanej konkurencji, aż po rynki całkowicie wyjęte spod kontroli. Z tego też powodu konieczne jest ustanowienie okresu przejściowego w celu ich ujednoczenia i dopasowania do rozporządzenia, tak aby uniknąć nierówności między państwami członkowskimi.

Uzasadnienie

Zostało przedstawione ustnie.

Wynik głosowania

Za: 22

Przeciw: 43

Wstrzymało się od głosu: 3
