

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

**ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1191/69**

**z dnia 26 czerwca 1969 r.**

**w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej**

(Dz.U. L 156 z 28.6.1969, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b>M1</b>	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3572/90 z dnia 4 grudnia 1990 r.	L 353	12	17.12.1990
► <b>M2</b>	Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r.	L 169	1	29.6.1991

zmienione przez:

► <b>A1</b>	Akt Przystąpienia Danii, Irlandii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	L 73	90	27.3.1972
► <b>A2</b>	Akt Przystąpienia Grecji	L 291	92	19.11.1979
► <b>A3</b>	Akt Przystąpienia Hiszpanii i Portugalii	L 302	161	15.11.1985



**ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1191/69**

**z dnia 26 czerwca 1969 r.**

**w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75 i 94,

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r. <sup>(1)</sup> w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej,

uwzględniający wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest usunięcie różnic, które odpowiadają za poważne zakłócenia w warunkach konkurencji właściwych dla pojęcia usługi publicznej nałożonych przez Państwa Członkowskie na przedsiębiorstwa transportowe;

dlatego konieczne jest zniesienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu; jednakże w niektórych przypadkach niezbędne jest ich utrzymanie w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych; odpowiedniość świadczenia usług jest rozpatrywana w zależności od popytu i podaży w sektorze transportu i od potrzeb społeczności;

te środki znoszące nie mają zastosowania do stawek i warunków transportu nakładanych na przedsiębiorstwa transportu osób zgodnie z interesem jednej lub wielu szczególnych kategorii osób;

w celu wykonania tych środków, konieczne jest określenie różnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych objętych niniejszym rozporządzeniem; zobowiązania te dotyczą zobowiązania do prowadzenia działalności, zobowiązania do przewozów i zobowiązań taryfowych;

należy pozostawić Państwom Członkowskim inicjatywę w kwestii podjęcia środków znoszących lub utrzymujących zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych; jednakże zobowiązania te mogą pociągać za sobą obciążenia finansowe dla przedsiębiorstw transportowych, należy dać im możliwość wystąpienia do właściwych władz Państw Członkowskich o ich zniesienie;

jest właściwe, aby ustalić, że przedsiębiorstwa przewozowe mogą wystąpić z wnioskiem o zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych tylko wtedy, gdy te zobowiązania pociągają za sobą niekorzystne skutki gospodarcze, ustalone na podstawie wspólnych procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu;

w celu poprawy standardów działalności, przedsiębiorstwa transportowe powinny mieć możliwość zaproponowania w składanych wnioskach, aby był wykorzystany inny rodzaj transportu bardziej dostosowany do rozpatrywanego ruchu;

decydując się na utrzymanie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, właściwe władze Państw Członkowskich muszą być w stanie dołączyć do swojej decyzji warunki poprawiające rentowność danych rodzajów działalności; decydując się na zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, właściwe władze Państw Człon-

<sup>(1)</sup> Dz.U. 88 z 24.5.1965, str. 1500/65.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 27 z 28.3.1966, str. 18.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 49 z 17.5.1968, str. 15.

## ▼B

kowskich muszą być w stanie, w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych, wprowadzić w to miejsce usługi zastępcze;

w celu uwzględnienia interesów wszystkich Państw Członkowskich, należy wprowadzić procedurę wspólnotową stosowaną w przypadku gdy zniesienie zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu mogłoby zakłócić interesy innych Państw Członkowskich;

pożądane jest, w celu umożliwienia odpowiedniego przeprowadzania badania wniosków o zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych składanych przez przedsiębiorstwa, ustanowienie terminów zarówno składania wniosków, jak i badania ich przez Państwa Członkowskie;

na podstawie art. 5 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym, każda podjęta przez właściwe władze decyzja o utrzymaniu zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określonego w niniejszym rozporządzeniu pociąga za sobą obowiązek wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe nałożone na przedsiębiorstwa transportowe;

prawo przedsiębiorstwa transportowego do rekompensaty powstaje w momencie podjęcia przez Państwo Członkowskie decyzji o utrzymaniu zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych; jednakże, ponieważ budżety przygotowywane są w skali rocznej, takie prawo do rekompensaty nie może powstać w okresie wstępnym obowiązywania rozporządzenia, przed dniem 1 stycznia 1971 r.; przy czym ta data może być odroczone, w przypadku ewentualnego odroczenia terminu na badanie wniosków przedsiębiorstw transportowych;

ponadto, art. 6 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym zobowiązuje Państwa Członkowskie do rekompensaty za obciążenia finansowe w transporcie osób, wynikające ze stosowania stawek i warunków transportu nałożonych na przedsiębiorstwo w interesie szczególnej grupy osób; prawo do rekompensaty będzie obowiązywać od 1 stycznia 1971 r.; data rozpoczęcia obowiązywania może zostać odroczone o jeden rok, na podstawie procedury wspólnotowej, w przypadku napotkania przez Państwo Członkowskie szczególnych trudności;

rekompensata za obciążenia finansowe nakładane na przedsiębiorstwa przewozowe w przypadku utrzymania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych musi być wypłacona według wspólnie ustalonych zasad; w celu ustalenia wysokości rekompensaty należy wziąć pod uwagę następstwa, jakie miałyby zniesienie zobowiązania dla działalności przedsiębiorstwa;

należy stosować przepisy niniejszego rozporządzenia do każdego nowego przypadku zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określonego w niniejszym rozporządzeniu, nałożonego na przedsiębiorstwo przewozowe;

rekompensaty wypłacone stosownie do niniejszego rozporządzenia przyznawane są przez Państwa Członkowskie zgodnie ze wspólnymi zasadami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, takie rekompensaty powinny być zwolnione ze wstępnej procedury informowania ustanowionej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą;

Komisja musi otrzymywać od Państw Członkowskich wszystkie istotne informacje dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia;

w celu umożliwienia Radzie zbadania sytuacji istniejącej w każdym Państwie Członkowskim w odniesieniu do wykonania niniejszego rozporządzenia, Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie w tym zakresie przed dniem 31 grudnia 1972 r.;

▼ **B**

pożądane jest zapewnienie dostępności odpowiednich środków finansowych Państw Członkowskich dla przedsiębiorstw transportowych w celu umożliwienia tym drugim składania zażaleń dotyczących ich interesów w przypadku indywidualnych decyzji podejmowanych przez Państwa Członkowskie podczas wykonywania niniejszego rozporządzenia;

ponieważ niniejsze rozporządzenie ma być obecnie stosowane do działalności w transporcie kolejowym sześciu krajowych przedsiębiorstw kolejowych Państw Członkowskich, i w odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu, do przedsiębiorstw, których główną działalnością nie są lokalne lub regionalne usługi transportowe, Rada zdecyduje w terminie trzech lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o podjęciu działań w odniesieniu do zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie działalności transportowej nieobjętej niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## SEKCJA I

**Przepisy ogólne**▼ **M2***Artykuł 1*

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do przedsiębiorstw transportowych, które świadczą usługi w zakresie przewozów kolejowych, drogowych i żeglugi śródlądowej.

Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia przedsiębiorstwo, którego działalność ogranicza się wyłącznie do świadczenia usług w zakresie przewozów miejskich, podmiejskich lub regionalnych.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia:

- „usługi w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb centrów miast lub zespołów miejskich oraz między nimi i otaczającymi je obszarami,
- „usługi w zakresie przewozów regionalnych” oznaczają usługi przewozowe świadczone w celu zabezpieczenia potrzeb danego regionu.

3. Właściwe władze Państw Członkowskich zniosą wszelkie zobowiązania z tytułu usług publicznych, określone w niniejszym rozporządzeniu, którym podlegają przewozy kolejowe, drogowe i żegluga śródlądowa.

4. W celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług przewozowych, w szczególności uwzględniających czynniki socjalne i potrzeby środowiska naturalnego oraz planowania przestrzennego, lub mając w perspektywie oferowanie specjalnych opłat za przewozy niektórym grupom pasażerów, właściwe władze Państw Członkowskich mogą zawrzeć z przedsiębiorstwami przewozowymi umowy o świadczeniu usług publicznych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową określone zostały w sekcji V.

5. Jednakże właściwe władze Państw Członkowskich mogą utrzymać lub nałożyć zobowiązania z tytułu wykonywania usług publicznych określonych w art. 2, w dziedzinie miejskich, podmiejskich i regionalnych pasażerskich usług przewozowych. Warunki i szczegółowe elementy dotyczące kierowania takimi przedsięwzięciami zgodnie z umową, w tym również metody kompensacji, określone zostały w sekcjach II, III oraz IV.

Jeżeli przedsiębiorstwa przewozowe działają nie tylko w dziedzinie świadczenia usług publicznych, lecz także podejmują działalność innego rodzaju, usługa publiczna musi być wykonywana jako odrębna dziedzina spełniająca przynajmniej następujące warunki:

▼ **M2**

- a) rozliczenia operacyjne odpowiadające każdej z form działalności będą prowadzone oddzielnie i proporcjonalna część majątku odnosząca się do każdej z nich będzie rozliczana zgodnie z obowiązującymi zasadami prowadzenia rachunkowości;
  - b) Wydatki będą równoważone przez dochody operacyjne i wypłaty pochodzące od władz publicznych, bez żadnej możliwości dokonania przeniesienia z lub na rzecz innego sektora działalności przedsiębiorstwa.
6. Ponadto właściwe władze Państw Członkowskich mogą podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów zawartych w ust. 3 i 4 co do stawek i warunków przewozów osób w interesie jednej lub więcej określonych grup osób.

▼ **B***Artykuł 2*

1. „Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwo transportowe, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjąłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach.

2. Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu ust. 1 obejmują zobowiązanie do prowadzenia działalności, zobowiązanie do przewozu i zobowiązania taryfowe.

3. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie do prowadzenia działalności” oznacza każde zobowiązanie nałożone na przedsiębiorstwo transportowe do podejmowania, w odniesieniu do linii lub urządzeń, których obsługa została im przekazana w drodze licencji lub równoważnego zezwolenia, wszelkich środków w celu zapewnienia usługi transportowej odpowiadającej ustalonym normom ciągłości, prawidłowości i wydajności. Dotyczy to również zobowiązania do świadczenia usług dodatkowych oraz zobowiązania do utrzymywania w dobrym stanie linii, sprzętu w przypadku gdy jest to dodatek do wymogów całości sieci, oraz urządzeń po zaprzestaniu świadczenia usług.

4. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie do przewozu” oznacza zobowiązanie przedsiębiorstw transportowych do przyjęcia i wykonania każdego przewozu osób lub rzeczy zgodnie z ustalonymi stawkami i warunkami.

5. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie taryfowe” oznacza zobowiązanie przedsiębiorstw transportowych do stosowania cen stałych lub zatwierdzonych urzędowo, przeciwnych interesowi gospodarzemu przedsiębiorstwa i wynikających z obciążenia bądź z odmowy zmian w specjalnych przepisach dotyczących taryfy, w szczególności w odniesieniu do niektórych kategorii osób, niektórych kategorii produktów lub na niektórych połączeniach.

Przepisy powyższego akapitu nie mają zastosowania do zobowiązań wynikających z ogólnych środków polityki cenowej stosowanej do całej gospodarki lub środków podjętych w odniesieniu do stawek i warunków transportu w celu organizacji rynku transportu lub jego części.

## SEKCJA II

**Wspólne reguły dotyczące zniesienia lub utrzymania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych***Artykuł 3*

1. Gdy właściwe władze Państw Członkowskich decydują o utrzymaniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w całości lub w części i istnieje kilka rozwiązań, które zapewniają świadczenie odpowiednich usług transportowych spełniających podobne warunki, właściwe władze wybierają to rozwiązanie, które powoduje najmniejszy koszt dla społeczności.

2. Świadczenie odpowiednich usług transportowych ocenia się uwzględniając:

▼**B**

- a) interes ogólny;
- b) możliwości odwołania się do innych rodzajów transportu i zdolności tychże do zaspokojenia danych potrzeb transportowych;
- c) zaoferowanych użytkownikom stawek i warunków transportu.

*Artykuł 4*

1. Przedsiębiorstwa transportowe składają właściwym władzom Państw Członkowskich wnioski o zniesienie całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, jeżeli zobowiązanie to pociąga za sobą niekorzystne skutki gospodarcze.

2. Przedsiębiorstwa transportowe mogą zawrzeć we wniosku propozycję zastąpienia aktualnie stosowanego rodzaju transportu innym rodzajem. Przedsiębiorstwa stosują przepisy art. 5 w celu obliczenia oszczędności mogących poprawić wyniki ich sytuacji finansowej.

*Artykuł 5*

1. Zobowiązanie do prowadzenia działalności lub przewozu powoduje niekorzystne skutki gospodarcze, kiedy zmniejszenie obciążeń finansowych, możliwe w wyniku całościowego lub częściowego zniesienia tego zobowiązania w odniesieniu do działalności lub grupy działań podlegających temu zobowiązaniu jest większe niż zmniejszenie przychodów wynikających z tego zniesienia.

Niekorzystne skutki gospodarcze ustala się na podstawie deklaracji, uaktualnionej w razie potrzeby, obejmującej niekorzystne skutki gospodarcze w skali roku, wynikające z różnicy między zmniejszeniem rocznych obciążeń finansowych i zmniejszeniem rocznych przychodów wynikających ze zniesienia obowiązku.

Jednakże, jeżeli zobowiązanie do prowadzenia działalności lub przewozu dotyczy jednej lub więcej kategorii transportu osób lub rzeczy w sieci połączeń lub w części tej sieci, obciążenie finansowe, które byłoby wycofane w związku ze zniesieniem zobowiązania, oblicza się przez rozdzielenie między różne kategorie przewozów całkowitych kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo w związku z jego działalnością transportową.

Niekorzystne skutki gospodarcze są wtedy równe różnicy między kosztami przydzielonymi do części działalności danego przedsiębiorstwa obciążonej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiadającym im przychodom.

Niekorzystne skutki gospodarcze ustala się biorąc pod uwagę skutki wynikające ze zobowiązania dla całości działalności przedsiębiorstwa.

2. Zobowiązanie taryfowe zawiera niekorzystne skutki gospodarcze, kiedy różnica między przychodami i obciążeniami finansowymi z przewozów podlegających zobowiązaniu jest niższa niż różnica między przychodami i obciążeniami finansowymi z tych przewozów, jeżeli ich świadczenie opierało się na zasadach handlowych, biorąc pod uwagę koszty działalności podlegającej temu zobowiązaniu oraz sytuację na rynku.

*Artykuł 6*

1. W terminie roku od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa transportowe przedstawiają właściwym władzom Państw Członkowskich wnioski określone w art. 4.

Przedsiębiorstwa transportowe mogą składać wnioski po terminie określonym powyżej, jeżeli stwierdzą, że przepisy art. 4 ust. 1 są spełnione.

2. Decyzje o utrzymaniu całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub zniesieniu go w określonym terminie przewidują, dla obciążeń finansowych, które z niego wynikają, udzielenie rekompensaty; kwotę rekompensaty ustala się zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. od 10 do 13.

▼**B**

3. Właściwe władze Państw Członkowskich podejmują decyzje w terminie jednego roku od daty przedstawienia wniosku, w odniesieniu do obowiązku działalności i przewozu, i w terminie 6 miesięcy, w odniesieniu do zobowiązań taryfowych.

Prawo do rekompensaty powstaje z dniem wydania decyzji przez właściwe władze i nie wcześniej niż dnia 1 stycznia 1971 r.

4. Jednakże, jeżeli właściwe władze Państw Członkowskich uznają to za konieczne z powodu liczby i wagi wniesionych wniosków, mogą odroczyć termin określony w ust. 3 akapit pierwszy najpóźniej do dnia 1 stycznia 1972 r. W tym przypadku, prawo do rekompensaty powstaje z tą datą.

W przypadku gdy właściwe władze Państw Członkowskich zamierzają korzystać z tej możliwości, informują o tym zainteresowane przedsiębiorstwa w terminie 6 miesięcy od wniesienia przez nie wniosków.

W przypadku wyjątkowych trudności napotkanych przez Państwo Członkowskie, Rada może, na jego żądanie i na wniosek Komisji, zezwolić temu Państwu na odroczenie aż do dnia 1 stycznia 1973 r. terminu określonego w akapicie pierwszym.

5. Jeżeli właściwe władze nie podejmują decyzji w przewidzianym terminie, zobowiązanie, którego zniesienie było wnioskowane na mocy art. 4 ust. 1, jest zniesione.

6. Na podstawie sprawozdania przedstawionego przez Komisję przed dniem 31 grudnia 1972 r., Rada bada sytuację w każdym Państwie Członkowskim w odniesieniu do wykonania niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 7*

1. Decyzja o utrzymaniu może być połączona z warunkami opracowanymi dla poprawy rentowności działalności podlegającej danemu zobowiązaniu.

2. Decyzja o zniesieniu może przewidywać wprowadzenie usługi zastępczej. W tym przypadku, zniesienie obowiązuje nie wcześniej niż w chwili, w której usługa zastępcza zacznie być wykonywana.

*Artykuł 8*

1. Zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o wszelkich środkach zniesienia zobowiązań do prowadzenia działalności lub przewozu, które zamierza podjąć w odniesieniu do połączeń lub usług transportowych, mogących mieć negatywny wpływ na handel lub na ruch między Państwami Członkowskimi. Powiadamia również pozostałe Państwa Członkowskie.

2. Jeżeli Komisja uznaje to za niezbędne lub na wniosek innego Państwa Członkowskiego, konsultuje ona z Państwami Członkowskimi przewidywany środek.

3. Komisja kieruje do każdego zainteresowanego Państwa Członkowskiego opinię lub zalecenia, w terminie dwóch miesięcy po otrzymaniu informacji określonej w ust. 1

## SEKCJA III

**Stosowanie, w stosunku do transportu osób, stawek i warunków transportu nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób***Artykuł 9*

1. Kwota rekompensaty w zakresie obciążeń finansowych, które nałożone są na przedsiębiorstwa w związku ze stosowaniem w stosunku do transportu osób, stawek i warunków nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób, ustalana jest zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. od 11 do 13.

2. Rekompensata należna jest od dnia 1 stycznia 1971 r.

**▼B**

W przypadku napotkania wyjątkowych trudności przez Państwo Członkowskie, Rada może, na jego żądanie i na wniosek Komisji, zezwolić temu państwu na zmianę tej daty na dzień 1 stycznia 1972 r.

3. Wnioski o rekompensatę wnoszone są właściwym władzom Państw Członkowskich.

## SEKCJA IV

**Wspólne procedury rekompensaty***Artykuł 10*

1. Kwota rekompensaty określonej w art. 6, w przypadku zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu, jest równa różnicy między zmniejszeniem obciążeń finansowych i zmniejszeniem przychodów przedsiębiorstwa, mogącym wynikać ze zniesienia całości lub odpowiedniej części danego zobowiązania w danym okresie.

Jednakże, jeżeli obliczenie niekorzystnych skutków gospodarczych zostało wykonane przez rozdzielenie całkowitych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo z tytułu działalności transportowej między poszczególne części tej działalności transportowej, kwota rekompensaty jest równa różnicy między kosztami przydzielanymi do części działalności przedsiębiorstwa objętej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiednimi przychodami.

**▼M2****▼B***Artykuł 11*

1. Kwota rekompensaty przewidzianej w art. 6 i art. 9 ust. 1, w przypadku zobowiązania taryfowego, równa jest różnicy między następującymi dwiema kwotami:

- a) pierwsza kwota równa jest różnicy między, z jednej strony, produktem przewidywanej liczby jednostek pomiaru transportu oraz
  - albo najbardziej korzystną stawkę żadaną przez użytkowników, jeżeli dane zobowiązanie nie istniało, albo
  - przy braku takiej stawki - ceną, którą przedsiębiorstwo prowadzące działalność na zasadach handlowych zastosowałoby biorąc pod uwagę koszty danej usługi oraz sytuację na rynku;
  - i z drugiej strony, produktem właściwej liczby jednostek pomiaru transportu przy nałożonej stawce, w danym okresie.
- b) druga kwota równa jest różnicy między kosztem, który wynikałby z zastosowania najbardziej korzystnej stawki albo ceny, którą przedsiębiorstwo zastosowałoby prowadząc działalność na zasadach handlowych i kosztem wynikającym z zastosowania nałożonej stawki.

2. Jeżeli z powodu sytuacji na rynku, rekompensata obliczona zgodnie z przepisami ust. 1 nie pozwala na pokrycie całkowitych kosztów przewozu podlegającego danemu zobowiązaniu taryfowemu, wysokość rekompensaty określona w art. 9 ust. 1 równa jest różnicy między tymi kosztami i przychodami z tego przewozu. Ewentualne rekompensaty, już wypłacane na mocy art. 10 bierze się pod uwagę w tym obliczeniu.

**▼M2****▼B***Artykuł 12*

Koszty wynikające z utrzymania zobowiązań są obliczane na podstawie wydajnego zarządzania przedsiębiorstwem i świadczenia usług transportowych odpowiedniej jakości.

▼ **B**

Odsetki od kapitału własnego mogą być odjęte od odsetek branych pod uwagę przy obliczaniu kosztów.

*Artykuł 13*

1. Decyzje podjęte na mocy art. 6 i 9 ustalają z wyprzedzeniem kwotę rekompensaty na okres wynoszący co najmniej jeden rok. Równocześnie ustalają one czynniki, które mogłyby uzasadnić dostosowanie tej kwoty.
2. Dostosowanie kwoty określone w ust. 1 dokonywane jest corocznie, po zamknięciu sprawozdania rocznego z działalności danego przedsiębiorstwa.
3. Wypłacenie rekompensat ustalonych z wyprzedzeniem wykonywane jest w ratach. Wypłacanie sum należnych na podstawie dostosowania określonego w ust. 2 wykonywane jest bezzwłocznie po ustaleniu dostosowania.

▼ **M2**

## SEKCJA V

**Umowa o usługi publiczne***Artykuł 14*

1. „Umowa o usługi publiczne” oznacza umowę zawartą między właściwym organem Państwa Członkowskiego a przedsiębiorstwem przewozowym o świadczenie na rzecz ogółu społeczeństwa odpowiednich usług przewozowych.

Umowy o usługi publiczne mogą dotyczyć zwłaszcza:

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

2. Umowy o usługi publiczne będą zawierały *inter alia* następujące punkty określające:

- a) charakter świadczonej usługi, z podaniem normy ciągłości, regularności, zdolności przewozowej i jakości;
- b) ceny usług objętych umową, które będą albo dodane do dochodów taryfowych, albo dochody będą w nie wliczone. W umowach zawarte będą także szczegółowe dane dotyczące stosunków finansowych między obydwoma stronami;
- c) przepisy dotyczące trybu wprowadzania poprawek lub zmian do warunków umów, w szczególności zmian, które nie były wcześniej do przewidzenia;
- d) okres obowiązywania warunków umowy;
- e) kary w przypadku niewywiązania się z warunków określonych w umowie.

3. Aktywa zaangażowane w świadczenie usług przewozowych, które objęte są umowami o świadczenie usług publicznych, mogą należeć do przedsiębiorstwa lub być pozostawione do jego dyspozycji.

4. Przedsiębiorstwo, które zamierza zaprzestać świadczenia usług przewozowych na rzecz ogółu społeczeństwa lub wprowadzić zasadnicze zmiany do dotychczas świadczonych przez siebie, w sposób ciągły i regularny, usług przewozowych, nieobjętych systemem umów lub niepodlegających obowiązkowi wynikającemu ze świadczenia usług publicznych, powiadomi właściwe władze Państwa Członkowskiego o tym fakcie co najmniej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem.

Właściwy organ może podjąć decyzję o odrzuceniu tej notyfikacji.

▼ **M2**

Postanowienie to nie będzie miało wpływu na inne krajowe procedury upoważniające do zakończenia świadczenia lub modyfikacji usług przewozowych.

5. Po otrzymaniu informacji, określonych w ust. 4, właściwe władze mogą wywierać nacisk na utrzymanie świadczenia usługi przez okres nie dłuższy niż jeden rok od daty złożenia notyfikacji i poinformują o tym przedsiębiorstwo, nie później niż na miesiąc przed wygaśnięciem ważności notyfikacji.

Władze te mogą również podjąć inicjatywę negocjacji wprowadzenia lub modyfikacji takiej usługi przewozowej.

6. Wydatki wynikające dla przedsiębiorstwa przewozowego z obowiązków określonych w ust. 5 będą kompensowane zgodnie ze wspólną procedurą określoną w Częściach II, III i IV.

▼ **B**

## SEKCJA VI

**Przepisy końcowe***Artykuł 15*

Decyzje podjęte przez właściwe władze Państw Członkowskich zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia są uzasadnione i publikowane we właściwy sposób.

*Artykuł 16*

Państwa Członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom transportowym, w ramach ich działalności jako przedsiębiorstwa transportowe, możliwość dochodzenia, przy pomocy właściwych środków, swoich interesów, w odniesieniu do decyzji podejmowanych na mocy niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 17*

1. Komisja może żądać od Państw Członkowskich przekazywania wszystkich istotnych informacji dotyczących obowiązywania niniejszego rozporządzenia. W każdym przypadku, gdy uzna to za niezbędne, Komisja konsultuje się z zainteresowanymi Państwami Członkowskimi.

2. Rekompensata wypłacana na mocy niniejszego rozporządzenia jest zwolniona z procedury wstępnego informowania określonej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

Państwa Członkowskie przesyłają bezzwłocznie do Komisji informacje, sklasyfikowane według kategorii obowiązku, dotyczące rekompensat za obciążenia finansowe przedsiębiorstw transportowych, wynikające z utrzymania przepisów dotyczących usług publicznych określonych w art. 2 i z zastosowania do transportu osób stawek i warunków transportu nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób.

*Artykuł 18*

1. Państwa Członkowskie, po konsultacji z Komisją i w odpowiednim czasie, przyjmują takie przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, które mogą być konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 4.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub jeśli Komisja uzna to za konieczne, konsultuje ona z zainteresowanym Państwem Członkowskim, proponowane warunki środków określonych w ust. 1.

▼ **M2**

▼**B**

*Artykuł 20*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1969 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.