

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Komunikat wyjaśniający Komisji w sprawie niektórych przepisów dyrektywy 2007/58/WE

(2010/C 353/01)

1. WPROWADZENIE

W niniejszym komunikacie wyjaśniającym przedstawiono stanowisko Komisji dotyczące wdrażania dyrektywy 2007/58/WE z dnia 23 października 2007 r., która reguluje otwarcie rynku dla międzynarodowych usług pasażerskiego transportu kolejowego a którą państwa członkowskie powinny były transponować do dnia 4 czerwca 2009 r. ⁽¹⁾. Potrzeba opracowania niniejszego komunikatu wynika z badania dotyczącego wprowadzania w życie dyrektywy przeprowadzonego przez służby Komisji pod koniec 2009 r. oraz z późniejszych rozmów z przedstawicielami państw członkowskich i stowarzyszeń branżowych sektora kolejowego. Podczas tych rozmów kolejowe organy regulacyjne i ministerstwa transportu zwróciły się do Komisji o informacje i wskazówki dotyczące wdrażania niektórych przepisów dyrektywy. Celem niniejszego komunikatu jest zatem zapewnienie, by środki transpozycji przyjmowane przez państwa członkowskie były w pełni zgodne z dyrektywą.

Zainteresowane strony podniosły dwie główne kwestie mające zasadnicze znaczenie dla otwarcia rynku międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego. Mają one bowiem bezpośredni wpływ na przyznawane przedsiębiorstwom kolejowym prawa dostępu do infrastruktury:

- 1) W jaki sposób określić, czy głównym celem usługi kolejowej jest przewóz podróżnych na trasie międzynarodowej? oraz
- 2) W jaki sposób ocenić, czy nowa usługa zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych?

W niniejszym komunikacie ograniczono się do tych dwóch kwestii. Pozostałe aspekty dyrektywy 2007/58/WE mogą zostać omówione odpowiednio w późniejszym czasie.

1. W jaki sposób określić główny cel usługi kolejowej?

Motyw 8

Wprowadzenie nowych, powszechnie dostępnych, międzynarodowych usług ze stacjami pośrednimi nie powinno pociągać za sobą otwarcia rynku krajowych usług pasażerskich, lecz skupiać się jedynie na tych stacjach, które na danej trasie międzynarodowej spełniają funkcję pomocniczą. Na tej podstawie ich wprowadzenie powinno dotyczyć usług, których głównym celem jest transport osób na trasie międzynarodowej. Przy ustalaniu, czy taki jest główny cel danej usługi, powinno brać się pod uwagę kryteria takie, jak

⁽¹⁾ Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej. Numeracja artykułów stosowana w niniejszym komunikacie odpowiada ostatniej skonsolidowanej wersji dyrektywy 91/440/EWG (akt podstawowy).

proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Ustalenie to powinno być dokonywane przez odpowiedni krajowy organ kontrolny na wniosek zainteresowanej strony.

Artykuł 10 ust. 3a

Do dnia 1 stycznia 2010 r. przedsiębiorstwom kolejowym objętym zakresem art. 2 przyznane zostaje prawo dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych usług pasażerskich. Wykonując usługę międzynarodowego transportu pasażerskiego, przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na każdej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim.

Prawo dostępu do infrastruktury państw członkowskich, w których międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie stanowią ponad połowę obrotu w ruchu pasażerskim przedsiębiorstw kolejowych tego państwa członkowskiego, jest przyznawane do dnia 1 stycznia 2012 r.

Właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, określają – na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych – czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

Zakres obowiązków

Artykuł 10 ust. 3a stanowi, że wyłącznie organy regulacyjne są odpowiedzialne za określenie, czy głównym celem usługi jest przewóz podróżnych między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich. Podejmując taką decyzję, organy regulacyjne muszą działać w sposób niezależny. Oznacza to, że ich decyzje nie mogą być uwarunkowane ani determinowane z góry instrukcjami otrzymywanymi od żadnych innych organów publicznych na mocy prawa krajowego.

Na mocy art. 10 ust. 3a za określanie głównego celu usługi może odpowiadać – w określonych przypadkach – szereg organów regulacyjnych. Oznacza to, że w przypadku gdy potencjalna decyzja może dotyczyć działalności kolejowej kilku państw członkowskich, dwa organy regulacyjne lub ich większa liczba muszą uczestniczyć w podjęciu decyzji. Ze względu na międzynarodowy charakter danej usługi kolejowej niezmiernie ważne jest zapewnienie, by decyzje mające konsekwencje wykraczające poza granice danego kraju były odpowiednio skoordynowane między zainteresowanymi organami regulacyjnymi. Organ regulacyjny powinien zatem systematycznie informować odpowiadające im organy w pozostałych państwach członkowskich, których dotyczy dana usługa kolejowa, i – przed podjęciem decyzji w ramach swoich kompetencji – wymieniać się wstępnymi opiniami na temat tego, czy usługa ta jest zgodna z wymogiem dotyczącym głównego celu.

Procedura podejmowania decyzji

Artykuł 10 ust. 3a stanowi, że organy regulacyjne podejmują działania na wniosek odpowiednich właściwych organów i/lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych. Oznacza to, że organy regulacyjne nie powinny podejmować działań z własnej inicjatywy, lecz jedynie na wniosek jednej z zainteresowanych stron.

W przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe występuje z wnioskiem o dostęp do infrastruktury, mając na celu świadczenie międzynarodowych usług pasażerskich, zakłada się, że usługi te są międzynarodowe jeśli pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego, bez względu na to, czy usługa ta obejmuje kabotaż, czy też nie. Organ regulacyjny powinien weryfikować główny cel danej usługi w indywidualnych przypadkach. „Zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe” to wyłącznie te przedsiębiorstwa, które mogą udowodnić, że nowa usługa wywierałaby na nie potencjalny wpływ. „Właściwe organy” to organy odpowiedzialne za przyznawanie i ograniczanie prawa dostępu do infrastruktury kolejowej lub uniemożliwianie tego dostępu.

By zagwarantować, że zasady równości i niedyskryminacji są w pełni przestrzegane, procedura podejmowania decyzji powinna być jasna, przejrzysta i niedyskryminacyjna. W celu zapewnienia równych szans procedura podejmowania decyzji powinna zostać opublikowana i opierać się na konsultacjach prowadzonych z zainteresowanymi stronami oraz na wymianie informacji między organami regulacyjnymi. Harmonogram i czas trwania tej procedury powinny uwzględniać potrzebę zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku wystarczającej pewności prawa dla prowadzenia działalności. Procedura powinna być możliwie prosta, skuteczna i przejrzysta oraz spójna z procesem alokacji zdolności przepustowej. Szczegółowe elementy procedury podejmowania decyzji mogą zmieniać się z czasem, w szczególności w świetle doświadczeń zdobytych przez organy regulacyjne.

Kryteria

W art. 10 ust. 3a nie określono z góry żadnych kryteriów służących określeniu głównego celu usługi kolejowej. W motywie 8 wymienia się jednak trzy kryteria, które mogą być uwzględnione przez organy regulacyjne: proporcje obrotu i proporcje natężenia ruchu, wynikające z transportu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do pasażerów na trasach międzynarodowych, oraz długość trasy. Kryteria te zostały wymienione tylko przykładowo. Nie są one zatem obowiązkowe i możliwe jest uwzględnienie innych kryteriów.

Ustalone kryteria powinny w wyraźny sposób określać, jakie czynniki powinny wziąć pod uwagę organy regulacyjne przy określaniu głównego celu danej usługi. Powinny one pozwalać organom regulacyjnym na określenie raczej *przeznaczenia* usługi w perspektywie średnioterminowej niż właściwości usługi w danym momencie. Ocena powinna zawierać element prognostyczny, z uwzględnieniem prawdopodobnych stopniowych zmian w zakresie usługi oraz zmian warunków rynkowych. Możliwym punktem wyjścia dla podjęcia decyzji są plany operacyjne i prognozy rynkowe przedstawiane przez przedsiębiorstwo kolejowe, które zamierza świadczyć nową usługę.

W celu określenia głównego celu usługi organy regulacyjne powinny przeprowadzić zarówno analizę ilościową, jak i jakościową. Rygorystyczne ani wyłączne stosowanie określonej ilościowo wartości progowej nie jest zatem możliwe. W tym kontekście czynnikami jakościowymi, jakie organy regulacyjne mogą uwzględnić w celu określenia celu usługi, są sposób oferowania usługi na rynku, rozmieszczenie obsługiwanych stacji i rodzaj taboru.

2. W jaki sposób ocenić, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych?

Motyw 10

Otwarcie międzynarodowych usług pasażerskich na konkurencję, które obejmuje prawo zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na jakiegokolwiek stacji na trasie międzynarodowej oraz wysiadania na innej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, może mieć wpływ na organizację i finansowanie kolejowych usług pasażerskich, świadczonych na podstawie publicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość ograniczenia prawa dostępu do rynku, w przypadkach gdy prawo to zagroziłoby równowadze ekonomicznej wspomnianych umów o świadczenie usług publicznych oraz gdy właściwy organ kontrolny, o którym mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, wydał na to zgodę na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, na wniosek właściwych organów, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych.

Motyw 12

Ocena, czy równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych może być zagrożona, powinna uwzględniać wcześniej ustalone kryteria, takie jak wpływ na rentowność jakiegokolwiek usługi objętej daną usługą publiczną, w tym wynikający z tego wpływ na koszt netto ponoszony przez właściwy organ publiczny, który zawarł umowę, popyt wśród podróżnych, ustalanie ceny biletów, uzgodnienia w zakresie wystawiania biletów, lokalizacja i liczba stacji po obu stronach granicy oraz terminy i częstotliwość proponowanej nowej usługi. Uwzględniając taką ocenę i decyzję właściwego organu kontrolnego, państwa członkowskie mogą przyznać lub zmienić prawo dostępu do pożądaných międzynarodowych usług pasażerskich lub odmówić przyznania tego prawa, w tym pobierać opłaty od podmiotu obsługującego nową międzynarodową usługę pasażerską, zgodnie z analizą ekonomiczną i prawem wspólnotowym oraz zasadami równości i niedyskryminacji.

Motyw 17

Krajowe organy kontrolne powinny na podstawie art. 31 dyrektywy 2001/14/WE wymieniać się informacjami i, o ile w poszczególnych przypadkach zaistnieje taka potrzeba, koordynować zasady i praktykę oceniania, czy zagrożona jest równowaga ekonomiczna umów na świadczenie usług publicznych. W oparciu o zdobyte doświadczenia powinny one stopniowo opracowywać wytyczne w tym zakresie.

Artykuł 10 ust. 3b

Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu, o którym mowa w ust. 3a, w połączeniach pomiędzy stacją początkową a stacją docelową, które są objęte co najmniej jednym publicznym zamówieniem na usługi zgodnym z obowiązującym prawem wspólnotowym. Ograniczenie takie nie musi skutkować ograniczeniem prawa do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na stacji znajdującej

się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej takiej stacji, w tym na stacjach znajdujących się w tym samym państwie członkowskim, z wyjątkiem przypadków, gdy korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej publicznego zamówienia na usługi.

To, czy równowaga ekonomiczna byłaby zagrożona, określane jest przez właściwy organ kontrolny lub właściwe organy kontrolne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej i wcześniej ustalonych kryteriów, na wniosek:

- właściwego organu lub właściwych organów, które udzieliły publicznego zamówienia na usługi,
- każdego innego zainteresowanego właściwego organu mającego prawo ograniczania dostępu na mocy niniejszego artykułu,
- zarządcy infrastruktury, lub
- przedsiębiorstwa kolejowego realizującego publiczne zamówienie na usługę.

Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi kontrolnemu lub właściwym organom kontrolnym informacje wymagane – w stopniu uzasadnionym – do podjęcia decyzji. Organ kontrolny otrzymuje informacje, konsultując w razie potrzeby wszystkie odpowiednie strony, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem – w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, ale w każdym razie nie później niż w terminie dwóch miesięcy od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ kontrolny uzasadnia swoją decyzję oraz określa termin i warunki, zgodnie z którymi:

- stosowny właściwy organ lub stosowne właściwe organy,
- zarządca infrastruktury,
- przedsiębiorstwo kolejowe realizujące zamówienie publiczne na usługę, lub
- przedsiębiorstwo kolejowe wnoszące o uzyskanie dostępu

mogą wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie decyzji.

Zakres obowiązków

Artykuł 10 ust. 3b stanowi, że państwa członkowskie mają możliwość ograniczenia prawa dostępu w przypadku połączeń, które są objęte umowami o świadczenie usług publicznych, gdyby nowe usługi międzynarodowe zagrażały równowadze ekonomicznej tych umów. Nie jest to jednak ich obowiązkiem. Tylko w przypadku, gdy państwo członkowskie postanowi skorzystać z tej możliwości, organy regulacyjne są zobowiązane do określenia, czy proponowana nowa usługa kolejowa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych. Podejmując taką decyzję, organy regulacyjne muszą działać w sposób niezależny. W motywie 14 podkreśla się w szczególności, w jaki sposób organy regulacyjne powinny funkcjonować w celu zapewnienia wykonywania tych uprawnień w sposób niezależny od organów uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych.

Każde ograniczenie przez państwa członkowskie prawa dostępu zgodnie z art. 10 ust. 3b powinno uwzględniać ocenę dokonaną przez organ regulacyjny. Zgodnie z motywem 10 warunkiem wstępnym dla ograniczenia przez państwa członkowskie prawa dostępu jest *zgoda* odpowiedniego organu regulacyjnego. Zgoda ta może zostać udzielona w formie wiążącego stanowiska, w którym przeanalizowano, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, oraz w którym zaproponowano konkretny środek, bądź w formie procedury zgody, w ramach której kontroli poddawany jest każdy projekt decyzji dotyczącej ograniczenia praw dostępu.

Oceny i decyzje organów regulacyjnych powinny być w stosownych indywidualnych przypadkach skoordynowane. Odnosi się to w szczególności do przypadków, gdy dane umowy o świadczenie usług publicznych mają charakter transgraniczny lub – ogólniej – do przypadków, gdy ograniczenia praw do kabotażu w jednym państwie członkowskim mogłyby mieć konsekwencje dla rentowności międzynarodowej usługi kolejowej świadczonej w innym państwie. W takich okolicznościach w celu osiągnięcia jednoznacznego zrozumienia sytuacji organy regulacyjne powinny podzielić się informacjami i wyrazić wstępną opinię na temat tego, czy równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych jest zagrożona oraz na temat ograniczenia, jakie mogło by zostać zastosowane. Organy regulacyjne powinny skonsultować się z odpowiadającymi im organami bez względu na możliwość ograniczenia prawa dostępu na trasach objętych umowami o świadczenie usług publicznych w państwie członkowskim, w którym znajduje się organ regulacyjny, z którym się skonsultowano.

Oprócz szczególnych przypadków wymienionych powyżej, w motywie 17 dyrektywy 2007/58/WE podkreśla się, że – na podstawie art. 31 dyrektywy 2001/14/WE – organy regulacyjne powinny systematycznie wymieniać się informacjami na temat swojej działalności oraz zasad i praktyk w zakresie podejmowania decyzji w celu stopniowego opracowywania wytycznych w oparciu o zdobyte doświadczenia.

Procedura podejmowania decyzji

Ocena dokonywana w celu stwierdzenia, czy równowaga ekonomiczna danej umowy o świadczenie usług publicznych mogłaby zostać zagrożona jest zadaniem, jakie organy regulacyjne powinny wykonywać bez względu na to, czy główny cel usługi kolejowej został zweryfikowany. Te dwie oceny mogą być prowadzone razem, jednak dokonanie żadnej z ocen nie może być uznawane za warunek wstępny dokonania drugiej oceny.

Jak określono w art. 10 ust. 3b ocena powinna być dokonywana na wniosek przedstawiany właściwemu organowi regulacyjnemu. Z wnioskiem tym może wystąpić wyłącznie 1) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych, której dotyczy ocena, 2) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu do danej infrastruktury, 3) dany zarządca infrastruktury lub 4) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych. Jeśli strona występująca z wnioskiem o dokonanie oceny nie jest w stanie przedstawić informacji wymaganych w celu podjęcia decyzji lub jeśli wniosek nie został złożony w rozsądnym terminie, określonym uprzednio przez organ regulacyjny, oceny tej nie należy przeprowadzać. Harmonogram i czas trwania oceny powinny uwzględniać potrzebę zapewnienia wszystkim uczestnikom rynku wystarczającej pewności prawa dla prowadzenia działalności. Procedura powinna być możliwie prosta, skuteczna i przejrzysta oraz spójna z procesem alokacji zdolności przepustowej.

Organ regulacyjny nie powinien przeprowadzać takich ocen z inicjatywy własnej, lecz tylko na wniosek jednej z wyżej wymienionych zainteresowanych stron. Ocena dokonywana przez organ regulacyjny powinna ograniczać się do aspektów wymienionych w przedłożonym wniosku.

Ocena powinna być dokonywana w oparciu o obiektywną metodę i z góry określone kryteria. Opracowanie takiej metody, w tym kryteriów, które będą stosowane, jest wyłącznym obowiązkiem organów regulacyjnych. Obowiązek ten nie może zostać ograniczony przez żaden organ publiczny uczestniczący w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych lub sprawujący kontrolę jako posiadacz udziałów w przedsiębiorstwie kolejowym.

Metoda oceny powinna zostać ustalona w sposób odpowiadający rozwojowi sytuacji na rynku oraz umożliwiającą wprowadzanie w późniejszym czasie zmian, w szczególności w świetle doświadczeń zdobytych przez organy regulacyjne, oraz umożliwiającą zapewnienie zgodności z wytycznymi przewidzianymi w motywie 17.

Metoda powinna obejmować szczegółową *analizę ekonomiczną*. Oznacza to, że organy regulacyjne muszą przeprowadzić właściwą ocenę wpływu ekonomicznego i finansowego wywieranego przez nową usługę kolejową na daną umowę o świadczenie usług publicznych. Zatem zasadniczo zwykle zastosowanie wcześniej ustalonych wartości progowych nie powinno być uznawane za wystarczające.

Ocena wpływu powinna wykazywać, czy równowaga ekonomiczna umowy jest zagrożona. Oznacza to, że określenie wpływu wywieranego przez nową usługę jest konieczne, lecz samo w sobie niewystarczające. Analiza ekonomiczna powinna określać zakres, w jakim równowaga ekonomiczna umowy zostaje zaburzona. Ponadto powinno być możliwe przypisanie tego wpływu konkretnej nowej usłudze kolejowej, nie zaś innym czynnikiem, takim jak ogólna sytuacja gospodarcza. Umowy o świadczenie usług publicznych, których to dotyczy, to umowy zapewniające świadczenie usług pomiędzy stacjami początkowymi a stacjami docelowymi, które są obsługiwane za pośrednictwem proponowanej nowej usługi kolejowej lub zapewniające usługi o podobnym charakterze pomiędzy tymi samymi stacjami początkowymi a stacjami docelowymi na równoległej trasie, na którą nowa usługa może mieć wpływ.

By zagwarantować, że zasady równości i niedyskryminacji są w pełni przestrzegane, stosowana metoda powinna być jasna, przejrzysta i niedyskryminacyjna. W celu zapewnienia równych szans metoda ta powinna zostać opublikowana i opierać się na konsultacjach prowadzonych z zainteresowanymi stronami oraz na wymianie informacji między organami regulacyjnymi. Szczegółowe elementy metody mogą zmieniać się z czasem, w szczególności w związku z ich dostosowywaniem do wytycznych opracowanych w świetle doświadczeń zdobytych przez organy regulacyjne.

Kryteria

Analiza powinna dotyczyć przede wszystkim ekonomicznego wpływu nowej usługi na całą umowę o świadczenie usług publicznych, nie zaś na poszczególne usługi. Jak wspomniano w motywie 12, oznacza to konieczność uwzględnienia 1) kosztów netto ponoszonych przez organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych; oraz 2) rentowności usług świadczonych przez przedsiębiorstwo kolejowe w ramach umowy. Sam fakt, że nowa usługa jest oferowana po niższej cenie lub w tym samym czasie w porównaniu z usługami świadczonymi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych nie pozwala stwierdzić, że równowaga ekonomiczna takiej umowy byłaby zagrożona.

W celu określenia wpływu na rentowność dla przedsiębiorstwa kolejowego oraz na koszty netto dla odpowiedniego organu w motywie 12 proponuje się rozważenie szeregu czynników: popytu wśród podróżnych, ustalania ceny biletów, uzgodnień w zakresie wystawiania biletów, lokalizacji i liczby stacji po obu stronach granicy oraz terminów i częstotliwości proponowanej nowej usługi. Rozważenie tych czynników nie stanowi jednak samo w sobie analizy ekonomicznej wymaganej na mocy dyrektywy i nie wystarcza, by określić, czy równowaga ekonomiczna jest zagrożona. Aspekty te zostały wymienione tylko przykładowo. Wykaz ten nie jest ani wyczerpujący, ani obowiązkowy.

Nie należy uznawać, że każdy wpływ na umowę o świadczenie usługi publicznej zagraża jej równowadze ekonomicznej. Każdy ograniczony lub jednorazowy wpływ, w szczególności w granicach określonych w samej umowie, nie powinien być uznawany za „zagrożający”. Ocena powinna wykazywać faktyczny wpływ na rentowność usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Równowaga powinna być uznawana za zagrożoną w przypadku gdy można wykazać, że ekonomiczna wykonalność świadczenia tych usług publicznych na odpowiednim poziomie jakości jest zagrożona.

W tym kontekście wykazanie, że wejście nowego operatora na rynek doprowadziłoby do wzrostu wkładu publicznego, nie byłoby wystarczające. Wzrost wkładu publicznego musiałby być znaczny, żeby równowagę ekonomiczną danej umowy o świadczenie usług publicznych można było uznać za zagrożoną.

Niniejszy komunikat wyjaśniający pozostaje bez uszczerbku dla nałożonego na państwa członkowskie obowiązku przyjęcia środków transpozycji w celu zapewnienia zgodności z przepisami dyrektywy 2007/58/WE.
