

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 2/2007

vedtaget af Rådet den 11. december 2006

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2007 af ... om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71 og 89,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 16 i traktaten bekræftes den plads, som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse indtager i Unionens fælles værdinormer.
- (2) Ifølge traktatens artikel 86, stk. 2, er virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, underkastet traktatens bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke hindrer opfyldelsen af deres opgaver.
- (3) Traktatens artikel 73 er en *lex specialis* i forhold til artikel 86, stk. 2. Den fastsætter regler for kompensationer for offentlig tjeneste inden for transport til lands.

- (4) De vigtigste mål i Kommissionens hvidbog af 12. september 2001 »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« er at garantere sikker og effektiv personbefordring af høj kvalitet takket være en reguleret konkurrence, der desuden sikrer gennemsækelighed og effektivitet i den offentlige personbefordring, bl.a. under hensyntagen til sociale faktorer, miljøfaktorer og den fysiske planlægning, eller at tilbyde særlige takstbetingelser for bestemte passagerkategorier, f.eks. pensionister, og fjerne de forskelle mellem transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, som i væsentlig grad bidrager til ulige konkurrencevilkår.

- (5) I dag er det ofte tilfældet, at personbefordring til lands er en nødvendighed af hensyn til almene offentlige interesser, men ikke kan drives forretningsmæssigt. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal have mulighed for at træde til for at sikre, at sådanne tjenester fortsat tilbydes. De kan sikre, at der tilbydes offentlig personbefordring, ved bl.a. at give operatører af offentlig trafikbetjening enerettigheder, at give operatører af offentlig trafikbetjening økonomisk kompensation og at fastlægge generelle regler for drift af offentlig transport, som gælder for alle operatører. Hvis medlemsstaterne i henhold til denne forordning vælger at udelukke visse generelle regler fra dens anvendelsesområde, bør den generelle ordning for statsstøtte anvendes.

- (6) Mange medlemsstater har i hvert fald for en del af markedet for offentlig transport indført lovgivning om enerettigheder og kontrakter om offentlig trafikbetjening baseret på gennemsigtige og retfærdige udbudsprocedurer. Resultatet har været, at handelen mellem medlemsstaterne er blevet væsentligt forøget, og flere operatører af offentlig trafikbetjening varetager nu offentlig personbefordring i mere end én medlemsstat. Udviklingen i

⁽¹⁾ EUT C 195 af 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192 af 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14.11.2001 (EUT C 140 E af 13.6.2002, s. 262), Rådets fælles holdning af 11.12.2006 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

medlemsstaternes lovgivning har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og skabt juridisk uklarhed om disse operatørers rettigheder og de kompetente myndigheders forpligtelser. Således indeholder Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje⁽¹⁾ intet om, hvordan kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgå i Fællesskabet, især under hvilke omstændigheder de bør gøres til genstand for udbud. De fællesskabsretlige rammer bør derfor ajourføres.

- (7) Undersøgelser og erfaringer fra medlemsstater, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at reguleret konkurrence mellem operatører inden for denne sektor med de fornødne beskyttelsesklausuler fører til nye, billigere og mere attraktive transporttjenester, uden at operatører af offentlig trafikbetjening hindres i at varetage de opgaver, de får pålagt. Fremgangsmåden har fået opbakning fra Det Europæiske Råd, idet den indgår i den såkaldte Lissabon-proces af 28. marts 2000, hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne i overensstemmelse med deres respektive beføjelser blev opfordret til »at sætte mere skub i liberaliseringen på områder som f.eks. transport«.
- (8) De markeder for personbefordring, som allerede er liberaliseret, og hvor der ikke findes enerettigheder, bør kunne bevare deres karakteristika og funktionsmåder, i det omfang de opfylder traktatens krav.
- (9) For at kunne tilrettelægge ydelserne vedrørende den offentlige personbefordring, så den bedst muligt imødekommer indbyggernes behov, skal alle kompetente myndigheder frit kunne vælge operatør af offentlig trafikbetjening under hensyn til små og mellemstore virksomheders interesser på de vilkår, der fastsættes i denne forordning. For at sikre, at princippet om gennemsækelighed, lige behandling af konkurrerende operatører og proportionalitet overholdes, når der ydes kompensation eller tildeles enerettigheder, er det vigtigt, at den offentlige serviceforpligtelses art og den aftalte modydelse fastsættes i en kontrakt om offentlig tjeneste mellem den kompetente myndighed og den valgte operatør af offentlig trafikbetjening. Kontrakten kan have forskellig form eller betegnelse, alt efter den enkelte medlemsstats retssystem.
- (10) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter offentlig personbefordring ad indre vandveje, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af offentlig personbefordring ad indre vandveje skal derfor overholde traktatens generelle principper, medmindre medlemsstaterne vælger at anvende denne forordning på dette særlige

område. Denne forordning er ikke til hinder for, at transport ad indre vandveje indgår i et bredere rutenet for offentlig personbefordring i byer, forstæder og regioner.

- (11) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter godstransporttjenester, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af godstransporttjenester bør derfor overholde traktatens generelle principper tre år efter denne forordnings ikrafttræden.
- (12) Fra en EF-retlig synsvinkel er det ikke afgørende, om den offentlige personbefordring drives af offentlige eller private virksomheder. Denne forordning bygger på de traktatfæstede principper om neutralitet hvad angår ejendomsretlige ordninger i traktatens artikel 295, om medlemsstaternes frihed til at definere tjenesteydelser af almen økonomisk interesse i traktatens artikel 16 samt om subsidiaritet og proportionalitet i traktatens artikel 5.
- (13) Nogle strækninger — der ofte er knyttet til en bestemt infrastruktur — drives overvejende af historisk interesse eller med turistmæssigt formål. Eftersom denne form for virksomhed tydeligvis har et helt andet formål end offentlig personbefordring, bør den ikke være omfattet af de regler og procedurer, der gælder for offentlig trafikbetjening.
- (14) Hvor de kompetente myndigheder har ansvaret for at tilrettelægge det offentlige transportnet, bortset fra den faktiske udførelse af transporten, kan dette også omfatte en række andre aktiviteter og forpligtelser, som de kompetente myndigheder frit bør kunne vælge selv at udføre eller overdrage helt eller delvis til tredjemand.
- (15) Langtidskontrakter kan betyde, at markedet er lukket i en unødigt lang periode, hvorved de gunstige virkninger af konkurrencepresset bliver mindre udtalte. For at minimere konkurrenceforvriddningen og samtidig sikre kvaliteten af tjenesteydelserne bør kontrakter om offentlig trafikbetjening derfor være tidsbegrænsede. Det er dog påkrævet at åbne mulighed for at forlænge offentlige tjenesteydelseskontrakter med højst halvdelen af den oprindelige løbetid, når operatøren af offentlig trafikbetjening skal investere i aktiver med usædvanlig lang nedskrivningstid, og — på grund af disses særlige karakteristika og begrænsninger — når der er tale om regionerne i den yderste periferi som omhandlet i artikel 299 i traktaten. Desuden bør en endnu længere forlængelse være mulig, når der er tale om en operatør af offentlig trafikbetjening, der investerer i infrastruktur eller rullende materiel og køretøjer, der er ekstraordinære i den forstand, at begge dele indebærer betydelige midler, og såfremt kontrakten tildeles efter en fair konkurrencebaseret udbudsprocedure.

⁽¹⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

- (16) Hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening kan resultere i, at en anden operatør af offentlig trafikbetjening overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter⁽¹⁾. Dette direktiv fratager ikke medlemsstaterne muligheden for at sikre betingelserne for overførsel med hensyn til arbejdstagernes rettigheder, for så vidt de ikke er omhandlet i direktiv 2001/23/EF, og således i relevant omfang tage hensyn til sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder fastlagt ved national lovgivning, love og administrative bestemmelser eller kollektive overenskomster eller aftaler indgået mellem arbejdsmarkedets parter.
- (17) I henhold til subsidiaritetsprincippet kan de kompetente myndigheder fastsætte kvalitetskrav til offentlig serviceforpligtelse, f.eks. med hensyn til minimale arbejdsvilkår, passagerers rettigheder, bevægelseshæmmede personers behov eller miljøbeskyttelse.
- (18) Lokale myndigheder eller i mangel heraf nationale myndigheder kan i henhold til de relevante bestemmelser i national ret vælge selv at varetage den offentlige personbefordring inden for deres eget område eller at overdrage den til en intern operatør uden udbud. Der må imidlertid lægges faste rammer for denne mulighed for egen drift, så der sikres fair konkurrence. Den kompetente myndighed eller gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring, bør kollektivt eller via sine medlemmer udøve den påkrævede kontrol. Desuden bør en kompetent myndighed, der selv udfører befordring, eller en intern operatør være udelukket fra at deltage i udbudsprocedurer uden for denne myndigheds område. Den myndighed, der kontrollerer den interne operatør, bør også kunne udelukke denne operatør fra at deltage i udbudsprocedurer, der afholdes inden for dens område. Restriktioner med hensyn til den interne operatørs aktiviteter er ikke til hinder for indgåelse af underhåndsftaler vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening, når disse vedrører transport med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Desuden er kontrakter indgået uden forudgående udbud i forbindelse med jernbaner ikke til hinder for, at de kompetente myndigheder kan tildele offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne til en intern operatør.
- (19) Underentrepriser kan bidrage til mere effektiv offentlig personbefordring og gør det muligt for andre virksomheder end den operatør af offentlig trafikbetjening, der fik tildelt kontrakten om offentlig trafikbetjening, at deltage. For at opnå den bedst mulige anvendelse af de offentlige midler bør de kompetente myndigheder dog kunne fastlægge de nærmere bestemmelser for at give deres offentlige personbefordring i underentreprise, især når det drejer sig om tjenester udført af en intern operatør. Endvidere bør en underentreprenør ikke forhindres i at deltage i udbud på en kompetent myndigheds område. Den kompetente myndigheds eller dennes interne operatørs udvælgelse af underentreprenør skal ske i overensstemmelse med fællesskabsretten.
- (20) Når en offentlig myndighed vælger at overdrage en opgave af almen interesse til tredjemand, skal operatøren af offentlig trafikbetjening udvælges under overholdelse af fællesskabsreglerne om offentlige aftaler og koncessioner, således som de følger af traktatens artikel 43-49, og principperne om gennemsigtighed og ligebehandling. Bestemmelserne i denne forordning indskrænker således ikke de forpligtelser, der påhviler de offentlige myndigheder i medfør af direktiverne om indgåelse af offentlige kontrakter, når de pågældende kontrakter er omfattet af disse direktiver.
- (21) Nogle udbud kræver, at de kompetente myndigheder definerer og beskriver komplekse systemer. Disse myndigheder bør i sådanne tilfælde være bemyndigede til, når de indgår kontrakter herom, at forhandle med nogle eller alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening om de nærmere detaljer, efter at buddene er indgivet.
- (22) Der bør ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis kontrakten kun vedrører et mindre beløb eller et mindre antal vognkilometer. I den forbindelse bør større beløb eller et større antal vognkilometer gøre det muligt for de kompetente myndigheder at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige interesser. De kompetente myndigheder bør ikke kunne opdele kontrakter eller rutenet for at undgå udbud.
- (23) I tilfælde af afbrydelse af trafikbetjeningen bør de kompetente myndigheder kunne træffe hasteforanstaltninger for en kortere periode, indtil der kan indgås en ny kontrakt om offentlig trafikbetjening, som opfylder indgåelseskravene i denne forordning.
- (24) Offentlig personbefordring med jernbane har sine særlige problemer, nemlig investeringernes størrelse og infrastrukturomkostningerne. I marts 2004 fremlagde Kommissionen et forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁽²⁾ for at sikre, at alle jernbaneselskaber i Fællesskabet har adgang til infrastrukturen i alle medlemsstaterne med henblik på international personbefordring. Formålet med denne forordning er at etablere en retlig ramme for kompensation og/eller enerettigheder med henblik på kontrakter om offentlig trafikbetjening, og ikke at åbne markedet for jernbanetjenester yderligere.

⁽¹⁾ EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

⁽²⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164).

- (25) Når der er tale om offentlige tjenester giver denne forordning hver kompetent myndighed mulighed for at vælge, hvilken operatør der under en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal varetage den offentlige personbefordring. Under hensyntagen til, at medlemsstaterne har organiseret deres område vidt forskelligt i dette spørgsmål, er det berettiget at tillade de kompetente myndigheder at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane ved kontrakt uden forudgående udbud.
- (26) Den kompensation, der ydes af de kompetente myndigheder til dækning af omkostningerne ved at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, bør beregnes på en måde, så overkompensation forebygges. Når en kompetent myndighed ønsker at indgå en offentlig tjenesteydelseskontrakt uden udbud, bør den tillige følge detaljerede regler, som sikrer kompensationsbeløb af passende størrelse og tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen.
- (27) Ved passende hensyntagen til alle de konsekvenser, som opfyldelsen af forsyningsforpligtelserne kan få for efterspørgslen efter offentlig personbefordring ved hjælp af beregningsskemaet i bilaget kan den kompetente myndighed og operatøren af offentlig trafikbetjening bevise, at overkompensation er undgået.
- (28) Kompetente myndigheder, der agter at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, bør med undtagelse af hasteforanstaltninger og kontrakter, der vedrører levering af et mindre antal kilometer, foretage den nødvendige offentliggørelse og give meddelelse om det mindst et år forud, således at potentielle operatører af offentlig trafikbetjening får mulighed for at reagere.
- (29) Kontrakter, der er indgået uden forudgående udbud, bør omfattes af en øget gennemskuelighed.
- (30) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatører af offentlig trafikbetjening har behov for en vis tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger. Medlemsstaterne bør med henblik på den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er i overensstemmelse med denne forordning, fremlægge en statusrapport for Kommissionen inden for seks måneder efter den første halvdel af overgangsperioden. Kommissionen kan på grundlag af disse rapporter foreslå passende foranstaltninger.
- (31) I overgangsperioden kan bestemmelserne i denne forordning tages i anvendelse af de kompetente myndigheder på forskellige tidspunkter. Det er i den periode tænkeligt, at operatører af offentlig trafikbetjening, der er aktive på markeder, hvor forordningen ikke gælder endnu, byder på offentlige tjenesteydelseskontrakter på markeder, der hurtigere er blevet åbnet for reguleret konkurrence. For gennem et indgreb, der står i rimeligt forhold til formålet, at forebygge ubalance under åbningen af markedet for offentlig transport bør de kompetente myndigheder i den anden halvdel af overgangsperioden have mulighed for at afvise bud fra virksomheder, hvor over halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening, de udfører, ikke tildeles i henhold til denne forordning, forudsat at der ikke derved sker forskelsbehandling, og at denne fremgangsmåde er besluttet inden bekendtgørelsen af udbuddet.
- (32) I præmis 87-95 i sin dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00 i Altmark Trans GmbH-sagen ⁽¹⁾ udtalte Domstolen, at kompensationer for offentlig tjeneste ikke udgør nogen begunstigelse efter traktatens artikel 87, når fire betingelser alle er opfyldt. Er disse kriterier ikke opfyldt, mens de almindelige betingelser for anvendelse af traktatens artikel 87, stk. 1, er opfyldt, udgør kompensationer for offentlig tjeneste statsstøtte og omfattet af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88.
- (33) Kompensation for offentlig tjeneste kan vise sig påkrævet inden for landbaseret personbefordring, idet de virksomheder, der forestår den pågældende tjeneste, derved bliver i stand til at fungere på grundlag af sådanne principper og vilkår, at de kan udføre deres opgaver. En sådan kompensation kan på visse betingelser være forenelig med traktaten, idet artikel 73 finder anvendelse. For det første skal kompensationen ydes med det formål at sikre udførelse af tjenesteydelser, der virkelig er tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i traktatens forstand. For det andet må kompensationen, for at undgå uberettiget konkurrenceforvridning, ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, under hensyn til indtægterne herved samt en rimelig fortjeneste ved udførelsen af denne tjeneste.
- (34) Kompensation, som de kompetente myndigheder yder i henhold til denne forordning, kan således være fritaget for forudgående anmeldelse i medfør af traktatens artikel 88, stk. 3.
- (35) Denne forordning træder i stedet for Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, som derfor bør ophæves. For offentlige godstransporttjenester vil en overgangsperiode på tre år gøre det lettere at afvikle den kompensation, der ikke er godkendt af Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Enhver kompensation, som ydes i forbindelse med levering af anden offentlig personbefordring end den, der er omhandlet i denne nye forordning, og som kan indebære statsstøtte som defineret i traktatens artikel 87, stk. 1, bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88, herunder enhver fortolkning af disse bestemmelser fra De Europæiske Fællesskabers Domstol og især dommen i sag C-280/00 Altmark Trans GmbH. Når sådanne sager undersøges, bør Kommissionen derfor anvende principper svarende til dem, der er fastsat i denne nye forordning, eller eventuelt anden lovgivning vedrørende tjenesteydelser af almen økonomisk interesse.

⁽¹⁾ Sml. 2003 I, s. 7747.

(36) Anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽¹⁾ er omfattet af nærværende forordning. Den tidligere forordning anses for at være forældet, idet den begrænser anvendelsen af traktatens artikel 73 uden at give et hensigtsmæssigt retsgrundlag for at tillade løbende investeringsordninger, navnlig i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur i et offentlig-privat partnerskab. Den bør derfor ophæves, således at traktatens artikel 73 kan finde anvendelse på en måde, der modsvarer den konstante udvikling i sektoren, medmindre andet er fastsat i denne forordning eller Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber ⁽²⁾. For yderligere at fremme anvendelsen af de relevante fællesskabsregler vil Kommissionen i 2006 foreslå retningslinjer for statsstøtte til jernbaneinvesteringer, herunder også investeringer i infrastruktur.

(37) Kommissionen bør fremlægge en rapport med henblik på at vurdere gennemførelsen af forordningen og udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, navnlig den offentlige personbefordrings kvalitet og konsekvenserne af at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud. Denne rapport kan — om nødvendigt — ledsages af passende forslag til ændring af denne forordning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med denne forordning er at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af EF-retten kan tilrettelægge den offentlige personbefordring for at sikre levering af ydelser af almen interesse, som bl.a. er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markedskræfterne virke.

Med dette for øje fastlægger forordningen, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende forsyningsforpligtelser, yder operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af forsyningsforpligtelser.

2. Denne forordning finder anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinneføretøjer og ad vej, dog ikke strækninger, der overvejende drives af historisk interesse eller med turistmæssigt formål.

Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på offentlig passagerbefordring ad indre vandveje.

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på koncessionskontrakter om offentlige bygge- og anlægsarbejder som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ⁽³⁾ eller i artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter ⁽⁴⁾.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »offentlig personbefordring«: ydelser i forbindelse med personbefordring af almen økonomisk interesse, der tilbydes offentligheden på et ikke-diskriminerende og kontinuerligt grundlag
- b) »kompetent myndighed«: enhver offentlig myndighed eller gruppe af myndigheder i en eller flere medlemsstater, som har beføjelse til at gribe ind i offentlig personbefordring inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse
- c) »kompetent lokal myndighed«: en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten
- d) »operatør af offentlig trafikbetjening«: enhver offentligretlig eller privatretlig virksomhed eller virksomhedsgruppe, der driver offentlig personbefordring, og enhver offentlig instans, der varetager offentlig personbefordring
- e) »offentlig serviceforpligtelse«: det krav, som en kompetent myndighed definerer eller fastsætter for at sikre ydelser i forbindelse med offentlig personbefordring, som en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller under samme vilkår uden at modtage nogen modydelse
- f) »eneret«: en ret for en operatør af offentlig trafikbetjening til som den eneste at drive nærmere afgrænset offentlig personbefordring på en bestemt strækning eller rute, i et bestemt rutenet eller i et bestemt geografisk område
- g) »kompensation for offentlig trafikbetjening«: enhver fordel, herunder økonomisk, som en kompetent myndighed indrømmer direkte eller indirekte ved brug af offentlige midler i den periode, hvor en offentlig serviceforpligtelse gælder, eller som vedrører perioden

⁽¹⁾ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

⁽²⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 8. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

⁽³⁾ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2083/2005 (EUT L 333 af 20.12.2005, s. 28).

⁽⁴⁾ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2083/2005.

- h) »kontrakt uden forudgående udbud«: kontrakt om offentlig trafikbetjening, der indgås med en bestemt operatør af offentlig trafikbetjening uden nogen forudgående udbudsprocedure
- i) »kontrakt om offentlig trafikbetjening«: et eller flere juridisk bindende dokumenter, hvorved der indgås en aftale mellem en kompetent myndighed og en operatør af offentlig trafikbetjening om overdragelse af forvaltning og drift af offentlig personbefordring, der er omfattet af de offentlige serviceforpligtelser, til operatøren af offentlig trafikbetjening; en kontrakt kan — alt efter gældende ret i den enkelte medlemsstat — også bestå i en afgørelse, som træffes af den kompetente myndighed, og
- som har form af en individuel lovgivningsmæssig retsakt eller en administrativt regulerende retsakt, eller
- ifølge hvilken den kompetente myndighed under visse betingelser selv varetager tjenesterne eller overdrager varetagelsen til en intern operatør
- j) »værdi«: den værdi af en ydelse, rute, kontrakt eller kompensationsordning vedrørende en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der svarer til den samlede indtjening eksklusive moms, som en operatør eller operatører af offentlig trafikbetjening har, medregnet compensation af enhver art fra det offentlige og billetindtægter, som operatøren ikke giver videre til den pågældende kompetente myndighed
- k) »generel regel«: en foranstaltning, som gælder uden forskelsbehandling for al offentlig personbefordring af samme art inden for et bestemt geografisk område, som en kompetent myndighed har ansvaret for
- l) »integreret offentlig personbefordring«: sammenhængende trafikbetjening i et bestemt geografisk område med fælles informationstjeneste, billetordning og køreplan.

Artikel 3

Kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller compensation af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.
2. Uanset stk. 1 kan offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, også være omfattet af generelle regler. Den kompetente myndighed yder efter principperne i artikel 4 og 6 og i bilaget operatørerne af offentlig trafikbetjening compensation for den — positive eller negative — finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter som følge af de takstforpligtelser, som de er pålagt ved generelle regler, på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. Dette berører ikke de kompetente myndigheders ret til at lade forsyningsforpligtelser vedrørende maksimaltakster indgå i kontrakter om offentlig trafikbetjening.

3. Medlemsstaterne kan fra denne forordnings anvendelsesområde udelukke generelle regler om økonomisk compensation for offentlige serviceforpligtelser, der fastsætter maksimumtakster for elever, studerende, lærlinge og bevægelseshæmmede, jf. dog bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Der skal gives underretning om disse generelle regler i medfør af traktatens artikel 88. En sådan underretning skal indeholde samtlige oplysninger om foranstaltningen og især de nærmere enkeltheder om beregningsmetoden.

Artikel 4

Obligatorisk indhold i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det:
 - i) klart defineres, hvilken offentlig serviceforpligtelse en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde, og inden for hvilke geografiske områder
 - ii) på objektiv og gennemsigtig måde på forhånd fastlægges, hvilke parametre compensationen beregnes ud fra, og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. I kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået efter artikel 5, stk. 2, 4, 5 og 6, fastlægges disse parametre på en sådan måde, at hver enkelt compensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af den finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter ved at opfylde de offentlige serviceforpligtelser, under hensyntagen til de indtægter, en operatør af offentlig trafikbetjening har herved samt en rimelig fortjeneste
 - iii) fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningerne kan navnlig indgå udgifter til personale, energiforbrug, infrastrukturafgifter, vedligeholdelse og reparation af offentlige transportmidler, det rullende materiel og anlæg, der er nødvendige for at udføre personbefordring, samt faste omkostninger og en passende forrentning af kapitalen.
2. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det fastlægges, hvor stor en andel af billetindtægterne operatøren af offentlig trafikbetjening kan beholde, hvor stor en andel der gives videre til den kompetente myndighed, og hvor stor en andel der deles mellem operatøren og den kompetente myndighed.
3. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal være tidsbegrænsede med en løbetid på højst ti år for busstrafik og femten år for personbefordring med jernbane eller andre skinnerekøretøjer. Kontrakter om offentlig trafikbetjening, som omfatter flere transportmåder, har en løbetid på højst femten år, hvis trafikken med jernbane eller andre skinnerekøretøjer udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.

4. Hvis afskrivningen af aktiver kræver det, kan kontrakten om offentlig trafikbetjening forlænges, dog højst med halvdelen af den oprindelige løbetid, under forudsætning af at operatøren af offentlig trafikbetjening stiller en væsentlig del af alle de aktiver, der er nødvendige for at varetage personbefordringen i henhold til kontrakten om offentlig trafikbetjening, til rådighed, og disse aktiver hovedsagelig benyttes til den personbefordring, kontrakten omhandler.

Hvis det er berettiget ud fra omkostningerne som følge af en særlig geografisk beliggenhed, kan varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening, jf. stk. 3, i regionerne i den yderste periferi forlænges med højst halvdelen af den oprindelige løbetid.

Hvis det er berettiget ud fra hensynet til amortisering af kapital i forbindelse med ekstraordinære investeringer i infrastruktur, rullende materiel eller køretøjer, og hvis kontrakten om offentlig trafikbetjening indgås på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure, kan en kontrakt om offentlig trafikbetjening have en længere varighed. For at sikre gennemsigtighed skal den kompetente myndighed i så fald senest et år efter indgåelsen af kontrakten give Kommissionen meddelelse om kontrakten om offentlig trafikbetjening og de faktorer, der begrundes dens længere varighed.

5. Med forbehold af national ret og fællesskabsretten, herunder også kollektive overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter, kan kompetente myndigheder forlange, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening indrømmer de ansatte, der tidligere var beskæftiget med trafikbetjeningen, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF. Hvis de kompetente myndigheder forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder, skal udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening angive, hvilke ansatte det drejer sig om, og give gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, som de ansatte anses for at være tilknyttet trafikbetjeningen på.

6. Hvis de kompetente myndigheder i henhold til national ret forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse kvalitetsstandarder, skal disse standarder indarbejdes i udbudsdokumenterne og kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

7. Det skal klart fremgå af udbudsmateriale og kontrakter om offentlig trafikbetjening, om underentrepriser kan komme på tale. Kontrakten om offentlig trafikbetjening skal i overensstemmelse med national ret og fællesskabsretten fastlægge, hvilke betingelser der gælder for underentrepriser.

Artikel 5

Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF med bus eller sporvogn indgås efter procedurerne fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter

ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes stk. 2-6 ikke.

2. Medmindre national ret forbyder det, kan lokale kompetente myndigheder — uanset om der er tale om en enkelt myndighed eller en gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring — beslutte selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med en juridisk selvstændig enhed, som er under den kompetente lokale myndigheds — eller hvis der er tale om en gruppe af myndigheder under mindst en kompetent lokal myndigheds — kontrol i lighed med dens egne tjenestegrene (i det følgende benævnt »den interne operatør«). Når en kompetent lokal myndighed træffer en sådan beslutning, finder følgende anvendelse:

- a) I vurderingen af, om den kompetente lokale myndighed udøver en sådan kontrol, indgår sådanne elementer som omfanget af repræsentationen i bestyrelse, direktion eller tilsynsorganer, bestemmelser herom i vedtægterne, ejerforhold samt effektiv indflydelse på og kontrol over strategiske og driftsmæssige beslutninger. Det er i overensstemmelse med fællesskabsretten ikke en absolut betingelse for fastslåelse af, at der udøves kontrol, i den i dette stykke omhandlede betydning, at den kompetente offentlige myndighed, specielt i tilfælde af offentlig-private partnerskaber, ejer 100 %, hvis det kan fastslås, at der er en overvejende offentlig indflydelse, og at der udøves kontrol på grundlag af andre kriterier.
- b) Betingelsen for at anvende dette stykke er, at den interne operatør og enheder, som denne operatør har blot den mindste indflydelse på, driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der henhører under den kompetente lokale myndighed — bortset fra udgående linjer eller andre underordnede elementer af denne virksomhed, der strækker sig ind på tilstødende kompetente lokale myndighedsområde — og ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, der henhører under den kompetente lokale myndighed.
- c) Uanset litra b) kan en intern operatør deltage i retfærdige udbudsprocedurer to år før afslutningen af dens kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud på betingelse af, at der er truffet en endelig afgørelse om at underkaste den offentlige personbefordring, der er omfattet af den interne operatørs kontrakt, en retfærdig udbudsprocedure, og at den interne operatør ikke har indgået nogen anden offentlig kontrakt uden forudgående udbud.
- d) Hvis der ikke er nogen kompetent lokal myndighed, finder litra a), b) og c) anvendelse på en national myndighed for så vidt angår et geografisk område, der ikke er nationalt, forudsat at den interne operatør ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, kontrakten om offentlig trafikbetjening er blevet indgået for.

3. En kompetent myndighed, der entrerer med andre tredjeparter end interne operatører, skal indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening på grundlag af en udbudsprocedure, undtagen i de i stk. 4, 5 og 6 nævnte tilfælde. Udbudsproceduren skal være åben for alle operatører, retfærdig og i overensstemmelse med principperne om gennemsækelighed og ikke-forskelsbehandling. Efter indgivelsen af bud og en eventuel første udvælgelse kan der under overholdelse af disse principper føres forhandlinger om, hvordan specifikke og komplekse behov bedst kan opfyldes.

4. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening, enten hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til højst 1 mio. EUR, eller hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er højst 300 000 vognkilometer.

Er der tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud med en lille eller mellemstor virksomhed, der driver højst 20 køretøjer, kan disse tærskler forhøjes til enten en årlig gennemsnitsværdi anslået til højst 1,7 mio. EUR eller hvis det årlige transportarbejde er i forbindelse med offentlig personbefordringer højst 500 000 vognkilometer.

5. Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes eller der er umiddelbar risiko herfor. Hasteforanstaltningen kan bestå i indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud eller en formel aftale om forlængelse af en sådan kontrakt eller krav om levering af visse offentlige serviceforpligtelsesydelse. Operatøren af den offentlige trafikbetjening skal have ret til at klage over afgørelsen om at pålægge levering af visse offentlige serviceforpligtelser. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået eller forlænget som hasteforanstaltning, eller pålæg om en sådan kontrakt må ikke løbe længere end to år.

6. Medmindre national ret forbyder det, kan kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter ikke løbe længere end ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

Artikel 6

Kompensation for offentlig trafikbetjening

1. Kompensation i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 6, skal desuden være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.

2. Efter skriftlig anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne inden for en frist på tre måneder eller en længere frist som fastsat i anmodningen alle de oplysninger, Kommissionen finder nødvendige for at afgøre, om den ydede kompensation er forenelig med denne forordning.

Artikel 7

Offentliggørelse

1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om den offentlige serviceforpligtelse, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne af offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Med en sådan rapport kan det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering kontrolleres og vurderes.

2. Hver kompetent myndighed træffer sådanne foranstaltninger, at der senest ét år inden offentliggørelsen af udbuddet eller ét år inden indgåelsen af kontrakten uden forudgående udbud offentliggøres mindst følgende oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*:

- a) navn og adresse på den kompetente myndighed
- b) den måde, kontrakten forventes indgået på
- c) den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten potentielt omfatter.

Kompetente myndigheder kan beslutte ikke at offentliggøre disse oplysninger, når en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrører en årlig levering af højst 50 000 vognkilometer.

Såfremt disse oplysninger ændrer sig efter offentliggørelsen, skal den kompetente myndighed hurtigst muligt offentliggøre en berigtigelse. Startdatoen for kontrakten uden forudgående udbud eller for indkaldelsen af bud berøres ikke af denne berigtigelse.

Dette stykke finder ikke anvendelse på artikel 5, stk. 5.

3. Hvis der indgås en kontrakt uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane som omhandlet i artikel 5, stk. 6, offentliggør den kompetente myndighed følgende oplysninger senest ét år efter indgåelsen af kontrakten:

- a) den ordremodtagende enheds navn og dens ejerskabsforhold
- b) løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening
- c) beskrivelse af den personbefordring, der skal udføres
- d) beskrivelse af parametrene for økonomisk kompensation
- e) kvalitetsmål
- f) betingelser vedrørende væsentlige aktiver.

4. Efter anmodning fra enhver interesseret part skal en kompetent myndighed fremsende begrundelserne for dens beslutning om at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud.

Artikel 8

Overgangsbestemmelser

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening, som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, med bus eller sporvogn indgås efter procedurerne fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes stk. 2-4 ikke.

2. Med forbehold af stk. 3 skal indgåelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane og ad vej være i overensstemmelse med artikel 5 senest den ... (*). I denne overgangsperiode træffer medlemsstaterne foranstaltninger, så de gradvis bringer sig i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at undgå alvorlige strukturproblemer, især med transportkapaciteten.

Senest seks måneder efter første halvdel af overgangsperioden aflægger medlemsstaterne en statusrapport til Kommissionen om gennemførelsen af den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med artikel 5. Kommissionen kan på grundlag af medlemsstaternes statusrapporter fremsætte forslag om relevante foranstaltninger, der rettes til medlemsstaterne.

3. Ved anvendelsen af stk. 2 medregnes ikke de kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er indgået i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og national lovgivning

- a) før den 26. juli 2000 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- b) før den 26. juli 2000 på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- c) fra den 26. juli 2000 og inden den ... (**) på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- d) fra den 26. juli 2000 og inden den ... (**) på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår.

De kontrakter, der er omhandlet i litra a), kan fortsætte, indtil de udløber. De kontrakter, der er omhandlet i litra b) og c), kan fortsætte, indtil de udløber, men højst i 30 år. De kontrakter, der er omhandlet i litra d), kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres løbetid er begrænset og sammenlignelig med det, der er fastsat i artikel 4.

(*) Tolv år efter denne forordnings ikrafttræden.

(**) Datoen for denne forordnings ikrafttræden.

Kontrakter om offentlig trafikbetjening kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres ophør vil medføre u hensigtsmæssige juridiske eller økonomiske konsekvenser, og forudsat at Kommissionen har givet sin tilladelse.

4. Med forbehold af stk. 3, kan de kompetente myndigheder i anden halvdel af overgangsperioderne i stk. 2 vælge at udelukke operatører fra at deltage i udbud om indgåelse af kontrakter, hvis disse ikke kan dokumentere, at værdien af den offentlige trafikbetjening, som de har fået bevilget kompensation for eller eneret på efter reglerne i denne forordning, udgør mindst halvdelen af værdien af al den offentlige trafikbetjening, som de modtager kompensation for eller har eneret på. En sådan udelukkelse finder ikke anvendelse på operatører af offentlig trafikbetjening, der driver den trafikbetjening, der skal udbydes. Når dette kriterium anvendes, medregnes ikke kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er indgået som hasteforanstaltning som omhandlet i artikel 5, stk. 5.

Når de kompetente myndigheder gør brug af den mulighed, der er omhandlet i første afsnit, skal det ske uden forskelsbehandling, dvs. at alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening, der opfylder dette kriterium, udelukkes, og de kompetente myndigheder underretter de potentielle operatører om deres beslutning, når proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening sættes i gang.

De berørte kompetente myndigheder, der har til hensigt at anvende denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom mindst to måneder inden offentliggørelsen af udbuddet.

Artikel 9

Forenelighed med traktaten

1. Kompensationer for offentlig tjeneste i forbindelse med drift af offentlig personbefordring eller overholdelse af takstforpligtelser pålagt ved generelle regler, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, er forenelige med fællesmarkedet. Sådanne kompensationer er fritaget for anmeldelsespligten efter traktatens artikel 88, stk. 3.

2. Med forbehold af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstaterne ud over den støtte, der er omfattet af denne forordning, fortsat yde støtte til transportsektoren jf. traktatens artikel 73, der modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør en godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og især

- a) indtil der træder fælles regler for fordeling af infrastrukturomkostninger i kraft, hvor der ydes støtte til virksomheder, der skal afholde udgifter til den infrastruktur, de benytter, mens andre virksomheder ikke er pålagt en sådan byrde. Ved fastlæggelsen af støttebeløbet skal der tages hensyn til infrastrukturomkostninger, som konkurrerende transportformer ikke skal afholde
- b) hvor formålet med støtten er at fremme enten forskning i eller udvikling af transportsystemer og -teknologier, der er mere økonomiske for samfundet generelt.

En sådan støtte skal begrænses til forsknings- og udviklingsstøtte og må ikke omfatte den kommercielle udnyttelse af sådanne transportsystemer og -teknologier.

Artikel 10

Ophævelse

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 ophæves. Dens bestemmelser finder imidlertid fortsat anvendelse på godstransporttjenester i en treårsperiode efter denne forordnings ikrafttræden.

2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 ophæves.

Artikel 11

Rapporter

Kommissionen forelægger efter udløbet af den i artikel 8, stk. 2, omhandlede overgangsperiode en rapport om anvendelsen af forordningen og om udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, der især vurderer udviklingen af den offentlige personbefordrings kvalitet og indvirkningen af kontrakter indgået uden forudgående udbud, og som om nødvendigt ledsages af relevante forslag til ændring af denne forordning.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den ... (*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

(*) Tre år efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

BILAG

REGLER FOR KOMPENSATION I DE TILFÆLDE, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 6, STK. 1

1. Kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller ifølge en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 og 6, beregnes efter bestemmelserne i dette bilag.
2. Kompensationen kan ikke være større end den økonomiske nettovirkning, dvs. summen af de virkninger — såvel positive som negative — som opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse har for de omkostninger og indtægter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har. Virkningerne skal vurderes ved at sammenligne den situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse opfyldes, med den tænkte situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse ikke blev opfyldt. Med henblik på at beregne den økonomiske nettovirkning skal den kompetente myndighed tage udgangspunkt i følgende:

Omkostninger pådraget i forbindelse med en offentlig serviceforpligtelse eller et antal offentlige serviceforpligtelser, der er pålagt af de(n) kompetente myndighed(er), og som er indeholdt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening og/eller i en generel regel

 - minus alle positive økonomiske virkninger, der er fremkommet inden for det rutenet, der betjenes i henhold til de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)
 - minus billetindtægter eller andre indtægter, der er tilvejebragt under opfyldelsen af de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)
 - plus en rimelig fortjeneste

= den økonomiske nettovirkning.
3. Opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse kan eventuelt have indvirkning på en operatørs transportaktiviteter ud over de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r). For at undgå overkompensation eller manglende kompensation bør der derfor tages hensyn til målelige økonomiske virkninger på operatørens berørte net, når den økonomiske nettovirkning beregnes.
4. Omkostninger og indtægter beregnes i overensstemmelse med gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler.
5. For at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering skal der, når en operatør af offentlig trafikbetjening varetager både tjenester underlagt en offentlig serviceforpligtelse, som der ydes kompensation til, og andre aktiviteter, ske en regnskabsmæssig udskilning af den offentlige trafikbetjening, som opfylder mindst følgende betingelser:
 - regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de dertil svarende andele af aktiverne og de faste omkostninger skal opføres efter gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler
 - alle variable omkostninger, en passende andel af de faste omkostninger og en rimelig fortjeneste i forbindelse med eventuelle andre aktiviteter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har, må i intet tilfælde henføres til den pågældende offentlige trafikbetjening
 - i omkostningerne til offentlig trafikbetjening skal driftsindtægter og betalinger fra offentlige myndigheder modregnes; indtægter må ikke overføres til andre af de aktivitetsområder, som operatøren af offentlig trafikbetjening har.
6. Ved »rimelig fortjeneste« forstår en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig for sektoren i en given medlemsstat, og som tager hensyn til den risiko eller den manglende risiko, som operatøren af offentlig trafikbetjening har som følge af myndighedernes intervention.
7. Kompensationsmetoden skal tilstræbe, at operatøren af offentlig trafikbetjening når frem til eller fortsætter med
 - en effektiv drift, der kan vurderes objektivt
 - levering af personbefordring af tilfredsstillende kvalitet.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

- Kommissionen forelagde den 20. juli 2005 et revideret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ⁽¹⁾, det såkaldte forsyningspligtforslag. Inden dette reviderede forslag havde Kommissionen forelagt to andre forslag, nemlig det oprindelige forslag ⁽²⁾ den 27. juli 2000 og et ændret forslag ⁽³⁾ den 21. februar 2002.
- Den 14. november 2001 vedtog Europa-Parlamentet sin førstebehandlingsudtalelse på grundlag af Kommissionens oprindelige forslag fra juli 2000 ⁽⁴⁾. Europa-Parlamentet besluttede at behandle forslaget fra juli 2005 som en revideret udgave af det oprindelige forslag fra juli 2000 og vil derfor først behandle dette forslag ved andenbehandlingen.
- Rådet nåede på samlingen den 9. juni 2006 til politisk enighed om det reviderede forslag, idet den tjekkiske, græske, luxembourgske og maltesiske delegation undlod at stemme. Den 11. december 2006 vedtog Rådet sin fælles holdning.
- Under behandlingen har Rådet taget hensyn til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽⁵⁾ og udtalelsen fra Regionsudvalget ⁽⁶⁾.

II. EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Da Europa-Parlamentets førstebehandling var baseret på Kommissionens oprindelige forslag fra 2000 og Rådets fælles holdning på det væsentligt ændrede forslag fra 2005, kan Rådet i denne begrundelse ikke henvise til de enkelte parlamentsændringer. Derimod vil Rådet kommentere Europa-Parlamentets førstebehandling generelt og i relation til de vigtigste elementer i den fælles holdning.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

1. Generelt

Den gældende lovgivningsramme for forsyningspligt stammer tilbage fra 1969 og blev sidst ændret i 1991 ⁽⁷⁾. Rådet finder, at der på nutidens europæiske marked for offentlig personbefordring, hvor operatørerne ikke længere er rent nationale, regionale eller lokale, er behov for et nyt regelsæt. Disse regler skal mindske konkurrenceforvridningen ved at indføre ikke-diskriminerende konkurrencevilkår blandt operatørerne, ved at skabe større gennemsigtighed og ved at garantere retssikkerheden for både operatørerne og de myndigheder, der beskæftiger sig med offentlig personbefordring. De lige vilkår, som dette giver, vil fremme en sikker og effektiv offentlig personbefordring af høj kvalitet.

Det lykkedes ikke at opnå det nødvendige flertal i Rådet for Kommissionens forslag fra 2000 og 2002, først og fremmest på grund af de meget store forskelle i medlemsstaternes holdninger til spørgsmålet om at skabe øget konkurrence inden for offentlig personbefordring. Desuden ønskede medlemsstaterne at afvente dommen i Altmark-sagen ⁽⁸⁾ om, hvordan bestemmelserne om statsstøtte finder anvendelse på offentlige tjenester i almindelighed og på offentlig transport i særdeleshed. Der var behov for en mere pragmatisk tilgang fra både Kommissionens og medlemsstaternes side for at berede vejen for Rådets fælles holdning. Kommissionen lagde større vægt på subsidiaritet, hvilket medførte, at forslaget blev enklere og mere fleksibelt end dens tidligere forslag, og medlemsstaterne var efter flere års erfaring med forskellige modeller for tilrettelæggelse af den offentlige transport bedre i stand til at erkende fordelene og ulemperne ved de forskellige modeller. Endelig understregede Altmark-dommen klart behovet for at modernisere fællesskabslovgivningen om offentlig personbefordring.

⁽¹⁾ EUT C 49 af 28.2.2006, s. 37.

⁽²⁾ EFT C 365 E af 19.12.2000, s. 169.

⁽³⁾ EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146.

⁽⁴⁾ EFT C 140 E af 13.6.2002, s. 164.

⁽⁵⁾ EUT C 195 af 18.8.2006, s. 20.

⁽⁶⁾ EUT C 192 af 16.8.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1). Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

⁽⁸⁾ Domstolens dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Sml. 2003 I, s. 7747).

Rådet har i sin fælles holdning foretaget en afvejning af flere forskellige interesser: myndighedernes evne til selv at bestemme, hvordan de vil tilrettelægge den offentlige transport, ønsket om at skabe øget konkurrence i den offentlige transportsektor ved at sende kontrakter om offentlig trafikbetjening i udbud — også kaldet »reguleret konkurrence« — og behovet for at fastlægge en ny lovgivningsramme, der tager hensyn til de eksisterende offentlige transportsystemers særlige kendetegn og samtidig giver disse systemer tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye regler. Rådet har også foretaget ændringer i Kommissionens forslag for at gøre det lettere at gennemføre i praksis.

2. Vigtige politikspørgsmål

2.1. Anvendelsesområde

Rådet definerer forordningens anvendelsesområde således: offentlig personbefordring med jernbane og ad vej, hvor de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende forsyningsforpligtelser, yder operatørerne kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af forsyningsforpligtelser. På baggrund af den udvikling, der er i gang på det europæiske marked for offentlig transport, finder Rådet, at det ikke længere vil være rimeligt at begrænse anvendelsesområdet til lokal transport som foreslået af Europa-Parlamentet.

Hertil kommer, at i modsætning til forslagene fra 2000 og 2002, der også medtog offentlig personbefordring ad indre vandveje, omfatter Kommissionens forslag fra 2005 kun jernbane og vej. Forordningen ville kun finde anvendelse på befordring ad indre vandveje, der indgår i et bredere offentligt rutenet. Rådet er nu vendt tilbage til ånden i de tidligere forslag ved at indsætte en bestemmelse i den fælles holdning om, at de medlemsstater, der ønsker det, kan anvende forordningen på offentlig personbefordring ad indre vandveje.

I den fælles holdning præciserer Rådet, hvilke typer kontrakter forordningen finder anvendelse på. For det første påpeger det, at kontrakter om offentlig trafikbetjening med bus eller sporvogn skal indgås efter de procedurer, der er fastlagt i direktiverne om offentlige indkøb, medmindre kontrakterne har karakter af koncessionskontrakter om tjenesteydelser. Dermed præciserer Rådet den fremgangsmåde, som Kommissionen har foreslået, hvor myndighederne kan vælge, hvilken ordning der skal gælde. Hvis en kontrakt om offentlig trafikbetjening indebærer en risiko for operatøren, finder forordningen anvendelse. Hvis ikke, finder direktiverne om offentlige indkøb ⁽¹⁾ anvendelse. På grund af denne administrative valgfrihed foretrækker Rådet Kommissionens tilgang frem for Europa-Parlamentets forslag, der gik ud på, at forordningen skulle finde anvendelse på alle kontrakter om offentlig personbefordring. For det andet udelukker den fælles holdning udtrykkeligt koncessionskontrakter om offentlige bygge- og anlægsarbejder fra forordningens anvendelsesområde med henvisning til, at det er direktiverne om offentlige indkøb, der skal anvendes på sådanne kontrakter.

For at give myndighederne større fleksibilitet tillader Rådet endelig i sin fælles holdning, at de fra forordningens anvendelsesområde udelukker generelle regler om økonomisk kompensation for offentlige serviceforpligtelser, der fastsætter maksimumstakster for elever, studerende, læringe og bevægelseshæmmede.

2.2. Underhåndsaftaler

Rådet finder, at et system, der giver de kompetente myndigheder frihed til at vælge mellem udbudsprocedurer og underhåndsaftaler, giver den bedste sikkerhed for, at kvaliteten og effektiviteten af den offentlige transport bliver forbedret. Derfor bibeholder Rådet i sin fælles holdning de fire undtagelser, hvor myndighederne har mulighed for at benytte sig af underhåndsaftaler, som foreslået af Kommissionen, men foretager en række ændringer hvad angår de nærmere regler.

⁽¹⁾ Direktiv 2004/18/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114) eller direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1).

2.2.1. Interne operatører

Rådet udtrykker tilfredshed med Kommissionens forslag om at tillade kompetente myndigheder, der vælger ikke at give deres offentlige personbefordring i udbud, selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt herom ved underhåndsaftale med en tredjepart, som er under deres kontrol i lighed med deres egne tjenestegrene — en såkaldt »intern operatør«. Rådet er enig i Europa-Parlamentets førstebehandling og Kommissionens reviderede forslag, at for at undgå risikoen for konkurrenceforvridning må en intern operatør i princippet ikke deltage i udbudsprocedurer uden for det område, der henhører under den myndighed, som underhåndsaftalen er indgået med.

Selv om Rådet støtter det generelle koncept med en intern operatør i sin fælles holdning, har det tilføjet en række bestemmelser i Kommissionens forslag for at tage hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i de nationale og lokale transportsystemer:

- I anerkendelse af det nationale ansvar for tilrettelæggelsen af den offentlige transport bevarer medlemsstaterne beføjelsen til ved lov at forbyde lokale myndigheder at gøre brug af muligheden for underhåndsaftaler om offentlig trafikbetjening på deres område.
- Foruden definitionen af »kompetent myndighed« understreger det, at en »kompetent lokal myndighed« omfatter både en individuel myndighed og en gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring.
- Grundlaget for at afgøre, om myndigheden har »kontrol« over den interne operatør, er det samme som i Kommissionens forslag, men det er blevet præciseret, at fuldt ejerskab ikke er en absolut betingelse for, at der er tale om en sådan kontrol.
- Det har præciseret spørgsmålet om geografisk begrænsning af en intern operatørs aktiviteter for at undgå at skulle begrænse offentlig trafikbetjening på tværs af grænserne mellem administrative områder, hvilket ikke ville være i passagerernes interesse.
- Interne operatører, hvis underhåndsaftaler snart udløber, kan — såfremt visse betingelser er opfyldt — deltage i udbud, så de kan forberede sig til at operere i et konkurrencebaseret miljø.
- Hvis der ikke findes nogen kompetent lokal myndighed, kan de nationale myndigheder indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med en intern operatør.

2.2.2. Mindre kontrakter

Rådet har ikke ændret de tærskler, under hvilke der ved underhåndsaftaler kan indgås kontrakter om offentlig trafikbetjening, som foreslået af Kommissionen på baggrund af Europa-Parlamentets førstebehandling. Myndighederne kan afstå fra en udbudsprocedure, hvis kontraktens årlige gennemsnitsværdi er under 1 mio. EUR, eller hvis kontrakten vedrører et årligt transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring på under 300 000 vognkilometer. Desuden har Rådet i tråd med Europa-Parlamentets interesse for små virksomheder indsat yderligere tærskler for små og mellemstore virksomheder, der driver højst 20 køretøjer. I dette tilfælde er underhåndsaftaler tilladt, hvis den årlige gennemsnitsværdi af kontrakterne om offentlig trafikbetjening ligger under 1,7 mio. EUR, eller hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er under 500 000 vognkilometer. Endelig giver den fælles holdning — i erkendelse af det nationale ansvar for tilrettelæggelsen af den offentlige transport — medlemsstaterne mulighed for at vælge at forbyde myndighederne på deres område at gøre brug af muligheden for underhåndsaftaler i forbindelse med mindre kontrakter.

2.2.3. Nødsituationer

Rådet støtter Kommissionens forslag — der er inspireret af Europa-Parlamentets førstebehandling — om brug af underhåndsaftaler, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko herfor. Men i betragtning af den tid, det tager at indgå nye kontrakter om offentlig trafikbetjening, har Rådet valgt at tillade hasteforanstaltninger i to år i stedet for et år som foreslået af Kommissionen. For at afspejle praksis præciseres det endvidere i den fælles holdning, at hasteforanstaltninger kan bestå i en underhåndsaftale, en formel

aftale om forlængelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening eller et krav om levering af visse offentlige serviceforpligtelsesydelse. I sidstnævnte tilfælde har operatøren af den offentlige trafikbetjening ret til at klage over afgørelsen.

2.2.4. Jernbaner

I betragtning af de særlige forhold, der gør sig gældende med hensyn til personbefordring med jernbane, tillader Rådet myndighederne at indgå underhåndsaftaler vedrørende kontrakter om offentlig trafikbetjening, når disse vedrører transport med jernbane, medmindre dette er forbudt i henhold til national lovgivning. Ved at udvide muligheden for underhåndsaftaler fra at omfatte regionaltoget og fjerntoget som foreslået af Kommissionen til at omfatte alle former for jernbane, herunder også S-toget og integrerede net, undgår Rådet de problemer, der kunne opstå, hvis man skulle skelne mellem fjerntoget og regionaltoget på den ene side og S-toget på den anden side. Den svenske delegation, der støttes af den italienske delegation, har fremsat en erklæring (bilag I) om denne udvidelse af muligheden for underhåndsaftaler til at omfatte alle jernbaner, som blev optaget i protokollen for samlingen den 9. juni 2006, hvor TTE-Rådet nåede til politisk enighed.

2.3. Kontrakternes varighed

For så vidt angår varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening for rutebiler og busser og for jernbaner og andre skinnekøretøjer, tilgodeser Rådet behovet dels for en økonomisk holdbar amortiseringsperiode, dels for kontraktperioder, der kan tiltrække nye operatører. For jernbaner og andre skinnekøretøjer har Rådet bibeholdt den foreslåede varighed på femten år. For rutebiler og bustjenester har Rådet forlænget den kontraktperiode, som Kommissionen har foreslået, fra otte til ti år. Derved følger Rådet Kommissionens forslag som ændret på baggrund af Europa-Parlamentets førstebehandling, bortset fra, at kontrakternes varighed for bustransport er forlænget med to år. Til gengæld for udvidelsen af underhåndsaftalerne til at gælde for alle former for jernbaner må den indledende varighed af underhåndsaftaler vedrørende jernbanekontrakter ikke overstige 10 år.

Desuden har Rådet med enkelte ændringer bibeholdt Kommissionens forslag om at tillade, at varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening forlænges med højst 50 %, hvor det er nødvendigt af hensyn til investeringerne. Desuden tillader Rådet en forlængelse med 50 % af kontrakter i regionerne i den yderste periferi, hvis det er berettiget ud fra omkostningerne som følge af en særlig geografisk beliggenhed.

Endelig tillader den fælles holdning i undtagelsestilfælde, at en kontrakts varighed forlænges med endnu mere end 50 %. En sådan forlængelse skal være begrundet i amortisering af kapital i forbindelse med ekstraordinære investeringer i infrastruktur, rullende materiel eller køretøjer. Hertil kommer, at en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal indgås på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure, og den myndighed, der giver tilladelsen til den længere varighed, skal fremsende kontrakten og begrundelsen for den længere varighed til Kommissionen inden et år efter indgåelsen af kontrakten.

2.4. Sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder og trafikbetjeningens kvalitet

Til forskel fra forslagene fra 2000 og 2002 overlader Kommissionens reviderede forslag fra 2005 fastsættelsen af sociale og arbejdsmarkedsmæssige kriterier og kvalitetskriterier i forbindelse med offentlig personbefordring til myndighederne, jf. subsidaritetsprincippet. Rådet støtter denne tilgang.

Rådet præciserer og udvider bestemmelsen i Kommissionens forslag om overførsel af sociale og arbejdsmarkedsmæssige rettigheder. Ifølge bestemmelsen i Kommissionens forslag kunne myndighederne beslutte, om den valgte operatør af offentlig trafikbetjening skulle have pligt til at indrømme de ansatte, der tidligere var beskæftiget med trafikbetjeningen, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF. Rådet betragter dette som et subsidaritetsspørgsmål og ser ligesom Kommissionen ingen grund til at gøre denne bestemmelse om arbejdstagernes rettigheder obligatorisk som

foreslået af Europa-Parlamentet i forbindelse med førstebehandlingen. Rådet har dog tilføjet en bestemmelse om, at myndighederne skal handle i overensstemmelse med de begrænsninger, der er fastsat ved national ret og/eller fællesskabsret, når de opstiller sådanne krav. Med henblik på større gennemsigtighed har Rådet endvidere i sin fælles holdning medtaget en forpligtelse til, at hvis myndighederne forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening skal overholde visse sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder, skal udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening angive, hvilke ansatte det drejer sig om, og give gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, som de ansatte anses for at være tilknyttet trafikbetjeningen på.

Med henblik på at forenkle forordningen og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet har Kommissionen i sit revidere forslag ikke valgt at opstille en liste over kvalitetskriterier, som myndighederne skal anvende, når de tildeler kontrakter om offentlig trafikbetjening. Rådet følger i sin fælles holdning Kommissionens begrundelse, nemlig at myndighederne fortsat bør være ansvarlige for fastsættelsen af kvalitetsstandarder. For at skabe større gennemsigtighed indfører Rådet imidlertid den forpligtelse, at hvis der fastsættes kvalitetsstandarder, skal myndighederne angive disse standarder i deres udbudsdokumenter og i deres kontrakter om offentlig trafikbetjening.

2.5. Gennemsigtighed

Med henblik på at fremme gennemsigtigheden hilser Rådet med tilfredshed Kommissionens forslag om, at de kompetente myndigheder skal være forpligtede til at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, når de giver eneret og/eller kompensation for opfyldelse af forsyningspligten. Gennemsigtighed med hensyn til tildelingen og indholdet af kontrakter om offentlig trafikbetjening er desuden af afgørende betydning for at undgå risikoen for konkurrenceforvridning, navnlig hvis der indgås underhåndsaftaler. Europa-Parlamentet anerkendte flere gange under førstebehandlingen vigtigheden af større gennemsigtighed i sektoren for offentlig personbefordring.

Med henblik på at fremme gennemsigtigheden i sektoren for offentlig personbefordring yderligere og som modvægt til de udvidede muligheder for at indgå underhåndsaftaler om al jernbanetrafik, indfører Rådet følgende foranstaltninger i sin fælles holdning:

- Efter anmodning fra enhver interesseret part skal myndighederne fremsende deres begrundede afgørelse i forbindelse med en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået ved underhåndsaftale. På samlingen i TTE- Rådet den 9. juni 2006 forkastede den tjekkiske delegation denne bestemmelse og fremsatte en erklæring til protokollen, som findes i bilag II.
- Hvis der indgås underhåndsaftaler om offentlig trafikbetjening med jernbane, skal myndighederne offentliggøre visse oplysninger inden et år efter indgåelsen af kontrakten.

Rådet støtter ganske vist Kommissionens forslag om offentliggørelse, men indfører en række ændringer for at forbedre deres praktiske anvendelighed og begrænse unødvendigt bureaukrati:

- Myndighederne skal fremsende en samlet rapport om deres kontrakter om offentlig trafikbetjening i stedet for en detaljeret rapport som foreslået af Kommissionen.
- Myndighederne skal mindst et år i forvejen offentliggøre tildelingen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening i EU-Tidende; mindre kontrakter er fritaget for denne pligt.
- Myndighederne skal offentliggøre berigtigelser, hvis der er ændringer i de oplysninger, der er offentliggjort om tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening.
- Hasteforanstaltninger er fritaget for forudgående offentliggørelse.
- Den frist, inden for hvilken medlemsstaterne skal give Kommissionen de oplysninger, der er nødvendige for at afgøre, om den ydede kompensation er forenelig med forordningen, forlænges fra tyve arbejdsdage som foreslået af Kommissionen til tre måneder.

2.6. Overgang

Med henblik på at give myndighederne og operatørerne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig den nye lovgivning, har Rådet foretaget en række ændringer i de overgangsordninger, Kommissionen har foreslået. For det første træder forordningen i kraft tre år efter offentliggørelsen. Tolv år efter skal kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane og ad vej indgås i overensstemmelse med forordningen. For det andet erstatter Rådet sondringen mellem overgangsperioder for hhv. transport ad vej og transport med jernbane i Kommissionens forslag med én overgangsordning. I lyset af den udvidede mulighed for underhåndsaftaler for jernbaners vedkommende, finder Rådet, at der ikke mere er nogen begrundelse for en længere overgangsperiode for offentlig personbefordring med jernbane end for offentlig personbefordring ad vej. For det tredje har Rådet i stedet for en tofaset overgangsperiode valgt en gradvis tilgang, hvor myndighederne i et vist omfang selv kan bestemme, hvordan de vil forvalte overgangen til det nye regelsæt for tildeling af kontrakter. Medlemsstaterne skal inden seks måneder efter første halvdel af overgangsperioden fremlægge statusrapporter for Kommissionen. Kommissionen vil på grundlag af disse rapporter tage stilling til, om der er brug for yderligere foranstaltninger for at undgå afbrydelser af trafikbetjeningen.

Hvad angår kontrakter, der er indgået inden forordningens ikrafttræden, indeholder den fælles holdning en overgangsordning, der i vid udstrækning er på linje med Europa-Parlamentets førstebehandlingsforslag. Rådet tilstræber at skabe balance mellem på den ene side at overholde princippet »pacta sunt servanda« og på den anden side at undgå lukning af markederne i en unødigt lang periode. Der skelnes mellem:

- kontrakter tildelt efter en fair konkurrencebaseret udbudsprocedure og kontrakter tildelt efter en anden procedure
- kontrakter indgået før den 26. juli 2000 — hvor Kommissionen forelagde sit oprindelige forslag om forsyningspligt — og kontrakter indgået efter denne dato.

Rådet foreslår individuelle udløbsordninger for de i alt fire kontraktkategorier. For de særlige tilfælde, hvor ophøret af en kontrakt om offentlig trafikbetjening vil medføre uhensigtsmæssige juridiske eller økonomiske konsekvenser, fastsættes det i den fælles holdning, at kontrakten kan fortsætte, indtil den udløber, forudsat at Kommissionen har givet sin tilladelse.

I sin fælles holdning bevarer Rådet den bestemmelse i Kommissionens forslag, hvorefter myndighederne i anden halvdel af overgangsperioden kan udelukke operatører fra at deltage i de udbudsprocedurer, de tilrettelægger, hvis disse ikke kan dokumentere, at værdien af den offentlige trafikbetjening, som de har fået bevilget compensation for eller eneret på efter reglerne i forordningen, udgør mindst halvdelen af værdien af hele deres offentlige trafikbetjening. Rådet tilføjer en bestemmelse om, at myndighederne ikke må hindre operatører, der allerede driver den trafikbetjening, der skal udbydes, i at deltage i udbudsproceduren. Efter intensive drøftelser besluttede Rådet, at det ikke vil medtage en bestemmelse, som sætter myndighederne i stand til at udelukke operatører, der har fået tildelt alle eller en del af deres kontrakter ved underhåndsaftaler, fra at deltage i en udbudsprocedure. Rådet finder en sådan gensidighedsklausul uhensigtsmæssig i lyset af Domstolens retspraksis. Domstolen fastsætter strenge betingelser for anvendelsen af gensidighedsklausuler og anser dem kun for acceptable, hvis der er tale om en gradvis liberaliseringsproces, og gensidighedsklausulerne er tidsbegrænsede.

2.7. Andre vigtige spørgsmål

Andre vigtige spørgsmål, der medtages i Rådets fælles holdning, er:

- Rådet følger Kommissionens forslag om ikke at fastsætte specifikke regler om underentrepriser for sektoren for offentlig landtransport. Rådet forsøger imidlertid at øge gennemsigtigheden, idet det i sin fælles holdning har indarbejdet et krav om, at det klart skal fremgå af udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening, om underentrepriser kan komme på tale. Kontrakten skal desuden i overensstemmelse med national ret og fællesskabsretten fastlægge, hvilke betingelser der gælder for underentrepriser.

- Kommissionen foreslog helt at ophæve forordning (EØF) nr. 1191/69 og forordning (EØF) nr. 1107/70. Da nogle bestemmelser i disse to forordninger fortsat er i brug, fastsættes det i Rådets fælles holdning, at forordning (EØF) nr. 1191/69 skal udfases, og at visse specifikke bestemmelser i forordning (EØF) nr. 1107/70 skal medtages i den nye forordning om forsyningspligt.
- Rådet har tilpasset bestemmelsen om Kommissionens rapportering om udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Europa i lyset af sin fælles holdning og kræver især en vurdering af den offentlige personbefordrings kvalitet og underhåndsaftalers indvirkning.
- Rådet har foretaget nogle ændringer i bilaget til forordningsudkastet for at forbedre beregningen af den tilladte kompensation i tilfælde af kontrakter, der er indgået ved underhåndsaftaler, for at gøre den lettere at anvende i praksis.

IV. KONKLUSION

Det var ikke muligt at nå til enighed om Kommissionens forslag om forsyningspligt fra 2000 og 2002, men det er nu lykkedes Rådet at nå frem til en fælles holdning på grundlag af Kommissionens forslag fra 2005. Kommissionen har udarbejdet dette reviderede forslag på grundlag af Europa-Parlamentets førstebehandling af det oprindelige forslag fra 2000 med henblik på at forlige de tre institutioners holdninger. Da den fælles holdning i det store og hele følger tilgangen i dette reviderede forslag, anser Rådet den for at være et godt grundlag for andenbehandlingsdrøftelserne med Europa-Parlamentet.

BILAG I

**ERKLÆRING FRA SVERIGE, MED TILSLUTNING FRA ITALIEN, TIL PROTOKOLLEN FOR SAMLINGEN I
RÅDET DEN 9. JUNI 2006****Ad punkt 9: Revideret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej**

POLITISK ENIGHED

I forbindelse med den politiske enighed om en fælles holdning vedrørende forordningen om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ønsker Sverige at tilkendegive følgende holdning:

1. Som Rådet blev enigt om på samlingen den 5. december 2005, har denne forordning først og fremmest til formål at fastsætte regler for kompensation for kontrakter om offentlig trafikbetjening og ikke at liberalisere markedet for jernbanetjenester. Derfor bibeholder forordningen muligheden for indgåelse af underhåndsaftaler om jernbanetransport.
2. Rådets afgørelse om fortsat at tillade underhåndsaftaler om personbefordring med jernbane er ikke til hinder for, at Kommissionen kan benytte sin initiativret til senere at fremsætte et forslag til retsakt om liberalisering af markedet for indenrigspersonbefordring med jernbane, som Europa-Parlamentet og Rådet da vil skulle tage stilling til.
3. Det er nødvendigt, at et eventuelt fremtidigt forslag om liberalisering af markedet for indenrigspassagerbefordring med jernbane baseres på en begrundet vurdering af, om det bør ske i form af fri adgang for samtlige operatører til jernbanenettet, eller ved at kontrakter om offentlig trafikbetjening eller enerettigheder gives i udbud, eller begge dele.
4. Så længe der ikke findes nogen harmoniseret lovgivning om liberalisering af de nationale markeder for personbefordring med jernbane, er Sverige af den opfattelse, at medlemsstaterne fortsat har ret til at anvende gensidige foranstaltninger, forudsat at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med fællesskabsretten.

BILAG II

ERKLÆRING FRA DEN TJEKKISKE REPUBLIK TIL PROTOKOLLEN FOR SAMLINGEN I RÅDET DEN 9. JUNI 2006**Ad punkt 9: Revideret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej**

POLITISK ENIGHED

Den Tjekkiske Republik er helt klar over, at et af hovedformålene med forslaget til forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej er at sikre optimal gennemsigtighed i forbindelse med tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Den Tjekkiske Republik har i den forbindelse ingen indvendinger imod, at der stilles krav om, at den kompetente myndighed efter anmodning skal underrette enhver interesseret part om sin afgørelse om indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening ved underhåndsaftale, og at den skal godtgøre, at den har handlet i overensstemmelse med de relevante artikler i forordningen, herunder fastsættelse af compensationens størrelse i henhold til bestemmelserne i bilaget til forordningen. Den Tjekkiske Republik kan imidlertid ikke tilslutte sig den nuværende affattelse af artikel 7, stk. 4, i dokument 9840/06, fordi den finder, at den forringer retssikkerheden for alle parter, der deltager i en underhåndsaftale. Den Tjekkiske Republik er især bekymret for, at en forurettet interesseret part vil kunne anfægte en begrundet afgørelse med det formål at fremtvinge en sammenligning mellem underhåndsaftalen og vedkommendes eget alternative tilbud. Dette vil i nogle tilfælde muligvis efterfølgende kunne forhindre, at kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås ved underhåndsaftale. Den Tjekkiske Republik finder dette helt uantageligt.

Den Tjekkiske Republik kan på grund af dette forbehold ikke tilslutte sig den politiske enighed om dette forslag i Rådet og undlader derfor at stemme.
