



**RÅDET FOR
DEN EUROPÆISKE UNION**

**Bruxelles, den 25. februar 2002 (27.02)
(OR. fr)**

6530/02

**Interinstitutionel sag:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

FØLGESKRIVELSE

fra:	Sylvain BISARRE, direktør, på vegne af Europa-Kommissionens generalsekretær
modtaget den:	22. februar 2002
til:	Javier SOLANA, generalsekretær/højststående repræsentant
Vedr.:	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlems- staternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje

Hermed følger til delegationerne Kommissionens dokument - KOM(2002) 107 endelig.

Bilag: KOM(2002) 107 endelig



KOMMISSION FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.2.2002

KOM(2002) 107 endelig

2000/0212(COD)

.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter
om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre
vandveje**

(forelagt af Kommissionen i henhold til artikel 250, stk. 2, i EF-traktaten)

BEGRUNDELSE

A. Principper

1. I september 2000 forelagde Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje (KOM (2000) 7 endelig – 2000/0212 (COD)) med henblik på vedtagelse ved fælles beslutningstagning som fastsat i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.
2. Den 14. november 2001 vedtog Europa-Parlamentet en række ændringsforslag i forbindelse med førstebehandlingen. Kommissionen afgav udtalelse om disse ændringer.
3. I lyset heraf udarbejdede Kommissionen sit ændrede forslag.
4. Målsætningerne i Kommissionens oprindelige forslag var:
 - a) at sikre effektiv og attraktiv kollektiv transport ved at anvende kontrolleret konkurrence og andre foranstaltninger¹;
 - b) at fremme juridisk klarhed for myndigheder og operatører².

-
1. Kontrolleret konkurrence hænger sammen med mere effektiv og attraktiv kollektiv transport. Skemaet sammenligner tendenserne i kollektiv transport i 30 større byer i EU i 1990'erne. Byer, der anvendte kontrolleret konkurrence tiltrak flest nye passagerer. De viste også de bedste finansielle resultater.

	Årlig ændring i antallet af passagerture	Årlig ændring i den andel af driftsomkostningerne, der dækkes af billetpriser
Byer, der anvender kontrolleret konkurrence	+ 1.8%	+ 1.7%
Byer uden kontrolleret konkurrence i kollektiv transport	- 0.7%	+ 0.3%
Byer, der anvendte deregulering uden væsentlig kontrol af offentlige myndigheder	- 3.1%	+ 0.3%

Tilsvarende var de to medlemsstater, der i størst omfang anvendte kontrolleret konkurrence i jernbanesektoren – UK og Sverige – dem, hvor passagerantallet voksede hurtigst mellem 1994 og 1999. Fordelene ved kontrolleret konkurrence sammenlignet med deregulering vises også ved en sammenligning mellem London og resten af England. Mellem 1986 og 2000 steg antallet af ture på lokale busser i London (der anvender kontrolleret konkurrence) med 13%. I resten af England (under deregulering) faldt antallet af ture på de lokale busser med 34%.

2. Udviklingen af et internationalt marked inden for drift af kollektiv transport betyder, at Fællesskabets konkurrenceregler nu skal gælde for den kollektive transportsektor I andre sektorer har anvendelsen af Fællesskabets konkurrenceregler sat spørgsmålstegn ved sektorens organisation - og navnlig anvendelsen af eneret. De principper, som disse bedømmelser er baseret på, gælder ligeledes for den kollektive transportsektor. Domstolen er ved at behandle sager, der berører kollektiv transport, selv om disse sager ikke vedrører eneret. Alternativet til vedtagelse af Parlamentets og Rådets forordning er ikke 'business as usual' – det er sandsynligheden af reform af denne sektor på basis af Domstolens afgørelser.

De to målsætninger hænger sammen. Juridisk usikkerhed hindrer planlægning af bedre kollektiv transport.

5. De samme principper ligger til grund for det ændrede forslag. Der er indarbejdet nye bestemmelser, der underbygger disse målsætninger eller imødekommer dem på en enklere måde.

B. Forklaring på ændringerne

Betragtninger

Kommissionen ændrer nogle betragtninger for at gøre forordningens logik tydeligere og afspejle ændringerne.

Den nye ordlyd accepterer Parlamentets ændringer 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (delvis), 17, 20, 21 og 132 (nogle med ændret ordlyd). Den accepterer ikke ændring 4, 9, 12, 18, 19, 120 og 133.

Nye betragtninger 20-26 tydeliggør forholdet mellem denne forordning og direktiverne om offentlige indkøb. De omfatter Parlamentets ændring 8.

Artikel 1 - Formål og anvendelsesområde

Kommissionen accepterer Parlamentets ændring 22 delvis. Den fremhæver, at forordningen sigter mod at fremme den kollektive transport.

Forordningen gælder fortsat for hele den kollektive transportsektor. Parlamentets ændring 23 ville begrænse den til lokal transport. Kommissionen kan ikke acceptere dette.

Kommissionen accepterer den del af ændring 23, der udelukker historiske jernbaner. Kollektiv transport er ikke hovedformålet med de historiske jernbaneforbindelser.

Artikel 2 - Forhold til bestemmelser vedrørende offentligt udbud

Direktiverne om offentligt udbud³ fastlægger konkurrencereglerne for nogle kontrakter. Disse regler er strengere end forordningens.

Artikel 2 giver fortsat prioritet til reglerne i direktiverne om offentligt udbud, hvor disse finder anvendelse.

Parlamentets ændring 24 ville give prioritet til reglerne i forordningen. Dette er imidlertid i modstrid med Fællesskabets forpligtelser i henhold til Verdenshandelsorganisationens aftale om offentlige indkøb, og Kommissionen kan derfor ikke acceptere den.

Konkurrencereglerne i direktiverne om offentligt udbud gælder ikke for alle kontrakter. Det gælder ikke for:

- trafikkoncessioner
- kontrakter om jernbane, metro og indre vandveje

3 Direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF og 93/38/EØF.

- nogle tilfælde, hvor operatøren er tæt knyttet til den myndighed, for hvem tjenesten ydes, eller er et organ, der er et 'offentligretlig organ'.

Derfor er det disse kontrakter, der vil blive omfattet af konkurrencereglerne i forordningen.

Parlamentets ændring 8 sigter mod at tydeliggøre, hvilke kontrakter der omfattes af forordningens konkurrenceregler, og hvilke der omfattes af reglerne i direktiverne om offentligt udbud. Kommissionen erkender dette behov for tydeliggørelse. Som accept af denne ændring ændrer den artikel 2 og 3, litra j) punkt ii), tilføjer nye betragtninger 20-26 og tilføjer i artikel 3 et nyt litra i), der definerer koncessioner inden for kollektiv trafikbetjening.

Artikel 3 - Definitioner

Kommissionen har fjernet artikel 7, stk. 4, og for overensstemmelses skyld fjernes også den oprindelige artikel 3, litra d).

I en ny artikel 3, litra d), defineres 'indre vandveje', der accepterer princippet i Parlamentets ændring 26.

I henhold til Fællesskabets statsstøtteregele kan kompensation for opfyldelse af kravene om offentlig service omfatte et rimeligt udbytte for operatøren. Kommissionen ændrer derfor artikel 3, litra f), for at tydeliggøre dette.

En ny artikel 3, litra g), definer 'personer med begrænset mobilitet', der accepterer det principielle i Parlamentets ændring 30.

Til støtte for ændringerne i artikel 2 tilføjer Kommissionen artikel 3, litra i) og ændrer artikel 3, litra j) ii) (tidligere i artikel 3, litra h) - idet den accepterer det principielle i Parlamentets ændring 29.

Kommissionen accepterer ikke Parlamentets ændring 25, 27, 28 og 107/119.

Artikel 4 - De kompetente myndigheders opgaver

I henhold til denne artikel, tidligere artikel 4, stk. 1), sikrer de kompetente myndigheder, at der i området forefindes den fornødne kollektive personbefordring.

Parlamentets ændring 31 uddyber begrebet med fornøden personbefordring. Samtidig definerer det dette som en målsætning, der skal tilstræbes, ikke som et resultat, der under alle omstændigheder skal nås.

Kommissionen ændrer stykket i overensstemmelse hermed.

Artikel 4a - Kriterier

Artikel 4a, stk. 1, tidligere artikel 4, stk. 2), nævner faktorer, som kontrakter skal tage i betragtning. Parlamentets ændringer 33-37, 38-40, 43 og 45-48 udbygger forbrugerbeskyttelsen og miljøbeskyttelsen. Den nye ordlyd har indarbejdet dem (med nogen omskrivning).

Ændring 41, 44 og 127 kræver, at kontrakter tager hensyn til de ansattes ansættelsesvilkår og deres sundhed og sikkerhed. Det accepterer Kommissionen ved at tydeliggøre det første punkt.

Kommissionen accepterer ikke ændring 49, 116 og 131.

Fællesskabets lovgivning om offentligt udbud forbyder i øjeblikket anvendelse som tildelingskriterium nogle af faktorerne i artikel 4a, stk. 1. For at bevare denne stilling ændrer Kommissionen artikel 2 ved at tilføje artikel 4a, stk. 1, til listen over regler, der ikke vil finde anvendelse, når kontrakter er genstand for udbudsprocedurer i direktiverne om offentligt udbud.

Nationale grænser er ofte en hindring for regionale trafikforbindelser. Ændring 40, 47, 61 (delvis) og 84 viser Parlamentets bekymring desangående. Kommissionen tilføjer en ny artikel 4a, stk. 2, for at hjælpe myndigheder med at udvikle grænseoverskridende regionaltransport.

Artikel 4b - Oplysninger til passagerer

Kommissionen accepterer det principielle i Parlamentets ændring 108. Dette forbedrer oplysningerne til personer med begrænset mobilitet.

Artikel 6 - Kontrakter om offentlig service

Kommissionen ændrer den indledende sætning og tilføjer en ny afsluttende sætning for at vise, hvordan de forskellige dele af forordningen passer sammen.

Parlamentets ændring 54 øger kontraktens maksimale standardvarighed fra fem til otte år (for busser) og til femten år (jernbane). Kommissionen accepterer dette og ændrer artikel 6, litra c), i henhold hertil.

Det er nødvendigt med lange kontrakter for at kunne afskrive langtidsinvesteringer. Særlig med hensyn til jernbaner kan investeringer tage over femten år at tilbagebetale. Parlamentets ændring 54 ville løse dette problem ved at lade nye operatører kompensere deres forgængere. Dette giver imidlertid de etablerede operatører en fordel. Det begrænser ligeledes overførslen af risiko til operatører. Kommissionen kan ikke acceptere denne del af ændringen. Den giver i stedet i den nye ordlyd, som i det oprindelige forslag, mulighed for endnu længere banekontrakter, hvor det er nødvendigt af investeringshensyn. De kompetente myndigheder kan stadig frit indføre ikke diskriminatoriske bestemmelser om godtgørelse, hvis de ønsker det.

Artikel 6a - Indholdet af kontrakter om offentlig service

Parlamentets ændring 51 (delvis) og 55-59 fremmer god kontraktpraksis. En ny artikel 6a indarbejder disse ændringer (omskrevet).

Artikel 6a, stk. 1, litra d), giver regler for kontraktens geografiske udbredelse i den dispositive del (det stod tidligere i en betragtning).

Artikel 7 - Indgåelse af kontrakter om offentlig service som underhåndsaftaler

Artikel 7, stk. 2, i det oprindelige forslag giver de kompetente myndigheder mulighed for at tildele kontrakter for letbaner og metrotjenester uden udbud, hvor dette er den mest effektive fremgangsmåde.

Parlamentets ændring 62 og 63 udvider grundlaget for denne undtagelse.

Kommissionen har revideret artikel 7, stk. 2, og tilføjet et nyt stk. 3 for at acceptere dette delvis.

Kommissionen accepterer Parlamentets ændring 65 og fjerner undtagelsen fra udbud hvad angår nogle 'integrerede tjenester' i artikel 7, stk. 4, i det oprindelige forslag.

Kommissionen accepterer Parlamentets ændring 66. Dette øger den generelle 'de minimis'-undtagelse i artikel 7, stk. 4, tidligere stk. 5, fra en årlig værdi på 400 000 EUR til 1 000 000 EUR. Den øger undtagelsen for mindre net fra 800 000 EUR til 3 000 000 EUR. Den anden ændring vil især berøre landdistrikter.

Kommissionen har tilføjet en ny artikel 6, stk. 7, for at vise, hvordan de forskellige dele af forordningen passer sammen.

Sammenfatning af bestemmelser om underhåndsaftale	
Jernbane	- Hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området. - Hvis kontraktens årlige værdi er mindre end 1 000 000 EUR. - Hvis hele nettets årlige værdi er mindre end 3 000 000 EUR og det tildeles ved en enkelt kontrakt.
Metro	- Hvis systemets størrelse eller tekniske særegenhed betyder, at den etablerede operatør står særlig fordelagtigt ved åbent udbud. - Hvis en underhåndsaftale betyder, at offentlige midler eller offentligt finansierede aktiver anvendes mere effektivt. - Hvis kontraktens årlige værdi er mindre end 1 000 000 EUR. - Hvis hele nettets årlige værdi er mindre end 3 000 000 EUR og det tildeles ved en enkelt kontrakt.
Letbane	- Hvis en underhåndsaftale betyder, at offentlige midler eller offentligt finansierede aktiver anvendes mere effektivt. - Hvis kontraktens årlige værdi er mindre end 1 000 000 EUR. - Hvis hele nettets årlige værdi er mindre end 3 000 000 EUR og det tildeles ved en enkelt kontrakt.
Bus og indre vandveje	- Hvis kontraktens årlige værdi er mindre end 1 000 000 EUR. - Hvis hele nettets årlige værdi er mindre end 3 000 000 EUR og det tildeles ved en enkelt kontrakt.

Artikel 7a - Sikkerhedsklausuler i forbindelse med underhåndsaftaler

For at sikre, at undtagelserne i artikel 7, stk. 1-3, tjener passagerernes interesser, indeholder den nye tekst tre sikkerhedsklausuler:

- de kompetente myndigheder skal træffe deres beslutninger på en sådan måde, at der er mulighed for offentlig debat (ny artikel 7a, stk. 1, tidligere artikel 7, stk. 3)
- som led heri kan konkurrenter fremsætte deres egen alternative plan (ny artikel 7a, stk. 2)
- kompetente myndigheder skal gennemgå operatørens resultater hvert femte år (ny artikel 7a, stk. 3).

Kommissionen kan ikke acceptere Parlamentets ændring 64. Det ville fjerne den nye artikel 7a, stk. 1.

Artikel 7b - Nødstilfælde

Parlamentets ændring 70, 78, 85 og 86 giver kompetente myndigheder mulighed for at tildele underhåndsaftaler i nødstilfælde - f.eks. hvis en operatør går fallit. Kommissionen accepterer dette i princippet og samler dem i en ny artikel 7b.

Artikel 8 - Sammenligning af kvalitet

Kommissionen ændrer artikel 8, stk. 1, for at vise, hvordan forordningens forskellige dele passer sammen.

Sammenligning af kvalitet er en mindre gennemskuelig procedure end offentligt udbud. Det burde ikke give indirekte adgang til større summer af offentlige midler. Det skulle ikke give en enkelt operatør mulighed for at 'sidde på' et helt kollektivt trafiknet.

Kommissionen afviser Parlamentets ændring 69, der ville underminere dette princip.

Den tilføjer ligeledes en ny artikel 8, stk. 2.

Uden denne ville ændringerne i artikel 10 muliggøre ubegrænset adgang til offentlige midler for kontrakter, der tildeles ved hjælp af kvalitetssammenligning.

Artikel 9 - Sikkerhedsklausuler

Markederne for kollektiv transport ender ofte med at være domineret af nogle få operatører. Artikel 9, stk. 1 og 2, giver kompetente myndigheder mulighed for at modvirke dette.

Kommissionen kan ikke acceptere Parlamentets ændring 71 og 72, der fjerner disse bestemmelser. Den nye ordlyd gør dem derimod mere præcise - ved delvis og principielt at indarbejde Parlamentets ændring 79.

Artikel 9, stk. 3, udvider myndighedernes mulighed for at beskytte de ansatte, når kontrakter skifter hænder. Kommissionens oprindelige forslag begrænsede dette til de tilfælde, hvor der var eneret. Den nye ordlyd fjerner denne begrænsning. Kommissionen kan ikke acceptere Parlamentets ændring 134, der ville gøre denne bestemmelse obligatorisk.

I henhold til traktaten kan kompetente myndigheder insistere på, at operatører etablerer sig i den pågældende medlemsstat. Operatører fra andre lande bør imidlertid stadig have mulighed for at deltage i udbud uden at være etableret. I artikel 9, stk. 4, fastsættes reglerne herfor. Den nye ordlyd gør dem mere præcise. Kommissionen kan ikke acceptere Parlamentets ændring 74, der ville gøre etablering obligatorisk.

Artikel 10 - Generelle regler

Kompetente myndigheder kan udstede generelle regler, der gælder for alle operatører - for eksempel at transportere ældre til halv pris. De kan kompensere operatørerne for omkostningerne ved anvendelsen af disse regler.

I artikel 10 er der fastsat betingelserne herfor.

Parlamentets ændring 77 og 130 fjerner nogle af disse betingelser. Kommissionen accepterer dette (130 dog med en enklere ordlyd).

Det er vigtigt, at kompensationen for de generelle regler betales på en sådan måde, at det fremmer kvalitet og effektivitet. Den nye tekst indeholder derfor et krav i artikel 10, stk. 4, om, at almindelige bestemmelser skal omfatte standarder for kvalitet og pålidelighed. Dette stykke indeholder ligeledes princippet i Parlamentets ændring 76 og 124.

Artikel 11 - Notifikation

Denne artikel er nødvendig for at gøre det lettere for myndighederne. Uden denne artikel ville medlemsstaterne skulle underrette Kommissionen, hver gang de giver støtte til drift af kollektiv trafik. I overensstemmelse med traktatens artikel 89 skal denne undtagelse fra statsstøttere reglerne tage form af en forordning (og ikke et direktiv).

Artikel 12 - Procedure for indgåelse af kontrakter

Den nye ordlyd gør disse bestemmelser mere præcise. Den omfatter Parlamentets ændring 79 (delvis) og 80.

Artikel 13 - Åbenhed

Kommissionen ændrer artikel 13, stk. 1, for at vise, hvordan forordningens forskellige dele passer sammen.

For at være i overensstemmelse med ændringerne i artikel 7, stk. 4, accepterer Kommissionen Parlamentets ændring 81 ved at forhøje tærsklerne for offentliggørelse i artikel 13, stk. 2.

Kommissionen accepterer Parlamentets ændring 82. Denne gør de oplysninger mere detaljerede, der skal gives offentligheden i henhold til artikel 13, stk. 3.

Kommissionen forenkler rapporteringsproceduren i artikel 13, stk. 5. Dette omfatter princippet i Parlamentets ændring 83.

For at støtte ændringen i artikel 19, stk. 2, tilføjer Kommissionen en ny artikel 13, stk. 6.

Artikel 14 - Klager

Kommissionen forenkler denne procedure. Dette omfatter det principielle i Parlamentets ændring 84, samt 87.

Artikel 15 - Bestemmelser om regnskab

Operatører bør ikke kunne forbedre deres konkurrencemæssige stilling ved at misbruge kompensation, der er givet andre steder i forbindelse med ydelse af offentlig service. Sigtet med artikel 15 er at sikre dette. Som imødekommelse af Parlamentets bekymring med hensyn til spørgsmålet om gensidighed udbygger den nye tekst bestemmelserne herom. Det omfatter Parlamentets ændring 79 (i princippet og delvis) og 88. Det anerkendes, at operatører skal kunne få et rimeligt udbytte.

Artikel 17 - Overgangsforanstaltninger

Parlamentets ændring 90 og 93 udvider overgangsperioden fra tre til otte år. Kommissionen kan delvis acceptere dette. Den tilføjer en ny artikel 17, stk. 4, med krav om at de kompetente myndigheder gennemfører forordningen i to trin, med det første fire år efter forordningens ikrafttræden og det andet afsluttet otte år efter.

Nogle medlemsstater benytter allerede nu retfærdig konkurrence, når der tildeltes kontrakter. Nogle af disse kontrakter har længere varighed end tilladt ifølge artikel 6, litra c). Parlamentets ændring 92 giver sådanne kontrakter mulighed for at løbe til ende. Kommissionen har i artikel 17, stk. 1, accepteret dette princip.

Speciel status for lokale, offentligt ejede operatører

Parlamentets mest vidtrækkende ændring er nr. 61, der skaber en ny artikel 8. Det ville beskytte den lokale kollektive trafik mod konkurrence, hvis den kompetente myndighed beslutter selv at drive trafikken.

I sin rapport til Det Europæiske Råd i Læken om forsyningspligtydelser⁴ erkender Kommissionen, at "Medlemsstaterne frit kan beslutte, hvordan tjenesteydelsen skal udføres, og kan beslutte selv at udføre den offentlige tjenesteydelse enten direkte eller indirekte (gennem andre offentlige organer), eller at overlade udførelsen af tjenesteydelsen til en tredjemand".

Parlamentets ændringsforslag er imidlertid mere vidtgående. Den ville give de kompetente myndigheder tilladelse til at give sig selv eneret til at drive lokal kollektiv trafik. Sådanne enerettigheder kunne imidlertid forvride konkurrencen og stadig anfægtes i henhold til traktatens konkurrenceregler.

Kommissionen imødekommer derfor ændring 61 ved at tilføje en ny artikel 17, stk. 2 og 3. Derved kan de kompetente myndigheder beslutte selv at betjene busruter i en lang overgangsperiode på otte år uden at være forpligtet til at begynde udfasningen af disse ordninger efter fire år. Når den periode udløber må myndighederne kun videreføre disse ordninger på betingelse af at der ikke tildeles eneret. Det betyder, at andre operatører til den til frit kan tilbyde supplerende, kommercielt levedygtige tjenester til indbyggerne i området. I sådanne tilfælde bør myndighederne indføre passende generelle regler, der beskytter kvaliteten og integrationen. Videreførelse af sådanne ordninger kræver Kommissionens godkendelse.

Gensidighed

Strukturelle gensidighedsklausuler, der anvendes i de tilfælde, hvor fællesskabslovgivningen ikke kræver markedsåbning, er ikke kompatibel med traktatens bestemmelser om ikke forskelsbehandling.

Fællesskabslovgivningen insisterer måske på markedsåbning, men tillader en trinvis overgang hertil. I disse tilfælde kan der i henhold til fællesskabslovgivningen accepteres en 'gensidighedsklausul for overgangsperioder' for at undgå forvridning i forbindelse med markedsåbning. Dette bør ikke være den almene fremgangsmåde, men kun anvendes undtagelsesvis.

Som anerkendelse af Parlamentets bekymring desangående indeholder den nye tekst en gensidighedsklausul for overgangsperioden i artikel 17, stk. 7.

Der findes ingen gensidighedsklausul i Fællesskabets lovgivning om offentligt udbud. For at bevare dette forhold ændrer Kommissionen artikel 2, idet den tilføjer artikel 17, stk. 7, til

4 KOM (2001) 598 endelig.

listen over regler, der ikke vil gælde, når kontrakter er underlagt udbudsprocedurer i overensstemmelse med direktiverne om offentligt udbud.

Artikel 18 - Operatører fra tredjelande

Kommissionen ændrer artiklen og fjerner bilag II for at tydeliggøre, hvordan de forskellige dele af forordningen passer sammen, og accepterer derved det principielle i Parlamentets ændring 125.

Artikel 19 - Overvågning

Artikel 19, stk. 2, kræver af Kommissionen, at den aflægger rapport om forordningens anvendelse fem år efter dens ikrafttrædelse.

Parlamentets ændring 95 tilføjer flere emner, som rapporten skal dække. Kommissionen accepterer det principielle heri.

For at kunne udarbejde rapporter vil Kommissionen få brug for oplysninger. Den tilføjer i artikel 13, stk. 6, bestemmelser herom.

Bilag I - Regler for kompensation i tilfælde, hvor der ikke iværksættes åbent udbud

Kommissionen forenkler disse regler. Kommissionen forenkler disse regler og afspejler derved det principielle i Parlamentets ændring 89 og 96

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om medlemsstaternes håndtering af krav om offentlig service og indgåelse af kontrakter om offentlig service inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje

(EØS-relevant tekst)

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 Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) At opnå den højest mulige standard for kollektiv trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje er, **i og med at det er et middel til at fremme brugen af bæredygtige transportformer**, et af de vigtigste mål for den fælles transportpolitik. **Den fælles transportpolitik har desuden til formål at opnå en væsentlig trafikoverflytning til bæredygtige transportformer. På Det Europæiske Råd i Gøteborg den 15. og 16. juni 2001 blev trafikoverflytning sat i centrum for Fællesskabets strategi for en bæredygtig udvikling.**
- (2) **Mange samfundsmæssigt nødvendige trafikforbindelser kan på nuværende tidspunkt ikke drives på kommercielt grundlag.** De kompetente myndigheder i medlemsstaterne har tre primære modeller til deres rådighed i forfølgelsen af dette mål: indgåelse af kontrakter med operatører om offentlig service **bør kunne gribe ind for at sikre, at disse ruter betjenes. Metoder, som de kompetente myndigheder kan anvende til at sikre kollektiv persontrafikbetjening, omfatter: indrømmelse tildeling af enerettigheder til operatører, indrømmelse af økonomisk kompensation til operatører** og fastsættelse af minimumskrav **generelle regler til for** varetagelsen af kollektiv transport **drift af kollektiv trafik, som gælder for alle operatører.**

1 EFT C

2 EFT **C 221/04 (7.8.01) s.31.**

3 EFT **C 253/04 (12.9.01) s.31.**

- (3) De kompetente myndigheder i Fællesskabet sørger for kollektiv persontrafikbetjening på forskellige måder: de varetager den selv direkte; de varetager den indirekte gennem selskaber, som de kontrollerer; eller de overdrager betjeningen til tredjepart, som kan være offentlig eller privat.
- (34) Det er vigtigt at tydeliggøre disse ~~modellers~~ metoders og fremgangsmåders retlige status i forhold til EF-retten. De kompetente myndigheder bør sikre, at deres aktioner er i overensstemmelse med de bestemmelser og principper i traktaten, som går ud på at sikre ligebehandling og loyal konkurrence mellem virksomheder.
- (45) Hvad angår indenlandsk transport refereres der i traktatens artikel 73 til opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse. 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 vandveje⁴ fastlægger EF-rammebestemmelser for kollektiv personbefordring på grundlag af ~~denne~~ denne artikel i traktaten og angiver, hvordan de kompetente myndigheder i medlemsstaterne kan sikre den fornødne trafikbetjening, som bidrager til bæredygtig udvikling, social integration, forbedring af miljøet og regional balance.
- (56) Mange medlemsstater har for i hvert fald en del af markedet for kollektiv transport vedtaget lovgivning om tidsbegrænsede enerettigheder og kontrakter om offentlig service baseret på åbne, gennemsigtige og retfærdige procedurer. Med denne udvikling, og med anvendelsen af EF-reglerne om henholdsvis den frie etableringsret og offentlige aftaler, er der gjort gode fremskridt i retning af EF/EØS-dækkende markedsadgang inden for kollektiv transport. Resultatet har været, at handelen mellem medlemsstaterne er blevet væsentligt forøget, og flere operatører inden for kollektiv transport driver nu ruter i mere end én medlemsstat.
- (67) Det forhold, at åbningen af markedet er sket på grundlag af national lovgivning, har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og har skabt retlig uklarhed om operatørernes rettigheder og de kompetente myndigheders forpligtelser.
- (78) Undersøgelser udført på Kommissionens vegne⁵ og erfaringer fra lande, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for kollektiv transport, viser, at med de fornødne sikkerhedsklausuler resulterer indførelsen af ~~kontrolleret~~ kontrolleret konkurrence mellem EU-operatører inden for denne sektor i mere attraktive forbindelser med lavere omkostninger, og at en sådan konkurrence næppe vil lægge hindringer i vejen for varetagelsen af de særlige opgaver, operatørerne er pålagt.
- (89) Det er vigtigt at ajourføre EF-rammebestemmelserne for at sikre en øget kontrolleret konkurrence om driften af kollektiv persontrafik og tage hensyn til de nye lovgivningstiltag i medlemsstaterne vedrørende regulering af driften af kollektiv persontrafik. Det er på linje med konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon

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

5 "Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe", Isotope consortium, KEF, 1998; Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport", udført for Europa Kommissionen af NEA Transport research and training, 1998.

- den 28. marts 2000, ~~hvor~~hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne i overensstemmelse med ~~deres~~deres respektive beføjelser blev opfordret til "at sætte mere skub i liberaliseringen på områder som ... transport". Ajourføringen af EF-rammebestemmelserne giver mulighed for at sikre, at markedet åbnes på EF-plan uden at give anledning til problemer, og grundlæggende elementer i udbudsprocedurerne i alle medlemsstaterne harmoniseres.
- (10) Disse fremgangsmåder skal bygge på neutralitetsprincippet for så vidt angår de ejendomsretlige ordninger, jf. traktatens artikel 295, princippet om medlemsstaternes frihed til at definere, hvad de forstår ved tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, jf. traktatens artikel 16, og proportionalitetsprincippet, jf. traktatens artikel 5.
- (911) Ifølge artikel 16 i EF-traktaten er det nødvendigt at sikre, at tjenester af almen økonomisk interesse ydes drives på grundlag af principper og vilkår, der gør det muligt for dem at opfylde deres opgaver. Den øgede konkurrence bør derfor ledsages af EF-regler, der beskytter fremmer beskyttelsen af almenvellets interesser med hensyn til tilstrækkelig adgang i alle regioner til offentlig kollektiv transport af den fornødne høje kvalitet med overkommelige takster, som kan benyttes af personer med begrænset mobilitet, og som yder fuld social dækning. Udtrykket "begrænset mobilitet" indebærer ikke nødvendigvis en form for fysisk handicap. Af hensyn til almenvellets interesser er det vigtigt for forbrugere og interesserede parter at have adgang til integreret information om, hvilken trafikbetjening der findes.
- (12) Krav vedrørende miljøbeskyttelse bør integreres i anvendelsen af denne forordning for at sikre, at de kompetente myndigheder ved vurderingen af, om de kollektive trafiknet inden for personbefordring er tilstrækkelige, ved fastlæggelsen af udvælgelses- og tildelingskriterierne, og ved tildelingen af kontrakter om offentlig service tager hensyn til miljøfaktorer, især rationel energiudnyttelse og lokale, nationale og internationale standarder, særlig vedrørende emission af luftforurenende stoffer, støj og drivhusgasser.
- (4013) Den frie etableringsret er et grundlæggende princip for den fælles transportpolitik og forudsætter, at alle operatører ~~fra en medlemsstat~~, der lovligt er etableret i en ~~anden~~ medlemsstat, er sikret reel adgang til markedet for kollektiv transport i den pågældende medlemsstat på en åben og ikke-diskriminerende måde.
- (414) Traktaten indeholder specifikke bestemmelser om konkurrencebegrænsninger. Navnlig traktatens artikel 86, stk. 1, fastslår, at ~~medlemsstaterne~~ medlemsstaterne skal overholde ~~disse~~ disse bestemmelser med hensyn til offentlige virksomheder og virksomheder, som de indrømmer enerettigheder. I henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, er virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, på bestemte betingelser undergivet disse regler.
- (15) Hvis medlemsstaterne overholder traktatens krav inden for sektoren for kollektiv personbefordring, især kravene vedrørende tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og enerettigheder, skulle de være i stand til at anvende en række forskellige fremgangsmåder.
- (16) 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.

- (17) Som alternativ til liberalisering bør de kompetente myndigheder kunne vælge kontrolleret konkurrence for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Dette kan ske i form af konkurrence om tildeling af enerettigheder eller tildeling af særlige opgaver til offentligtejede operatører, således at andre operatører også frit kan levere tjenester, men hvor alle operatører er underkastet kvalitets- og integrationskrav.
- (1218) For at sikre overholdelsen af princippet om ikke-diskrimination og opnå ligebehandling af konkurrerende operatører er det vigtigt at fastsætte grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig service, leverer tjenester direkte eller fastsætter ~~minimumskriterier~~ **generelle regler** for drift af kollektiv trafik. De kompetente myndigheder skal ifølge principperne i EF-retten ved iværksættelsen af disse procedurer basere sig på **overholde** gensidig anerkendelse af tekniske standarder og rimelige udvælgelseskriterier. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør sådanne grundlæggende fælles procedurer dog levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig service eller fastsætte ~~minimumskriterier~~ **generelle regler** for drift af kollektiv trafik under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.
- (1319) Undersøgelser og erfaringer viser, at åbent udbud om kontrakter om offentlig service **i en række tilfælde kan være** ~~er~~ en effektiv metode til at sikre fordelene ved konkurrence med hensyn til omkostninger, effektivitet og innovation uden at hindre varetagelsen af de særlige opgaver, der pålægges operatørerne i almenvellets interesse.
- (1420) Der er ved Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler⁵, **direktiv 93/36/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved offentlige indkøb⁶, direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter⁷** og direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation⁸ fastsat obligatoriske udbudsregler for indgåelse af visse aftaler og kontrakter.
- (1421) Hvor **de obligatoriske udbudsregler i disse direktiver** ~~disse regler~~ gælder, finder de bestemmelser i denne forordning, som vedrører kravet om, at der skal iværksættes udbud om kontrakter, og metoderne for udvælgelse af operatører, ikke anvendelse.
- (22) Når der ikke er pligt til at anvende udbudsreglerne i disse direktiver, finder denne forordning fuldt ud anvendelse.

5 EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1; direktivet som ændret ved **Kommissionens** direktiv **2001/78/EF (EFT L 285 af 29.10.2001, s. 1)** 98/52/EF (EFT L 328 af 28.11.1997, s. 1).

6 **EFT L 199 af 9.8.1993, s. 1; direktivet som ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF (EFT L 285 af 29.10.2001, s. 1).**

7 **EFT L 199 af 9.8.1993, s. 54; direktivet som ændret ved Kommissionens direktiv 2001/78/EF (EFT L 285 af 29.10.2001, s. 1).**

8 EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84; direktivet som ændret ved **Kommissionens** direktiv **2001/78/EF (EFT L 285 af 29.10.2001, s. 1)** 98/4/EF (EFT L 101, 1.4.1998, s. 1).

- (23) Udbudsreglerne i de pågældende direktiver skal ikke nødvendigvis anvendes på koncessioner på trafik som offentlig service. For at hjælpe de kompetente myndigheder med at anvende denne forordning på en korrekt måde, er det derfor nødvendigt at definere begrebet koncession på trafik som offentlig service i forbindelse med kollektiv personbefordring. I henhold til Kommissionens fortolkningsmeddelelse om koncessioner i henhold til EU-lovgivningen⁹ består en koncession i, at retten til at drive en given forbindelse overdrages til en operatør sammen med den dermed forbundne økonomiske risiko.
- (24) Udbudsreglerne i de pågældende direktiver skal ikke anvendes, når en kompetent myndighed beslutter at overdrage leveringen af tjenesteydelser til en operatør, der udgør en del af den samme administration. De skal ikke anvendes, når en kompetent myndighed beslutter at overdrage leveringen af tjenesteydelser til en operatør, som den udøver en kontrol over, som svarer til den kontrol, den udøver over sine egne afdelinger, og som samtidig udøver hovedparten af sine aktiviteter sammen med den kontrollerende myndighed eller myndigheder. De skal ikke anvendes på kontrakter om offentlig service, som udelukkende vedrører jernbaner, metro eller indre vandveje, og ikke vedrører busser eller letbaner.
- (25) Udbudsreglerne i direktiv 92/50/EØF og 93/38/EØF skal ikke anvendes, når en myndighed tildeler en operatør en kontrakt på grundlag af visse enerettigheder, forudsat at enerettigheden er forenelig med traktaten, og at operatøren selv er en stat, en regional eller lokal myndighed, et organ, der styres af offentlig lov eller en sammenslutning, der er oprettet af en eller flere af sådanne myndigheder eller organer.
- (26) Udbudsreglerne i direktiv 93/38/EØF skal ikke anvendes, når en myndighed tildeler en kontrakt til en operatør, der som defineret i det pågældende direktiv er tilknyttet den kompetente myndighed.
- (27) Nogle jernbanelinjer i medlemsstaterne drives hovedsagelig med henblik på historisk bevarelse eller til fritidsformål. Herunder findes der linjer, som benytter dampdrevne lokomotiver, smalle sporvidder eller banestrækninger, der ikke er forbundet med det offentlige jernbanenet. Selv om de eventuelt modtager økonomisk støtte fra offentlige organer, har disse operationer tydeligvis et andet formål end at drive kollektiv persontrafik, og de bør derfor ikke være omfattet af regler og procedurer, der gælder for krav om offentlig service.
- (4528) Der bør dog ikke kræves udbud af kontrakter om offentlig service, hvis det kan bringe sikkerhedsnormer inden for traditionel jernbanetransport i fare.
- (4529) Der bør heller ikke kræves udbud, når eller samordningen af et metro- eller light rail-net i fare. et metronets alder, kompleksitet eller specifikke tekniske aspekter gør det umuligt at udbyde enkelte strækninger eller grupper af strækninger uden at der vil være fare for, at den nuværende operatør bliver den eneste realistiske tilbudsgiver, og der således etableres et de facto monopol.

9 EFT C 121 af 29.4.2000, s.2.

- (30) Der bør heller ikke kræves udbud, hvis myndighederne i forbindelse med tildeling af en kontrakt om drift af metro- eller letbaneforbindelser finder, at de besparelser, der må kunne forventes opnået efter en konkurrencemæssig procedure, vil blive opvejet af ekstraomkostninger. Ved vurderingen heraf bør de kompetente myndigheder kunne tage hensyn til udgifterne ved at opretholde koordinering mellem operatøren og forvalteren af infrastrukturen, udgifterne ved at opretholde koordinering mellem operatøren og myndigheden, og udgifterne ved udbud og forvaltning af kontrakten. Denne betingelse vil normalt blive anset for at være opfyldt, når driftsomkostningerne for den operatør, som vil få tildelt kontrakten ved en underhåndsaftale, svarer til sammenlignelige operatørs omkostninger, især operatører, som har fået tildelt kontrakterne efter konkurrencemæssigt udbud.
- (15) ~~Interesserede parter bør dog have lejlighed til at fremsætte bemærkninger til planer om indgåelse af kontrakter på denne måde så betids, at der kan tages hensyn til deres synspunkter. Såfremt jernbanetjenester, der er omfattet af kontrakter indgået på denne måde, er fuldt integreret med bustjenester, bør bustjenesterne kunne indgå i samme kontrakt.~~
- (4631) Der bør ~~heller~~ tilsvarende ikke kræves udbud af kontrakter om offentlig service, hvis kontrakten kun vedrører et lille beløb. Dette beløb bør være højere, hvor det drejer sig om udbud vedrørende et helt net end hvor det drejer sig om udbud for en enkelt rute.
- (4732) Under hensyntagen til det forhold, at visse dele af markedet for kollektiv transport er kommercielt levedygtige, bør ~~det også være muligt for de kompetente myndigheder~~ være bemyndiget til at fremme nye initiativer, der hidrører fra markedet og udfylder huller i trafikdækningen, som ikke i forvejen varetages af nogen operatører, ved ~~efter anmodning fra operatøren,~~ og når det ikke kræver nogen økonomisk kompensation for driftsomkostningstab - at indrømme eneret for trafikbetjeningen på en bestemt rute. Det er acceptabelt, at det sker uden forudgående udbud, hvis eneretten er nøje tidsbegrænset og ikke kan fornyes.
- (4833) Hvis myndighederne indrømmer en eneret uden nogen direkte økonomisk kompensation, bør de ~~kunne have lov~~ til at gøre det ved en forenklet procedure, som dog sikrer ikke-diskriminerende konkurrence mellem operatører.
- (34) De bestemmelser i denne forordning, der gælder for operatører, bør også finde anvendelse i de tilfælde, hvor kollektiv trafikbetjening varetages af en offentlig forvaltning, som ikke har en særskilt juridisk status i forhold til den offentlige forvaltning, der optræder som den kompetente myndighed. Hvis ovennævnte bestemmelser ikke fandt anvendelse i de tilfælde, hvor staten handler som erhvervsvirksomhed, ville der ikke være sikkerhed for, at EF-retten anvendes uden nogen form for forskelsbehandling. I henhold til subsidiaritetsprincippet bør den kompetente myndigheds rolle med hensyn til direkte drift af trafikforbindelser i almenvellets interesse kunne fortsætte, enten ved at den selv driver trafikforbindelserne eller via en operatør, som den kontrollerer.
- (35) Kompetente myndigheder, som selv eller via operatørselskaber, som de kontrollerer, driver busforbindelser, bør have lov til at videreføre disse ordninger til overgangsperiodens udløb.

- (36) Desuden bør kompetente myndigheder også efter overgangsperioden kunne stille forslag til Kommissionen om, at de fortsætter den direkte drift af busforbindelser, og yde økonomisk kompensation for samfundsmæssigt nødvendige trafikforbindelser, uden at der skal gennemføres udbud med konkurrence, forudsat at andre operatører kan udbyde supplerende forbindelser inden for de grænser, der sættes af generelle ligebehandlingsregler.
- (37) Såfremt en myndighed af transportpolitiske årsager ønsker at udelukke alle andre operatører fra at udbyde trafikforbindelser i samme område, bør dette ske på en måde, som minimerer konkurrencebegrænsningen. En fair udbudsprocedure på grundlag af konkurrence vedrørende tildeling af en enerettighed vil normalt blive anset for at opfylde dette krav.
- (38) For jernbanernes vedkommende kræver Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner¹⁰ imidlertid, at jernbanevirksomheder skal drives uafhængig af staten. Det udelukker derfor, at offentlige myndigheder kan drive jernbaneforbindelser.
- (39) De kompetente myndigheder er ansvarlige for netforvaltningen, dvs. aktiviteter, som til forskel fra drift af kollektiv personbefordring bidrager til tilrådighedsstillelsen af et net af integrerede kollektive persontrafikforbindelser. Disse aktiviteter kan f.eks. omfatte fastlæggelse af generelle regler for drift af kollektiv persontrafik, offentlig oplysning om nettet og levering af oplysninger til brugere og potentielle brugere, koordinering af køreplaner, udformning og administration af integrerede billetordninger, herunder ordninger for godtgørelser mellem operatører, koordinering eller gennemførelse af sikkerheds- og inspektionsordninger, tilrettelæggelse af trafikforbindelser som reaktion på kortfristede ændringer i efterspørgslen eller driftsforstyrrelser, tilvejebringelse eller forvaltning af infrastruktur eller tilrådighedsstillelse af rullende materiel. Det bør være tilladt myndighederne at udføre disse funktioner selv, at delegere dem til en offentligt ejet operatør eller at inkludere nogle af eller alle disse funktioner i en kontrakt, der tildeles efter en konkurrencemæssig procedure.
- (1940) ~~Det bør være muligt for myndighederne~~ bør have lov til at yde operatører kompensation ikke kun for omkostningerne ved at opfylde minimumskriterier generelle regler for drift af kollektiv trafik, men også for omkostninger eller indtægtstab ved aktiviteter, som fremmer brugen af kollektiv transport, under forudsætning af at denne kompensation kan beregnes retfærdigt og ikke er så stor, at den bør er ledsaget af krav, som at den gør får presser operatørerne mindre tilbøjelige til primært at fokusere på passagerernes krav. Af hensyn til gennemsigtigheden bør de forenklede kontrakttildelingsprocedurer og underhåndsaftaler om enerettigheder for innovative trafikforbindelser kun anvendes, hvis det beløb, der skal betales som kompensation for at opfylde generelle regler, er lille i forhold til trafikforbindelsens samlede værdi.
- (2041) ~~De bestemmelser i denne forordning, der gælder for operatører, bør også finde anvendelse i de tilfælde, hvor kollektiv trafikbetjening varetages af en offentlig forvaltning, som ikke har en særskilt juridisk status i forhold til den offentlige~~

10 EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25: direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

- forvaltning, der optræder som den kompetente myndighed. Hvis ovennævnte bestemmelser ikke fandt anvendelse i de tilfælde, hvor staten handler som erhvervsvirksomhed, ville der ikke være sikkerhed for, at EF retten anvendes uden nogen form for forskelsbehandling. Passagerer og den bredere offentlighed bør have lejlighed til at fremsætte bemærkninger til planer om underhåndsaftaler så betids, at der kan tages hensyn til deres synspunkter.
- (42) Hvis en myndighed vil tildele en kontrakt uden konkurrence, bør potentielle operatører, som derved udelukkes fra at byde på drift af trafikforbindelser, have mulighed for at fremsætte alternative forslag. Hvis der fremsættes et sådant forslag, bør myndigheden behandle det og begrunde dets godkendelse eller afvisning skriftligt.
- (43) For at beskytte passagerens og en bredere offentligheds interesser bør operatører, som tildeles kontrakter ved underhåndsaftaler, bevise, at den tillid, de nyder, er berettiget, især ved regelmæssigt at påvise, at deres præstation med hensyn til at tiltrække passagerer og drive deres trafikforbindelser med støtte fra offentlige midler er på niveau med tilsvarende operatørers og operatørens egen tidligere præstation. Er der tale om underpræstation, bør det overvejes, om operatøren på tilfredsstillende vis opfylder de krav om offentlig service, der er pålagt ham, eller om en alternativ ordning ville give bedre resultater for passagerer og for en bredere offentlighed.
- (44) Hvis myndigheder står over for risikoen for, at driften af trafikforbindelser afbrydes, bør de have ret til at indføre kortfristede nødforanstaltninger, indtil der kan indgås en ny kontrakt om offentlig service.
- (2145) Undersøgelser og erfaringer viser, at hvis kollektiv transport udføres i henhold til kontrakter om offentlig service, der er begrænset til fem år forhindrer det ikke varetagelsen af disse særlige opgaver, der pålægges operatørerne der er ulemper ved kontrakter om offentlig service med enten for kort eller for lang løbetid. Kontrakter med kort løbetid kan give problemer med hensyn til betjeningskontinuitet, investeringer og personalestabilitet. Kontrakter med lang løbetid kan føre til lukning af markedet i en længere periode, end det er nødvendigt, med en deraf følgende mindre virkning af fordelene ved presset fra konkurrenter. For at minimere konkurrencefordrejningen og samtidig sikre kvaliteten af tjenesteydelserne, bør kontrakter om offentlig service derfor normalt være begrænset til fem-højest otte år for busforbindelser og højest femten år for jernbaneforbindelser og forbindelser på indre vandveje. Dette giver de kompetente myndigheder det fornødne spillerum til at tilpasse kontraktens løbetid til de lokale forhold.
- (2146) Der-Det kan dog være behov for-nødvendigt at åbne mulighed for kontrakter med længere løbetid-perioder, hvis operatøren er nødsaget til at investere i infrastruktur, sporbaseret rullende materiel eller andre køretøjer, der er knyttet til specifikke, geografisk definerede transportforbindelser, og for hvilke der må opereres med længere tilbagebetalingsperioder end standardkontraktens løbetid. Alternativt bør de kompetente myndigheder være berettiget til at indføre leasingordninger for køretøjer og rullende materiel eller ikke-diskriminerende godtgørelsesordninger, som ikke giver hverken en nuværende eller en kommende operatør en fordel.

- 22 — I overensstemmelse med princippet om ikke-diskrimination bør de kompetente myndigheder sikre, at kontrakter om offentlig service ikke dækker et større geografisk område, end det er nødvendigt af hensyn til almenvellets interesser og navnlig behovet for at tilbyde integrerede transporttjenester til større grupper af passagerer, som på samme rejse normalt anvender mere end én forbindelse i det kollektive transportnet.
- (47) Kontrakter bør indeholder bestemmelser, som beskytter den kompetente myndighed og passagererne, hvis operatørernes præstationer er utilstrækkelige. De bør om nødvendigt også indeholde incitamenter for operatørerne til at forbedre den betjening, de yder publikum. Kontrakter kan ændres i henhold til bestemmelser, der aftales mellem de kontraherende parter, men for at sikre gennemsigtighed bør stigningerne i kontraktens værdi ikke være overdrevne.
- (48) Integration af trafikforbindelser på tværs af de kompetente myndigheders grænser er af væsentlig betydning for passagerer, der benytter forbindelser, som mere end en operatør eller myndighed er ansvarlig for. Inden for medlemsstaterne kan nationale regler eller procedurer sikre, at myndighederne samarbejder. Når nabomyndigheder er adskilt af en national grænse, er der ingen kompetent myndighed til at sikre, at sådanne myndigheder samarbejder. I mange tilfælde kan et sådant samarbejde gennemføres bilateralt. Hvis dette ikke er tilfældet, bør en myndighed imidlertid være berettiget til at fremsætte forslag om at udvide dens integrerede systemer til en anden myndighed med formodning om, at disse forslag til blive godkendt, med mindre den anden myndighed har gode grunde til at afvise dem.
- (2349) Hvor det er rimeligt, at de kompetente myndigheder i almenvellets interesse beskytter de ansatte i situationer, hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig service kan resultere i, at kontrakten overgår til en anden operatør, bør de have beføjelse til at kræve, at operatørerne anvender de relevante bestemmelser i Rådets direktiv 77/187/EØF af 14. februar 1977 2001/23/EF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder, bedrifter eller dele af virksomheder eller bedrifter¹¹.
- (50) Ved denne forordnings ikrafttræden bør de kompetente myndigheder sikre, at operatørerne fuldstændigt opfylder de sociale forpligtelser, der er fastlagt i den relevante europæiske og nationale lovgivning og bestemmelserne i de generelt gældende kollektive aftaler. Disse bestemmelser bør anvendes uden forskelsbehandling. De kompetente myndigheder bør også kunne at kræve, at operatører, der har fået tildelt kontrakter om offentlig service, opfylder andre samfundsmæssige forpligtelser, herunder gældende kollektive overenskomster på det sted, hvor tjenesterne skal leveres, forudsat at disse forpligtelser er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.
- (51) De kompetente myndigheder kan kræve, at alle operatører, der driver trafikforbindelser på deres område, skal være etableret i den medlemsstat, som den pågældende myndighed tilhører, med mindre andet er fastsat i fællesskabslovgivningen. Operatører bør opfylde alle krav vedrørende tilladelser

11 EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16 EFT L 61, 5.3.1977; direktivet som ændret ved direktiv 98/50/EF (EFT L 201 af 17.7.1998, s. 88).

- i medlemsstaten. For at undgå forskelsbehandling bør operatører ikke udelukkes fra udbudsprocedurer, fordi de endnu ikke er etableret i den pågældende medlemsstat eller endnu ikke har fået de nødvendige tilladelser.
- (52) Bestemmelserne i denne forordning bør tillade de kompetente myndigheder at sikre, at små og mellemstore virksomheder fortsat har mulighed for at opnå markedsandele inden for nærtrafikforbindelser. Dette skulle særligt opnås ved, at kontrakterne begrænses til en passende geografisk størrelse, og ved at der gennemføres foranstaltninger, som kontrollerer udviklingen af oligopoler på markeder, der er åbne for kontrolleret konkurrence.
- (53) Udbud om kontrakter af høj værdi kræver, at de kompetente myndigheder definerer og beskriver komplekse systemer. Ved tildeling af sådanne kontrakter burde myndighederne derfor være berettiget til at føre forhandlinger om enkeltheder med nogle af eller alle de potentielle operatører, når disse har indgivet tilbud. Denne proces skal være uden forskelsbehandling.
- (2454) Det er nødvendigt, at de procedurer, der indføres ~~i medfør af~~ i medfør af denne forordning, er gennemsigtige, og at der ~~findes~~ findes klageadgang over for afgørelser truffet af de kompetente myndigheder. Myndighederne bør desuden opbevare dokumentation for deres afgørelser i ti år i overensstemmelse med den forældelsesfrist, der er fastsat i artikel 15 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 vedrørende statsstøtteprocedurer¹².
- (2555) Forordning (EØF) nr. 1191/69 indeholder bestemmelse om, at der føres særskilt regnskab for driftsomkostninger og -indtægter, generalomkostninger samt aktiver og passiver i forbindelse med opfyldelsen af krav om offentlig service. Dette krav bør bibeholdes i en mere tidssvarende og styrket form, særligt for at sikre, at myndighederne får fuldt udbytte af de offentlige midler, og at betalinger, der er ment som kompensation, ikke misbruges til at fordreje konkurrencen. En rimelig fortjeneste bør accepteres som en del af operatørens omkostninger. De kompetente myndigheder bør være berettiget til at kræve garantier fra operatører og at disse garantier i givet fald skal stilles af en tredjepart, på betingelse af at operatøren eller tredjeparten ikke derved misbruger midler, som de har modtaget fra et offentligt organ til et andet formål.
- (2656) Udbetaling af kompensation, der overstiger de nettoomkostninger, der påføres en operatør som følge af opfyldelsen af et krav om offentlig service, vil kunne undersøges på grundlag af EF-reglerne om statsstøtte. EF bør derfor fastlægge regler for, hvad der udgør en rimelig kompensation. Åbent udbud om indgåelse af kontrakter er en effektiv metode til at sikre, at der ikke ydes overkompensation, under forudsætning af at resultaterne af udbuddet afspejler retfærdige og realistiske markedsvilkår.
- (2757) I henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69 er kompensation, der ydes i overensstemmelse med forordningen, fritaget for kravet om anmeldelse af statsstøtte i traktatens artikel 88, stk. 3. Nærværende forordning indeholder nye og detaljerede bestemmelser, der er udformet med henblik på de særlige forhold i sektoren for kollektiv personbefordring, herunder mere tidssvarende krav om adskilte regnskaber, for at sikre, at eventuel kompensation er forenelig med EF-reglerne om statsstøtte.

12 EFT L 83 af 27.3.1999, s.1.

Desuden er der i forordningen fastsat nye og detaljerede procedurer, der sætter Kommissionen i stand til at føre tilsyn med sådanne betalinger. Kompensation, der ydes i overensstemmelse med nærværende forordning, bør derfor fortsat være fritaget fra kravet om anmeldelse af statsstøtte.

- (2858) Med henblik på en forbedret anvendelse af denne forordning bør Kommissionen aflægge rapport om ~~virkningerne af EF lovgivningen og anvendelsen af denne forordning.~~ **For at dette krav kan opfyldes, skal medlemsstaterne fremsende visse oplysninger til Kommissionen.**
- (2959) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatørerne har behov for tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger. **Der bør desuden gives mulighed for lange overgangsordninger for eksisterende busforbindelser, som drives af en myndighed direkte eller af en operatør, som myndigheden kontrollerer.**
- (60) **I overgangsperioden må det forventes, at de kompetente myndigheder vil bringe forordningens bestemmelser i anvendelse på forskellige tidspunkter. I denne periode kunne det derfor være muligt for operatører, som har oprindelse i markeder, som endnu ikke er berørt af forordningens bestemmelser, at afgive tilbud på kontrakter på markeder, som på et tidligere tidspunkt er blevet åbnet for kontrolleret konkurrence. For at undgå uligevægt ved åbningen af markedet for kollektiv transport, bør de kompetente myndigheder være i stand til at afvise tilbud fra virksomheder, som opererer på markeder, som vil blive åbnet i fremtiden, men som endnu ikke er åbne, forudsat at dette gælder uden forskelsbehandling og besluttet forud for indkaldelsen af tilbud.**
- (3061) Som følge af EF's internationale forpligtelser har visse operatører fra tredjelande under visse omstændigheder fået adgang til medlemsstaternes markeder for kollektiv transport. Denne forordning begrænser ikke denne adgang. **Hvis betingelserne i disse aftaler giver operatører fra tredjelande ret til at etablere sig i medlemsstaterne, bør disse operatører opfylde de lovbestemmelser, der er gældende i det område, hvor tjenesten udføres, herunder forpligtelser med hensyn til personale, materiel og virksomhedsledelse. Denne forordning bør ikke give operatører fra tredjelande yderligere rettigheder.**
- (3462) Forordning (EØF) nr. 1191/69 afløses af denne forordning og bør derfor ophæves.
- (3263) Rådets forordning (EØF) 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transport med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje¹³, indeholder en bestemmelse om kompensation for opfyldelse af forpligtelser, der er forbundet med levering af en offentlig tjeneste. Bestemmelsen, som udtrykkeligt foregriber nye EF-reglers ikrafttræden, er nu overflødig og bør ophæves –

13 EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1; forordningen som ændret ved forordning (EØF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

VEDTAGET FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

Anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Formålet med denne forordning er at gøre den kollektive personbefordring i Fællesskabet mere effektiv og attraktiv inden for rammerne af en integreret transportpolitik, hvor der lægges stor vægt på bæredygtig mobilitet under hensyntagen til byplanlægning, regionaludvikling og miljø samt fremme af den juridiske sikkerhed omkring kompetente myndigheders interventioner inden for den kollektive personbefordring.
2. Denne forordning finder anvendelse på national og international drift af kollektiv personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Den fastlægger, på hvilke betingelser kompetente myndigheder kan kompensere operatører for omkostningerne ved at opfylde krav om offentlig service, og på hvilke vilkår de kan indrømme enerettigheder til drift af offentlig personbefordring, ~~baseret på kontrolleret konkurrence i forfølgelsen af legitime mål for den offentlige trafikbetjening.~~
3. Denne forordning finder ikke anvendelse på drift af jernbanelinjer, hvis hovedformål er historisk bevarelse og tilvejebringelse af rekreative faciliteter.

Artikel 2

Forhold til bestemmelser vedrørende offentligt udbud

Denne forordning berører ikke de forpligtelser, der påhviler de kompetente myndigheder i medfør af direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF og 93/38/EØF.

Hvis der i henhold til ~~et-et~~ af disse direktiver kræves udbud af en kontrakt om offentlig service, finder artikel 4a, stk. 1, artikel ~~6a, stk. 1~~, 7, 7a, 7b, 8 og 12, artikel 13, stk. 1 og 2, ~~og~~ artikel 14 og artikel 17, stk. 7, i denne forordning ikke anvendelse på indgåelsen af den pågældende kontrakt.

Bestemmelserne i denne forordning finder fuldt ud anvendelse på indgåelsen af alle andre kontrakter om offentlig service, herunder alle koncessioner på trafik som offentlig service.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) **kompetent myndighed:** ethvert statsligt organ med beføjelse til at intervenere på markeder for kollektiv personbefordring eller ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan statslig beføjelse
- b) **underhåndsaftale:** indgåelse af en kontrakt med en bestemt operatør efter en procedure, hvori ingen andre operatører kan deltage

- c) **eneret**: en ret for en operatør til at drive en bestemt type persontrafikforbindelser på en bestemt strækning eller et bestemt net eller i et bestemt område med udelukkelse af andre potentielle operatører
- d) ~~integrerede trafikktjenester: jernbane- og bustjenester der leveres samlet og direkte af en operatør i henhold til en enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, varetages af en fælles medarbejderstab med samme ansættelsesvilkår, indgår i et og samme driftsregnskab og opererer med en fælles informationstjeneste, et fælles billetsystem og en fælles køreplan~~ **indre vandveje: floder, kanaler og søer, der er egnet til at fartøjer kan passere**
- e) **operatør**: et foretagende, der ~~leverer offentlige persontrafikktjenester og er etableret i henhold til offentligretlige eller privatretlige regler, eller en del~~ og driver kollektiv persontrafik, ~~som leverer offentlige persontrafikktjenester, eller~~ **den** del af en offentlig forvaltning, som **driver kollektiv persontrafik** ~~leverer offentlige persontrafikktjenester~~
- f) ~~tilbagebetalingsperiode for en operatørs investering: den periode, hvori det på grundlag af en passende rentesats forventes, at operatørens omkostninger ved en investeringen, under hensyntagen til risikoen ved investeringen og fratrullet en eventuel~~ **minus enhver form for brugtværdi vil overstige nettoindtægterne til operatøren fra den pågældende investering, navnlig fra passagerer og offentlige myndigheder**
- ~~g)~~ **personer med begrænset mobilitet: alle, der har særlige problemer med at benytte kollektiv transport, herunder ældre, handicappede med nedsat syn og hørelse samt kørestolsbrugere, gravide, personer, der ledsager mindre børn eller folk med tung eller omfangsrig bagage**
- ~~gh)~~ **kollektiv personbefordring**: befordring, der tilbydes offentligheden på et kontinuerligt grundlag
- i) **koncession på trafik som offentlig service: en kontrakt om offentlig service, som overdrager en operatør retten til at drive en bestemt forbindelse sammen med den dertil knyttede risiko, således at:**
- i) **størstedelen af operatørens aflønning kommer fra brugerne, særlig ved opkrævning af billetafgifter**
- ii) **operatøren bærer størstedelen af de økonomiske følger af takstændringer og udsving i antal brugere**
- iii) **hvis myndigheden fastsætter maksimumstakster, står det operatøren frit for at fastsætte takster under dette niveau**
- iv) **hvis myndigheden fastsætter minimumsserviceniveauer, står det operatøren frit for at yde en bedre service**
- hj) **kontrakt om offentlig service**: enhver form for retskraftig aftale mellem en kompetent myndighed og en operatør om opfyldelsen af krav om offentlig service.

I denne forordning forstås ved kontrakt om offentlig service endvidere:

- i) en aftale, der er vedtaget som en retskraftig afgørelse, som er truffet med operatørens forudgående godkendelse, og hvorved en kompetent myndighed overlader det til operatøren at varetage trafikbetjening, eller
 - ii) de vilkår, der er knyttet til en afgørelse truffet af en kompetent myndighed om at overlade ~~det~~ varetagelsen af trafikbetjeningen til en operatør, der udgør en del af den samme offentlige forvaltning ~~at varetage trafikbetjening, eller til en operatør, som myndigheden udøver kontrolbeføjelser over svarende til den kontrol, den udøver over sine egne afdelinger, og som samtidig udøver størstedelen af sine aktiviteter efter myndighedens anvisning;~~
- ik) krav om offentlig service:** et krav, der er fastsat af en kompetent myndighed for at sikre den fornødne kollektive persontrafikbetjening
- jl) værdi af en kollektiv persontrafikforbindelse,** rute, kontrakt, kompensationsordning eller et marked for kollektiv personbefordring: den samlede godtgørelse eksklusive moms til operatøren eller operatørerne, herunder især økonomisk kompensation fra det offentlige og enhver form for passagerindtægter, der ikke overføres til den pågældende kompetente myndighed.

KAPITEL II

Sikring af ~~fornøden~~ den kollektive personbefordrings kvalitet

Artikel 4

De kompetente myndigheders pligter

1. — Ved anvendelsen af denne forordning sikrer skal de kompetente myndigheder tilstræbe at sikre en fyldestgørende forbrugerorienteret, integreret, kontinuerlig og sikker kollektiv persontrafik af den ~~fornødne~~ høje kvalitet og med overkommelige takster og fuld social dækning, ved at indgå kontrakter om offentlig service i overensstemmelse med kapital III eller ved at fastsætte ~~minimumskriterier~~ generelle regler for drift af kollektiv persontrafik i overensstemmelse med kapitel IV.

Artikel 4a

Kriterier

21. Ved vurderingen af, om kollektive persontrafikforbindelser er fyldestgørende, ved fastlæggelsen af kriterierne for udvælgelsen af kontrahenter og indgåelse af kontrakter med disse samt ved indgåelsen af kontrakter om offentlig service, tager de kompetente myndigheder som et minimum følgende kriterier i betragtning:
- a) den samlede kvalitet af den trafikbetjening, der ydes forbrugerne og specifikke forbrugerbeskyttelsesfaktorer, herunder tjenesternes tilgængelighed med hensyn til hyppighed, hurtighed, punktighed, driftssikkerhed, nettets udstrækning og kapacitet samt informeringen om trafikbetjeningen
 - b) takstniveauet for forskellige grupper af brugere som fastsat af myndigheden eller operatøren og taksternes gennemsigtighed
 - c) integrering af forskellige trafikforbindelser, herunder integrering af information, billetsystemer, køreplaner, forbrugerrettigheder og benyttelse af

omstigningsfaciliteter, herunder integrering mellem de forskellige operatører og med trafikforbindelser, som nabomyndigheder er ansvarlige for

- d) tilgængelighed for ~~bevægelsehæmmede~~ personer med begrænset mobilitet
- e) miljømæssige faktorer, herunder rational energiudnyttelse og lokale, nationale og internationale standarder og normer, navnlig for emission af luftforurenende stoffer, støj og drivhusgasser;
- f) specifikationer vedrørende de køretøjer, fartøjer og rullende materiel, infrastruktur og andre aktiver, der skal anvendes i trafikbetjeningen, og disses tilstand samt ordninger for vedligeholdelse og fornyelse af disse aktiver
- g) en afbalanceret regionaludvikling, herunder integrering mellem lokale og regionale trafiksystemer og fjerntrafiksystemer
- h) transportbehovene hos indbyggerne i mindre tætbefolkede områder
- i) transportbehovene hos indbyggerne i grænseregioner, herunder integrering af informering, køreplaner, billetsystemer og service generelt på tværs af de nationale grænser
- j) de ansattes og passagerernes sundhed og sikkerhed ~~sikkerhed og sundhed~~
- k) personalets kvalifikationer og den interne efteruddannelse, som operatørerne gennemfører
- l) den løn og andre sociale og ansættelsesmæssige vilkår, som er gældende i den medlemsstat, region eller lokalitet, hvor tjenesterne skal gennemføres, herunder særlige bestemmelser, som myndigheden selv har accepteret at anvende
- m) håndtering af klager og bilæggelse af tvister mellem passagerer og operatører og afhjælpning af fejl og mangler ved tjenesten, og
- n) omkostningerne ved at levere tjenesterne.

2. I forbindelse med stk. 1, litra i), kan de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for lokal og regional kollektiv persontrafik, informationstjenester eller billetordninger på den ene side af en national grænse fremsætte forslag om at udvide disse tjenester og ordninger til at omfatte områder på den anden side af grænsen.

Kompetente myndigheder, der modtager sådanne forslag skal grundigt overveje dem og underrette Kommissionen, hvis de afviser dem.

Artikel 4b Passagerinformation

3. — Operatører, der driver kollektiv persontrafik, stiller i tilgængelig form og inden for en rimelig frist, efter anmodning fyldestgørende og ajourført information til

rådighed om trafikkens køreplaner, takster og tilgængelighed for personer med forskellige former for bevægelseshandicap med begrænset mobilitet samt om køreplaner og takster. Der må kun forlanges betaling herfor til dækning af de administrative marginalomkostninger ved at levere informationen.

KAPITEL III

Kontrakter om offentlig service

Artikel 5

Obligatorisk anvendelse af kontrakter om offentlig service

Der indgås en kontrakt om offentlig service for ydelse af alle former for økonomisk kompensation for omkostningerne ved at opfylde krav om offentlig service, herunder kompensation i form af benyttelse af aktiver til priser, der ligger under markedsprisen, bortset fra kompensation for overholdelse af generelle regler om drift af kollektiv persontrafik i overensstemmelse med artikel 10.

Der indgås ligeledes en kontrakt om offentlig service for indrømmelse af alle former for enerettigheder.

Artikel 6

Indgåelse af kontrakter om offentlig service

Når kontrakter om offentlig service **skal indgås** i henhold til ~~denne forordning~~ **artikel 5**, skal de opfylde følgende krav:

- a) Der skal iværksættes åbent udbud om kontrakter **i overensstemmelse med artikel 12**, jf. dog artikel 7, **7b** og 8.
- b) Det skal af kontrakterne fremgå, at i hvert fald omkostningerne ved at drive de trafikforbindelser, der er omfattet af kontrakten, påhviler operatøren, herunder bl.a. udgifter til personale og energi samt vedligeholdelse og reparation af køretøjer og rullende materiel.
- c) Kontrakterne skal være tidsbegrænsede og må højst løbe i ~~fem~~ **otte** år **for bustrafik og femten år for jernbanetrafik og trafik på indre vandveje**. Der kan dog ved fastsættelsen af kontraktens løbetid tages hensyn til tilbagebetalingsperioden, **såfremt**
 - i) operatøren i henhold til kontrakten er ansvarlig for levering af ~~spor~~**baseret** rullende materiel **til jernbane, letbane eller metro**, andre køretøjer af særligt teknisk avanceret karakter, **fartøjer** eller infrastruktur, såfremt sådanne aktiver er forbundet med specifikke, geografisk definerede trafikforbindelser, og
 - ii) tilbagebetalingsperioden for disse aktiver er længere end ~~fem år~~ **kontraktens i øvrigt tilladte løbetid i henhold til dette stykke**.

I sådanne tilfælde skal kontraktens **løbetid** også tage hensyn til forholdet mellem de pågældende aktivers økonomiske værdi og den samlede anslåede værdi af den trafik, der er omfattet af kontrakten.

Tjenesteydelser, der er omfattet af kontrakter, kan samtidig være omfattet af økonomisk kompensation for omkostningerne ved at opfylde generelle regler i overensstemmelse med kapitel IV.

Artikel 6a
Indholdet af kontrakter om offentlig service

- d) 1. ~~Det skal af~~ Kontrakterne om offentlig service skal fremgå,
- a) indeholde krav om, at operatørerne hvert år for hver enkelt rute skal give de kompetente myndigheder relevante de oplysninger, der er nødvendige, for at deres præstationer og netværkets resultater som helhed kan kontrolleres og evalueres. Det skal således især fremgå af kontrakterne, at operatørerne hvert år for hver enkelt rute skal give de kompetente myndigheder oplysninger om den præsterede trafik, gældende takster, og antallet af passagerer, antallet af klager og alle sikkerhedsrelaterede problemer eller hændelser. Disse oplysninger skal angives særskilt for hver enkelt rute. Dog kan naboruter angives samlet, forudsat at gruppen har en samlet årlig værdi på under EUR 3 000 000
 - b) indeholde bestemmelser, der sikrer, at det offentlige materiel, som er stillet til rådighed for operatøren, vedligeholdes, herunder tunneler, jernbaneinfrastruktur, bus- og jernbanestationer og remiser, depoter, værksteder, køretøjer, fartøjer og rullende materiel. De skal især præcisere, hvilke forpligtelser operatøren, den kompetente myndighed og andre agenturer har med hensyn til vedligeholdelse af dette materiel
 - c) klart fastlægge, hvilke sanktioner der skal bringes i anvendelse, hvis de kontraktmæssige bestemmelser ikke overholdes, samt tidsfristen og proceduren for at bringe dem i anvendelse. Disse sanktioner kan omfatte fortidig opsigelse af kontrakten, og
 - d) ikke omfatte et større geografisk område end hvad der er nødvendig af hensyn til almenvellet, og særlig i forhold til behovet for at levere tjenester til vigtige grupper af passagerer, som sædvanligvis benytter mere end en forbindelse i det kollektive transportnet i løbet af samme rejse.
2. Kontrakter kan omfatte et bonussystem og sanktioner, der er baseret på operatørens præstation målt i form af kvantitative data, kundeundersøgelser, uafhængig kontrol og inspektion eller på andre måder. Kontrakterne kan også omfatte garantier fra operatørens eller tredjeparters side.
3. Kontrakter kan indeholde bestemmelser om forhandling af eller indførelse af ændringer i deres indhold. Hvis sådanne ændringer medfører højere økonomisk kompensation eller nye enerettigheder, skal den kompetente myndighed imidlertid indlede en ny procedure om indgåelse af kontrakt i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning, hvis den årlige værdi af alle sådanne ændringer overstiger en femtedel af den årlige værdi af de tjenester, som den oprindelige kontrakt dækkede.

4. Kontrakternes indhold skal ikke ændres, med mindre dette er anført i bestemmelserne.

Artikel 7

Indgåelse af kontrakter om offentlig service som underhåndsaftaler

1. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde og under overholdelse af bestemmelsen i ~~stk. 3~~ **artikel 7a** beslutte at indgå kontrakter om offentlig service vedrørende ~~jernbane, metro eller light~~ **trafik på traditionelle jernbaner** som underhåndsaftaler, hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området.
2. **De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde og under overholdelse af bestemmelserne i artikel 7a beslutte at indgå kontrakter om offentlig service vedrørende metrotrafik som underhåndsaftaler med sig selv eller en operatør, de kontrollerer, hvis:**
 - a) **systemets alder, størrelse eller tekniske særegenhed betyder, at den etablerede operatør står særdeles fordelagtig ved åbent udbud, eller**
 - b) **dette medvirker til, at offentlige midler eller offentligt finansierede aktiver anvendes mere effektivt.**
23. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde og under overholdelse af bestemmelserne i ~~stk. 3~~ **artikel 7a** beslutte at indgå kontrakter om offentlig service vedrørende ~~metro eller light rail-letbanetrafiktjenester~~ som underhåndsaftaler **enten med sig selv eller med en operatør, de kontrollerer, hvis dette medfører, at offentlige midler eller offentlige finansierede aktiver anvendes mere effektivt.** ~~hvis alle andre løsninger ville medføre ekstra udgifter til at sikre samordningen mellem operatøren og infrastrukturforvalteren og disse udgifter ikke ville blive modsvaret af ekstra indtægter.~~
3. ~~De kompetente myndigheder, der har til hensigt at indgå en kontrakt i henhold til bestemmelserne i stk. 1 og 2, meddeler den foreløbige beslutning herom offentligt i overensstemmelse med artikel 13 mindst et år forinden ledsaget af den fornødne dokumentation og begrundelsen for denne foreløbige beslutning.~~
4. ~~Såfremt en operatør på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden direkte varetager integrerede trafiktjenester, der også omfatter bustjenester, og betingelserne i stk. 1 eller 2 er opfyldt, kan den kompetente myndighed lade operatørens ikke-sporbaserede trafiktjenester indgå i den kontrakt om offentlig service, der indgås som underhåndsaftale med operatøren, under forudsætning af den pågældende medlemsstat giver sit samtykke hertil og underretter Kommissionen herom med en udførlig begrundelse med oplysning om bl.a. relevante komparative præstationsindikatorer.~~
54. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde beslutte at indgå kontrakter om offentlig service som underhåndsaftaler, når de vedrører trafikforbindelser med en anslået gennemsnitlig værdi af under ~~400 000~~ **1 000 000** EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed lader alle sine **krav om offentlig service** indgå i én enkelt **kontrakt om offentlig service**, kan den beslutte at indgå kontrakten som

underhåndsaftale, under forudsætning af at dens anslåede årlige værdi er under 800 000 ~~3 000 000~~ EUR.

~~Ingen krav vedrørende et givet omfang af trafik tjenester må opdeles~~ **Myndighederne må ikke opdele kontrakter eller net** for at undgå iværksættelse af udbud.

56. Hvis en operatør foreslår et nyt initiativ, der sikrer trafikbetjening i et område, hvor der ikke tidligere har været nogen, kan den kompetente myndighed ved en underhåndsaftale indrømme operatøren eneret til at drive denne nye trafik under forudsætning af, at der ikke ydes finansiel kompensation herfor i henhold til en kontrakt om offentlig service.

Kontrakt om trafik, der er omfattet af første afsnit, kan kun indgås som underhåndsaftale én gang.

6. **Al økonomisk compensation i henhold til betingelserne i kontrakter, der indgås som underhåndsaftaler, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 16 og i bilag I.**

Artikel 7a

Sikkerhedsklausuler for kontrakter, der indgås som underhåndsaftaler

1. **Kompetente myndigheder, der har til hensigt at indgå en kontrakt i henhold til bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, 2, eller 3, offentliggør den foreløbige beslutning herom i overensstemmelse med artikel 13 mindst et år i forvejen ledsaget af den fornødne dokumentation og begrundelsen for denne foreløbige beslutning.**
2. **Når det drejer sig om kontrakter, der er indgået som underhåndsaftaler i henhold til bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, 2 eller 3, kan andre potentielle operatører i seks måneder efter offentliggørelsen, jf. stk. 1, indgive et alternativt bud til den kompetente myndighed for at anfægte de resultater, der tidligere er opnået af den operatør, som man har til hensigt at indgå underhåndsaftale med, og for at foreslå alternative måder, hvorpå målene i den nye kontrakt kan nås. Den kompetente myndighed behandler disse bud og offentliggør i overensstemmelse med artikel 13 grundene til sin beslutning om at acceptere eller afvise dem.**
3. **De kompetente myndigheder sikrer, at den trafik, hvorom der er indgået kontrakt som underhåndsaftaler efter artikel 7, stk. 1, 2 eller 3, er drives effektivt og korrekt.**

I denne forbindelse skal de især:

- a) **mindst hvert femte år gennemgå udviklingstendenserne for enhedsomkostninger og udnyttelsesgraden for de pågældende trafikforbindelser sammenlignet med operatørens egen tidligere præstation, samt præstationsnormerne for branchen som helhed og præstationerne for sammenlignelige trafikforbindelser, der drives af andre operatører**

- b) vurdere resultaterne af gennemgangen og beslutte, om de gør beslutningen om at tildele kontrakten uden konkurrence berettiget, eller om der er tydelige tegn på væsentlig underpræstation
- c) ved tydelige tegn på væsentlig underpræstation træffe beslutning om, hvilke skridt de selv agter at tage for at forbedre præstationen og i overensstemmelse med kontraktvilkårene forlange, at operatøren gør det samme
- d) foretage en ny gennemgang af de tilfælde, der er nævnt i litra c) inden tre år efter den oprindelige gennemgang. Hvis der under denne nye gennemgang ikke findes tydelige tegn på en væsentlig præstationsforbedring, ophæver myndigheden kontrakten. Den må kun indgå en ny kontrakt for de pågældende trafikforbindelser efter en åben udbudsprocedure i henhold til artikel 12
- e) i overensstemmelse med artikel 13, stk. 1 og 2 offentliggøre:
 - i) de oplysninger, der er anført i artikel 13, stk. 3
 - ii) resultaterne af gennemgangene
 - iii) deres vurdering af resultaterne
 - iv) deres egne planer og operatørens planer med henblik på at forbedre præstationen i tilfælde af væsentlig underpræstation.

Artikel 7b Nødforanstaltninger

Den kompetente myndighed kan træffe nødforanstaltninger for at sikre fyldestgørende kollektiv persontrafik, hvis:

- a) et åbent udbud ikke har resulteret i et bud, der opfylder de specificerede krav
- b) en retlig beslutning eller en beslutning fra en appelinstant vedrørende indgåelse af kontrakt hindrer indgåelse af en ny kontrakt efter bestemmelserne i denne forordning, før de eksisterende ordninger udløber
- c) en operatør vedvarende undlader at opfylde kravene i en kontrakt om offentlig service, så den i overensstemmelse med kontraktbestemmelserne ophæves førtidigt
- d) en operatør ikke kan opfylde en kontrakt om offentlig service på grund af insolvens, eller
- e) en operatør har til hensigt at indstille driften af en trafikforbindelse, der ikke er omfattet af en kontrakt om offentlig service.

De kompetente myndigheder kan kræve, at en operatør, der vil indstille driften af en kollektiv persontrafikforbindelse, giver dem op til seks måneders varsel, før driften ophører.

Nødforanstaltningen skal enten bestå i indgåelse af kontrakt som underhåndsaftale eller i en aftale om at udvide en kontrakt om offentlig service.

Indgåelse eller udvidelse af en kontrakt via nødforanstaltninger må kun have den varighed, der er nødvendig, for at den kompetente myndighed kan tilrettelægge en ny udbudsprocedure i henhold til bestemmelserne i denne forordning, dog højst et år, undtagen når nødforanstaltningen er truffet i henhold til litra a) og den nye udbudsprocedure igen ikke resulterer i bud, der opfylder de stillede krav.

Artikel 8

Indgåelse af kontrakter om offentlig service på grundlag af en sammenligning af kvalitet

1. Efter fremgangsmåden i artikel 12 kan en kompetent myndighed ~~kan~~ uden udbud indgå en kontrakt om offentlig service vedrørende trafik, som er begrænset til en enkelt rute, og for hvilken der ikke ydes finansiel kompensation i henhold til en kontrakt om offentlig service, under forudsætning af at ~~der~~:
 - a) der er offentliggjort en indkaldelse af forslag, og
 - b) myndigheden på det grundlag ved at sammenligne kvaliteten af de indkomne forslag har udvalgt den eller de operatører, som sikrer befolkningen den bedste trafikbetjening.
2. Til en operatør, med hvem der er indgået kontrakt på vilkårene i artikel 7, stk. 5, i overensstemmelse med stk. 1, kan der ydes kompensation for opfyldelse af generelle regler, der er fastsat efter artikel 10 og berører den i kontrakten omhandlede trafik. Kompensationsbeløbet må ikke i noget enkeltår overstige en femtedel af værdien af de trafikforbindelser, kontrakten omfatter.

Artikel 9

Sikkerhedsklausuler for myndigheder

1. For at sikre, at alternative, potentielle udbydere af kollektiv trafik har mulighed for fortsat at eksistere eller at gennemførelsen af kontrolleret konkurrence ikke hindrer små og mellemstore virksomheders deltagelse kan en kompetent myndighed ~~kan~~ forlange, at den valgte operatør giver en nærmere fastsat andel af de trafikforbindelser, der er omfattet af kontrakten, i underentreprise til en tredjepart, med hvem hverken den kompetente myndighed eller operatøren ikke er associeret. Dette krav om underentreprise kan højst vedrøre halvdelen af værdien af de trafikforbindelser, der er omfattet af kontrakten. Ded kompetente myndighed udpeger ikke underentreprenørerne.
2. En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå kontrakter om offentlig service med en operatør, der som følge af en sådan kontrakt allerede har eller kommer til at ville kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for kollektiv personbefordring. Medlemsstaterne kan navnlig med henblik på denne bestemmelse fastsætte at:
 - a) det relevante marked for letbaner, metro, indre vandveje og lokale og regionale busforbindelser er det regionale marked for kollektiv personbefordring, og

b) det relevante marked for traditionel jernbanebefordring og busbefordring over længere strækninger er det nationale marked for den type af kollektiv personbefordring.

Dette stykke berører ikke de kompetente myndigheders ret til at beslutte at indgå kontrakter for hele det territorium, de har ansvaret for, med en enkelt operatør i henhold til bestemmelserne i artikel 6, litra d), punkt iv).

Dette stykke berører ikke de procedurer og beslutninger, der træffes af Fællesskabets og medlemsstaternes konkurrencemyndigheder.

3. ~~Såfremt en kontrakt om offentlig service indebærer eneret, kan den~~ En kompetente myndighed kan forlange, at den valgte operatør giver de ansatte, der tidligere udførte trafikarbejdet, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel i den i direktiv ~~77/187/EF~~ **2001/23/EF** fastsatte betydning. Myndigheden angiver, hvilke ansatte det drejer sig om, og giver detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder.
4. De kompetente myndigheder kan forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat, undtagen hvor EF-bestemmelser, vedtaget i henhold til EF-traktatens artikel 71, giver ret til fri udveksling af tjenesteydelser. Kompetente myndigheder, der indgår kontrakter om offentlig service, må ikke diskriminere imod potentielle operatører i andre medlemsstater under henvisning til, at de endnu ikke er etableret i medlemsstaten eller endnu ikke er i besiddelse af en nødvendig tilladelse til at drive trafikforbindelser. **De kompetente myndigheder kan kræve, at potentielle operatører ansøger om tilladelse og opfylder ethvert andet rimeligt krav for at vise, at de er i stand til at opnå de krævede tilladelser. De kompetente myndigheder afsætter tilstrækkelig tid mellem kontraktindgåelse og trafikdriftens start til, at den udvalgte operatør kan etablere sig og få de nødvendige tilladelser.**
5. De kompetente myndigheder, der anvender en af bestemmelserne i stk. 1-4, underretter potentielle operatører om alle relevante enkeltheder ved indledningen af proceduren for indgåelse af kontrakten om offentlig service.

KAPITEL IV

~~Minimumskriterier~~ **Generelle regler for drift af kollektiv persontrafik**

Artikel 10

1. De kompetente myndigheder kan, ~~uden at dette berører kontrakter om offentlig service indgået i overensstemmelse med kapitel III, fastsætte generelle regler eller minimumskriterier, der gælder for alle operatører. Disse regler eller kriterier finder anvendelse uden forskelsbehandling på alle transportforbindelser af samme art i det geografiske område, for hvilket myndigheden er ansvarlig.~~
2. **Generelle regler kan omfatte:**

a) krav om, at operatørerne anvender køretøjer, fartøjer, rullende materiel eller infrastruktur, der opfylder fastlagte normer for kvalitet, miljøpåvirkning, tilgængelighed eller udseende

- b) krav om, at operatører deltager i integrerede billet-, køreplans- eller informationssystemer, eller
 - c) restriktioner, som anvendes uden forskelsbehandling mellem operatører, vedrørende det samlede antal køretøjer på en bestemt vejstrækning af hensyn til befolkningens sikkerhed eller miljøbeskyttelsen.
3. Generelle regler kan fastsætte forpligtelser vedrørende billetpriser, så der fastsættes maksimumspriser for nogle eller alle rejser.
4. ~~De g~~Generelle regler ~~eller minimumskriterier~~ kan omfatte kompensation for omkostningerne ved at opfylde ~~de dermed forbundne krav~~, disse regler, beregnet i henhold til artikel 16 og bilag I, under forudsætning af:
- a) ~~reglen eller kriteriet, såfremt der er tale om begrænsning af takster, kun finder anvendelse på visse kategorier af passagerer~~
 - b) ~~størrelsen af den kompensation, der i løbet af et år udbetales til en operatør i det område, som er omfattet af den generelle regel eller minimumskriteriet for at opfylde de med sådanne regler eller kriterier forbundne krav ikke overstiger en femtedel af værdien af operatørens trafiktjenester i området, og og~~
 - e) ~~at alle operatører kan få kompensation på et ikke-diskriminerende grundlag,~~
- og
- b) at den pågældende generelle regel omfatter kvalitets- og pålidelighedskrav til de trafikforbindelser, den vedrører, og passende sanktioner over for operatører, der ikke opfylder kravene.

KAPITEL V

Procedurer

Artikel 11 Anmeldelse

Kompensation i henhold til denne forordning er fritaget for anmeldelse efter EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

Artikel 12 Procedure for indgåelse af kontrakter

1. Den procedure, der følges for åbent udbud eller kvalitetssammenligning, skal være retfærdig, åben og ikke-diskriminerende.
2. Proceduren skal omfatte offentliggørelse i overensstemmelse med artikel 13.
3. For åbent udbud omfatter denne procedure:

- a) udvælgelseskriterier, som er baseret på kriterierne i artikel 4a, stk. 1, ~~stk. 2~~, og hvoraf myndighedens minimumskrav fremgår
- b) kriterier for indgåelse af kontrakten, som er baseret på kriterierne i artikel 4a, stk. 1, ~~stk. 2~~, og hvoraf det fremgår, på hvilket grundlag myndigheden vil vælge mellem de bud, der opfylder udvælgelseskriterierne, og
- c) tekniske specifikationer, der fastsætter de krav om offentlig service, som vil indgå i kontrakten, og hvoraf det fremgår, hvilke aktiver der stilles til rådighed for den tilbudsgiver, der vælges, smt de relevante vilkår og betingelser.

Der skal gå mindst 52 dage mellem afsendelsen af udbudsindkaldelsen og sidste frist for modtagelse af bud.

- 4. De oplysninger, de kompetente myndigheder tilstiller potentielle operatører, skal omfatte de relevante oplysninger om operatørernes trafikudbud, takster og passagertal de seneste fem år, som myndighederne er i besiddelse af i henhold til kontrakter om offentlig service.
- 5. De kompetente myndigheder skal kræve, at potentielle operatører beskriver, hvordan de påtænker at drive de udbudte trafikforbindelser, herunder mht. anvendelse af personale og aktiver.**
- 6. For udbud af kontrakter med en anslået årlig værdi på over 3 000 000 EUR kan de kompetente myndigheder forhandle med potentielle operatører om de indgivne bud. Myndighederne må ikke som følge af forhandlinger efter udbudsproceduren acceptere et bud, der i forhold til de i stk. 3, litra b), anførte kriterier for indgåelse af kontrakt er ringere end et bud, der er indgivet af enhver anden bydende, og som opfylder de i stk. 3, litra a), anførte udvælgelseskriterier.**

Artikel 13 *Åbenhed*

- 1. **Indkaldelser af bud, opfordringer til at indsende forslag i henhold til kvalitetssammenligningsproceduren, oplysninger om nye generelle regler og dermed forbunden kompensation, foreløbige beslutninger om indgåelse af kontrakter som underhåndsaftaler i henhold til artikel 7a, stk. 1, samt andre Meddelelser og afgørelser og foreløbige beslutninger, der træffes i henhold til denne forordning, offentliggøres på en hensigtsmæssig måde med angivelse af begrundelserne for trufne afgørelser og foreløbige beslutninger.**
- 2. De kompetente myndigheder fremsender ad de mest hensigtsmæssige kanaler til Kontoret for Det Europæiske Fællesskabs Officielle Publikationer oplysninger om meddelelse og beslutninger, der vedrører kontrakter om offentlig service og kompensationsordninger med en anslået gennemsnitlig værdi på årsbasis på henholdsvis ~~400 000~~ 1 000 000 EUR eller derover ~~eller~~ og 800 000 3 000 000 EUR eller derover, med henblik på offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Den højeste af de to i første afsnit anførte værdier finder kun anvendelse, såfremt en kompetent myndighed har ladet alle krav om offentlig service indgå i én enkelt kontrakt.

3. De kompetente myndigheder oplyser efter anmodning om:
 - a) vilkårene for alle kontrakter om offentlig service, de har indgået, ~~herunder, for kontrakter, der er indgået som underhåndsaftaler, den måde, hvorpå~~ kompensationen beregnes i henhold til artikel 16 og bilag I
 - b) alle generelle regler for drift af kollektiv trafik, de har fastsat, herunder enkeltheder om takstforpligtelser og metoden for fastsættelse af kompensation, og
 - c) alle data, de er i besiddelse af i henhold til kontrakter om offentlig service, om operatørers trafikforbindelser, takster, ~~og~~ passagertal og den generelle udvikling i trafikbetjeningens kvalitet.
4. Myndighederne opbevarer i mindst ti år det skriftlige materiale om proceduren for indgåelse af hver enkelt kontrakt om offentlig service, således at de på et senere tidspunkt kan begrunde deres afgørelser. De udleverer efter anmodning fra interesserede parter resuméer af dette skriftlige materiale.
5. Hvert år med lige årstal tilsender medlemsstaterne inden udgangen af ~~marts~~ juni Kommissionen:
 - a) en oversigt ~~for vedrørende det~~ de to foregående kalenderår med oplysninger om antallet, den anslåede værdi og varigheden af de kontrakter om offentlig service, de kompetente myndigheder har indgået, idet der sondres mellem jernbanetransport, bustransport og transport ad indre vandveje og mellem kontrakter indgået efter udbud, kvalitetssammenligninger og underhåndsaftaler, og
 - b) en oversigt over omfanget og indholdet af de generelle regler ~~eller minimumskriterier~~, der var gældende ~~det~~ de to foregående kalenderår, og for hvilke der er ydet kompensation, samt kompensationens størrelse.
 - c) resultaterne af præstationsgennemgange, der er udført i henhold til bestemmelserne i artikel 7a, stk. 3, i de foregående to kalenderår.
6. Med henblik på analyser og gennemgang af den førte politik, herunder den rapport, der er fastsat i artikel 19, stk. 2, skal oversigten i stk. 5, litra a), indeholde enkeltheder om:
 - a) udnyttelsesniveauer
 - b) kundetilfredshed
 - c) personaletal og ændringer i arbejdsmonstre og beskæftigelsesvilkår og
 - d) omkostningerne ved at drive trafikforbindelserne, idet der sondres mellem:

- i) økonomisk kompensation, der ydes i henhold til denne forordnings bestemmelser, herunder kompensation for overholdelse af generelle regler og
- ii) enhver anden relevant privat eller offentlig investering, herunder investering i infrastruktur, køretøjer, fartøjer og rullende materiel, der ikke er omfattet af denne forordnings bestemmelser.

Artikel 14 *Klager*

1. Medlemsstaterne sikrer, at operatører og andre interesserede parter har adgang til at klage til en offentlig **eller retlig** instans over afgørelser og foreløbige beslutninger, kompetente myndigheder træffer i henhold til denne forordning.
- ~~2. Den Klageinstansen i stk. 1 nævnte klageinstans~~ skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle berørte kompetente myndigheder og alle operatører. ~~Klageinstanser~~ **og** skal have beføjelse til at forlange relevante oplysninger fra enhver relevant part, træffe bindende beslutninger og tilkende erstatning.
3. ~~Klageinstanser afgør alle klager og træffer de fornødne foranstaltninger desangående senest to måneder efter at have modtaget alle oplysninger.~~ **Hvis klageinstansen ikke er af retlig karakter, er dens afgørelser undergivet domstolskontrol.**
4. ~~Klageinstansers afgørelser er bindende for alle de parter, som er omfattet af disse afgørelser, jf. dog stk. 5.~~ **Bestemmelserne for gennemførelsen af klageproceduren fastsættes af medlemsstaterne.**
5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at klageinstanser afgørelser er undergivet domstolskontrol. **For grænseoverskridende trafik træffer de kompetente myndigheder aftale om, hvilken klageinstans der har jurisdiktion.**

Artikel 15 *Bestemmelser om regnskab*

1. Trafikforbindelser, der er omfattet af kontrakter om offentlig service indgået med en bestemt kompetent myndighed, betragtes i regnskabssammenhæng som en særskilt aktivitet med separat regnskab adskilt fra alle virksomhedens øvrige aktiviteter, uanset om de vedrører personbefordring eller ej.
- ~~2~~ **Individuelle kontrakter, der er indgået som underhåndsaftaler i henhold til artikel 7, stk. 1, 2 eller 3, og kontrakter med en årlig værdi på over EUR 3 000 000, behandles i hvert enkelt tilfælde som en aktivitet med separat regnskab.**
- ~~23~~ Hver aktivitet med separat regnskab skal opfylde følgende betingelser:
 - a) driftsregnskaberne skal være adskilt

- b) den andel af generalomkostningerne, aktiverne og passiverne, der vedrører hver enkelt aktivitet, medregnes i forhold til den faktiske udnyttelse
 - c) de omkostningsberegningsprincipper, efter hvilke der føres separate regnskaber, skal være tydeligt defineret
 - d) for hver enkelt aktivitet skal udgifterne balancere med **de samlede driftsindtægterne** fra de pågældende trafikforbindelser og de beløb, der udbetales af offentlige myndigheder som kompensation for omkostningerne ved at opfylde de pågældende krav om offentlig service, uden nogen mulighed for at foretage overførsler **fra eller** til andre aktiviteter. **Kompensationsbeløbet kan give operatøren mulighed for et rimeligt afkast.**
34. Operatører, der får kompensation for at opfylde ~~minimumskriterier~~ **generelle regler for trafikdrift** i overensstemmelse med artikel 10, angiver særskilt i deres regnskaber de omkostninger, de påføres ved at opfylde den pågældende regel ~~eller kriterier~~, de ekstraindtægter, der hidrører fra opfyldelsen af de med reglerne ~~eller kriterierne~~ forbundne krav, og den udbetalte kompensation. Den udbetalte kompensation og de ekstra indtægter skal balancere med de påløbne omkostninger uden nogen mulighed for at foretage overførsel **fra eller** til en aktivitet, som ikke er omfattet af de pågældende regler ~~eller kriterier~~. **Kompensationsbeløbet kan give operatøren mulighed for et rimeligt afkast.**

5. **Operatører, der driver trafikforbindelser på grundlag af en underhåndsaftale i henhold til artikel 7, stk. 1, 2 eller 3, eller artikel 17, stk. 3, skal offentliggøre deres regnskaber i en form, som muliggør kontrol med overholdelse af bestemmelserne i denne artikel samt artikel 7a, stk. 1 og 3, artikel 8, stk. 2, og artikel 16.**

KAPITEL VI

Afsluttende bestemmelser

Artikel 16

Kompensation

Medmindre det drejer sig om kontrakter om offentlig service indgået efter åbent udbud, må de kompetente myndigheder ikke yde større kompensation eller anvende lempeligere regler, end hvad der er berettiget i henhold til reglerne i bilag I.

Artikel 17

Overgangsforanstaltninger

- 1. ~~Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ordninger, kontrakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning, ophører med at være gældende senest tre år efter dens ikrafttræden.~~
- 2. ~~Såfremt en operatør på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden i medfør af en kontrakt om offentlig service er nødsaget til at investere i sporinfrastruktur, og den resterende tilbagebetalingsperiode for denne infrastruktur vil være længere end tre år,~~

kan den kompetente myndighed forlænge den i stk. 1 fastsatte overgangsperiode på tre år med højst tre år under hensyntagen til denne tilbagebetalingsperiode og de pågældende aktivers relative økonomiske værdi set i forhold til den samlede anslåede værdi af de tjenester, kontrakten omfatter.

1. Kontrakter, som er indgået, før denne forordning trådte i kraft, efter en procedure, der er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv 92/50/EØF, 93/36/EØF, 93/37/EØF eller 93/38 EØF, eller en anden procedure med åben konkurrence, kan fortsætte for det tidsrum, der er fastsat i kontrakten, under forudsætning af at dette er afgrænset og af rimelig varighed.
2. En kompetent myndighed, der, inden denne forordning trådte i kraft, drev en given busforbindelse selv eller via en operatør, som myndigheden kontrollerer, kan fortsat drive denne forbindelse uden udbud med konkurrence i otte år efter forordningens ikrafttræden.
3. Undtagelsesvis, og uden at artikel 5's krav om en kontrakt eller reglerne om kontraktvarighed i artikel 6, litra c, derved indskrænkes, samt på betingelse af, at der foreligger en forhåndsgodkendelse fra Kommissionen, kan de kompetente myndigheder forlænge det tidsrumt der er omhandlet i stk. 2, forudsat at:
 - a) de anvener artikel 7a
 - b) kontrakten ikke giver eneret
 - c) eventuel kompensation for takstmæssige forpligtelser anvendes i overensstemmelse med artikel 10.
4. Uden at bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3 herved indskrænes, sikrer hver enkelt kompetent myndighed:
 - a) at mindst halvdelen, beregnet efter værdi, af dens kontrakter om offentlig service er indgået efter bestemmelserne i denne forordning senest fire år efter, at den er trådt i kraft og
 - b) at dette gælder alle dens kontrakter om offentlig service senest efter otte år.

Når de kompetente myndigheder anvender bestemmelserne i første afsnit og beregner de der omhandlede andele tager de ikke hensyn til kontrakter om offentlig service, der er indgået som underhåndsaftaler efter 1. februar 2003 efter bestemmelserne i artikel 7, stk. 1, 2, 3 og 4, eller til kontrakter, der er omfattet af bestemmelserne i stk. 1, 2 og 3.
5. Medlemsstaterne og de kompetente myndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ordninger, kontrakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning, bortset fra de i stk. 1 anførte, ophører med at være gældende i tide til, at de kompetente myndigheder kan overholde bestemmelserne i stk. 2.
36. Indtil det tidspunkt, på hvilket de i stk. 1 og 2 omhandlede ordninger, kontrakter og arrangementer ophører med at være gældende, er de fortsat undergivet de

bestemmelser i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 som fandt anvendelse, før denne forordning trådte i kraft.

- 7. De kompetente myndigheder kan i de i stk. 4 definerede overgangsperioder udelukke operatører, der er tildelt enerettigheder eller økonomisk kompensation for drift af kollektiv trafik i henhold til andre end de i denne forordning fastsatte bestemmelser, fra at deltage i procedurerne for indgåelse af kontrakter.**

Når de kompetente myndigheder anvender første afsnit, skal det ske uden forskelsbehandling, alle potentielle operatører, der opfylder denne betingelse, skal udelukkes, og alle potentielle operatører skal ved indledningen af proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig service informeres om myndighedernes beslutning.

De informerer Kommissionen om deres hensigt om at anvende denne bestemmelse mindst to måneder før offentliggørelse af indkaldelse af bud eller forslag i henhold til kvalitetssammenligningsproceduren.

Operatører undtages fra bestemmelsen i første afsnit, hvis de kan påvise, at værdien af de kollektive trafikforbindelser, de driver i overensstemmelse med denne forordning, overstiger værdien af de kollektive trafikforbindelser, der er forbundet med enerettigheder eller økonomisk kompensation, og som ikke er indgået i henhold til denne forordnings bestemmelser.

Artikel 18

Operatører fra tredjelande

Ved anvendelsen af denne forordning behandles operatører fra ~~de i bilag II anførte~~ **tredjelande, som har indgået aftaler med Fællesskabet, der giver operatører fra disse lande ret til at etablere sig i medlemsstaterne,** som EF-virksomheder i overensstemmelse med vilkårene og betingelserne i de aftaler, der er indgået mellem hvert enkelt af disse lande og EF, jf. dog artikel 9, stk. 4. ~~Kommissionen ajourfører dette bilag, når ændringer i EF's internationale forpligtelser kræver det, ved at offentliggøre en meddelelse herom i De Europæiske Fællesskabers Tidende (serie L).~~

Artikel 19

Overvågning ~~ved~~ Kommissionen

1. Medlemsstaterne rådfører sig med Kommissionen om alle love og administrative bestemmelser, der måtte være nødvendige for ~~iværksættelsen~~ **anvendelsen** af denne forordning.
2. Kommissionen udarbejder senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden en rapport om, hvordan forordningen er blevet anvendt i medlemsstaterne, og hvilke **kvantitative og kvalitative** konsekvenser, den har haft for passagerer, **personale, offentlige myndigheder og de samfund, de betjener,** og foreslår om nødvendigt ændringer til forordningen. Rapporten skal omfatte en gennemgang af, hvordan den i artikel 7 fastsatte fritagelser har virket.

Artikel 20
Ophævelse og ændring

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 ophæves.
2. Artikel 3, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1107/70 udgår.

Artikel 21
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Regler for kompensation i de tilfælde, hvor der ikke iværksættes åbent udbud

1. ~~Såfremt en kompetent myndighed i overensstemmelse med denne forordning yder en operator økonomisk kompensation for opfyldelsen af et krav om offentlig service, og såfremt kompensationen ikke er fastsat i en kontrakt om offentlig service, der er indgået efter åbent udbud, må størrelsen af denne kompensation ikke overstige den økonomiske nettovirkning af opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig service beregnet efter reglerne i dette bilag.~~
 2. ~~Den økonomiske nettovirkning er summen af:~~
 - i) ~~de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig service har for operatorens udgifter (sparede omkostninger minus ekstra påløbne udgifter), og~~
 - ii) ~~de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig service har for operatorens indtægter (ekstra indtjening minus mistet indtjening).~~
 3. ~~Den økonomiske nettovirkning afgøres under hensyntagen til de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig service har for operatorens aktiviteter som helhed.~~
 4. ~~Den økonomiske nettovirkning beregnes ved at sammenligne den situation, hvor kravet vedrørende offentlig service opfyldes, med den tænkte situation, hvor kravet ikke opfyldes, og de tjenester, der berøres af kravet, i stedet drives udelukkende på et forretningsmæssigt grundlag.~~
 5. ~~Der bør beregnes anslåede takster, passagertal og omkostninger for den tænkte situation, hvor kravet vedrørende offentlig service ikke opfyldes (referencegrundlaget).~~
 6. ~~Referencegrundlaget kan beregnes:~~
 - i) ~~ved at benytte data for situationen, før operatoren begyndte at opfylde kravet vedrørende offentlig service, såfremt forholdene ikke har ændret sig i et omfang, der umuliggør en fornuftig sammenligning med aktuelle takster, passagertal og omkostninger, eller~~
 - ii) ~~ved at sammenligne med data for sammenlignelige tjenester, der drives på et forretningsmæssigt grundlag, eller~~
 - iii) ~~ved at anslå omkostninger ved og efterspørgsel efter tjenesterne.~~
- ~~Der bør ved beregningen af referencegrundlaget tages behørigt hensyn til tendenser, der påvirker det relevante transportmarked.~~
7. ~~Der bør ved beregningen af virkningerne for indtægterne ved opfyldelsen af et krav om offentlig service bl.a. tages hensyn til ændringer i takster og passagertal. Der bør ved beregningen tages hensyn til, hvordan opfyldelsen af kravet og de deraf følgende ændringer i kvaliteten og omfanget af og prisen for de leverede tjenester påvirker efterspørgslen efter transporttjenester. Denne vurdering må ikke være begrænset til~~

virkningerne for det afsnit af nettet, på hvilket kravet direkte opfyldes, men også omfatte virkninger for andre dele af nettet.

8. ~~Beregningsen af, hvilke virkninger opfyldelsen af et krav om offentlig service har for omkostningerne, skal svare til beregningen af virkningerne for indtægterne. Hvis kravet kun dækker nogle af de tjenester, en operator leverer, fordeles fællesomkostninger såsom generalomkostninger mellem disse tjenester og de øvrige i forhold til værdien af de forskellige tjenester.~~
9. ~~Omkostninger, der hidrører fra opfyldelsen af krav om offentlig service, beregnes på grundlag af en effektiv drift af virksomheden og levering af transporttjenester af den fornødne kvalitet.~~

~~Størrelsen af kompensationer fastsættes på forhånd for hele den periode, kontrakten eller kompensationsordningen er i kraft, medmindre det i kontrakten eller ordningen er fastsat, at størrelsen af kompensationen skal justeres på grundlag af på forhånd fastsatte faktorer. Størrelsen af kompensationen fastsættes under alle omstændigheder for mindst ét år.~~

Kompensation for opfyldelse af krav om offentlig service kan kun ydes, hvis den pågældende operatør i mangel af denne kompensation ikke i egen forretningsmæssig interesse ville opfylde kravet eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme betingelser.

1. Bestemmelserne i dette bilag gælder al økonomisk kompensation for opfyldelse af krav om offentlig service i henhold til denne forordning, undtagen kompensation i forbindelse med åbent udbud. Dette omfatter kompensation for overholdelse af generelle regler i henhold til artikel 10. Reglerne gælder ikke for undtagelser fra nogle eller alle økonomiske virkninger af punktafgifter på brændstof.
2. Kompensationsbeløbet overstiger ikke forskellen mellem operatørens ekstraomkostninger ved at drive trafikforbindelsen og operatørens ekstraindtægt fra den under hensyntagen til operatørens aktiviteter som helhed, inkl. rentable trafikforbindelser.
3. Følgende kan indgå i beregningen af operatørens ekstraomkostninger:
 - i) de yderligere direkte omkostninger forbundet med opfyldelse af kravet om offentlig service
 - ii) en forholdsmæssig andel af operatørens faste udgifter, aktiver og passiver, der anvendes i trafikdriften
 - iii) et rimeligt afsat
 - iv) enhver mistet indtægt på grund af kravet om offentlig service.
4. Følgende indgår i beregningen af operatørens ekstraindtægt:
 - i) operatørens yderligere indtægt hidrørende fra billetter og andre aktiviteter, der er direkte forbundet med trafikdriften, f.eks. reklame og forfriskningsfaciliteter om bord
 - ii) omkostninger, som undgås på grund af trafikdriften.

5. Kompensation for takstforpligtelser, som er fastlagt i henhold til artikel 10, stk. 3, og som påvirker de fleste eller alle rejser, betales til samme sats pr. tur for alle operatører af trafikforbindelser af lignende karakter. Denne sats bygger på et skøn over forpligtelsens gennemsnitlige økonomisk virkning for alle de operatører, der påvirkes af den.

6. Omkostninger, der hidrører fra opfyldelsen af krav om offentlig service, beregnes på grundlag af effektiv virksomhedsledelse og trafikdrift af den fornødne kvalitet.

Kompensationsbeløbet fastsættes på forhånd for kontraktens eller kompensationsordningens løbetid. Kontrakter og ordninger kan dog indeholde procedurer for tilpasning af kompensationsbeløbet, som bygger på specifikke, forudfastsatte faktorer eller omstændigheder. Kompensationsbeløbenes størrelse fastsættes under alle omstændigheder for mindst ét år.

Kompensation for opfyldelse af krav om offentlig service kan kun ydes, hvis den pågældende operatør i mangel af denne compensation ikke i egen forretningsmæssig interesse ville opfylde kravet eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme betingelser.

BILAG II

**~~Lande, hvorfra operatører skal behandles som EF-virksomheder i relation til denne
forordning i overensstemmelse med forordningens artikel 18~~**

~~Bulgarien, Estland, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet,
Ungarn.~~