



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 25 februari 2002 (27.02)
(OR. fr)**

6530/02

**Interinstitutioneel dossier:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

INGEKOMEN DOCUMENT

van:	de heer Sylvain BISARRE, directeur bij de Europese Commissie
ingekomen:	22 februari 2002
aan:	de heer Javier SOLANA, secretaris-generaal/hoge vertegenwoordiger
Betreft:	Gewijzigd voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2002) 107 def.

Bijlage: COM(2002) 107 def.



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.2.2002
COM(2002) 107 definitief

2000/0212(COD)

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de
gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per
spoor, over de weg en over de binnenwateren**

(door de Commissie ingediend overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag)

TOELICHTING

A. Principes

1. In september 2000 heeft de Commissie een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (COM (2000) 7 def. – 2000/0212 (COD)) ingediend met het oog op de goedkeuring daarvan in het kader van de medebeslissingsprocedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschappen.
2. Op 14 november 2001 heeft het Europees Parlement in een eerste lezing een reeks amendementen aangenomen. De Commissie heeft haar standpunt ten aanzien van deze amendementen uiteengezet.
3. In the licht daarvan heeft de Commissie dit gewijzigd voorstel opgesteld.
4. De doelstellingen van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie waren:
 - a) een efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoer te bevorderen door toepassing van gecontroleerde concurrentie en andere maatregelen¹;
 - b) de rechtszekerheid voor overheden en exploitanten te verbeteren².

¹ Gecontroleerde concurrentie is bevorderlijk voor efficiënter en aantrekkelijker openbaar vervoer.

In de tabel worden in de jaren negentig geconstateerde trends in het openbaar vervoer in 30 grote steden van de EU vergeleken. Steden waar gecontroleerde concurrentie werd toegepast zagen het aantal reizigers het sterkst toenemen. Ook lieten zij de beste financiële prestaties zien.

	Jaarlijkse procentuele wijziging in het aantal reizen	Jaarlijkse procentuele wijziging in het door de kaartjesverkoop gedekte aandeel van de bedrijfskosten
Steden met gecontroleerde concurrentie	+ 1.8%	+ 1.7%
Steden zonder concurrentie in het openbaar vervoer	- 0.7%	+ 0.3%
Steden met deregulering zonder voldoende overheidstoezicht	- 3.1%	+ 0.3%

Zo ook zijn de twee lidstaten die het verst zijn gegaan in de toepassing van gecontroleerde concurrentie op het spoor, namelijk het Verenigd Koninkrijk en Zweden, de landen waar de reizigersaantallen tussen 1994 en 1999 het sterkst zijn gestegen.

De voordelen van gecontroleerde concurrentie ten opzichte van deregulering blijken ook uit een vergelijking tussen Londen en de rest van Engeland. Tussen 1986 en 2000 is het aantal buspassagiers in Londen (waar gecontroleerde concurrentie wordt toegepast) met 13% toegenomen. In de rest van Engeland (waar deregulering geldt) is dit met 34% teruggelopen.

² De ontwikkeling van een internationale markt voor de exploitatie van het openbaar vervoer houdt in dat de voorschriften van de communautaire concurrentiewetgeving nu moeten gelden voor de openbaarvervoersector. In andere sectorren is door de toepassing van de communautaire concurrentiewetgeving de organisatie van de sector - en met name het gebruik van exclusieve rechten - ter discussie gesteld. De principes waarop de in dit verband gevolgde arresten zijn gebaseerd, zijn

Deze twee doelstellingen hangen onderling samen. Rechtsonzekerheid staat een betere planning van het openbaar vervoer in de weg.

5. Het gewijzigde voorstel gaat uit van dezelfde principes. Het bevat nieuwe bepalingen die deze doelstellingen kracht bijzetten of het mogelijk maken deze op een eenvoudiger wijze te bereiken.

B. Toelichting bij de amendementen

Overwegingen

De Commissie past de overwegingen aan om de achterliggende logica van de verordening te verduidelijken en de wijzigingen in de bepalingen te weerspiegelen.

In de nieuwe tekst worden de amendementen van het Parlement nrs. 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (gedeeltelijk), 17, 20, 21 en 132 (een aantal met redactionele wijzigingen) verwerkt. De amendementen 4, 9, 12, 18, 19, 120 en 133 worden niet overgenomen.

In de nieuwe overwegingen 20-26 wordt de samenhang tussen deze verordening en de richtlijnen inzake overheidsopdrachten verduidelijkt. Zij omvatten amendement 8 van het Parlement.

Artikel 1 – toepassingsgebied en definities

De Commissie neemt amendement 22 van het Parlement gedeeltelijk over. Daarin wordt benadrukt dat de Verordening gericht is op verbetering van het openbaar vervoer. De verordening blijft voor de hele openbaarvervoersector gelden.

Met amendement 23 van het Parlement wordt beoogd het toepassingsgebied te beperken tot vervoer over korte afstand. De Commissie kan dit niet accepteren.

De Commissie aanvaardt het gedeelte van amendement 23 waarin historische trein- en tramdiensten van de toepassing van de verordening worden uitgesloten. Openbaar vervoer is namelijk niet het hoofddoel van dergelijke diensten.

Artikel 2 – verhouding tot de wetgeving inzake het plaatsen van overheidsopdrachten

De richtlijnen inzake overheidsopdrachten³ bevatten concurrentieregels voor bepaalde contracten. Deze regels zijn stringenter dan die van de verordening.

In artikel 2 wordt nog steeds voorrang gegeven aan de regels van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten in de gevallen waarin deze van toepassing zijn.

Met amendement 24 van het Parlement werd beoogd de regels van de verordening de voorrang te geven. Dit zou echter strijdig zijn met door de Gemeenschap aangeane

eveneens van toepassing in de openbaarvervoersector. Het Hof behandelt nu reeds zaken die betrekking hebben op het openbaar vervoer, ook al gaat het bij deze zaken niet om exclusieve rechten. Onveranderd beleid is geen alternatief voor de voorstelling van een verordening van het Parlement en de Raad; meer voor de hand liggend is dan een hervorming van de sector op basis van arresten van het Hof.

³ Richtlijnen 92/50/EEG, 93/36/EEG, 93/37/EEG en 93/38/EEG.

verplichtingen in het kader van de overeenkomst inzake overheidsopdrachten van de Wereldhandelsorganisatie. De Commissie kan dit dus niet accepteren.

De concurrentieregels van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten gelden niet voor alle contracten. Zij zijn niet van toepassing op:

- dienstenconcessies
- contracten voor spoorwegen, metrolijnen en waterwegen
- bepaalde gevallen waarin de exploitant nauwe banden onderhoudt met de overheidsinstantie ten behoeve waarvan de dienst wordt verleend, of onder het publiekrecht valt.

Dit zijn bijgevolg de contracten die onder de toepassing van de concurrentieregels van de verordening zullen vallen.

Het doel van amendement 8 van het Parlement was te verduidelijken welke contracten onder de toepassing van de concurrentieregels van de verordening vallen en welke onder de toepassing van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten. De Commissie erkent dat er behoefte is aan enige verduidelijking. Zij aanvaardt dus dit amendement en daarnaast wijzigt zij de artikelen 2 en 3, onder j), (ii), voegt zij nieuwe overwegingen genummerd van 20 tot 26 toe en voegt zij tevens een nieuw artikel 3, onder i), toe waarin concessies in het openbaar vervoer worden gedefinieerd.

Artikel 3 – definities

Ter wille van de consistentie schrapt de Commissie, aangezien het oorspronkelijke artikel 7, lid 4, is vervangen, ook het oorspronkelijke artikel 3, onder d).

In het nieuwe artikel 3, onder d, wordt een definitie gegeven van ‘binnenwateren’, waarbij het principe van amendement 26 van het Parlement wordt overgenomen.

Krachtens de communautaire voorschriften voor staatssteun, mag compensatie voor de vervulling van een openbare dienstverplichting een redelijke winst voor de exploitant omvatten. De Commissie wijzigt artikel 3, onder f), om dit duidelijk te maken.

In het nieuwe artikel 3, onder g), wordt het begrip ‘personen met beperkte mobiliteit’ gedefinieerd, waarbij het principe van amendement 30 van het Parlement wordt overgenomen.

Ter ondersteuning van de wijzigingen in artikel 2, voegt de Commissie artikel 3, onder i) toe en wijzigt zij artikel 3, onder j), (ii) (voorheen artikel 3, onder h), waarbij zij het principe van amendement 29 van het Parlement overneemt.

De Commissie verwierpt de amendementen 25, 27, 28 en 107/119 van het Parlement.

Artikel 4 – taken van de bevoegde instanties

Krachtens dit artikel, voorheen artikel 4, lid 1, moeten de bevoegde instanties er bij de toepassing van de verordening voor zorgen dat hun ressort kan beschikken over geschikt openbaar vervoer.

Met amendement 31 van het Parlement wordt het begrip geschikt vervoer nader uitgewerkt. Tevens wordt het daarin als na te streven doelstelling aangemerkt, en niet als een resultaat dat onder alle omstandigheden moet worden behaald.

De Commissie wijzigt dit lid dienovereenkomstig.

Artikel 4 bis - criteria

In artikel 4 bis, lid 1, voorheen artikel 4, lid 2, wordt een aantal factoren genoemd waarmee bij contracten rekening dient te worden gehouden. De amendementen 33-40, 43 en 45-48 van het Parlement voorzien in een grotere bescherming voor consumenten en milieu. In de nieuwe tekst worden deze amendementen overgenomen (met een aantal redactionele wijzigingen).

Volgens de amendementen 41, 44 en 127 moet bij contracten rekening worden gehouden met de gangbare arbeidsvoorwaarden en met de gezondheid en veiligheid van werknemers. De Commissie neemt deze over, met een verduidelijking van het eerste punt.

De Commissie verwierpt de amendementen 49, 116 en 131.

De communautaire wetgeving inzake overheidsopdrachten verbiedt het gebruik van een aantal in artikel 4 bis, lid 1, vermelde factoren als gunningscriteria. Om aan dit verbod geen afbreuk te doen wijzigt de Commissie artikel 2, waarbij zij artikel 4 bis, lid 1, toevoegt aan de lijst van bepalingen die niet van toepassing zijn wanneer contracten vallen onder de concurrentieprocedures van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten.

Nationale grenzen vormen vaak een belemmering voor regionale door het openbaar vervoer verzorgde verbindingen. In de amendementen 40, 47, 61 (gedeeltelijk) en 84 geeft het Parlement uiting aan zijn bezorgdheid hierover. De Commissie voegt een nieuw artikel 4 bis, lid 2, toe om de bevoegde instanties te helpen grensoverschrijdend regionaal vervoer te ontwikkelen.

Artikel 4 ter - informatieverstrekking aan reizigers

De Commissie aanvaardt amendement 108 van het Parlement in principe. Daardoor wordt de informatieverstrekking aan mensen met beperkte mobiliteit overeenkomstig artikel 4 ter, voorheen artikel 4, lid 3, verbeterd.

Artikel 6 – gunning van openbare dienstcontracten

De Commissie wijzigt de inleidende zin en voegt een nieuwe slotzin toe om de samenhang van de verschillende onderdelen van de verordening aan te geven.

Door amendement 54 van het Parlement wordt de normale duur van contracten verhoogd van vijf jaar tot acht jaar (busdiensten) en vijftien jaar (spoorwegdiensten). De Commissie verwerkt dit amendement in artikel 6, onder c).

Langlopende contracten zijn noodzakelijk om duurzame investeringen te financieren. Met name bij het spoor kan het meer dan vijftien jaar duren om investeringen terug te verdienen. Amendement 54 van het Parlement biedt een oplossing voor dit probleem door nieuwe exploitanten te verplichten hun voorgangers te vergoeden. Dit zou echter in het voordeel zijn van gevestigde exploitanten. Ook wordt daardoor de overdracht van risico aan de exploitanten beperkt. De Commissie kan dit gedeelte van het amendement bijgevolg niet aanvaarden. Wel voorziet de nieuwe tekst, net zoals de oorspronkelijke tekst, in nog langere contracten in het

spoorvervoer wanneer dit met het oog op investeringen noodzakelijk is. De bevoegde instanties kunnen desgewenst nog steeds een niet-discriminerende vergoedingsregeling invoeren.

Artikel 6 bis - inhoud van openbare-dienstcontracten

De amendementen 51 (gedeeltelijk) en 55-59 bevorderen de toepassing van goede praktijken bij het afsluiten van contracten. Deze amendementen zijn (met redactionele wijzigingen) overgenomen in een nieuw artikel 6 bis.

Door artikel 6 bis, lid 1, onder d), worden voorschriften inzake het door contracten bestreken geografische gebied in het beschikkende gedeelte opgenomen (dit was oorspronkelijk een overweging).

Artikel 7 – onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten

Artikel 7, lid 2, van het oorspronkelijke voorstel stelt de bevoegde instanties in staat contracten voor spoor-, metro- of tramdiensten onderhands te gunnen wanneer dit de meest efficiënte aanpak is.

Door de amendementen 62 en 63 van het Parlement wordt de grondslag voor deze uitzondering verruimd.

De Commissie neemt deze amendementen deels over en herzielt daartoe artikel 7, lid 2, en voegt een nieuw artikel 7, lid 3 toe.

De Commissie neemt amendement 65 van het Parlement over en schrapt dus in artikel 7, lid 4, van het oorspronkelijk voorstel de uitzondering van de concurrentieverplichting voor bepaalde ‘geïntegreerde diensten’.

De Commissie neemt amendement 66 van het Parlement over. Daarbij wordt de in artikel 7, lid 4, voorheen artikel 7, lid 5, vermelde algemene jaarlijkse waarde van het contract die geldt als maximum voor onderhandse gunning verhoogd van 400.000 tot 1.000.000 euro. Voor kleine netwerken wordt deze maximumwaarde opgetrokken van 800.000 tot 3.000.000 euro. Deze tweede wijziging is met name van belang in plattelandsgebieden.

De Commissie voegt een nieuw artikel 7, lid 6, toe om de onderlinge samenhang van de verschillende onderdelen van de verordening aan te geven.

Overzicht van de bepalingen met betrekking tot onderhandse gunning	
Spoor	- Indien op geen andere wijze aan de nationale of internationale veiligheidsnormen voor het vervoer per spoor kan worden voldaan - Indien de jaarlijkse waarde van het contract minder bedraagt dan 1 000 000 euro - Indien de jaarlijkse waarde van het hele netwerk minder bedraagt dan 3 000 000 euro, en daarvoor één enkel contract wordt gesloten
Metro	- Indien door de omvang of het technisch unieke karakter van het systeem de gevestigde exploitant bij een openbare aanbesteding een aanzienlijk voordeel zou hebben - Indien onderhandse gunning leidt tot een efficiënter gebruik van overheidsgeld of met overheidsgeld gefinancierde activa - Indien de jaarlijkse waarde van het contract minder bedraagt dan 1 000 000 euro - Indien de jaarlijkse waarde van het hele netwerk minder bedraagt dan 3 000 000 euro, en daarvoor één enkel contract wordt gesloten
Tram	- Indien onderhandse gunning leidt tot een efficiënter gebruik van overheidsgeld of met overheidsgeld gefinancierde activa - Indien de jaarlijkse waarde van het contract minder bedraagt dan 1 000 000 euro - Indien de jaarlijkse waarde van het hele netwerk minder bedraagt dan 3 000 000 euro, en daarvoor één enkel contract wordt gesloten
Bus en binnenvaart	- Indien de jaarlijkse waarde van het contract minder bedraagt dan 1 000 000 euro - Indien de jaarlijkse waarde van het hele netwerk minder bedraagt dan 3 000 000 euro, en daarvoor één enkel contract wordt gesloten

Artikel 7bis - garanties voor onderhands gegunde contracten

Om ervoor te zorgen dat de in artikel 7, lid 1 tot en met lid 3, bedoelde uitzonderingen de passagiers ten goede komen, voorziet de nieuwe tekst in drie garanties:

- de besluitvorming door de bevoegde instanties moet zodanig verlopen dat daarbij een publieke discussie mogelijk wordt gemaakt (nieuw artikel 7 bis, lid 1, voorheen artikel 7, lid 3)
- in het kader daarvan kunnen concurrenten zelf met een alternatief plan komen (nieuw artikel 7 bis, lid 2)
- de bevoegde instanties moeten de prestaties van de exploitant om de vijf jaar toetsen (nieuw artikel 7 bis, lid 3).

De Commissie verwierpt amendement 64 van het Parlement, waardoor het nieuwe artikel 7 bis, lid 1, zou worden geschrapt.

Artikel 7 ter - noodmaatregelen

De amendementen 70, 78, 85 en 86 van het Parlement maken het de bevoegde instanties mogelijk onderhands contracten te gunnen in noodgevallen, bijvoorbeeld wanneer de exploitant failliet gaat. De Commissie kan deze amendementen in principe accepteren en brengt ze onder in een nieuw artikel 7 ter.

Artikel 8 – kwaliteitsvergelijking

De Commissie wijzigt artikel 8, lid 1, om de onderlinge samenhang van de verschillende onderdelen van de verordening duidelijk te maken.

Een kwaliteitsvergelijking is een meer transparante procedure dan een aanbesteding. Zij mag er niet toe leiden dat op indirecte wijze toegang tot grote bedragen aan overheidsgeld wordt verschaft. Zij moet het onmogelijk maken dat één enkele exploitant een openbaarvervoernetwerk in zijn geheel “binnenhaalt”.

De Commissie verwerpt amendement 69 van het Parlement, omdat het deze principes ondergraaft.

Ook wordt een nieuw artikel 8, lid 2 toegevoegd.

Zonder dit nieuwe lid zouden de wijzigingen in artikel 10 een onbeperkte toegang tot overheidsgeld mogelijk maken voor op basis van kwaliteitsvergelijking gegunde contracten.

Artikel 9 – garanties

Markten voor openbaar vervoer worden soms gedomineerd door enkele exploitanten. Artikel 9, lid 1 en lid 2, geeft de bevoegde instanties de mogelijkheid zich daartegen te weer te stellen.

De Commissie kan de amendementen 71 en 72 van het Parlement die voorzien in schrapping van de desbetreffende bepalingen, bijgevolg niet accepteren. In de nieuwe tekst worden zij echter verduidelijkt en is daarin amendement 79 van het Parlement in principe en gedeeltelijk verwerkt.

Artikel 9, lid 3, geeft de bevoegde instanties ruimere bevoegdheden voor bescherming van het personeel bij overdracht van contracten. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie was dit beperkt tot contracten die een exclusief recht omvatten. In de nieuwe tekst wordt deze beperking geschrapt. De Commissie verwerpt amendement 134 van het Parlement, waardoor deze bepaling dwingend zou worden.

Krachtens het Verdrag kunnen de bevoegde instanties erop aandringen dat exploitanten zich in de betrokken lidstaat vestigen. Exploitanten uit andere landen moeten echter nog steeds op aanbestedingen kunnen inschrijven zonder in de lidstaat in kwestie te zijn gevestigd. In artikel 9, lid 4, wordt dit geregeld. In de nieuwe tekst worden de desbetreffende bepalingen verduidelijkt. De Commissie verwerpt amendement 74 van het Parlement, dat voorziet in verplichte vestiging.

Artikel 10 – algemene regels

De bevoegde instanties kunnen algemene regels vaststellen die voor alle exploitanten gelden - bijvoorbeeld de verplichting bejaarden voor de halve prijs te vervoeren. Zij kunnen exploitanten vergoeden voor de aan de naleving van deze regels verbonden kosten.

In artikel 10 worden de daarvoor geldende voorwaarden vastgesteld.

Bij de amendementen 77 en 130 van het Parlement wordt een aantal van deze voorwaarden geschrapt. De Commissie gaat hiermee akkoord (zij het met een eenvoudiger formulering van de inhoud van amendement 130).

Het is van belang dat compensatie voor de naleving van algemene regels op een zodanige wijze wordt betaald dat doordoor de kwaliteit en de efficiency worden bevorderd. In de nieuwe tekst wordt daarom in artikel 10, lid 4, de eis opgenomen dat algemene regels moeten voorzien in normen voor kwaliteit en betrouwbaarheid. In dit lid wordt ook het principe van de amendementen 76 en 124 van het Parlement verwerkt.

Artikel 11 - kennisgeving

Dit artikel is bedoeld om de instanties moeite te besparen. Zonder dit artikel zouden de lidstaten namelijk de Commissie moeten inlichten voordat zij exploitatiesteun voor het openbaar vervoer zouden kunnen verlenen. Overeenkomstig artikel 89 van het Verdrag moet deze vrijstelling van de regels voor staatssteun de vorm van een verordening aannemen (en dus niet van een richtlijn).

Artikel 12 – gunningsprocedures

In de nieuwe tekst worden de desbetreffende bepalingen verduidelijkt. De amendementen 79 (gedeeltelijk) en 80 zijn daarin verwerkt.

Artikel 13 – transparantie

De Commissie wijzigt artikel 13, lid 1, om de onderlinge samenhang van de verschillende onderdelen van de verordening duidelijk te maken.

Ter wille van de consistentie met de wijziging in artikel 7, lid 4, accepteert de Commissie amendement 81 van het Parlement, waarbij in artikel 13, lid 2, de verplicht te publiceren minimumbedragen worden verhoogd.

De Commissie aanvaardt amendement 82 van het Parlement. Dit voorziet in de verstrekking van nadere gegevens krachtens artikel 13, lid 3.

De Commissie vereenvoudigt de rapportageprocedure van artikel 13, lid 5. Daarbij is het principe van amendement 83 van het Parlement verwerkt.

Ter ondersteuning van de wijziging in artikel 19, lid 2, voegt de Commissie een nieuw artikel 13, lid 6, toe.

Artikel 14 - beroep

De Commissie vereenvoudigt deze procedure. Daarbij verwerkt zij de inhoud van amendement 84 in principe, alsook amendement 87.

Artikel 15 – boekhoudkundige bepalingen

Het is niet de bedoeling dat exploitanten hun concurrentiepositie verbeteren door misbruik te maken van elders voor de verlening van openbare diensten verleende compensatie. Artikel 15 is bedoeld om daarop toe te zien. Als reactie op de door het Parlement geuite bezorgdheid over het vraagstuk van wederkerigheid worden in de nieuwe tekst de desbetreffende bepalingen aangescherpt. De amendementen 79 (in principe en gedeeltelijk) en 88 worden daarbij verwerkt. Erkend wordt dat exploitanten een redelijke winst moeten kunnen maken.

Artikel 17 – overgangsmaatregelen

Bij de amendementen 90 en 93 van het Parlement wordt de overgangsperiode van drie op acht jaar gebracht. De Commissie kan dit gedeeltelijk accepteren. Zij voegt een nieuw artikel 17, lid 4, toe waarin de bevoegde instanties wordt voorgeschreven de verordening in twee stappen toe te passen, de eerste vier jaar na de inwerkingtreding van de verordening en de tweede (volledige toepassing) na acht jaar.

Er zijn er reeds lidstaten die contracten gunnen op basis van eerlijke concurrentie. Een aantal van die contracten heeft een langere looptijd dan krachtens artikel 6, onder c), is toegestaan. Amendement 92 van het Parlement bepaalt dat dergelijke contracten tot het einde van hun normale looptijd geldig blijven. In artikel 17, lid 1, accepteert de Commissie dit principe.

Speciale status voor plaatselijke exploitanten in overheidseigendom

Het meest verstrekkende amendement van het Parlement is nr. 61, dat een nieuw artikel 8 bevat. Dit zou lokale openbaarvervoerdiensten bescherming bieden tegen concurrentie, wanneer de bevoegde instantie besluit de diensten zelf te verzorgen.

In haar verslag aan de Europese Raad van Laken - Diensten van algemeen belang⁴ erkent de Commissie dat “in de regel het gemeenschapsrecht het aan de lidstaten overlaat om te bepalen of zijzelf rechtstreeks of niet rechtstreeks (via overheidsinstanties) openbare diensten verrichten of dat zij de dienstverrichting aan een derde toevertrouwen”.

Het door het Parlement aangenomen amendement gaat echter verder. Dit amendement zou bevoegde instanties in staat stellen zichzelf exclusieve rechten te verlenen op het verzorgen van lokaal openbaar vervoer. Dit soort exclusieve rechten is concurrentievervalsend en zou dus steeds aangevochten kunnen worden krachtens de concurrentieregels van het Verdrag.

Daarom geeft de Commissie gevolg aan amendement 61 door in artikel 7 een nieuw lid 2 en 3 op te nemen. Dit stelt de bevoegde instanties in staat om te besluiten zelf busdiensten te verstrekken, zonder de verplichting de desbetreffende regelingen na vier jaar af te bouwen. Na die periode kunnen de instanties met die regelingen doorgaan mits geen exclusief recht wordt verleend. Dit betekent dat andere exploitanten de vrijheid hebben de burgers in het betrokken gebied aanvullende, commercieel levensvatbare diensten aan te bieden. De instanties kunnen dan passende algemene regels vaststellen om de kwaliteit en de integratie van de diensten te vrijwaren. Voor de voortzetting van de regelingen zou de goedkeuring van de Commissie vereist zijn.

⁴ COM (2001) 598 def.

Wederkerigheid

Structurele wederkerigheidsclausules die worden toegepast in omstandigheden waarin het Gemeenschapsrecht openstelling van de markt niet dwingend oplegt, zijn niet verenigbaar met de bepalingen inzake non-discriminatie van het Verdrag.

In het Gemeenschapsrecht mag wel op openstelling van de markt worden aangedrongen, maar moet een stapsgewijze overgang mogelijk worden gemaakt. Om onevenwichtigheid bij de openstelling van de markt te voorkomen is in dergelijke gevallen een wederkerigheidsclausule bij wijze van overgangsbepaling krachtens het Gemeenschapsrecht aanvaardbaar. Dit mag echter niet de norm worden en alleen bij wijze van uitzondering worden toegepast.

Naar aanleiding van het door het Parlement op dit punt geuite bezorgdheid voorziet de nieuwe tekst in artikel 17, lid 7, in een overgangsbepaling die voorziet in wederkerigheid.

In de communautaire wetgeving inzake overheidsopdrachten komt geen wederkerigheidsclausule voor. Om de toepassing daarvan toch mogelijk te maken wijzigt de Commissie artikel 2: zij voegt daarin artikel 17, lid 7, toe aan de lijst van bepalingen die niet van toepassing zijn wanneer contracten onder de procedures voor openbare aanbesteding in de richtlijnen inzake overheidsopdrachten vallen.

Artikel 18 – exploitanten uit derde landen

De Commissie wijzigt dit artikel en schrapt bijlage II om duidelijker aan te geven hoe de verschillende onderdelen van de verordening onderling samenhangen; zij accepteert daarbij het principe van amendement 125 van het Parlement.

Artikel 19 – toezicht

Volgens artikel 19, lid 2, moet de Commissie vijf jaar na de inwerkingtreding van de verordening verslag uitbrengen over de toepassing daarvan.

In amendement 95 van het Parlement wordt gespecificeerd welke onderwerpen in dit verslag moeten worden behandeld. De Commissie gaat hiermee in principe akkoord.

Voor de opstelling van dit verslag heeft de Commissie informatie nodig. Om daarvoor te zorgen voegt zij artikel 13, lid 6, toe.

Bijlage I – regels die voor compensatie gelden wanneer er geen open aanbesteding heeft plaatsgevonden

De Commissie vereenvoudigt de desbetreffende regels. Zij geeft daarmee gevolg aan het principe van de amendementen 89 en 96 van het Parlement.

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71 en 89,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De ontwikkeling van de hoogst mogelijke normen voor de openbare dienstverlening in het personenvervoer **per spoor**, over de weg, ~~per spoor~~ en over de binnenwateren is, **in het kader van de stimulering van het gebruik van duurzame transportvormen**, één van de voornaamste doelstellingen van het gemeenschappelijke vervoerbeleid van de Gemeenschap. **Bovendien wordt met het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid beoogd te komen tot een aanzienlijke verschuiving naar duurzame vervoersmodaliteiten. Op de Europese Raad van Göteborg op 15 en 16 juni 2001 is modal shift aangemerkt als een centrale component in de op duurzame ontwikkeling gerichte strategie van de Gemeenschap.**
- (2) **Veel maatschappelijk noodzakelijke vervoersdiensten kunnen momenteel niet op commerciële basis worden geëxploiteerd. De bevoegde instanties in de lidstaten dienen in staat te zijn maatregelen te nemen om voor de verlening van deze diensten te zorgen.** De drie belangrijkste mechanismen waarvan de bevoegde instanties **gebruik kunnen maken** in de lidstaten dit doel nastreven **om de verlening van openbaar-personenvervoerdiensten te waarborgen, omvatten zijn: verlening van exclusieve rechten aan exploitanten, toekenning van financiële compensatie aan exploitanten** en vaststelling van ~~minimumnormen~~ **voor alle exploitanten geldende algemene regels** voor de exploitatie van openbaar vervoer.

¹ PB C

² PB C **221/04 (7.8.01) blz. 31**

³ PB C **253/09 (12.9.01) blz. 9**

- (3) De bevoegde instanties in de Gemeenschap verlenen openbaar-personenvervoerdiensten op verschillende wijzen: rechtstreeks door zelf de nodige activiteiten te ontplooiën; indirect door een bedrijf waarover zij zeggenschap hebben in te schakelen; of door een derde publiek- of privaatrechtelijke partij daarmee te belasten.
- (34) Het is belangrijk dat de rechtspositie van deze mechanismen en wijzen van dienstverlening ten opzichte van het Gemeenschapsrecht wordt verduidelijkt. De bevoegde instanties dienen ervoor te zorgen dat hun optreden in overeenstemming is met de regels en principes van het Verdrag die gelijke behandeling van en eerlijke concurrentie tussen ondernemingen beogen.
- (45) Met betrekking tot het vervoer over land spreekt artikel 73 van het Verdrag van de vergoeding van bepaalde met het begrip "openbare dienst" verbonden, verplichte dienstverrichtingen. Verordening (EEG) nr. 1191/68 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren⁴ stelt een communautair regelgevend kader voor het openbaar personenvervoer vast, waarin uitvoering wordt gegeven aan dat artikel van het Verdrag, en wordt aangegeven hoe de bevoegde instanties in de lidstaten kunnen zorgen voor geschikt vervoer, dat bijdraagt tot duurzame ontwikkeling, sociale integratie, verbetering van het milieu en regionaal evenwicht.
- (56) Veel lidstaten hebben wetgeving ingevoerd die in ten minste een deel van hun openbaarvervoermarkt voorziet in de verlening van exclusieve rechten voor een bepaalde periode en in de gunning van openbare-dienstcontracten op basis van openbare, transparante en eerlijke gunningsprocedures. In het licht van deze ontwikkelingen, bij de toepassing van de communautaire voorschriften betreffende de vrijheid van vestiging en bij de toepassing van de communautaire regels inzake openbare aanbestedingen, is aanzienlijke vooruitgang geboekt op weg naar een de gehele Gemeenschap/EER omvattende toegankelijke openbaarvervoermarkt. Als gevolg daarvan heeft het handelsverkeer tussen de lidstaten zich flink ontwikkeld, en verrichten een aantal openbaarvervoerexploitanten nu diensten in meer dan één lidstaat.
- (67) De openstelling van de markt op basis van nationale wetgeving heeft evenwel geleid tot verschillen in de procedures en tot rechtsonzekerheid met betrekking tot de rechten van de exploitanten en de plichten van de bevoegde instanties.
- (78) Namens de Commissie uitgevoerde studies⁵, en de ervaringen van de staten waar reeds een aantal jaren concurrentie in de openbaarvervoersector bestaat, tonen aan dat de invoering, met de nodige voorzorgen, van ~~gereguleerde~~ **gecontroleerde** mededinging tussen EU-exploitanten in deze sector, heeft geleid tot een aantrekkelijker en goedkoper dienstverlening, en de uitvoering van de aan de exploitanten opgedragen specifieke taken waarschijnlijk niet zal belemmeren

⁴ PB L 156 van 28.6.1969 blz. 1; laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) Nr. 1893/91 (PB L 169 van 29.6.1991, blz. 1).

⁵ ~~'Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe' Isotope consortium, CEC, 1998; 'Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport', door NEA Transportonderzoek en -opleiding, ingediend bij de Europese Commissie, 1998.~~

- (89) Het is van belang het communautaire regelgevingskader aan te passen om een verdere ontwikkeling van de **gecontroleerde** concurrentie op het gebied van het openbaar personenvervoer mogelijk te maken en rekening te kunnen houden met de nieuwe juridische aanpak van de lidstaten bij de regulering van het openbaar personenvervoer. Dit is in overeenstemming met de conclusies van de Europese Raad van Lissabon van 28 maart 2000, waarbij de Commissie, de Raad en de lidstaten werd verzocht om, in het kader van hun respectievelijke bevoegdheden, "de liberalisering op gebieden als ... vervoer te versnellen. Modernisering van het communautair regelgevingskader zal de mogelijkheid scheppen ervoor te zorgen dat een soepel verloop van de openstelling van de markt op communautair niveau gewaarborgd is, en dat de basiselementen van de aanbestedingsprocedures in alle lidstaten worden geharmoniseerd.
- (10) **De procedures dienen gebaseerd te zijn op het beginsel van neutraliteit met betrekking tot het eigendomsrecht overeenkomstig artikel 295 van het Verdrag, het beginsel dat de lidstaten autonoom zijn bij de vaststelling van diensten van algemeen belang overeenkomstig artikel 16 van het Verdrag, alsmede het beginsel van evenredigheid overeenkomstig artikel 5 van het Verdrag.**
- (911) Artikel 16 van het EG-Verdrag bepaalt dat ervoor moet worden gezorgd dat diensten van algemeen economisch belang functioneren op basis van beginselen en voorwaarden die hen in staat stellen hun taken te vervullen. De ontwikkeling van concurrentie dient daarom gepaard te gaan met communautaire regelgeving die bescherming van het algemeen belang in termen van voldoende beschikbaarheid van **kwalitatief hoogstaand en goedkoop, voor mensen met beperkte mobiliteit toegankelijk** openbaar vervoer ~~van een behoorlijke kwaliteit met een volledige sociale dekking waarborgt~~ **bevordert. De term beperkte mobiliteit houdt niet noodzakelijk een fysieke beperking in.** Daartoe is het belangrijk dat gebruikers en belanghebbenden kunnen beschikken over geïntegreerde informatie over de beschikbare diensten.
- (12) **Milieubeschermingseisen dienen in de toepassing van deze verordening te worden geïntegreerd om ervoor te zorgen dat de bevoegde instanties, bij de beoordeling van de geschiktheid van netwerken voor openbaar-personevervoerdiensten, de vaststelling van selectie- en gunningscriteria en de gunning van openbare-dienstcontracten, rekening houden met milieufactoren, en daarbij meer in het bijzonder kijken naar rationeel energiegebruik en lokale, nationale en internationale standaarden en normen, met name die welke betrekking hebben op de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, geluidsemissies en de uitstoot van broeikasgassen.**
- (4013) Vrijheid van vestiging is een grondbeginsel van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, en volgens dit beginsel moet aan **alle legaal** in een lidstaat gevestigde vervoerders ~~uit een andere lidstaat~~ op transparante wijze en zonder onderscheid de feitelijke toegang tot de openbaarvervoermarkt in die lidstaat worden gewaarborgd.
- (414) Het Verdrag bevat specifieke regels met betrekking tot concurrentiebeperking. Met name artikel 86, lid 1, van het Verdrag verplicht de lidstaten tot naleving van deze regels met betrekking tot openbare bedrijven en de ondernemingen waaraan uitsluitende rechten worden verleend. Ingevolge artikel 86, lid 2, van het Verdrag vallen ondernemingen die met het beheer van diensten van algemeen economisch belang zijn belast, onder specifieke voorwaarden onder deze regels.

- (15) Voor de naleving van de Verdragseisen inzake de sector openbaar personenvervoer, met name die welke betrekking hebben op diensten van algemeen economisch belang en exclusieve rechten, dienen de lidstaten gebruik te kunnen maken van verschillende benaderingen.
- (16) Markten voor het personenvervoer die gedereguleerd zijn en waar geen sprake is van exclusieve rechten moeten hun kenmerken en hun werkwijze kunnen behouden, mits deze verenigbaar zijn met de Verdragseisen.
- (17) Als een alternatief voor deregulering dienen de bevoegde instanties voor diensten van algemeen economisch belang te kunnen kiezen voor gecontroleerde concurrentie. Dit kan in de vorm van concurrentie voor de verlening van exclusieve rechten of de toewijzing van specifieke taken aan bedrijven in staats eigendom in een situatie waarin andere exploitanten eveneens de vrijheid hebben diensten te verlenen, maar alle exploitanten in hun functioneren worden beperkt door kwaliteits- en integratie-eisen.
- (1218) Om de toepassing van het discriminatieverbod en gelijke behandeling van concurrerende exploitanten te verzekeren, is het van essentieel belang dat er gemeenschappelijke basisprocedures worden omschreven die door de bevoegde instanties bij de sluiting van openbare-dienstcontracten of de vaststelling van ~~minimumcriteria~~ **algemene regels** voor de exploitatie van openbaar vervoer moeten worden nageleefd. Volgens de beginselen van Gemeenschapsrecht zijn de bevoegde instanties bij de tenuitvoerlegging van deze procedures verplicht tot wederzijdse erkenning van technische normen en evenredigheid van selectiecriteria. Op grond van het subsidiariteitsbeginsel moeten die gemeenschappelijke basisprocedures de bevoegde instanties in de lidstaten wel de ruimte bieden om bij de sluiting van openbare-dienstcontracten of de vaststelling van ~~minimumcriteria~~ **algemene regels** voor de exploitatie van openbaar vervoer rekening te houden met specifieke nationale of regionale juridische dan wel feitelijke omstandigheden.
- (1319) Onderzoek en ervaring hebben uitgewezen dat de openbare aanbesteding van openbare-dienstcontracten **in veel gevallen** een doeltreffende methode is **kan zijn**, waarmee de voordelen van concurrentie op het vlak van kosten, efficiency en innovatie kunnen worden verkregen, zonder dat de uitvoering van de in het algemeen belang aan de exploitanten opgedragen taken wordt belemmerd.
- (1420) Richtlijn 92/50/EEG van de Raad van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening⁵, **Richtlijn 93/36/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor leveringen⁶, Richtlijn 93/37/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor de uitvoering van werken⁷** en Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en

⁵ PB L 209 van 24.7.1992, blz. 1; laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/78/EG van de Commissie (PB L 285 van 29.10.2001, blz. 1) 97/52/EG (PB L 328 van 28.11.1997, blz. 1).

⁶ PB L 199 van 9.8.1993, blz. 1; laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/78/EG van de Commissie (PB L 285 van 29.10.2001, blz. 1).

⁷ PB L 199 van 9.8.1993, blz. 54; laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/78/EG van de Commissie (PB L 285 van 29.10.2001, blz. 1).

energievoorziening, vervoer en telecommunicatie⁸, bevatten regels inzake verplichte aanbesteding bij de sluiting van bepaalde contracten.

- (1421) Wanneer de regels inzake verplichte aanbesteding in deze richtlijnen ~~deze regels~~ van toepassing zijn, zijn de bepalingen van de onderhavige verordening met betrekking tot de eis dat de contracten moeten worden aanbesteed en tot de wijze waarop de selectie van exploitanten moet geschieden, niet van toepassing.
- (22) Wanneer de aanbestedingsregels in deze richtlijnen niet dwingend toepasbaar zijn, dient de onderhavige verordening integraal van toepassing te zijn.
- (23) De aanbestedingsregels in deze richtlijnen hoeven niet te worden toegepast op concessieovereenkomsten voor openbare dienstverlening. Om de bevoegde instanties te helpen deze verordening correct toe te passen moet bijgevolg het begrip concessieovereenkomst voor openbare dienstverlening worden gedefinieerd in relatie tot het openbaar personenvervoer. Rekening houdend met de interpretatieve mededeling van de Commissie over concessieovereenkomsten in het communautaire recht⁹, wordt onder een concessie verstaan de verlening van het recht een bepaalde dienst te exploiteren, met het bijbehorende economische risico.
- (24) De aanbestedingsregels in deze richtlijnen hoeven niet te worden toegepast wanneer een bevoegde instantie besluit een van dezelfde administratie deel uitmakende exploitant met de levering van diensten te belasten. Zij hoeven niet te worden toegepast wanneer een bevoegde instantie besluit de levering van diensten op te dragen aan een exploitant waarover zij een vorm van zeggenschap heeft die vergelijkbaar is met die welke zij heeft over haar eigen departementen, en die exploitant tevens het merendeel van zijn activiteiten met de zeggenschap hebbende instantie of instanties uitoefent. Zij hoeven niet te worden toegepast op openbare-dienstcontracten die uitsluitend betrekking hebben op spoorweg-, metro- of binnenvaartdiensten, en niet op bus- of tramdiensten.
- (25) De aanbestedingsregels in de Richtlijnen 92/50/EEG en 93/38/EEG hoeven niet te worden toegepast wanneer een instantie een contract aan een exploitant gunt op basis van bepaalde exclusieve rechten, mits die exclusieve rechten verenigbaar zijn met het Verdrag en de exploitant zelf een staat, een regionale of lokale autoriteit, een onder het publiekrecht vallend orgaan of een uit een of meer van dergelijke autoriteiten of organen bestaande vereniging is.
- (26) De aanbestedingsregels in Richtlijn 93/38/EEG hoeven niet te worden toegepast wanneer een instantie een contract gunt aan een exploitant die gelieerd is, zoals gedefinieerd in die richtlijn, aan de bevoegde instantie.
- (27) Sommige spoorwegdiensten in de lidstaten worden hoofdzakelijk nog als onderdeel van de instandhouding van het historisch erfgoed of voor recreatiedoeleinden geëxploiteerd. Deze omvatten bepaalde diensten waarbij gebruik wordt gemaakt van stoomlocomotieven of smalspoor, dan wel van lijnen

⁸ PB L 199 van 9.8.1993 blz. 84; laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/4/EG 2001/78/EG van de Commissie (PB L 285 van 29.10.2001, blz. 1) (PB L 101 van 1.4.1998, blz. 1).

⁹ PB C 121 van 29.4.2000, blz. 2.

die niet op het openbaar spoorwegnet zijn aangesloten. Ook wanneer daarvoor door overheidsorganen financiële steun wordt verleend, dienen zij duidelijk een ander doel dan het aanbieden van openbaar personenvervoer en dienen zij bijgevolg niet te vallen onder de voor openbare dienstverlening geldende regels en procedures.

- (4528) Bij de sluiting van een openbare-dienstcontract dient aanbesteding echter niet verplicht zijn, wanneer de veiligheid van het spoorvervoer treinvervoer daardoor in het gedrang komt.
- (4529) Aanbesteding dient evenmin verplicht te zijn wanneer of de coördinatie van een metro of tramnet daardoor in het gedrang komt. de ouderdom, complexiteit of specifieke technische kenmerken van een metronetwerk het onmogelijk maken afzonderlijke lijnen of groepen lijnen aan te besteden zonder dat het waarschijnlijk is dat de gevestigde exploitant de enige inschrijver is die een reële kans maakt, en zonder dat dus de facto een monopolie wordt gecreëerd.
- (36) Wanneer de instanties van mening zijn dat de besparingen die redelijkerwijs te verwachten zijn van het feit dat een contract voor metro- of tramdiensten op basis van een openbare aanbesteding wordt gegund, niet opwegen tegen de extra kosten, dient aanbesteding evenmin verplicht te zijn. Bij deze afweging moeten de bevoegde instanties rekening kunnen houden met de kosten van de coördinatie tussen de exploitant en de infrastructuurbeheerder, de kosten van de coördinatie tussen de exploitant en de instantie, en de kosten die verbonden zijn aan het aanbesteden en beheren van het contract. Deze voorwaarde wordt normaal geacht te zijn vervuld wanneer de exploitatiekosten van de exploitant aan wie rechtstreeks wordt gegund overeenkomen met die van vergelijkbare exploitanten, met name die aan wie op basis van een openbare aanbesteding contracten zijn gegund.
- (15) ~~De belanghebbenden moeten echter wel de gelegenheid krijgen om commentaar te leveren op plannen om contracten op deze wijze te gunnen, en wel tijdig, zodat met hun visie rekening kan worden gehouden. Wanneer spoordiensten die onder op deze wijze gegunde contracten vallen, volledig met busdiensten zijn geïntegreerd, moet het mogelijk zijn de busdiensten in het zelfde contract op te nemen.~~
- (4631) Bij de sluiting van openbare-dienstcontracten dient aanbesteding evenmin verplicht te zijn, wanneer het contract een geringe waarde vertegenwoordigt. Bij de aanbesteding van een heel net dient de waarde hoger te worden gesteld ~~dan bij de aanbesteding van een deel van een net of een bepaalde lijn.~~
- (4732) Om rekening te kunnen houden met de specifieke aard en commerciële levensvatbaarheid van bepaalde delen van de openbaarvervoermarkt, moeten de bevoegde instanties ~~ook de mogelijkheid hebben~~ de bevoegdheid krijgen om initiatieven vanuit de markt, die op dat moment niet door een exploitant bediende gaten opvullen, te stimuleren door op verzoek van een exploitant en zonder dat financiële compensatie voor exploitatieverliezen vereist is een exclusief recht te verlenen voor het onderhouden van diensten op een bepaalde lijn. Een dergelijk recht kan onderhands worden verleend, mits het slechts voor een strikt beperkte periode geldt en niet verlengbaar is.

- (4833) Wanneer instanties een exclusief recht verlenen zonder dat er sprake is van rechtstreekse financiële compensatie, moeten zij in staat worden gesteld dat recht kunnen te verlenen volgens een vereenvoudigde procedure die niettemin niet-discriminerende concurrentie tussen exploitanten waarborgt.
- (34) De op exploitanten van toepassing zijnde bepalingen van deze verordening dienen ook te gelden in gevallen waarin openbaarvervoerdiensten worden verstrekt door een overheidsinstantie waarvan de rechtspersoonlijkheid niet verschilt van die van het overheidsorgaan dat optreedt als bevoegde instantie. Elke andere regeling, waarbij deze bepalingen niet worden toegepast in gevallen waarin de staat als ondernemer optreedt, zou een niet-discriminerende toepassing van het Gemeenschapsrecht in de weg staan. Deze aanpak mag echter niet verhinderen dat de bevoegde instanties vervoerdiensten blijven verstrekken, hetzij zelf, hetzij via exploitanten waarover zij zeggenschap hebben, wanneer dit in het openbaar belang is.
- (35) Bevoegde instanties die zelf of via exploitanten waarover zij zeggenschap hebben busdiensten verstrekken moeten in staat worden gesteld deze regelingen voort te zetten gedurende een lange overgangsperiode.
- (36) Bovendien moeten na afloop van die overgangsperiode de bevoegde instanties aan de Commissie voorstellen kunnen doen voor de voortzetting van de rechtstreekse verstrekking van busdiensten en financiële compensatie kunnen verlenen om de verstrekking van maatschappelijk noodzakelijke diensten te waarborgen zonder dat een openbare aanbesteding moet worden gehouden, mits andere exploitanten bijkomende diensten kunnen aanbieden binnen de grenzen die worden gesteld door niet-discriminerende algemene regels.
- (37) Indien een instantie echter om met het vervoerbeleid verband houdende redenen alle andere exploitanten wil uitsluiten van het aanbieden van vervoerdiensten in hetzelfde gebied, moet dit op zodanige wijze gebeuren dat de concurrentie minimaal wordt beperkt. Een op eerlijke concurrentie gebaseerde aanbestedingsprocedure voor de verlening van een exclusief recht wordt normaal geacht aan deze eis te voldoen.
- (38) Wat spoordiensten betreft, schrijft Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap¹⁰ voor dat spoorwegondernemingen onafhankelijk van de staat moeten worden beheerd. Dit sluit bijgevolg de verlening van spoordiensten door overheden uit.
- (39) De bevoegde instanties zijn verantwoordelijk voor het netwerkbeheer; dit omvat activiteiten, anders dan het verstrekken van openbaar personenvervoer aan passagiers, die bijdragen tot het verzorgen van een netwerk voor geïntegreerde openbaar-personenvervoerdiensten. Deze activiteiten kunnen onder andere omvatten: de vaststelling van algemene regels voor de exploitatie van openbaar-personenvervoerdiensten; publieksvoorlichting over het netwerk en informatieverstrekking aan gebruikers en potentiële gebruikers; coördinatie van dienstregelingen; het opzetten en beheren van geïntegreerde

¹⁰

PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25; laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad, PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

kaartjesverkoopregelingen, inclusief vergoedingsregelingen tussen exploitanten; het coördineren of opzetten van beveiligings- en inspectieregelingen; het organiseren van diensten waarmee wordt ingespeeld op kortetermijnveranderingen in de vraag of op verstoringen; infrastructuurvoorziening of -beheer; zorgen voor rollend materieel. Het moet de instanties mogelijk worden gemaakt deze functies zelf te vervullen, deze te delegeren aan een exploitant die eigendom is van de overheid, of voor een aantal van of al deze functies een contract te gunnen via een op concurrentie gebaseerde procedure.

- (1940) De instanties moeten in staat worden gesteld de exploitanten ~~kunnen~~ **niet alleen te compenseren** voor de kosten verbonden aan de naleving van de voor exploitatie van openbaar vervoer geldende ~~minimumcriteria~~ **algemene regels, maar ook voor de kosten dan wel gederfde inkomsten van activiteiten die het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren**, mits deze compensatie eerlijk kan worden berekend ~~en niet zo hoog is dat zij de~~ **en daaraan eisen gekoppeld zijn die** druk op de exploitant **uitoefenen** om zich in de eerste plaats op de behoeften van de reizigers te richten, vermindert. **Om voor de nodige transparantie te zorgen mag alleen gebruik worden gemaakt van vereenvoudigde procedures voor de gunning van contracten en de rechtstreekse toekenning van exclusieve rechten voor innovatieve diensten, wanneer het bij wijze van compensatie voor de naleving van de algemene regels te betalen bedrag gering is in verhouding tot de totale waarde van de dienst.**
- (2041) ~~De voor exploitanten geldende bepalingen van deze verordening dienen ook van toepassing te zijn, wanneer de openbaarvervoerdiensten worden verricht door een overheidsdienst die geen eigen rechtspersoonlijkheid heeft, los van die van de overheidsdienst die als bevoegde instantie optreedt. Bij iedere andere oplossing, inhoudende dat deze bepalingen niet worden toegepast in gevallen waarin de staat als ondernemer optreedt, zou een niet discriminerende toepassing van het Gemeenschapsrecht niet verzekerd zijn.~~ **Passagiers en ook het bredere publiek zouden de gelegenheid moeten krijgen om commentaar te geven op plannen voor de rechtstreekse gunning van contracten, in een voldoende vroeg stadium opdat met hun mening rekening kan worden gehouden.**
- (42) **Wanneer een bevoegde instantie voorstelt om zonder concurrentie een contract te verlenen, dienen potentiële exploitanten die daardoor geen offerte kunnen indienen voor het verlenen van de desbetreffende diensten, de gelegenheid te krijgen om met alternatieve voorstellen te komen. Wanneer een alternatief voorstel wordt gedaan dient de overheid dit in overweging te nemen, waarna zij het met schriftelijke opgaaf van redenen kan aannemen of verwerpen.**
- (43) **Om de belangen van de passagiers en van het bredere publiek te beschermen, moeten exploitanten aan wie rechtstreeks contracten worden gegund het in hen gestelde vertrouwen verantwoorden, met name door regelmatig aan te tonen dat zij wat het aantrekken van passagiers en de dienstverlening met overheidssteun betreft, even goed presteren als vergelijkbare exploitanten en als zijzelf in het verleden. Bij onvoldoende prestaties dient de vraag te worden gesteld of de exploitant met succes de aan hem opgelegde openbare-diensteisen vervult, dan wel of een andere regeling betere resultaten zou opleveren voor de passagiers en het bredere publiek.**

- (44) Wanneer instanties geconfronteerd worden met het risico dat de dienstverlening uitvalt, dienen zij bevoegd te zijn om noodmaatregelen op korte termijn te treffen in afwachting dat een nieuw openbare-dienstcontract wordt gegund.
- (2145) ~~Onderzoek en ervaring hebben uitgewezen dat wanneer diensten worden verricht op basis van openbare dienstcontracten met een duur van ten hoogste vijf jaar, dit de uitvoering van de aan de exploitanten opgedragen bijzondere taken niet hoeft te belemmeren.~~ er nadelen verbonden zijn aan openbare-dienstcontracten met een te korte of te lange looptijd. Kortlopende contracten kunnen problemen opleveren voor de continuïteit van de voorziening, de investeringen en het personeel. Langlopende contracten kunnen ertoe leiden dat de markt langer dan nodig wordt gesloten, waardoor het gunstige effect van concurrentie vermindert. Om de concurrentievervalsing zoveel mogelijk te beperken en tegelijk de kwaliteit van de dienstverlening te beschermen, dient ~~dit~~ in de regel de maximale looptijd van openbare-dienstcontracten acht jaar voor busdiensten en vijftien jaar voor spoorweg- en binnenvaartdiensten te zijn. Dit biedt de bevoegde instanties de noodzakelijke speelruimte om de looptijden van contracten aan te passen aan de plaatselijke omstandigheden.
- (2146) ~~Langere contractperioden kunnen~~ Het kan echter noodzakelijk zijn te voorzien in contracten met een langere looptijd, wanneer de exploitant moet investeren in infrastructuur, rollend spoorwagematerieel of andere voertuigen die noodzakelijk zijn bij specifieke, geografisch afgebakende vervoerdiensten, en waarvan de terugverdientijden ~~lang~~ langer dan de normale contractperiode zijn. Anders dient de bevoegde instanties te worden toegestaan leaseregelingen voor voertuigen en rollend materieel in te voeren of niet-discriminerende vergoedingsregelingen op te zetten die noch gevestigde noch nieuwe exploitanten bevoordelen.
- 22 — ~~Op grond van het discriminatieverbod moeten de bevoegde instanties ervoor zorgen dat openbare dienstcontracten geen groter geografisch gebied bestrijken dan in het algemeen belang — met name wanneer er behoefte is aan geïntegreerde diensten voor grote groepen personen die gedurende hun reis gebruik plegen te maken van meer dan één schakel van het openbaar vervoernet — vereist is.~~
- (47) Contracten dienen bepalingen te bevatten die overheden en passagiers beschermen tegen ondermaatse prestaties van exploitanten. Indien nodig dienen zij te voorzien in prikkels voor exploitanten om de dienstverlening aan het publiek te verbeteren. Contracten kunnen worden gewijzigd op grond van door de partijen bereikte afspraken, maar ter wille van de transparantie mag de waarde van het contract niet buitensporig stijgen.
- (48) De integratie van diensten tussen de ressorten van verschillende bevoegde instanties is van groot belang voor passagiers die gebruik moeten maken van diensten waarvoor meer dan één exploitant of instantie verantwoordelijk is. Binnen de lidstaten kan er via nationale regels of procedures voor worden gezorgd dat de betrokken instanties samenwerken. Wanneer aan elkaar grenzende ressorten van instanties gescheiden worden door een landsgrens is er geen bevoegde autoriteit die ervoor kan zorgen dat de betrokken instanties samenwerken. In veel gevallen kan samenwerking dan bilateraal worden geregeld. Wanneer dit niet het geval is, zou een instantie echter bevoegd moeten zijn een andere instantie voorstellen voor de uitbreiding van haar geïntegreerde systemen te doen en zou er ook van moeten kunnen worden uitgegaan dat die

voorstellen worden aangenomen tenzij de andere instantie goede redenen heeft om deze af te wijzen.

- (2349) Wanneer de bevoegde instanties het passend achten om ten behoeve van het algemeen belang werknemers te beschermen in situaties waarin de sluiting van een openbare-dienstcontract tot verandering van exploitant kan leiden, moeten zij de bevoegdheid hebben om van de exploitanten te verlangen dat zij de desbetreffende bepalingen toepassen van Richtlijn 77/187/EEG 2001/23/EG van de Raad van ~~14 februari 1977~~ 12 maart 2001 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende het behoud van de rechten van de werknemers bij overgang van ondernemingen, vestigingen of onderdelen van ondernemingen of vestigingen daarvan¹¹.
- (50) Bij de toepassing van deze verordening dienen de bevoegde instanties ervoor te zorgen dat de exploitanten volledig voldoen aan de bij de desbetreffende Europese en nationale wetgeving opgelegde sociale verplichtingen alsook aan de bepalingen van algemeen bindende collectieve overeenkomsten. Deze dienen te worden toegepast zonder discriminatie en ongeacht het land van herkomst van de exploitant. Ook is het passend dat bevoegde instanties van exploitanten aan wie openbare-dienstcontracten zijn gegund kunnen eisen dat zij aan andere sociale verplichtingen voldoen, inclusief verplichtingen die zijn vastgelegd in collectieve overeenkomsten die gelden op de plaats waar de diensten moeten worden verstrekt, mits deze verplichtingen verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht.
- (51) Tenzij anders bepaald in het Gemeenschapsrecht kan een bevoegde instantie van alle exploitanten die diensten verlenen op haar grondgebied eisen dat zij gevestigd zijn in de lidstaat waaronder die instantie ressorteert. Exploitanten dienen te voldoen aan alle vergunningseisen van de lidstaten. Om non-discriminatie te garanderen mogen exploitanten niet van een aanbestedingsprocedure worden uitgesloten omdat zij nog niet in de betrokken lidstaat zijn gevestigd of nog niet de nodige vergunningen hebben verkregen.
- (52) De bepalingen van deze verordening dienen de bevoegde instanties in staat te stellen ervoor te zorgen dat kleine en middelgrote ondernemingen zich ook in de toekomst kunnen verzekeren van marktaandeel op het gebied van het openbaar vervoer over korte afstand. Dit dient met name te worden gerealiseerd door contracten te beperken tot met de bedrijfsomvang in verhouding staande geografische gebieden en door maatregelen te treffen die de ontwikkeling van oligopolies in voor gecontroleerde concurrentie opengestelde markten onder controle moeten houden.
- (53) Voor het aanbesteden van contracten met een hoge waarde moeten de bevoegde instanties complexe systemen definiëren en beschrijven. Bij de gunning van dergelijke contracten zouden de instanties dan ook bevoegd moeten zijn over de details van het contract te onderhandelen met sommige of alle potentiële exploitanten nadat hun inschrijvingen zijn ingediend. Dit proces moet op niet-discriminerende basis worden afgehandeld.

¹¹ PB L 82 van 22.3.2001, blz. 16. PB L 61 van 5.3.1977, blz. 26; zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/50/EG (PB L 201 van 17.7.1998, blz. 88.).

- (2454) De overeenkomstig deze verordening ingevoerde procedures moeten transparant zijn en er moeten rechtsmiddelen openstaan tegen beslissingen van de bevoegde instanties. Voorts moeten de instanties de dossiers inzake hun beslissingen gedurende tien jaar bewaren, overeenkomstig de verjaringstermijn van artikel 15 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad inzake procedures betreffende overheidssteun¹².
- (2555) Verordening (EEG) nr. 1191/69 bepaalt dat bedrijfskosten en -baten, overheadkosten en activa en passiva met betrekking tot het voldoen aan openbare-diensteisen gescheiden moeten worden verantwoord. Deze eis moet, in gemoderniseerde **en aangescherpte** vorm, worden gehandhaafd om ervoor te zorgen dat de overheid waar voor haar geld krijgt, en dat de compensatietalingen niet worden misbruikt om de concurrentie te vervalsen. **Een redelijke winst dient als onderdeel van de kosten van een exploitant te worden geaccepteerd. De bevoegde instanties dient te worden toegestaan van exploitanten garanties te verlangen en te eisen dat deze garanties in voorkomend geval door een derde worden verstrekt, mits de exploitant of de betrokken derde daarbij geen oneigenlijk gebruik maakt van fondsen die hem voor een ander doel door een overheidsorgaan ter beschikking zijn gesteld.**
- (2656) Wanneer de compensatiebetalingen meer bedragen dan de netto kosten die een exploitant heeft moeten maken om aan een openbare-diensteis te voldoen, zullen zij krachtens de communautaire regels inzake overheidssteun moeten worden onderzocht. De Gemeenschap dient daarom regels vast te stellen die bepalen wanneer de compensatie als niet te hoog mag worden beschouwd. Openbare aanbesteding van contracten is een efficiënte manier om te waarborgen dat de compensatie niet te hoog wordt, mits de uitslag van de aanbesteding een weerspiegeling is van eerlijke en realistische marktvoorwaarden.
- (2757) Verordening (EEG) nr. 1191/69 stelt ingevolge die verordening betaalde compensatie vrij van de door artikel 88, lid 3, van het Verdrag voorgeschreven kennisgeving van overheidssteun. De onderhavige verordening bevat nieuwe en gedetailleerde regels, die afgestemd zijn op de specifieke situatie van het openbaar personenvervoer, waaronder gemoderniseerde eisen inzake een gescheiden boekhouding, die ervoor moeten zorgen dat de compensatie verenigbaar is met de communautaire staatssteunregels. Voorts voorziet deze verordening in nieuwe, gedetailleerde procedures voor een controle van deze betalingen door de Commissie. Daarom dient de overeenkomstig deze verordening betaalde compensatie vrijgesteld te blijven van de kennisgevingsprocedure.
- (2858) Om de werking van deze verordening te verbeteren aan de hand van de opgedane ervaring dient de Commissie verslag uit te brengen over ~~het effect van de communautaire wetgeving en~~ de toepassing van deze verordening. **Om aan dit voorschrift te kunnen voldoen zal de Commissie van de lidstaten bepaalde gegevens moeten ontvangen.**
- (2959) Aangezien de bevoegde instanties in de lidstaten en de exploitanten tijd nodig zullen hebben om zich aan de bepalingen van deze verordening aan te passen, dient ruimte te worden geschapen voor overgangsregelingen. **Bovendien dient te worden voorzien in langlopende overgangsregelingen voor bestaande busdiensten die rechtstreeks**

¹²

PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

worden verzorgd door een instantie of een exploitant waarover deze zeggenschap heeft.

- (60) Tijdens de overgangsperiode zullen de bevoegde instanties de bepalingen van deze verordening waarschijnlijk op verschillende tijdstippen toepassen. Het is dan ook mogelijk dat tijdens die periode exploitanten uit nog niet onder de toepassing van deze verordening vallende markten zouden kunnen inschrijven voor contracten in reeds eerder voor gecontroleerde concurrentie opengestelde markten. Om te voorkomen dat de openstelling van de openbaarvervoermarkt onevenwichtig verloopt, dienen de bevoegde instanties inschrijvingen te kunnen weigeren die afkomstig zijn van ondernemingen die opereren in markten die in de toekomst zullen worden opengesteld maar het nu nog niet zijn, mits daarbij niet wordt gediscrimineerd en geen beslissing wordt genomen voordat een aanbesteding is gehouden.

- (3061) Op grond van internationale verplichtingen van de Gemeenschap zijn de openbaarvervoermarkten van de lidstaten onder bepaalde omstandigheden toegankelijk voor bepaalde exploitanten uit derde landen. De onderhavige verordening beperkt deze toegang niet. Wanneer de desbetreffende overeenkomsten exploitanten uit derde landen toestaan zich in de lidstaten te vestigen, dienen deze exploitanten te voldoen aan de wettelijke bepalingen die gelden in het gebied waar de dienst moet worden verleend, met inbegrip van verplichtingen wat betreft personeel, materieel en bedrijfsvoering. Deze verordening mag geen bijkomende rechten aan exploitanten uit derde landen verlenen.

- (3462) Verordening (EEG) nr. 1191/69 wordt vervangen door de onderhavige verordening en moet daarom worden ingetrokken.

- (3263) Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg, en over de binnenwateren¹³, bevat een bepaling betreffende vergoeding en wegens uit de verrichting van een openbare dienst voortvloeiende verplichtingen. Deze bepaling, die uitdrukkelijk vooruitloopt op de inwerkingtreding van nieuwe communautaire regels, is nu overbodig, en moet worden geschrapt,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied en definities

Artikel 1

Doel en toepassingsgebied

1. Doel van deze verordening is de efficiency en aantrekkelijkheid van het openbaar personenvervoer in de Gemeenschap te verbeteren in het kader van een geïntegreerd vervoerbeleid dat gericht is op duurzame mobiliteit, met inachtneming van stedelijke ruimtelijke ordening, regionale ontwikkeling en het

¹³ PB L 130 van 15.6.1970, blz. 1; laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) Nr. 543/97 (PB L 84 van 26.3.1997, blz. 6).

milieu, en meer rechtszekerheid te bieden met betrekking tot het optreden van de bevoegde instanties in het openbaar personenvervoer.

2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Zij bepaalt onder welke voorwaarden de bevoegde instanties aan vervoerexploitanten een compensatie kunnen toekennen voor de gemaakte kosten wegens het voldoen aan openbare-diensteisen, en onder welke voorwaarden zij exclusieve rechten kunnen verlenen voor de exploitatie van openbaar personenvervoer. ~~daarbij in aanmerking nemend dat gewettigde dienstdoelstellingen van de openbare dienstverlening moeten worden nagestreefd in het kader van gereguleerde mededinging.~~
3. **Deze verordening is niet van toepassing op spoorwegdiensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of voor recreatiedoeleinden.**

Artikel 2

Verhouding tot de wetgeving inzake het plaatsen van overheidsopdrachten

Deze verordening laat de uit de Richtlijnen 92/50/EEG, **93/36/EEG, 93/37/EEG** en 93/38/EEG voortvloeiende verplichtingen van de bevoegde instanties onverlet.

Wanneer een van deze richtlijnen de aanbesteding van een openbare-dienstcontract verplicht stelt, zijn de artikelen **4 bis, lid 1**, 6, ~~lid 1 onder a)~~, 7, **7bis, 7 ter**, 8, 12, 13, leden 1 en 2, ~~en 14 en 17, lid 7~~, van deze verordening niet van toepassing op de gunning van dat contract.

De bepalingen van deze verordening zijn volledig van toepassing op de gunning van alle andere openbare-dienstcontracten, inclusief alle openbare-dienstconcessies.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) **"bevoegde instantie"**: een overheidslichaam dat bevoegd is op te treden op markten voor openbaar personenvervoer, dan wel een ander lichaam waaraan deze overheidsbevoegdheid is verleend;
- (b) **"onderhandse gunning"**: de gunning van een contract aan een willekeurige exploitant volgens een procedure waaraan geen andere exploitant kan deelnemen;
- (c) **"exclusief recht"**: het recht van een exploitant om bepaalde personenvervoerdiensten op een bepaalde lijn of een bepaald net of in een bepaald gebied te exploiteren, met uitsluiting van andere potentiële exploitanten;
- (d) ~~"geïntegreerde diensten": spoor- en busdiensten die door een exploitant gecombineerd en rechtstreeks krachtens een enkel openbare dienstcontract worden onderhouden met hetzelfde personeel met dezelfde contractuele positie, waarbij deze diensten onder een enkele exploitatierekening vallen en een gemeenschappelijke inlichtingendienst, kaartverkoop en dienstregeling hebben;~~ **"binnenwateren": bevaarbare rivieren, kanalen en meren;**

- (e) **"exploitant"**: een publiek- of privaatrechtelijke onderneming die openbaar-personenvervoerdiensten verricht, dan wel een **het** onderdeel van een overheidsdienst dat openbaar-personenvervoerdiensten verricht;
- (f) **"terugverdientijd"**: de op basis van passende discontovoeten berekende periode waarin de kosten van een bedrijfsmiddel voor ~~de~~ een exploitant, **rekening houdend met het investeringsrisico en** na aftrek van de wederverkoopwaarde, de netto inkomsten die de exploitant in verband met het bedrijfsmiddel zal ontvangen, met name van reizigers en van de overheid, zullen overtreffen;
- ~~(g)~~ **"personen met beperkte mobiliteit"**: een ieder die specifieke moeilijkheden heeft bij het gebruik van het openbaar vervoer, met inbegrip van ouderen, gehandicapten, personen met een zintuiglijke handicap en rolstoelgebruikers, zwangere vrouwen, personen die kleine kinderen vergezellen en personen met zware of volumineuze bagage;
- ~~(gh)~~ **"openbaar personenvervoer"**: permanent aan het publiek aangeboden vervoer;
- ~~(i)~~ **"openbare-dienstconcessie"**: een openbare-dienstcontract waarbij een exploitant het recht wordt verleend een bepaalde dienst te exploiteren met het bijbehorende economische risico. Bijgevolg:
 - ~~(i)~~ worden de inkomsten van de exploitant grotendeels door de gebruikers gegenereerd, met name via de kaartjesverkoop;
 - ~~(ii)~~ neemt de exploitant de financiële consequenties van tariefwijzigingen en van schommelingen in het aantal gebruikers grotendeels voor zijn rekening;
 - ~~(iii)~~ kan de exploitant, wanneer de instantie maximumtarieven vaststelt, naar goeddunken tarieven beneden dat niveau vaststellen;
 - ~~(iv)~~ kan de exploitant, wanneer de instantie minimale dienstverleningsniveaus vaststelt, naar goeddunken hogere dienstverleningsniveaus aanbieden;
- ~~(hj)~~ **"openbare-dienstcontract"**: een juridisch bindende overeenkomst tussen een bevoegde instantie en een exploitant met betrekking tot de vervulling van openbare-diensteisen.

Voor de toepassing van deze verordening wordt onder een openbare-dienstcontract mede verstaan:

- (i) een overeenkomst vervat in een juridisch bindend besluit, dat met voorafgaande instemming van de exploitant is vastgesteld, waarbij een bevoegde instantie een exploitant met de verrichting van diensten belast; of
- (ii) de voorwaarden verbonden aan een door een bevoegde instantie genomen besluit om een exploitant die deel uitmaakt van dezelfde overheidsdienst of een exploitant ten aanzien van wie zij een vorm van zeggenschap heeft die vergelijkbaar is met die welke zij over haar eigen departementen uitoefent en die gelijktijdig het merendeel van zijn eigen activiteiten in opdracht van de instantie uitvoert, met de verrichting van diensten te belasten;

- (ik) **"openbare-diensteis"**: een door een bevoegde instantie vastgestelde eis die geschikte openbaar-personenvervoerdiensten moet garanderen;
- (jl) **"waarde"** van een dienst, lijn, contract, compensatieregeling of markt op het gebied van het openbaar personenvervoer: de totale inkomsten, zonder BTW, van de exploitant of exploitanten, met inbegrip van met name de door de overheid betaalde compensatie en de inkomsten uit de verkoop van vervoerbewijzen die niet aan de desbetreffende bevoegde instantie worden afgedragen.

HOOFDSTUK II

Zorg voor de kwaliteit van het openbaar personenvervoer

Artikel 4

Taken van de bevoegde instanties

1. — Door de toepassing van deze verordening ~~zorgen~~ **streven** de bevoegde instanties **ernaar te zorgen** voor ~~hoogwaardige en ruim beschikbare~~ geschikte **consumentgerichte** openbaar-personenvervoerdiensten **met een hoog niveau van kwaliteit, integratie, continuïteit en veiligheid, met een volledige sociale dekking en met redelijke tarieven** door openbare-dienstcontracten te sluiten overeenkomstig Hoofdstuk III of door ~~minimumerita~~ **algemene regels** voor de exploitatie van openbaar personenvervoer vast te stellen overeenkomstig Hoofdstuk IV.

Artikel 4 bis

Criteria

21. Bij de beoordeling van de geschiktheid van de openbaar-personenvervoerdiensten, de omschrijving van selectie- en gunningscriteria, en de gunning van openbare-dienstcontracten houden de bevoegde instanties ten minste rekening met de volgende criteria:
 - (a) **de algehele kwaliteit van de dienstverlening aan de consumenten en specifieke** beschermingsfactoren, waaronder de toegankelijkheid van de diensten wat frequentie, snelheid, stiptheid en betrouwbaarheid betreft, alsmede de omvang **en de capaciteit** van het net en de verstrekte informatie;
 - (b) de hoogte van de tarieven voor verschillende groepen gebruikers **die door de instantie of de exploitant zijn voorgeschreven** en de doorzichtigheid van de tarieven;
 - (c) de integratie van verschillende vervoerdiensten, met inbegrip van de integratie van informatie, kaartverkoop, dienstregelingen, consumentenrechten en overstapmogelijkheden, **inclusief de integratie tussen verschillende exploitanten en met diensten waarvoor de bevoegde instanties van aangrenzende gebieden verantwoordelijk zijn;**
 - (d) toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit;
 - (e) milieufactoren, waaronder **rationeel gebruik van energie en** lokale, nationale en internationale normen **en standaarden**, met name inzake luchtverontreiniging, geluidhinder en broeikasgassen;

- (f) de specificaties en conditie van voertuigen, vaartuigen en rollend materieel, infrastructuur en andere bij de dienstverlening te gebruiken activa en de regelingen voor onderhoud en vernieuwing van deze activa;**
 - (fg) de evenwichtige ontwikkeling van regio's, met inbegrip van de koppeling met de systemen voor lokaal en regionaal vervoer en vervoer over lange afstand;**
 - (gh) de vervoersbehoeften van mensen in minder dicht bevolkte gebieden;**
 - (i) de vervoersbehoeften van mensen in grensregio's, met inbegrip van de grensoverschrijdende integratie van informatie, dienstregelingen, kaartjesverkoop en diensten in het algemeen;**
 - (hj) de gezondheid en veiligheid en gezondheid van de werknemers en reizigers;**
 - (ik) de vakbekwaamheid van het personeel en de door exploitanten verstrekte bedrijfsopleidingen;**
 - (l) de CAO- en andere bepalingen van arbeids- en sociaal recht die gelden in de lidstaat, regio of lokaliteit waar de dienstverlening plaatsvindt, met inbegrip van eventuele specifieke voorwaarden die de instantie zelf is overeengekomen te zullen toepassen;**
 - (jm) de behandeling van klachten, de oplossing van geschillen tussen reizigers en exploitanten, en het verhelpen van tekortkomingen in de dienstverlening; en**
 - (n) de aan het verstrekken van de diensten verbonden kosten.**
- 2. Voor de toepassing van lid 1, onder i), kunnen bevoegde instanties die verantwoordelijk zijn voor lokale en regionale openbaar-personenvervoerdiensten, informatiediensten of kaartjesverkoopregelingen aan de ene kant van een landsgrens voorstellen doen om deze diensten en regelingen uit te breiden tot de andere kant van de grens.**

Bevoegde instanties die dergelijke voorstellen ontvangen nemen deze in overweging en lichten de Commissie in wanneer zij ze verwerpen.

Artikel 4 ter **Informatieverstrekking aan reizigers**

- 3. — Exploitanten van openbaar-personenvervoerdiensten stellen op verzoek in toegankelijke formaten en binnen een redelijke termijn volledige en bijgewerkte informatie ter beschikking over dienstregelingen, tarieven en de toegankelijkheid van de diensten voor de verschillende categorieën personen met verschillende soorten mobiliteitsbeperkingen beperkte mobiliteit en over de dienstregelingen en tarieven. Voor het verstrekken van die informatie worden alleen de marginale administratiekosten in rekening gebracht.**

HOOFDSTUK III

Openbare-dienstcontracten

Artikel 5

Verplicht gebruik van openbare-dienstcontracten

Een openbare-dienstcontract wordt gesloten voor de betaling van iedere financiële compensatie wegens kosten die aan vervulling van de openbare-diensteisen zijn verbonden, inclusief compensatie in de vorm van gebruik van middelen wanneer hiervoor kosten beneden de markttarieven worden berekend, doch met uitzondering van compensatie voor de naleving van de algemene regels voor de exploitatie van openbaar personenvervoer overeenkomstig artikel 10.

Voorts wordt een openbare-dienstcontract gesloten voor de verlening van alle exclusieve rechten.

Artikel 6

Gunning van openbare-dienstcontracten

Bij de **verplichte** gunning van openbare-dienstcontracten krachtens ~~deze verordening~~ **het bepaalde in artikel 5** moet aan de volgende eisen worden voldaan:

- (a) De contracten dienen openbaar te worden aanbesteed, **overeenkomstig artikel 12**, behoudens het bepaalde in de artikelen 7, **7 ter** en 8.
- (b) De contracten dienen te bepalen dat de exploitant ten minste de kosten van de verrichting van de onder het openbare-dienstcontract vallende diensten zal dragen, inclusief personeelskosten, energiekosten en onderhouds- en reparatiekosten van voertuigen en rollend materieel.
- (c) De contracten dienen van beperkte duur te zijn en deze duur mag niet meer dan ~~vijf~~ **acht** jaar **voor busdiensten en vijftien jaar voor spoorweg- en binnenvaartdiensten** belopen. In de contractduur kan evenwel de terugverdientijd worden verdisconteerd indien:
 - (i) het contract de exploitant verplicht tot verschaffing van rollend spoorweg-, **tram- of metromaterieel**, andere technisch bijzonder geavanceerde voertuigen, **vaartuigen** of infrastructuur, mits deze bedrijfsmiddelen absoluut noodzakelijk zijn bij specifieke, geografisch afgebakende vervoerdiensten; en
 - (ii) de terugverdientijd van deze bedrijfsmiddelen voor de exploitant langer is dan ~~vijf jaar~~ **de elders in dit lid toegestane contractduur**.

In dergelijke gevallen moet **voor de duur van het contract** tevens rekening worden gehouden met het relatieve economisch belang van de waarde van de desbetreffende bedrijfsmiddelen in vergelijking met de totale geschatte waarde van de door het contract bestreken diensten.

Voor onder de toepassing van contracten vallende diensten kan tegelijk ook financiële compensatie worden verleend voor de kosten die verbonden zijn aan de naleving van algemene regels zoals bedoeld in Hoofdstuk IV.

Artikel 6 bis
Inhoud van openbare-dienstcontracten

~~(d)~~1. De Openbare-dienstcontracten dienen

- (a) de exploitanten te verplichten de bevoegde instanties de nodige gegevens te verstrekken opdat deze hun prestatieniveau en de prestaties van het vervoersnetwerk als geheel kunnen bewaken. Met name dienen zij de exploitanten te verplichten de bevoegde instanties jaarlijks voor elke lijn afzonderlijk gegevens te verstrekken over de verrichte diensten, de aangerekende tarieven en het aantal vervoerde reizigers, en het aantal de ingediende klachten en alle veiligheidsgelateerde problemen of incidenten. Deze gegevens moeten voor elke lijn afzonderlijk worden verstrekt. Gegevens over naburige lijnen kunnen echter gegroepeerd worden, mits de desbetreffende groep lijnen een totale jaarlijkse waarde van minder dan 3 000 000 euro vertegenwoordigt;
 - (b) bepalingen te bevatten die moeten zorgen voor het onderhoud van aan exploitanten ter beschikking gestelde openbare activa, waaronder tunnels, spoorweginfrastructuur, bus- en spoorwegstations en -knooppunten, remises, werkplaatsen, voertuigen, vaartuigen en rollend materieel. Met name dienen de contracten de verplichtingen van de exploitant, de bevoegde instantie en andere organen met betrekking tot het onderhoud van die activa te specificeren;
 - (c) duidelijk de sancties te specificeren die worden toegepast wanneer niet aan de in het contract gestelde eisen wordt voldaan, alsook het tijdschema en de procedure voor de toepassing daarvan. Deze sancties kunnen een voortijdige beëindiging van het contract omvatten; en
 - (d) geen groter geografisch gebied te bestrijken dan wordt vereist door het algemeen belang en met name door de noodzaak diensten te verstrekken aan grote groepen reizigers die gedurende hun reis gebruik plegen te maken van meer dan één schakel van het openbaarvervoernet.
- (2.) Contracten kunnen voorzien in een systeem van bonussen en sancties waarbij wordt uitgegaan van de prestaties van de exploitant zoals die zijn bepaald met behulp van kwantitatieve gegevens, klantenenquêtes, onafhankelijk toezicht en inspecties of andere middelen. In contracten kunnen ook door de exploitant of derden verstrekte garanties worden opgenomen.
- (3.) Contracten kunnen voorzien in onderhandelingen over of het opleggen van wijzigingen in de contractbepalingen. Indien dergelijke wijzigingen resulteren in een hogere financiële compensatie of nieuwe exclusieve rechten, leidt de bevoegde instantie echter overeenkomstig de bepalingen van deze verordening een nieuwe gunningsprocedure in indien de door alle betrokken wijzigingen vertegenwoordigde jaarlijkse waarde meer dan een vijfde bedraagt van de jaarlijkse waarde van de diensten waarop het contract betrekking heeft.
- (4.) De inhoud van contracten wordt niet gewijzigd tenzij de contractbepalingen daarin voorzien.

Artikel 7
Onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten

1. De bevoegde instanties kunnen van geval tot geval, met inachtneming van het in ~~lid 3~~ **artikel 7 bis** bepaalde, besluiten tot onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten voor spoor-, ~~metro- of tram~~diensten, indien op geen andere wijze aan de nationale of internationale veiligheidsnormen voor het vervoer per spoor kan worden voldaan.
2. **De bevoegde instanties kunnen van geval tot geval, met inachtneming van het in artikel 7 bis bepaalde, besluiten tot onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten voor metrodiensten aan henzelf of aan een exploitant waarover zij zeggenschap hebben indien:**
 - (a) **door de omvang of het technisch unieke karakter van het systeem de gevestigde exploitant bij een openbare aanbesteding een aanzienlijk voordeel zou hebben; of**
 - (b) **dit bevorderlijk is voor een efficiënter gebruik van overheidsgeld of met overheidsgeld gefinancierde activa.**
23. De bevoegde instanties kunnen van geval tot geval, met inachtneming van het in ~~lid 3~~ **artikel 7 bis** bepaalde, besluiten tot onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten voor ~~metro- of tram~~diensten **aan henzelf of aan een exploitant waarover zij zeggenschap hebben**, indien **dit bevorderlijk is voor een efficiënter gebruik van overheidsgeld of met overheidsgeld gefinancierde activa.** ~~bij een andere oplossing de instandhouding van de coördinatie tussen de exploitant en de infrastructuurbeheerder bijkomende kosten met zich zou brengen waartegenover geen bijkomende baten staan.~~
3. ~~Wanneer de bevoegde instanties voornemens zijn een contract te gunnen onder de voorwaarden van bovenstaande leden 1 en 2, maken zij dat voornemen ten minste een jaar van tevoren overeenkomstig artikel 13 bekend, alsook de bewijzen en de analyse waarop zij deze voorlopige beslissing hebben gebaseerd.~~
4. ~~Indien een exploitant op de dag van inwerkingtreding van deze verordening rechtstreeks geïntegreerde diensten, met inbegrip van busdiensten, verricht, en aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 is voldaan, mag de bevoegde instantie de andere diensten van de exploitant, niet zijnde spoordiensten, bij het openbare-dienstecontract betrekken dat onderhands aan de exploitant zal worden gegund, mits de betrokken lidstaat toestemming geeft en de Commissie van dit besluit in kennis stelt, dat met redenen, met inbegrip van passende indicatoren voor een prestatievergelijking, moet worden omkleed.~~
54. De bevoegde instanties kunnen van geval tot geval besluiten tot onderhandse gunning van openbare-dienstcontracten voor diensten met een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van ten hoogste ~~400 000~~ **1 000 000** euro. Indien een bevoegde instantie al haar openbare-diensteisen in één enkel openbare-dienstcontract opneemt, mag zij besluiten tot onderhandse gunning van dit openbare-dienstcontract, mits de geschatte gemiddelde waarde op jaarbasis minder dan ~~800 000~~ **3 000 000** euro bedraagt.

~~Een eis betreffende een pakket diensten mag niet worden opgesplitst~~ **Bevoegde instanties mogen geen contracten of netwerken opsplitsen** om een aanbesteding te ontlopen.

56. Indien een exploitant met een nieuw initiatief komt, dat voorziet in een dienst waar er nog geen is, mag de bevoegde instantie het exclusieve recht om deze nieuwe dienst te verrichten onderhands aan de exploitant gunnen, mits de dienst niet voor financiële compensatie in aanmerking komt op grond van een openbare-dienstcontract.

Een dienst kan slechts eenmaal het voorwerp zijn van een onderhandse gunning van een openbare-dienstcontract overeenkomstig de voorgaande alinea.

6. **Alle in het kader van onderhands gegunde contracten verleende financiële compensaties dienen te voldoen aan de regels in artikel 16 en bijlage I.**

Artikel 7 bis
Garanties voor onderhands gegunde contracten

1. **Bevoegde instanties die voornemens zijn onderhands contracten te gunnen krachtens het bepaalde in artikel 7, lid 1, 2 of 3, maken ten minste één jaar van tevoren en overeenkomstig artikel 13, hun voorlopige beslissing hieromtrent bekend en publiceren daarbij de gegevens en analyses waarop die voorlopige beslissing is gebaseerd.**
2. **In het geval van contracten die onderhands worden gegund overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 1, 2 of 3, kunnen andere potentiële exploitanten gedurende zes maanden na publicatie overeenkomstig lid 1, bij de bevoegde instantie een alternatieve offerte indienen die betere resultaten belooft dan die welke eerder zijn behaald door de exploitant aan wie men onderhands een contract wil gunnen, en die andere manieren voorstelt om de met het nieuwe contract beoogde doelstellingen te bereiken. De bevoegde instantie neemt deze offertes in overweging en maakt vervolgens overeenkomstig artikel 13 de redenen bekend voor haar besluit deze te aanvaarden dan wel af te wijzen.**
3. **De bevoegde instanties zien toe op de efficiency en effectiviteit van de diensten waarin krachtens artikel 7, lid 1, 2 of 3, onderhands gegunde contracten voorzien.**

Daartoe moeten zij met name:

- (a) **ten minste eenmaal in de vijf jaar de ontwikkeling van de eenheidskosten en bezettingsgraad van die diensten toetsen aan de eerdere prestaties van de exploitant zelf, het prestatieniveau in de sector als geheel en de prestaties van vergelijkbare diensten van andere exploitanten;**
- (b) **de resultaten van deze toetsing evalueren en besluiten of deze de onderhandse gunning van het contract rechtvaardigen, dan wel of er sprake is van duidelijk tekortschietende prestaties;**
- (c) **wanneer er sprake is van duidelijk tekortschietende prestaties, een besluit nemen over de stappen die zij zelf zullen ondernemen om het prestatieniveau te verbeteren, en de exploitant krachtens de contractbepalingen verplichten hetzelfde te doen;**

(d) binnen drie jaar na de eerste toetsing, gevallen als bedoeld onder c) opnieuw bezien. Indien bij die nieuwe toetsing geen duidelijke aanwijzingen worden gevonden dat de prestaties significant zijn verbeterd, moet de instantie het contract beëindigen. Zij mag voor de desbetreffende diensten alleen een nieuw contract gunnen na een openbare aanbesteding overeenkomstig artikel 12;

(e) overeenkomstig artikel 13, lid 1 en lid 2, het volgende publiceren:

(i) de in artikel 13, lid 3, bedoelde informatie;

(ii) de resultaten van de toetsingen;

(iii) hun evaluaties van de resultaten;

(iv) hun eigen plannen en die van de exploitant om, wanneer er sprake is van duidelijk tekortschietende prestaties, het prestatieniveau te verbeteren .

Artikel 7 ter Noodmaatregelen

Een bevoegde instantie kan noodmaatregelen treffen om de verlening van geschikte openbaar-personenvervoerdiensten te waarborgen wanneer:

(a) een aanbesteding geen aan de vermelde eisen beantwoordende inschrijvingen heeft opgeleverd;

(b) door een rechterlijke uitspraak of een beslissing van een beroepsinstantie betreffende de gunning van een contract wordt verhinderd dat een nieuw contract wordt gesloten overeenkomstig de bepalingen van deze verordening voordat de bestaande regelingen zijn afgelopen;

(c) doordat een exploitant er bij voortduring niet in slaagt aan de in een openbare-dienstcontract opgenomen normen te voldoen, het contract overeenkomstig de contractbepalingen voortijdig wordt beëindigd;

(d) een exploitant de voorwaarden van een openbare-dienstcontract niet kan vervullen door insolventie; of

(e) een exploitant voornemens is de verlening van een niet onder een openbare-dienstcontract vallende dienst te beëindigen.

Bevoegde instanties kunnen van exploitanten eisen dat zij hen tot zes maanden voordat zij een openbaar-personenvervoerdienst stopzetten daarvan in kennis stellen.

Noodmaatregelen dienen te bestaan in de onderhandse gunning of in overleg besloten verlenging van een openbare-dienstcontract .

Bij wijze van noodmaatregel gegunde of verlengde contracten blijven slechts zolang geldig als nodig is voor de bevoegde instantie om een nieuwe procedure voor de gunning van een contract overeenkomstig de bepalingen van deze verordening te organiseren, en

in ieder geval niet langer dan een jaar, behalve wanneer het een krachtens letter a) getroffen noodmaatregel betreft en de nieuwe gunningsprocedure nogmaals geen aan de vermelde eisen beantwoordende inschrijving oplevert.

Artikel 8

Gunning van openbare-dienstcontracten op basis van kwaliteitsvergelijking

1. Een bevoegde instantie kan een openbare-dienstcontract voor een tot één afzonderlijke lijn beperkte dienst die niet voor financiële compensatie in aanmerking komt op grond van een openbare-dienstcontract, zonder openbare aanbesteding gunnen, mits, **volgens de procedures van artikel 12:**
 - (a) er een uitnodiging tot indiening van voorstellen is gepubliceerd; en
 - (b) de instantie door vergelijking van de kwaliteit van de binnengekomen voorstellen de exploitant of exploitanten heeft geselecteerd die het publiek de beste dienst zal of zullen bieden.
2. **Een exploitant aan wie op grond van artikel 7, lid 5, of van lid 1 van dit artikel een contract is gegund kan compensatie ontvangen voor de naleving van overeenkomstig artikel 10 vastgestelde algemene regels die van invloed zijn op de onder het contract vallende diensten. In geen enkel jaar mag het bedrag van de compensatie meer bedragen dan eenvijfde van de waarde van de onder het contract vallende diensten.**

Artikel 9

Garanties voor instanties

1. **Om ervoor te zorgen dat potentiële alternatieve verstrekkers van openbaarvervoerdiensten kunnen overleven of dat de toepassing van gecontroleerde concurrentie de deelname van kleine en middelgrote ondernemingen niet verhindert,** kan een bevoegde instantie eisen dat de geselecteerde exploitant een bepaald gedeelte van de onder het contract vallende diensten uitbesteedt aan derden met wie **hij noch de bevoegde instantie, noch die exploitant** niet is gelieerd. Deze eis tot onderaannesteding mag niet meer dan de helft van de waarde van de onder het contract vallende diensten betreffen. **De bevoegde instantie wijst geen onderaannemers aan.**
2. Een bevoegde instantie kan besluiten geen openbare-dienstcontracten te gunnen aan een exploitant, indien deze **reeds** meer dan een kwart van de desbetreffende openbaar-personenvervoermarkt **in handen heeft of** als gevolg daarvan in handen zou krijgen. **Voor de toepassing van deze bepaling kunnen de lidstaten met name voorschrijven dat:**
 - (a) **voor tram-, metro-, binnenvaart- en lokale en regionale busdiensten de regionale openbaar-personenvervoermarkt de relevante markt is; en**
 - (b) **voor spoordiensten en voor busdiensten over langere afstand de nationale markt voor dat segment van het openbaar personenvervoer de relevante markt is.**

Dit lid laat het recht van de bevoegde instanties onverlet om te besluiten contracten voor het hele gebied waarvoor zij verantwoordelijk zijn aan één

enkele exploitant te gunnen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 6 bis, lid 1, onder d).

Dit lid laat de procedures en de besluitvorming van de Gemeenschap en de lidstaten onverlet.

3. ~~Indien een openbare dienstcontract een exclusief recht omvat, kan de Een~~ bevoegde instantie kan van de geselecteerde exploitant eisen dat hij het reeds eerder in de diensten werkzame personeel de rechten aanbiedt die het genoten zou hebben, indien een overdracht in de zin van Richtlijn 77/187/EEG 2001/23/EG had plaatsgevonden. De instantie verstrekt een personeelslijst en een gedetailleerd overzicht van hun contractuele rechten.
4. De bevoegde instanties kunnen van een geselecteerde exploitant eisen dat hij zich in de betrokken lidstaat vestigt, behalve wanneer de ingevolge artikel 71 van het Verdrag vastgestelde communautaire wetgeving vrijheid van dienstverlening voorschrijft. De bevoegde instanties die openbare-dienstcontracten gunnen, mogen potentiële exploitanten die in andere lidstaten zijn gevestigd niet discrimineren op grond van het feit dat zij nog niet in de desbetreffende lidstaat zijn gevestigd of dat hun nog geen voor de exploitatie van de diensten vereiste vergunning is verleend. De bevoegde instanties kunnen van potentiële exploitanten eisen dat zij een vergunning aanvragen en voldoen aan enig ander redelijk verzoek om aan te tonen dat zij de vereiste vergunningen kunnen verkrijgen. De bevoegde instanties geven de geselecteerde exploitant voldoende tijd tussen de gunning van het contract en de aanvang van de dienst om zich te vestigen en de nodige vergunningen te verkrijgen.
5. Indien de bevoegde instanties een van de voorwaarden van leden 1 tot en met 4 toepassen, stellen zij potentiële exploitanten bij het begin van de procedure voor de gunning van het openbare-dienstcontract in kennis van alle van belang zijnde bijzonderheden.

HOOFDSTUK IV

~~Minimumeriteria~~ Algemene regels voor de exploitatie van openbaar personenvervoer

Artikel 10

1. ~~Onverminderd overeenkomstig Deel III gesloten openbare dienstcontracten, kunnen de~~ De bevoegde instanties kunnen algemene regels of minimumcriteria vaststellen die door alle exploitanten moeten worden nageleefd. Deze regels ~~of criteria~~ dienen zonder onderscheid te worden toegepast op alle vervoerdiensten van gelijke aard binnen het geografisch gebied waarvoor de instantie verantwoordelijk is.
2. Algemene regels kunnen het volgende omvatten:
 - (a) die het gebruik van voertuigen, vaartuigen, rollend materieel of infrastructuur die aan welomschreven normen inzake kwaliteit, milieueffecten, toegankelijkheid of uiterlijk voldoen, verplicht stellen;
 - (b) voorschriften voor exploitanten die hen verplichten deel te nemen aan geïntegreerde kaartjesverkoop-, dienstregelings- of informatiesystemen;

- (c) om redenen van openbare veiligheid of milieubescherming opgelegde beperkingen, die zonder discriminatie tussen exploitanten worden toegepast, op het totale aantal voertuigen dat van een bepaald weggedeelte gebruik maakt.
3. Algemene regels kunnen voorzien in tariefverplichtingen, waarbij maximumtarieven worden opgelegd voor sommige of alle reizen.
4. Deze **Algemene** regels ~~of minimumcriteria~~ kunnen mede betrekking hebben op compensatie voor de kosten wegens de naleving daarvan, die worden berekend overeenkomstig artikel 16 en bijlage I, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
- (a) ~~indien een regel of criterium de tarieven beperkt, mag deze beperking alleen voor bepaalde categorieën reizigers gelden;~~
 - (b) ~~het bedrag aan compensatie dat door een exploitant in een jaar wordt ontvangen in het door de regel of het criterium bestreken gebied mag niet hoger zijn dan een vijfde van de waarde van de door die exploitant in dat gebied aangeboden diensten; en~~
 - (e) ~~de compensatie is zonder onderscheid beschikbaar voor alle exploitanten;~~
- en
- (b) de desbetreffende algemene regel maakt melding van kwaliteits- en betrouwbaarheidsnormen voor de diensten waarop hij betrekking heeft, alsmede van passende sancties die worden opgelegd aan exploitanten die niet aan die normen voldoen.

HOOFDSTUK V

Procedurekwesties

Artikel 11 *Kennisgeving*

De compensatie die overeenkomstig deze verordening wordt betaald, is vrijgesteld van de kennisgevingsprocedure van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag.

Artikel 12 *Gunningsprocedures*

1. De voor de aanbesteding of kwaliteitsvergelijking vastgestelde procedure dient eerlijk, openbaar en niet-discriminerend te zijn.
2. Deze procedure omvat publicatie overeenkomstig artikel 13.
3. Ingeval van openbare aanbesteding dient de procedure de volgende elementen te omvatten :
 - (a) selectiecriteria die, rekening houdend met de criteria van artikel 4, ~~lid 2~~, **bis, lid 1**, de minimeisen van de instantie omschrijven;

- (b) gunningscriteria die, rekening houdend met de criteria van artikel 4, ~~lid 2~~, **bis, lid 1**, de overwegingen aangeven waarop de instantie zich bij haar keuze tussen de offertes die aan de selectiecriteria voldoen baseert; en
- (c) technische specificaties die de openbare-diensteisen omschrijven waarop het contract betrekking heeft, en de bedrijfsmiddelen noemen die ter beschikking van de gekozen inschrijver moeten worden gesteld, onder vermelding van de daaraan verbonden voorwaarden.

Tussen de verzending van de oproep tot inschrijving en de uiterste datum van ontvangst van offertes moeten ten minste 52 dagen liggen.

- 4. De informatie die de bevoegde instanties aan potentiële exploitanten verschaffen, omvat mede de op grond van openbare-dienstcontracten in hun bezit zijnde relevante gegevens over de diensten, tarieven en aantallen reizigers over de afgelopen vijf jaar.
- 5. **De bevoegde instanties eisen van potentiële exploitanten dat zij beschrijven op welke wijze zij voornemens zijn de diensten die worden aanbesteed te verstrekken, inclusief wat betreft het inzetten van personeel en middelen.**
- 6. **Bij aanbestedingen voor contracten met een geschatte jaarlijkse waarde van meer dan 3 000 000 euro kunnen de bevoegde instanties met potentiële exploitanten onderhandelen over de door hen ingediende offertes. De bevoegde instanties kunnen na op de aanbesteding volgende onderhandelingen geen offerte accepteren die minder gunstig is, uitgaande van de in lid 3, onder b), bedoelde gunningscriteria, dan een door een andere inschrijver ingediende offerte die voldoet aan de in lid 3, onder a), bedoelde selectiecriteria.**

Artikel 13 *Transparantie*

- 1. **Oproepen tot inschrijving, uitnodigingen tot het indienen van voorstellen in het kader van procedures voor kwaliteitsvergelijking, informatie over nieuwe algemene regels en daarmee samenhangende compensaties, voorlopige besluiten over onderhands gegunde contracten die moeten worden bekendgemaakt overeenkomstig artikel 7 bis, lid 1, en andere ~~B~~bekendmakingen en besluiten en voorlopige besluiten** overeenkomstig deze verordening dienen op passende wijze te worden gepubliceerd; besluiten en voorlopige besluiten dienen met redenen te worden omkleed.
- 2. De bevoegde instanties dienen de bekendmakingen en besluiten betreffende openbare-dienstcontracten en compensatieregelingen met een geschatte waarde van ten minste ~~400 000~~ **1 000 000** euro, respectievelijk van ten minste ~~800 000~~ **3 000 000** euro, langs de meest geëigende kanalen aan het Bureau voor Officiële Publicaties der Europese Gemeenschappen toe te zenden met het oog op publicatie in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Het hoogste in de vorige alinea genoemde minimumbedrag is slechts van toepassing indien een bevoegde instantie al haar openbare-diensteisen in een enkel openbare-dienstcontract heeft opgenomen.

- 3. De bevoegde instanties dienen op verzoek de volgende gegevens te verstrekken:

- (a) de bepalingen van elk openbare-dienstcontract dat zij hebben gegund, inclusief, voor onderhands gegunde contracten, de wijze waarop de compensatie wordt berekend overeenkomstig artikel 16 en bijlage I;
 - (b) de bepalingen van alle algemene regels inzake de exploitatie van openbaar vervoer die zij hebben vastgesteld, inclusief bijzonderheden over tariefverplichtingen en de methode voor het bepalen van de hoogte van de compensatie; en
 - (c) de gegevens over diensten, tarieven en reizigersaantallen van exploitanten alsmede over de algemene ontwikkeling van de kwaliteit van de dienstverlening die zij in het kader van openbare-dienstcontracten in hun bezit hebben.
4. De instanties bewaren de dossiers inzake alle gunningsprocedures voor openbare-dienstcontracten, gedurende ten minste 10 jaar op een wijze die hen in staat stelt hun beslissingen op een later tijdstip te rechtvaardigen. Zij dienen op verzoek van belanghebbenden uittreksels uit deze dossiers ter beschikking te stellen.
5. De lidstaten zenden de Commissie jaarlijks elk even jaar tegen het einde van de maand ~~maart~~ juni het volgende toe:
- (a) een overzicht over ~~het de~~ afgelopen twee kalenderjaren ~~jaar~~ van het aantal, de geschatte waarde, en de geldigheidsduur van de openbare-dienstcontracten die de bevoegde instanties hebben gegund, uitgesplitst naar spoor-, bus- en binnenvaartdiensten en naar op aanbesteding, na kwaliteitsvergelijking en onderhands gegunde contracten; en
 - (b) een overzicht van het toepassingsgebied en de inhoud van de algemene regels ~~of minimumcriteria~~ die ~~het de~~ afgelopen twee kalenderjaren ~~jaar~~ van kracht waren en waarvoor compensatie is gegeven, alsmede het aan compensatie betaalde bedrag;
 - (c) de conclusies van alle in de afgelopen twee kalenderjaren overeenkomstig artikel 7 bis, lid 3, uitgevoerde prestatietoetsen.
6. Met het oog op beleidsanalyses en toetsingen, met inbegrip van het in artikel 19, lid 2, bedoelde verslag, bevat het in lid 5, onder a), bedoelde overzicht details over:
- (a) bezettingsgraad;
 - (b) klantentevredenheid;
 - (c) personeelsaantal en wijzigingen in werktijden en arbeidsvoorwaarden; en
 - (d) de aan het verstrekken van de diensten verbonden kosten, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:
 - (i) krachtens deze verordening verleende compensatie, inclusief compensatie voor de naleving van algemene regels; en

- (ii) alle andere relevante private of publiek investeringen, inclusief investeringen in infrastructuur, voertuigen, vaartuigen en rollend materieel, die niet onder de bepalingen van deze verordening vallen.**

Artikel 14
Beroep

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de exploitanten en andere belanghebbenden bij een publiekrechtelijke **of rechterlijke** instantie beroep kunnen instellen tegen op grond van deze verordening genomen besluiten en voorlopige besluiten van bevoegde instanties.
2. ~~Deze~~ **De in lid 1 bedoelde** instantie dient ~~ten aanzien van haar organisatie, financiering, juridische structuur en besluitvorming~~ onafhankelijk te zijn van alle betrokken bevoegde instanties en alle **betrokken** exploitanten en is bevoegd om relevante informatie op te vragen bij elke betrokken partij, bindende beslissingen te nemen en schadevergoeding toe te kennen.
3. ~~De beroepsinstanties doen over elke klacht uitspraak en nemen maatregelen om de situatie te verhelpen binnen maximaal twee maanden na ontvangst van alle informatie.~~ **Wanneer de beroepsinstantie geen rechterlijke instantie is, zijn haar beslissingen onderworpen aan rechterlijke toetsing.**
4. ~~Onverminderd lid 5 zijn de beslissingen van beroepsinstanties bindend voor alle partijen op wie deze beslissingen betrekking hebben.~~ **De uitvoeringsbepalingen voor de beroepsprocedure worden vastgesteld door de lidstaten.**
5. ~~De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de beslissingen van de beroepsinstanties vatbaar zijn voor rechterlijke toetsing.~~ **Voor grensoverschrijdende diensten komen de bevoegde instanties onderling overeen welke beroepsinstantie bevoegd is.**

Artikel 15
Boekhoudkundige bepalingen

1. Diensten die vallen onder openbare-dienstcontracten die met een bepaalde bevoegde instantie zijn gesloten, worden voor boekhoudkundige doeleinden als een afzonderlijke activiteit beschouwd en als afzonderlijke boekhoudafdeling behandeld, los van andere activiteiten die de onderneming verricht, ongeacht of deze activiteiten al dan niet verband houden met personenvervoer.
2. **Krachtens artikel 7, lid 1, 2 of 3, onderhands gegunde individuele contracten en alle contracten met een jaarlijkse waarde van meer dan 3 000 000 euro worden als afzonderlijke boekhoudafdeling behandeld.**
23. Elke boekhoudafdeling moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - (a) van de bedrijfsactiviteiten wordt een afzonderlijke boekhouding bijgehouden;
 - (b) de overheadkosten, activa en passiva van de onderscheiden activiteiten worden geboekt volgens het werkelijke gebruik daarvan;

- (c) de calculatiebeginselen volgens welke een afzonderlijke boekhouding wordt gevoerd, moeten duidelijk zijn vastgesteld;
- (d) voor elke activiteit moeten de uitgaven worden gedekt door de **optelsom van de bedrijfsinkomsten van de betrokken diensten en de betalingen van de overheid ter compensatie van de kosten van het voldoen aan de desbetreffende openbare-diensteisen, met uitsluiting van de mogelijkheid dat middelen van of naar een andere activiteit worden overgeheveld. Deze compensatie mag een redelijke winst voor de exploitant omvatten.**
34. Exploitanten die compensatie ontvangen voor het voldoen aan de ~~minimumeriteria~~ **algemene regels** bij de exploitatie van vervoersdiensten overeenkomstig artikel 10 vermelden in hun boekhouding afzonderlijk de kosten die zij maken bij het voldoen aan de desbetreffende algemene regel ~~of criteria~~, de extra inkomsten die worden verkregen door het voldoen aan de regel ~~of de criteria~~, en de uitgekeerde compensatie. De betaalde compensatie en de verkregen extra inkomsten moeten de gemaakte kosten dekken, met uitsluiting van de mogelijkheid dat middelen worden overgeheveld van of naar een andere activiteit die niet aan de desbetreffende regel ~~of criteria~~ is onderworpen. **Deze compensatie mag een redelijke winst voor de exploitant omvatten.**
5. **Exploitanten van diensten waarvoor het contract krachtens artikel 7, lid 1, 2 of 3, of artikel 17, lid 3, onderhands is gegund publiceren hun boekhouding in een zodanige vorm dat kan worden nagegaan of zij voldoet aan het bepaalde in dit artikel en aan artikel 7 bis, lid 1 en lid 3, artikel 8, lid 2, en artikel 16.**

HOOFDSTUK VI

Slotbepalingen

Artikel 16 Compensatie

Uitgezonderd in het geval van bij openbare aanbesteding gegunde openbare-dienstcontracten mogen de bevoegde instanties in geen geval meer compensatie geven of minder strenge procedures toepassen dan vereist is volgens de regels van Bijlage I.

Artikel 17 Overgangsmaatregelen

1. ~~De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat niet overeenkomstig de bepalingen van deze verordening ten uitvoer gelegde regelingen, contracten of overeenkomsten binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening niet meer geldig zijn.~~
2. ~~Indien een exploitant op de dag van inwerkingtreding van deze verordening op grond van een openbare dienstcontract in spoorweginfrastructuur moet investeren, en de terugverdientijd van deze infrastructuur nog meer dan drie jaar duurt, mag de bevoegde instantie de in lid 1 vastgestelde overgangsperiode van drie jaar met ten hoogste drie jaar verlengen, rekening houdende met genoemde terugverdientijd en het relatieve economisch belang van de desbetreffende activa in vergelijking met de totale geschatte waarde van de onder het contract vallende diensten.~~

1. Openbare-dienstcontracten die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn gegund volgens een met de bepalingen van de Richtlijnen 92/50 EEG, 93/36/EEG, 93/37/EEG of 93/38 EEG in overeenstemming zijnde procedure, dan wel een andere op eerlijke concurrentie gebaseerde procedure, kunnen voor de in het contract vastgelegde periode geldig blijven, mits het contracten met een bepaalde en redelijke duur betreft.
2. Een bevoegde instantie die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zelf of via een exploitant waarover zij zeggenschap heeft een bepaalde busdienst verleende mag deze dienst blijven verlenen, zonder een op concurrentie gebaseerde gunningsprocedure, gedurende acht jaar na de inwerkingtreding van de verordening.
3. Onverminderd de in artikel 5 vervatte verplichting tot het sluiten van contracten en de bepalingen van artikel 6, onder c), inzake de contractduur, kunnen bevoegde instanties in uitzonderlijke omstandigheden, na voorafgaande goedkeuring van de Commissie, de in lid 2 vermelde termijn verlengen, mits:
 - (a) zij artikel 7 bis toepassen;
 - (b) het contract niet voorziet in de verlening van een exclusief recht;
 - (c) elke compensatie voor tariefverplichtingen wordt verleend overeenkomstig artikel 10.
4. Onverminderd lid 1, 2 en 3 zorgt elke bevoegde instantie ervoor dat:
 - (a) binnen vier jaar na inwerkingtreding van deze verordening ten minste de helft, in waarde uitgedrukt, van haar openbare-dienstcontracten; en
 - (b) binnen acht jaar al haar openbare-dienstcontracten overeenkomstig de bepalingen van deze verordening zijn gegund.

Bij de toepassing van de eerste alinea ~~lid 2~~ en de berekening van de daarin vermelde proportionele hoeveelheden houden de bevoegde instanties geen rekening met openbare-dienstcontracten die na 1 februari 2003 overeenkomstig artikel 7, lid 1, ~~lid 2~~, ~~lid 3~~ en ~~lid 45~~, onderhands zijn gegund, noch met contracten die vallen onder het bepaalde in lid 1, 2 en 3.
5. De lidstaten en de bevoegde instanties treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de geldigheid van niet overeenkomstig de bepalingen van deze verordening ten uitvoer gelegde regelingen, contracten of overeenkomsten, anders dan die bedoeld in lid 1, bijtijds eindigt opdat de bevoegde instanties aan het bepaalde in lid 2 en lid 4 kunnen voldoen binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening niet meer geldig zijn.
36. Tot de dag waarop de geldigheid van de in ~~de leden~~ lid 4 ~~1 en 2~~ bedoelde regelingen, contracten en overeenkomsten eindigt, blijven zij alle onderworpen aan de bepalingen van Verordening (EEG) 1191/69 die daarop vóór de inwerkingtreding van deze verordening van toepassing waren.
7. De bevoegde instanties kunnen, tijdens de in lid 4 omschreven overgangsperiodes, exploitanten die de begunstigden zijn van exclusieve rechten op of financiële

compensatie voor de exploitatie van openbaarvervoerdiensten, die anders dan overeenkomstig de bepalingen van deze verordening zijn verleend, uitsluiten van deelneming aan procedures voor de gunning van contracten.

Wanneer bevoegde instanties de vorige alinea toepassen, doen zij dit op niet-discriminerende basis, sluiten zij alle aan dit criterium beantwoordende potentiële exploitanten uit en stellen zij potentiële exploitanten van hun besluit in kennis bij de aanvang van de procedure voor de gunning van het openbare-dienstcontract.

Zij stellen de Commissie ten minste twee maanden voordat de uitnodiging tot inschrijving of de uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van de procedure voor kwaliteitsvergelijking wordt gepubliceerd in kennis van hun voornemen deze bepaling toe te passen.

Exploitanten worden van de toepassing van de eerste alinea van dit lid vrijgesteld indien zij kunnen aantonen dat de waarde van de door hen overeenkomstig deze verordening geëxploiteerde openbaarvervoerdiensten hoger is dan de waarde van de diensten waarvoor exclusieve rechten of financiële compensatie worden verleend anders dan overeenkomstig deze verordening.

Artikel 18

Exploitanten uit derde landen

Voor de toepassing van deze verordening en onverminderd artikel 9, lid 4, worden exploitanten uit de in Bijlage II genoemde derde landen die partij zijn bij overeenkomsten met de Gemeenschap waarbij aan exploitanten uit die landen het recht wordt verleend zich in de Gemeenschap te vestigen behandeld als ondernemingen uit de Gemeenschap; ~~overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de overeenkomst tussen elk van deze landen en de Gemeenschap. De Commissie zal, indien veranderingen in de internationale verplichtingen van de Gemeenschap dit vereisen, deze bijlage bijwerken door middel van plaatsing van een bericht in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen (L-reeks).~~

Artikel 19

Toezicht door de Commissie

1. De lidstaten raadplegen de Commissie over alle wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die nodig zijn voor de ~~uitvoering~~ toepassing van deze verordening.
2. De Commissie brengt binnen vijf jaar na de inwerkingtreding een verslag uit over de wijze waarop deze verordening in de lidstaten is toegepast en over de kwantitatieve en kwalitatieve gevolgen daarvan voor reizigers, personeel, overheden en hun bestuursgebied, en stelt indien nodig wijzigingen van de verordening voor. Dit verslag dient ook een onderzoek naar de werking van de vrijstelling krachtens artikel 7, ~~lid 4~~, te omvatten.

Artikel 20

Intrekking en wijziging

1. Verordening (EEG) nr. 1191/69 wordt ingetrokken.
2. Artikel 3, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1107/70 wordt geschrapt.

Artikel 21
Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

Regels die voor compensatie gelden wanneer er geen open aanbesteding heeft plaatsgevonden

- ~~1. Wanneer een bevoegde instantie een exploitant financiële compensatie geeft voor de vervulling van een openbare dienstis overeenkomstig deze verordening, en de compensatie wordt niet ontleend aan een bij open aanbesteding gegund openbare dienstcontract, mag het bedrag van deze compensatie niet het netto financieel effect van de vervulling van de openbare dienstis, als berekend overeenkomstig de regels van deze bijlage, overtreffen.~~
- ~~2. Het netto financieel effect is de som van:
 - ~~(i) de effecten van de vervulling van de openbare dienstis op de uitgaven van de exploitant (ontgane kosten met aftrek van gemaakte kosten); en~~
 - ~~(ii) de effecten van de vervulling van de openbare dienstis op de inkomsten van de exploitant (extra inkomsten met aftrek van gedeelde inkomsten).~~~~
- ~~3. Bij de bepaling van het netto financieel effect moet rekening worden gehouden met de effecten van de vervulling van de openbare dienstis op het totaal van de activiteiten van de exploitant.~~
- ~~4. Het netto financieel effect wordt berekend door de situatie waarin de openbare dienstis wordt vervuld te vergelijken met de situatie die zich zou hebben voorgedaan, als de eis niet zou zijn vervuld en de onder de eis vallende diensten op commerciële basis zouden zijn geëxploiteerd.~~
- ~~5. Voor de situatie die zich zou hebben voorgedaan als de openbare dienstis niet zou zijn vervuld (het geijkte geval) moeten schattingen worden gemaakt van de tarieven, de aantallen reizigers en de kosten.~~
- ~~6. Het referentiegeval kan worden berekend:
 - ~~(i) op basis van gegevens over de situatie die bestond voordat de vervulling van de openbare dienstis door de exploitant begon, tenzij als gevolg van sterk veranderde omstandigheden een afleiding van de huidige tarieven, reizigersaantallen en kosten uit deze situatie niet meer betrouwbaar is; of~~
 - ~~(ii) door vergelijking met gegevens over vergelijkbare commercieel geëxploiteerde diensten; of~~
 - ~~(iii) door raming van de kosten van en de vraag naar de diensten.~~

~~Bij de berekening van het referentiegeval moet naar behoren rekening worden gehouden met de ontwikkelingen op de betreffende vervoermarkt.~~~~
- ~~7. Bij de berekening van de effecten van vervulling van een openbare dienstis op de inkomsten moet vooral rekening worden gehouden met wijzigingen van tarieven en reizigersaantallen. Er moet ook rekening worden gehouden met het effect van de vervulling van de eis, en de daaruit voortvloeiende veranderingen wat betreft kwaliteit, kwantiteit en prijs van de geleverde diensten, op de vraag naar vervoerdiensten. De~~

~~schatting mag zich niet beperken tot het deel van het net waar de rechtstreekse vervulling van de eis plaatsvindt, maar dient ook effecten op andere delen van het net te omvatten.~~

- ~~8. De berekening van de effecten van vervulling van een openbare diensteis op de kosten moet corresponderen met de berekening van de effecten op de inkomsten. Indien de eis slechts voor enkele van de door een exploitant verzorgde diensten geldt, moeten gemeenschappelijke kosten zoals overheadkosten over deze en de overige diensten worden omgeslagen naar verhouding van de waarde van ieder dienstenpakket.~~
- ~~9. De uit het vervullen van verplichtingen voortvloeiende kosten worden berekend op basis van efficiënt beheer door de exploitant en de levering van vervoerdiensten van behoorlijke kwaliteit.~~

~~Het bedrag van de compensatie wordt vooraf vastgesteld voor de duur van het contract of de compensatieregeling, met dien verstande dat het contract of de regeling kan voorzien in een aanpassing van het compensatiebedrag op basis van vooraf bepaalde factoren. De compensatiebedragen blijven in ieder geval onveranderd gedurende een periode van minstens een jaar.~~

~~Er mag alleen compensatie voor de naleving van openbare diensteisen worden gegeven, indien de betreffende exploitant, als hij zich door zijn eigen commerciële belangen zou laten leiden, en compensatie ontbrak, de eis niet, niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden zou vervullen.~~

- 1. De in deze bijlage opgenomen regels zijn van toepassing op alle andere overeenkomstig deze verordening voor de vervulling van openbare-diensteisen verleende financiële compensatie dan die welke na een openbare inschrijving wordt verleend. Daaronder valt ook compensatie voor de naleving van algemene regels overeenkomstig artikel 10. De regels gelden niet voor uitzonderingen van sommige of alle financiële effecten van een accijsrecht op brandstoffen.**
- 2. Het bedrag van de compensatie mag niet meer bedragen dan het verschil tussen de voor de exploitant aan de verstrekking van de dienst verbonden kosten en de door de exploitant met die dienst behaalde extra inkomsten, rekening houdend met de activiteiten van de exploitant in hun totaliteit, inclusief winstgevende diensten.**
- 3. Bij de berekening van de extra kosten ten laste van de exploitant mogen de volgende posten worden meegerekend:**
 - (i) aan de vervulling van de openbare-diensteis verbonden bijkomende directe kosten;**
 - (ii) een proportioneel aandeel van de op de dienstverlening betrekking hebbende overheadkosten, activa en passiva;**
 - (iii) een redelijke winst;**
 - (iv) alle door de toepassing van de openbare-diensteis gederfde inkomsten.**
- 4. Bij de berekening van de door de exploitant behaalde extra inkomsten worden de volgende posten meegerekend:**

- (i) door de exploitant behaalde extra inkomsten uit de kaartjesverkoop en andere rechtstreeks met de dienst samenhangende activiteiten zoals reclame en de verkoop van versnaperingen aan boord;
 - (ii) alle door de dienstverlening vermeden kosten.
- 5. Als compensatie voor overeenkomstig artikel 10, lid 3, vastgestelde tariefverplichtingen die voor de meeste of alle reizen gelden wordt per reis hetzelfde bedrag betaald aan alle exploitanten van diensten met een vergelijkbaar karakter. Dit bedrag is gebaseerd op een raming van het gemiddelde financiële effect van de verplichting op alle exploitanten waarop zij van toepassing is.
- 6. Voor de berekening van uit de vervulling van openbare-diensteisen voortvloeiende kosten wordt ervan uitgegaan dat de exploitant een efficiënte bedrijfsvoering heeft en dat vervoersdiensten van voldoende kwaliteit worden verstrekt.

Het compensatiebedrag wordt vooraf vastgesteld voor de hele duur van het contract of de compensatieregeling. In contracten en regelingen kunnen echter procedures voor de aanpassing van het compensatiebedrag op basis van specifieke vooraf vastgestelde factoren of omstandigheden worden opgenomen. Compensatiebedragen moeten in ieder geval ten minste één jaar onveranderd blijven.

Compensatie voor het vervullen van openbare-dienstverplichtingen kan alleen worden verleend wanneer de betrokken exploitant, met het oog op zijn commerciële belangen, zonder compensatie de desbetreffende eis niet of in ieder geval niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden zou vervullen.

BIJLAGE II

~~De uit volgende landen afkomstige exploitanten zullen overeenkomstig artikel 18 voor de toepassing van deze verordening als communautaire ondernemingen worden behandeld.~~

~~Bulgarije, Tsjechische Republiek, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slowakije, Slovenië.~~