



EUROPEISKA
UNIONENS RÅD

Bryssel den 25 februari 2002 (26.2)
(OR. fr)

6530/02

**Interinstitutionellt ärende:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

FÖLJENOT

från:	För Europeiska kommissionens generalsekreterare Sylvain BISARRE, direktör
mottagen den:	22 februari 2002
till:	Javier SOLANA, generalsekreterare/hög representant
Ärende:	Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar

För delegationerna bifogas kommissionens dokument – KOM(2002) 107 slutlig.

Bilaga: KOM(2002) 107 slutlig



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.2.2002
KOM(2002)107 slutlig

2000/0212(COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av
avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre
vattenvägar**

(framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

A. Bakgrund

1. I september 2000 lade kommissionen fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (KOM(2000) 7 slutlig – 2000/0212 (COD)), för antagande genom medbeslutandeförfarandet enligt artikel 251 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.
2. Den 14 november 2001 antog Europaparlamentet en rad ändringar vid den första behandlingen. Kommissionen avgav ett yttrande om dessa ändringar.
3. Mot bakgrund av detta har kommissionen utarbetat sitt utkast till ett ändrat förslag.
4. Syftet med kommissionens ursprungliga förslag var att
 - a) främja en effektivare och attraktivare kollektivtrafik genom tillämpning av kontrollerad konkurrens och andra åtgärder¹, och
 - b) bidra till rättslig klarhet för myndigheter och operatörer².

¹ Kontrollerad konkurrens leder till effektivare och mer attraktiva kollektivtrafiktjänster.

I tabellen jämförs utvecklingen inom kollektivtrafiken i 30 stora städer i EU under 1990-talet. Städer som tillämpade kontrollerad konkurrens lyckades dra till sig mest nya passagerare, och uppvisade de bästa ekonomiska resultaten.

	Årlig förändring av antalet resor (i procent)	Årlig förändring av den andel av driftskostnaderna som täcks av avgifterna
Städer som tillämpar kontrollerad konkurrens	+ 1,8%	+ 1,7%
Städer utan konkurrens inom kollektivtrafiken	- 0,7%	+ 0,3%
Städer som tillämpar avreglering utan att de offentliga myndigheterna utövar någon nämnvärd kontroll	- 3,1%	+ 0,3%

Även i de båda medlemsstater som i störst utsträckning tillämpade kontrollerad konkurrens inom järnvägssektorn, Förenade kungariket och Sverige, ökade passagerarantalet snabbast under perioden 1994-1999.

Den kontrollerade konkurrensens fördelar framför avreglering visas också om man jämför London med övriga England. Mellan 1986 och 2000 ökade antalet busspassagerarresor i London (där kontrollerad konkurrens tillämpas) med 13 %. Samtidigt sjönk antalet busspassagerarresor med 34 % i de övriga delarna av England (som helt avreglerat tjänsterna).

² Utvecklingen av en internationell marknad för kollektivtrafik innebär att bestämmelserna i gemenskapens konkurrenslagstiftning nu även måste gälla för kollektivtrafiksektorn. Inom andra sektorer har tillämpningen av gemenskapens konkurrenslagstiftning medfört att sektorns organisation har satts i fråga, inte minst när det gäller utnyttjandet av exklusiva rättigheter. De principer som ligger bakom detta ifrågasättande gäller även för kollektivtrafiksektorn. Domstolen håller redan på att pröva

Dessa båda mål hänger ihop. Rättslig osäkerhet är ett hinder vid planeringen av bättre kollektivtrafik.

5. Samma principer ligger till grund för det ändrade förslaget. Detta omfattar nya bestämmelser som förstärker målen eller innebär att de kan uppnås på ett enklare sätt.

B. Redogörelse för ändringarna

Skäl

Kommissionen ändrar skälen för att förtydliga förordningens logik och spegla förändringar i lagtexten.

I den nya versionen har Europaparlamentets ändringar nr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (delvis), 17, 20, 21 och 132 förts in (i vissa fall med ändrad formulering). Kommissionen kan inte godta ändringarna 4, 9, 12, 18, 19, 120 och 133.

De nya skälen 20-26 skall förtydliga sambanden mellan denna förordning och direktiven om offentlig upphandling. De omfattar Europaparlamentets ändring nr 8.

Artikel 1 – syfte och tillämpningsområde

Kommissionen kan delvis godta Europaparlamentets ändring 22. I denna betonas att förordningen syftar till att förbättra den lokala kollektiva persontrafiken.

Förordningen kommer även fortsättningsvis att gälla för hela kollektivtrafiksektorn. genom Europaparlamentets ändring 23 skulle tillämpningsområdet begränsas till lokaltrafik. Kommissionen kan inte godta detta.

Kommissionen godtar den del av ändring 23 som utesluter museijärnvägar. Sådana järnvägslinjer tjänar inte i första hand ett kollektivtrafiksyfte.

Artikel 2 – samband med lagstiftningen om offentlig upphandling

I direktiven om offentlig upphandling³ fastställs konkurrensreglerna för vissa typer av avtal. Dessa regler är strängare än bestämmelserna i förordningen.

I artikel 2 ges fortsatt företräde för reglerna i direktiven om offentlig upphandling, där dessa gäller.

Europaparlamentets ändring 24 skulle prioritera förordningens bestämmelser. Detta strider mot gemenskapens åtaganden inom ramen för Världshandelsorganisationens (WTO) avtal om offentlig upphandling. Kommissionen kan inte godta detta.

Konkurrensreglerna i direktiven om offentlig upphandling gäller inte för alla typer av avtal. De omfattar inte följande:

- Koncessionsavtal för tjänster.

ärenden som berör kollektivtrafiken, även om dessa ärenden inte har med exklusiv rätt att göra. Alternativet till att Europaparlamentet och rådet antar en förordning är inte att man fortsätter som tidigare, utan snarare att sektorn förmodligen kommer att reformeras genom olika domstolsbeslut.

³ Direktiv 92/50/EEG, 93/36/EEG, 93/37/EEG och 93/38/EEG.

- Avtal för järnväg, tunnelbana och inre vattenvägar.
- Vissa fall där operatören är nära knuten till den myndighet för vilken tjänsten tillhandahålls, eller är ett offentligrättsligt organ.

Dessa avtal kommer följaktligen att omfattas av konkurrensreglerna i denna förordning.

Europaparlamentets ändring 8 syftar till att klargöra vilka avtal som omfattas av konkurrensreglerna i förordningen och vilka som omfattas av direktiven om offentlig upphandling. Kommissionen håller med om att detta behöver förtydligas. Därför godtas ändringen, och dessutom ändrar kommissionen artiklarna 2 och 3 j ii; lägger till de nya skälen 20-26 och en ny artikel 3 i, i vilken begreppet koncession definieras för kollektivtrafik.

Artikel 3 – definitioner

Till följd av strykningen av den ursprungliga artikeln 7.4, stryker kommissionen för konsekvensens skull även den ursprungliga artikeln 3 d.

I den nya artikeln 3 d definieras ”inre vattenvägar” i enlighet med andemeningen i Europaparlamentets ändring nr 26.

Enligt gemenskapens regler för statligt stöd får ersättningen för uppfyllandet av allmän trafikplikt omfatta en rimlig förtjänst för operatören. Kommissionen ändrar artikel 3 f för att klargöra detta.

I den nya artikeln 3 g definieras ”personer med nedsatt rörlighet” i enlighet med andemeningen i Europaparlamentets ändring 30.

I syfte att stödja ändringarna av artikel 2 lägger kommissionen till artikel 3 i och ändrar artikel 3 j ii (tidigare artikel 3 h) i enlighet med andemeningen i Europaparlamentets ändring 29.

Kommissionen kan inte godta Europaparlamentets ändringar 25, 27, 28 och 107/119.

Artikel 4 – de behöriga myndigheternas uppgifter

I enlighet med denna artikel, f.d. artikel 4.1, skall myndigheterna i samband med tillämpningen av förordningen se till att deras områden har adekvat kollektivtrafik.

Europaparlamentets ändring 31 redogör i större detalj för vad som menas med adekvat trafik. Samtidigt definieras detta som ett mål som bör eftersträvas, snarare än ett resultat som under alla omständigheter måste uppnås.

Kommissionen ändrar detta stycke i enlighet med det ovan sagda.

Artikel 4a – kriterier

I artikel 4a.1, f.d. artikel 4.2, förtecknas faktorer som skall omfattas av avtalen. Europaparlamentets ändringar 33-40, 43 och 45-48 medför ökat konsument- och miljöskydd. I den nya texten har dessa ändringar införts (med vissa omformuleringar).

Ändringarna 41, 44 och 127 innebär att avtal måste ta hänsyn till gällande anställningsvillkor och arbetarskyddsbestämmelser. Kommissionen godtar detta och förtydligar den första punkten.

Kommissionen kan inte godta ändringarna 49, 116 och 131.

Enligt gemenskapens lagstiftning om offentlig upphandling är det för närvarande inte tillåtet att använda vissa av faktorerna i artikel 4a.1 som tilldelningskriterier. För att bibehålla detta ändrar kommissionen artikel 2, och lägger till artikel 4a.1 till förteckningen över regler som inte gäller om avtalen omfattas av de konkurrensförfaranden som anges i direktiven om offentlig upphandling.

Nationsgränser är ofta ett hinder för regionala kollektivtrafikförbindelser. Ändringarna 40, 47, 61 (delvis) och 84 visar att Europaparlamentet fäster stor vikt vid denna fråga. Kommissionen lägger till en ny artikel 4a.2 för att hjälpa myndigheterna att utveckla gränsöverskridande regionaltrafik.

Artikel 4b – information till passagera

Kommissionen godtar Europaparlamentets ändring 108 i princip. Den innebär att informationen till personer med funktionshinder förbättras enligt artikel 4b, f.d. artikel 4.3.

Artikel 6 – slutande av avtal för allmän trafikplikt

Kommissionen ändrar inledningsmeningen, och lägger till en ny avslutning för att visa hur förordningens olika delar hänger ihop.

Europaparlamentets ändring 54 ökar avtalens normala maximilängd från fem till åtta år (buss) och femton år (järnväg). Kommissionen ändrar artikel 6 c i enlighet med detta.

För att långsiktiga investeringar skall kunna löna sig krävs det avtal med lång löptid. Särskilt inom järnvägssektorn kan det ta över femton år innan investeringar börjar ge vinst. Europaparlamentets ändring 54 skulle lösa detta problem genom att nya operatörer skulle bli tvungna att betala vederlag till sina föregångare. Men detta främjar de etablerade företagen, och begränsar överföringen av riskerna till operatörerna, Kommissionen kan inte godta denna del av ändringen. Den nya texten, liksom den ursprungliga, föreskriver därför ännu längre järnvägsavtal där detta behövs av investeringsskäl. De behöriga myndigheterna kan fortfarande införa icke-diskriminerande ersättningsvillkor om de så önskar.

Artikel 6a – avtal om allmän trafikplikt: innehåll

Europaparlamentets ändringar 51 (delvis) och 55-59 främjar bästa praxis vid avtalsslutande. I den nya artikeln 6a införs dessa ändringar (med ändrad lydelse).

Genom artikel 6a.1 d införs regler för avtalens geografiska omfattning i huvudtexten (detta ingick tidigare i ett skäl).

Artikel 7 – direkt tilldelning av avtal om allmän trafikplikt

I artikel 7.2 i det ursprungliga förslaget fastställs att behöriga myndigheter har rätt att tilldela avtal om pendeltågs- och tunnelbanetjänster utan konkurrensförfarande, om detta är det mest effektiva tillvägagångssättet.

Europaparlamentets ändringar 62 och 63 utvidgar grunden för detta undantag.

Kommissionen ser över artikel 7.2 och lägger till en ny artikel 7.3 i syfte att delvis godta detta.

Kommissionen godtar Europaparlamentets ändring 65 och stryker undantaget från konkurrensförfarandet för vissa ”integrerade tjänster” från artikel 7.4 i det ursprungliga förslaget.

Kommissionen godtar Europaparlamentets ändring 66. Därigenom ökas det allmänna minsta årliga värdet i artikel 7.4, (f.d. artikel 7.5) från 400 000 euro till 1 000 000 euro. Undantaget för små nät ökas från 800 000 euro till 3 000 000 euro. Den sistnämnda ändringen kommer särskilt att påverka landsbygdsområden.

Kommissionen lägger till en ny artikel 7.6 för att visa hur de olika delarna av förordningen hör ihop.

Sammanfattning av villkoren för direkt tilldelning	
Järnväg	- Om nationella eller internationella säkerhetsnormer för järnväg inte kan uppfyllas på annat sätt - Om avtalets årliga värde är mindre än 1 000 000 euro - Om hela nätverkets årliga värde är mindre än 3 000 000 euro, och omfattas av ett enda avtal
Tunnelbana	- Om systemets omfång eller tekniska egenskaper innebär att den etablerade trafikoperatören skulle ha betydande fördelar vid konkurrensutsatta anbudsförfaranden - Om direkt tilldelning medför att offentliga medel eller offentligt finansierade tillgångar används på ett effektivare sätt - Om avtalets årliga värde är mindre än 1 000 000 euro - Om hela nätverkets årliga värde är mindre än 3 000 000 euro, och omfattas av ett enda avtal
Pendeltåg	- Om direkt tilldelning medför att offentliga medel eller offentligt finansierade tillgångar används på ett effektivare sätt - Om avtalets årliga värde är mindre än 1 000 000 euro - Om hela nätverkets årliga värde är mindre än 3 000 000 euro, och omfattas av ett enda avtal
Buss och inre vattenvägar	- Om avtalets årliga värde är mindre än 1 000 000 euro - Om hela nätverkets årliga värde är mindre än 3 000 000 euro, och omfattas av ett enda avtal

Artikel 7a – Säkerhetklausuler för undantag från konkurrensbestämmelser

För att se till att de undantag som avses i artikel 7.1-7.3 är till fördel för passagerarna ingår tre skyddsklausuler i den nya texten:

De behöriga myndigheterna måste fatta sina beslut på ett sätt som möjliggör offentlig debatt (ny artikel 7a.1, f.d. artikel 7.3).

I samband med detta kan konkurrerande parter lägga fram egna, alternativa planer (ny artikel 7a.2).

De behöriga myndigheterna måste granska operatörens verksamhet vart femte år (ny artikel 7a.3).

Kommissionen kan inte godta Europaparlamentets ändring 64. Denna skulle innebära att den nya artikeln 7a.1 ströks.

Artikel 7b – nödgärder

Europaparlamentets ändringar 70, 78, 85 och 86 ger de behöriga myndigheterna möjlighet att direkttilldela avtal i nödsituationer, t.ex. om en operatör går i konkurs. Kommissionen godtar detta i princip, och sammanfattar ändringarna i en ny artikel 7b.

Artikel 8 – kvalitetsjämförelse

Kommissionen ändrar artikel 8.1 för att visa hur förordningens olika delar hänger ihop.

Kvalitetsjämförelse är ett mindre öppet förfarande än ett anbuds förfarande. Det bör inte ge indirekt tillgång till stora belopp av offentliga medel. Det bör inte göra det möjligt för en enskild operatör att blockera ett helt kollektivtrafiknät.

Kommissionen avvisar Europaparlamentets ändring 69, som skulle undergräva dessa principer.

Kommissionen lägger till en ny artikel 8.2.

Utan dessa åtgärder skulle ändringarna av artikel 10 möjliggöra obegränsad tillgång till offentliga medel för avtal som tilldelats genom kvalitetsjämförelse.

Artikel 9 – skyddsklausuler

Utvecklingen på kollektivtrafikmarknader leder ibland till att de till slut domineras av några få operatörer. Artiklarna 9.1 och 9.2 ger de behöriga myndigheterna möjlighet att motverka detta.

Kommissionen kan inte godta Europaparlamentets ändringar 71 och 72, som innebär att dessa bestämmelser stryks. I stället förtydligas bestämmelserna i den nya texten, och Europaparlamentets ändring 79 tas med i sin andemening och till en del.

Genom artikel 9.3 utvidgas myndigheternas möjligheter att skydda arbetstagare när avtal övergår i annans ägo. I kommissionens ursprungliga förslag begränsades detta till fall där exklusiv rätt införts. I den nya texten tas denna begränsning bort. Kommissionen kan inte godta Europaparlamentets ändring 134, som skulle innebära att denna bestämmelse blev obligatorisk.

I enlighet med fördraget får de behöriga myndigheterna kräva att operatörer skall vara etablerade i den berörda medlemsstaten. Men operatörer från andra länder måste ändå kunna delta i anbuds förfaranden utan att vara etablerade i landet. I artikel 9.4 fastställs reglerna för detta. I den nya texten förtydligas dessa regler. Kommissionen kan inte godta Europaparlamentets ändring 74, som skulle innebära att etablering i det berörda landet blev obligatoriskt.

Artikel 10 – allmänna regler

De behöriga myndigheterna kan införa allmänna regler som gäller för alla operatörer, t.ex. att äldre personer skall befordras till halva priset. Myndigheterna kan ersätta operatörerna för de kostnader som uppstår genom detta.

I artikel 10 fastställs villkoren för detta.

Europaparlamentets ändringar 77 och 130 innebär att vissa av dessa villkor stryks. Kommissionen kan godta detta (130 omformuleras för att göra texten enklare).

Det är viktigt att ersättning för allmänna regler betalas på ett sätt som främjar kvalitet och effektivitet. I den nya texten införs därför ett krav i artikel 10.4 som innebär att de allmänna reglerna måste omfatta kvalitets- och tillförlitlighetsnormer. I samma stycke har dessutom Europaparlamentets ändringar 76 och 124 tagits med i sin andemening.

Artikel 11 – anmälan

Denna artikel behövs för att förenkla myndigheternas uppgifter. Utan den skulle medlemsstaterna behöva meddela kommissionen innan de gav stöd till drift av kollektivtrafik. I enlighet med artikel 89 i fördraget måste detta undantag från bestämmelserna om statligt stöd vara i form av en förordning (inte ett direktiv).

Artikel 12 – tilldelningsförfaranden

I den nya texten förtydligas dessa bestämmelser. Europaparlamentets ändringar 79 (delvis) och 80 har införts i denna artikel.

Artikel 13 – insyn

Kommissionen ändrar artikel 13.1 för att visa hur de olika delarna av förordningen hänger ihop.

För att garantera samstämmighet med ändringen av artikel 7.4 kan kommissionen godta Europaparlamentets ändring 81, som innebär att gränsvärdena för offentliggörande höjs i artikel 13.2.

Kommissionen kan godta Europaparlamentets ändring 82. Ändringen innebär att den information som skall offentliggöras enligt artikel 13.3 blir mer detaljerad.

Kommissionen förenklar rapporteringsförfarandet i artikel 13.5. Europaparlamentets ändring 83 har här införts i sin andemening.

I syfte att stödja ändringen av artikel 19.2 lägger kommissionen till en ny artikel 13.6.

Artikel 14 - överklagande

Kommissionen förenklar detta förfarande. Europaparlamentets ändring 84 har här införts i sin andemening, likaså ändring 87.

Artikel 15 – bokföring

Operatörer får inte kunna förbättra sin konkurrensposition genom att missbruka den ersättning som ges för tillhandahållande av allmänna tjänster på annat håll. Artikel 15 syftar till att förebygga detta. För att ta hänsyn till Europaparlamentets strävan efter ömsesidighet har dessa bestämmelser skärpts i den nya texten. I den nya texten införs Europaparlamentets ändringar 79 (i sin andemening och delvis) och 88. Det fastställs att operatörer måste kunna göra en rimlig vinst.

Artikel 17 – övergångsåtgärder

Genom Europaparlamentets ändringar 90 och 93 utökas övergångsperioden från tre till åtta år. Kommissionen kan delvis godta detta. Därför läggs en ny artikel 17.4 till, i vilken det föreskrivs att behöriga myndigheter skall genomföra förordningen i två steg, med början fyra år efter det att den träder i kraft och så att genomförandet slutförs efter åtta år.

Flera medlemsstater tillämpar rättvisa konkurrensförfaranden för att tilldela avtal. Vissa av de avtal som utfärdats på detta sätt har längre löptid än vad som tillåts enligt artikel 6 c. Europaparlamentets ändring 92 innebär att sådana avtal kan löpa ut som planerat. I artikel 17.1 accepterar kommissionen denna princip.

Särskild status för lokala, offentligägda operatörer

Den mest långtgående ändring som Europaparlamentet infört är ändring 61, som inför en ny artikel 8. Därigenom skall lokala kollektivtrafiktjänster skyddas mot konkurrens om den behöriga myndigheten beslutar att själv tillhandahålla tjänsten.

I sin rapport till Europeiska rådet i Laeken om tjänster i allmänhetens intresse⁴ fastställer kommissionen följande: ”Enligt gemenskapsrätten är det som regel medlemsstaternas sak att besluta huruvida de själva skall tillhandahålla offentliga tjänster, direkt eller indirekt (genom offentligägda organ), eller låta någon annan göra det”.

Men Europaparlamentets ändring går längre än så. Den skulle ge de behöriga myndigheterna möjlighet att tilldela sig själva exklusiva rättigheter för kollektivtrafiktjänster. Sådana exklusiva rättigheter skulle snedvrider konkurrensen och skulle lätt kunna råka i konflikt med konkurrensbestämmelserna i fördraget.

Kommissionen har därför reagerat på ändringsförslag 61 genom att införa en ny artikel 7.2 och 7.3. Därigenom får de behöriga myndigheterna möjlighet att om de vill själva tillhandahålla busstjänster under en lång övergångsperiod på åtta år, utan att vara tvungna att börja avveckla denna tjänst efter fyra år. Efter denna period får myndigheterna endast fortsätta sådana tjänster på villkor att ingen exklusiv rättighet utfärdas. Det innebär att andra trafikoperatörer har möjlighet att erbjuda ytterligare, kommersiellt vinstgivande tjänster till allmänheten i det berörda området. I sådana fall skall myndigheterna införa lämpliga allmänna bestämmelser till skydd av kvalitet och integration. En sådan fortsättning av dessa tjänsteförhållanden skulle kräva kommissionens godkännande.

Ömsesidighet

Strukturella ömsesidighetsklausuler som tillämpas där gemenskapslagstiftningen inte föreskriver marknadsöppning, är inte förenliga med fördragets bestämmelser om icke-diskriminering.

Däremot kan gemenskapslagstiftningen föreskriva marknadsöppning men möjliggöra ett stegvist genomförande av detta. I sådana fall, och för att undvika en ojämn marknadsöppning, kan en övergångsklausul om ömsesidighet godtas enligt gemenskapsrätten. Detta får dock inte användas som ett allmänt tillvägagångssätt, och bör endast tillämpas i undantagsfall.

⁴ KOM(2001) 598 slutlig.

För att ta hänsyn till Europaparlamentets ståndpunkt i denna fråga har en tillfällig ömsesidighetsklausul införts i den nya texten, i artikel 17.7.

Gemenskapens lagstiftning om offentlig upphandling omfattar inga ömsesidighetsklausuler. För att bibehålla detta tillstånd ändrar kommissionen artikel 2 genom att lägga till artikel 17.7 till förteckningen över bestämmelser som inte skall gälla om avtalen omfattas av de konkurrensförfaranden som avses i direktiven om offentlig upphandling.

Artikel 18 – operatörer från tredje land

Kommissionen ändrar artikeln och stryker bilaga II för att tydligare visa hur förordningens olika delar hänger ihop, och godtar i princip Europaparlamentets ändring 125.

Artikel 19 – övervakning

I artikel 19.2 föreskrivs det att kommissionen skall rapportera om genomförandet av förordningen fem år efter det att den träder i kraft.

Genom Europaparlamentets ändring 95 utökas de punkter som rapporten skall behandla. Kommissionen godtar detta i princip.

Kommissionen kommer att behöva upplysningar för att kunna sammanställa denna rapport. Kommissionen lägger till artikel 13.6 för att se till att sådana upplysningar inkommer.

Bilaga I – regler för ersättning i avsaknad av konkurrensutsatta anbudsförfaranden

Kommissionen förenklar dessa regler. Detta överensstämmer med andemeningen i Europaparlamentets ändringar 89 och 96.

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Utveckling av allmänna tjänster av högsta kvalitet vad gäller tillhandahållandet av kollektivtrafik på järnväg, väg och inre vattenvägar **som ett led i främjandet av hållbara transportsätt** hör till gemenskapens prioriterade mål inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. **Den gemensamma transportpolitiken syftar dessutom till att uppnå en övergång till hållbarare transportmedel. Vid Europeiska rådets möte i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 sattes övergången till hållbarare transportmedel i centrum för gemenskapens strategi för hållbar utveckling.**
- (2) **Många allmännyttiga transporttjänster kan idag inte fungera vinstdrivande.** De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna tillämpar i huvudsak tre olika metoder för att uppnå detta mål: tilldelning av exklusiva rättigheter till trafikoperatörer **bör kunna ingripa för att garantera att dessa tjänster tillhandahålls. Till de mekanismer som medlemsstaternas behöriga myndigheter kan tillämpa för att se till att sådana tjänster fungerar hör följande: tilldelning av exklusiva rättigheter för trafikoperatörer, beviljande av ekonomisk ersättning för operatörer och fastställandet av minimikrav** **allmänna regler** för bedrivande av kollektivtrafik, **som bör gälla för alla trafikoperatörer.**

¹ EGT C.

² EGT C **221, 7.8.2001, s. 4.**

³ EGT C **253, 12.9.2001, s.9.**

- (3) De behöriga myndigheterna i gemenskapen har olika metoder för att tillhandahålla kollektiv persontrafik: de kan antingen tillhandahålla dem själva, direkt, eller indirekt genom att låta ett myndighetskontrollerat företag tillhandahålla tjänsten, eller de kan anförtro tillhandahållandet till tredje part, oberoende av om den är offentlig eller privat.
- (34) Det är viktigt att klargöra dessa olika mekanismers och tjänstemöjligheters rättsliga ställning i förhållande till gemenskapslagstiftningen. De behöriga myndigheterna bör se till att deras åtgärder är förenliga med de bestämmelser och principer i fördraget som syftar till att garantera jämlik behandling av och rättvis konkurrens mellan företag.
- (45) I fråga om inhemska transporter hänvisar artikel 73 i fördraget om fullgörande av vissa skyldigheter som omfattas av begreppet allmänna tjänster. I rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar⁴, där gemenskapens ramlagstiftning för kollektivtrafik fastställs och som genomför denna artikel i fördraget anges det hur medlemsstaternas behöriga myndigheter kan garantera tillfredsställande trafiktjänster som bidrar till en hållbar utveckling, social sammanhållning, miljöförbättringar och regional jämvikt.
- (56) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa förfaranden möjliggör tilldelning av exklusiva rättigheter för en viss, bestämd tid, samt slutande av avtal om allmänna tjänster. Genom denna utveckling, tillämpningen av gemenskapens regler om etableringsfrihet samt av gemenskapens regler om offentlig upphandling har betydande framsteg gjorts mot gemenskapen-/EES-omfattande marknadstillträde inom kollektivtrafikområdet. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och flera kollektivtrafikoperatörer erbjuder nu tjänster i fler än en medlemsstat.
- (67) Marknadsöppningen på grundval av nationell lagstiftning har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medför rättslig osäkerhet i fråga om trafikoperatörernas rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter.
- (78) Undersökningar som genomförts på uppdrag av kommissionen⁵, liksom erfarenheterna i länder där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn förekommit i ett antal år, visar att införandet av kontrollerad konkurrens mellan trafikoperatörer från Europeiska unionen medför bättre service till lägre pris, och, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas, inte inverkar negativt på utförandet av de särskilda uppgifter som trafikoperatörerna ålagts.
- (89) Det är viktigt att aktualisera gemenskapens gällande regelverk för att se till att kontrollerad konkurrensen kan vidareutvecklas inom kollektivtrafiksektorn, och för att ta hänsyn till de nya författningar som medlemsstaterna infört i samband med

⁴ EGT L 156, 28.6.1969 s. 1, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁵ ~~"Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe"~~ ISOTOPE konsortiet, Europeiska gemenskapernas kommission, 1998; ~~"Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport"~~, framlagd för kommissionen av NEA Transport research and training, 1998.

- regleringen av kollektivtrafiktjänsterna. Detta överensstämmer med de slutsatser som drogs vid Europeiska rådets möte i Lissabon den 28 mars 2000, där kommissionen, rådet och medlemsstaterna uppmanades att inom ramen för sina respektive befogenheter påskynda avregleringen inom bl.a. transportområdet. En aktualisering av gemenskapslagstiftningen kommer också att göra det möjligt att garantera en smidig öppning av marknaden på gemenskapsnivå, och att de grundläggande aspekterna av konkurrensförfarandena harmoniseras i alla medlemsstater.
- (10) **Förfarandena skall grundas på principen om att gemenskapen i enlighet med artikel 295 i fördraget bör förhålla sig neutral till medlemsstaternas egendomsordning, principen i artikel 16 i fördraget om att medlemsstaterna fritt får definiera begreppet tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget.**
- (911) I artikel 16 i EG-fördraget fastställs behovet av att se till att tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillhandahålls utgående från principer och villkor som gör det möjligt att uppnå de mål som satts upp för tjänsterna. Utvecklingen av konkurrens bör därför åtföljas av gemenskapsbestämmelser som ~~garanterar~~ **främjar** skydd av allmänhetens intressen vad gäller **en ur samhällssynpunkt sett heltäckande kollektivtrafik med hög kvalitet och till överkomliga priser i alla regioner, som bör vara tillgänglig för personer med nedsatt rörlighet. Nedsatt rörlighet innebär inte automatiskt ett medicinskt funktionshinder.** I samband med tillvaratagandet av allmänhetens intressen är det viktigt att konsumenter och andra intressenter har tillgång till samordnad information om de tillgängliga tjänsterna.
- (12) **Man måste integrera miljöskyddskrav i tillämpningen av förordningen för att se till att de behöriga myndigheterna tar hänsyn till miljöfaktorer som rationell energianvändning och lokala, nationella och internationella standarder och normer för bland annat utsläpp av föroreningar, buller och växthusgaser när de bedömer kollektiva persontrafiknäts lämplighet, fastställer kriterier för urval och tilldelning och utfärdar avtal för allmän trafikplikt.**
- (4013) Etableringsfriheten är en grundläggande princip för den gemensamma transportpolitiken, och innebär att ~~alla~~ trafikoperatörer ~~från en medlemsstat~~ som **rättsligen** är etablerade i en ~~annan~~ medlemsstat bör garanteras faktisk tillgång till den medlemsstatens kollektivtrafikmarknad på ett öppet sätt och utan diskriminering.
- (4414) I fördraget finns särskilda regler om begränsningar av konkurrensen. I artikel 86.1 i fördraget åläggs medlemsstaterna särskilt att följa dessa regler när det gäller offentliga företag och företag som har beviljats exklusiva rättigheter. Artikel 86.2 i fördraget avser företag som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och underkastar dem dessa regler, på särskilda villkor.
- (15) **Medlemsstaterna bör kunna välja bland flera tillvägagångssätt för att uppfylla fördragets bestämmelser inom den kollektiva persontrafiksektorn, inte minst de bestämmelser som avser allmännyttiga tjänster och exklusiva rättigheter.**
- (16) **Persontrafikmarknader som redan är avreglerade och där inga exklusiva rättigheter förekommer bör få ha kvar sina särdrag och sitt sätt att fungera, såvida detta är förenligt med bestämmelserna i fördraget.**

- (17) Behöriga myndigheter bör också kunna välja kontrollerad konkurrens som ett alternativ till avreglering för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Sådan kontrollerad konkurrens kan ta sig formen av konkurrens om exklusiva rättigheter eller tilldelning av särskilda uppgifter till offentligägda operatörer i ett sammanhang där även andra operatörer har rätt att erbjuda sina tjänster, men där alla operatörer måste respektera krav på kvalitet och integration.
- (1218) För att se till att principen om icke-diskriminering och lika behandling av konkurrerande operatörer tillämpas är det viktigt att fastställa grundläggande gemensamma förfaranden som de behöriga myndigheterna bör tillämpa när de sluter avtal om allmänna tjänster eller föreskriver ~~minimikriterierna~~ **allmänna regler** för drift av kollektivtrafik. I enlighet med principerna i gemenskapslagstiftningen bör de behöriga myndigheterna tillämpa ömsesidigt erkännande av tekniska normer och proportionalitet i fråga om urvalskriterierna när dessa förfaranden genomförs. I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör dessa grundläggande gemensamma förfaranden ändå tillåta medlemsstaternas behöriga myndigheter att sluta avtal om allmänna tjänster eller fastställa ~~minimikriterier~~ **allmänna regler** för drift av kollektivtrafik på ett sätt som är anpassat till eventuella särskilda nationella eller regionala omständigheter, oavsett om dessa är rättsliga eller situationsbundna.
- (1319) Undersökningar och erfarenhet har visat att konkurrensutsatta anbudsförfaranden för avtal om allmänna tjänster i många fall kan vara ~~är~~ ett effektivt sätt att uppnå konkurrensens fördelar i form av lägre kostnader, högre effektivitet och innovationsförmåga, utan att det hindrar utförandet av de särskilda uppgifter som operatörerna ålagts i allmänhetens intresse.
- (1420) I rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster⁵, direktiv 93/36/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av förfarandet vid offentlig upphandling av varor⁶, direktiv 93/37/EEG av den 14 juni 1993 beträffande samordning av förfarandet vid offentlig upphandling av tjänster⁷ och rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna⁸ fastställs obligatoriska regler för anbudsförfaranden i samband med slutandet av vissa avtal.
- (1421) Där de bindande bestämmelserna om upphandling i dessa direktiv ~~sådana regler~~ är tillämpliga gäller inte de aspekter av denna förordning som berör krav på offentlig upphandling för avtal eller metoderna för urval av operatörer.
- (22) Där bestämmelserna om upphandling i dessa direktiv inte behöver tillämpas bör denna förordning gälla till fullo.

⁵ EGT L 209, 24.7.1992, s. 1, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG (EGT L 285, 29.10.2001, s. 1), 97/52/EG (EGT L 328, 28.11.1997, s. 1).

⁶ EGT L 199, 9.8.1993, s. 1, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG (EGT L 285, 29.10.2001, s. 1).

⁷ EGT L 199, 9.8.1993, s. 54, (den svenska versionen finns inte tillgänglig), senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG (EGT L 285, 29.10.2001, s. 1).

⁸ EGT L 199, 9.8.1993 s. 84, senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/4/EG 2001/78/EG (EGT L 285, 29.10.2001, s. 1), (EGT L 101, 1.4.1998, s. 1).

- (23) Upphandlingsbestämmelserna i direktiv 92/50/EEG och 93/38/EEG bör inte gälla koncessioner för allmänna tjänster. I syfte att hjälpa de behöriga myndigheterna att tillämpa denna förordning korrekt är det därför nödvändigt att definiera begreppet koncession av allmänna tjänster i förhållande till kollektivtrafik. Utgående från kommissionens tolkningsmeddelande om koncessioner under gemenskapslagstiftningen⁹ innebär en koncession att man tilldelar en trafikoperatör rätten att tillhandahålla en viss tjänst, tillsammans med de ekonomiska risker som uppkommer genom tjänsten.
- (24) Upphandlingsbestämmelserna i dessa direktiv bör inte gälla om en behörig myndighet beslutar att anförtro tillhandahållandet av tjänsterna åt en operatör som ingår i samma förvaltning. De bör inte gälla om en behörig myndighet beslutar att anförtro tillhandahållandet av tjänsterna åt en operatör som myndigheten kontrollerar, på ett liknande sätt som de egna avdelningarna, och som samtidigt genomför den viktigaste delen av sin verksamhet tillsammans med den kontrollerande myndigheten eller de kontrollerande myndigheterna. Bestämmelserna bör inte gälla avtal om allmänna tjänster som uteslutande berör tjänster på järnväg, tunnelbana eller inre vattenvägar, och inte buss- eller pendeltågstjänster.
- (25) Upphandlingsbestämmelserna i direktiven 92/50/EEG och 93/38/EEG bör inte gälla om en myndighet utfärdar ett avtal till en operatör på grundval av vissa exklusiva rättigheter, under förutsättning att den exklusiva rättigheten är förenlig med fördraget och operatören själv är en stat, en regional eller lokal myndighet, ett offentligrättsligt organ eller en sammanslutning av en eller flera sådana myndigheter eller organ.
- (26) Upphandlingsbestämmelserna i direktiv 93/38/EEG bör inte gälla om en myndighet utfärdar ett avtal till en operatör som är ansluten till den behöriga myndigheten i enlighet med vad som avses i det direktivet.
- (27) Vissa järnvägstjänster i medlemsstaterna drivs främst av historiska skäl eller för fritidsändamål. Hit hör tjänster som använder ånglok, smalspårsjärnväg eller sträckor som inte är anslutna till det offentliga järnvägsnätet. De kan visserligen få tillfälligt ekonomiskt stöd från offentliga myndigheter, men tjänar i första hand andra syften än tillhandahållandet av kollektiv persontrafik, och bör därför inte omfattas av bestämmelser eller förfaranden som gäller krav på offentliga tjänster.
- (4528) Anbudsförfaranden för slutandet av avtal om allmänna tjänster bör inte vara obligatoriska där detta ~~kan~~ skulle hota säkerhetsstandarderna avseende tillhandahållande av järnvägstjänster.
- (4529) Anbudsförfaranden för slutandet av avtal om allmänna tjänster bör inte heller vara obligatoriska eller samordningen av ett tunnelbane- eller pendeltågsnät. där ett tunnelbanenäts ålder, komplexitet eller särskilda tekniska egenskaper gör det omöjligt att låta enskilda linjer eller grupper av linjer omfattas av upphandling utan att göra det sannolikt att den etablerade operatören blir den enda realistiska anbudsgivaren, så att det i praktiken uppstår ett monopol.

⁹

EGT C 121, 29.4.2000, s. 2.

- (30) Anbudsförfaranden för slutandet av avtal om allmänna tjänster bör inte heller vara obligatoriska, om myndigheterna anser att de besparingar som rimligtvis kan förväntas till följd av slutande av ett avtal för ett tunnelbane- eller pendeltågsnät genom upphandling skulle uppvägas av extrakostnader. När de bedömer detta bör de behöriga myndigheterna ha rätt att beakta kostnaderna för att upprätthålla operatören och infrastrukturförvaltaren, kostnaderna för att upprätthålla samordning mellan operatören och myndigheten samt kostnaderna för upphandling och förvaltning av avtalet. Detta gäller normalt när driftskostnaderna för den operatör som avtalet skall tilldelas direkt är jämförbara med driftkostnaderna för andra operatörer i liknande situationer, i synnerhet sådana som slutit avtal genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden.
- (15) Berörda parter bör dock, i god tid för att deras ställningstaganden skall kunna beaktas, ändå ha möjlighet att ta ställning till planer på att sluta avtal på detta sätt. Om avtal om järnvägstjänster som slutits på detta sätt är helt samordnade med busstjänster bör det vara möjligt att inbegripa busstjänsten i samma avtal.
- (4631) Anbudsförfaranden för slutandet av avtal om allmänna tjänster bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt. Detta minimivärde bör vara högre för anbudsförfaranden som berör ett helt nät än för sådana som endast berör en del av ett nät eller en enskild linje.
- (4732) Med tanke på att vissa delar av kollektivtrafikmarknaden är av särskild, kommersiellt lönsam art bör de behöriga myndigheterna också kunna ha behörighet att främja nya initiativ från marknaden som fyller luckor som tidigare inte betjänats av någon operatör genom att ge en exklusiv rättighet för bedrivandet av trafik på en viss sträcka om operatören så begär och inte kräver ekonomisk ersättning för förluster i form av driftskostnader. Detta kan göras utan anbudsförfarande, förutsatt att den exklusiva rättigheten gäller för en strängt begränsad tidsperiod och inte kan förlängas.
- (4833) Om myndigheterna utfärdar exklusiva rättigheter utan direkt finansiell ersättning ~~kan detta göras~~ bör de ha rätt att göra detta genom ett förenklat förfarande som ändå garanterar icke-diskriminerande konkurrens mellan operatörer.
- (34) De bestämmelser i denna förordning som berör operatörer bör även gälla i de fall där kollektivtrafiktjänster tillhandahålls av en offentlig myndighet som inte är en juridisk person skild från den offentliga myndighet som fungerar som behörig myndighet. I annat fall, om dessa bestämmelser inte tillämpas på fall där staten utövar en entreprenörsfunktion, skulle en icke-diskriminerande tillämpning av gemenskapslagstiftningen inte kunna garanteras. Detta tillvägagångssätt bör dock inte hindra de behöriga myndigheterna från att kunna tillhandahålla tjänsten direkt, antingen själva eller genom en operatör som myndigheten kontrollerar, där detta är i allmänhetens intresse.
- (35) Behöriga myndigheter som själva eller genom en operatör under deras kontroll tillhandahåller busstjänster bör tillåtas fortsätta med detta under en lång övergångsperiod.
- (36) Dessutom bör sådana behöriga myndigheter vid övergångsperiodens slut kunna föreslå kommissionen att fortsätta att tillhandahålla busstjänsten direkt och att erbjuda ekonomisk ersättning för att garantera att allmännyttiga tjänster tillhandahålls, utan att behöva genomföra ett konkurrensutsatt

- anbudsförfarande, under förutsättning att andra trafikoperatörer ges möjlighet att erbjuda extra tjänster inom ramen för de begränsningar som föreskrivs enligt icke-diskriminerande allmänna regler.
- (37) Om en myndighet däremot av transportpolitiska skäl önskar utesluta alla andra operatörer från rätten att erbjuda transporttjänster inom det berörda området krävs det enligt artikel 86 i fördraget att detta görs på ett sätt som medför minsta möjliga begränsning av konkurrensen. Detta krav bör normalt sett anses vara uppfyllt om ett rättvist, konkurrensutsatt anbudsförfarande genomförs för utfärdandet av en exklusiv rättighet.
- (38) När det gäller järnvägstrafik föreskrivs det i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar¹⁰ att järnvägsföretagens förvaltning bör vara oberoende av staten. Därför är det inte möjligt för offentliga myndigheter att tillhandahålla järnvägstjänster.
- (39) De behöriga myndigheterna är ansvariga för nätets förvaltning, dvs all verksamhet, utöver tillhandahållandet av kollektiv persontrafik till passagerarna, som bidrar till tillhandahållandet av ett nät av integrerade kollektiva persontrafiktjänster. Det kan vara fastställandet av allmänna regler för drift av kollektiv persontrafik, reklam för nätverket och information till användare och potentiella användare, samordning av tidtabeller, utveckling och förvaltning av integrerade biljettsystem (inbegripet arrangemang för återbetalning mellan operatörer), samordning eller tillhandahållande av säkerhets- och inspektionsarrangemang, organisation av tjänster för att reagera på kortvariga förändringar i efterfrågan eller störningar, tillhandahållande av förvaltningsinfrastruktur eller tillhandahållande av rullande materiel. Myndigheterna bör ha möjlighet att själva utöva dessa funktioner, att delegera dem till offentligägda operatörer eller andra organ eller att låta vissa eller alla av dessa funktioner omfattas av ett avtal som sluts efter ett upphandlingsförfarande.
- (1940) Myndigheterna bör kunna ha rätt att ersätta operatörer, inte bara för utgifter i samband med att de uppfyller minimikriterier allmänna regler för drift av kollektivtrafik, utan också för de utgifter och inkomstförluster som uppstår p.g.a. verksamhet avsedd att stimulera ökad kollektivåkning, förutsatt att denna ersättning kan beräknas på ett rättvist sätt och inte ligger på en så hög nivå att åtföljs av bestämmelser som ökar operatörens benägenhet att i första hand se till passagerarnas behov minskar. För öppenhetens skull bör man inte tillämpa de förenklade upphandlingsförfarandena eller direkt tilldelning av exklusiva rättigheter för innovativa tjänster, om det belopp som betalas för uppfyllandet av allmänna regler är obetydligt i förhållande till tjänstens sammanlagda värde.
- (2041) ~~De bestämmelser i denna förordning som gäller för operatörer bör också gälla om kollektivtrafiken genomförs av en offentlig myndighet som är samma rättsliga person som den offentliga myndighet som fungerar som behörig myndighet. Andra lösningar, som att inte tillämpa dessa bestämmelser om staten tar på sig en entreprenörsroll, skulle innebära att den icke-diskriminerande tillämpningen av gemenskapslagstiftningen hotades.~~ Passagerare och allmänheten bör ges möjlighet

¹⁰

EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG, EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

- att uttala sig om planer på direkt tilldelning av avtal i god tid för att deras ställningstaganden skall kunna beaktas.
- (42) Om en behörig myndighet har för avsikt att tilldela avtal utan anbudsförfarande, bör potentiella operatörer som genom denna tilldelning skulle uteslutas från anbudsgivning för tjänsten få tillfälle att komma med alternativa förslag. Om ett sådant alternativt förslag görs, bör myndigheten ta ställning till det och skriftligen motivera sitt godtagande eller avvisande.
- (43) I syfte att skydda passagerarnas och allmänhetens intressen bör operatörer som slutit avtal genom direkt tilldelning vara skyldiga att leva upp till det förtroende som de fått, bland annat genom att regelbundet visa att deras förmåga att värva passagerare och genomföra sina tjänster med hjälp av offentliga medel är jämförbar med andra operatörers och med egna tidigare resultat. Bristfälliga resultat bör leda till att det ifrågasätts huruvida operatören framgångsrikt uppfyller den allmänna trafikplikt som föreskrivits, eller om ett alternativt arrangemang bättre skulle uppfylla passagerarnas och allmänhetens intressen.
- (44) Där myndigheterna står inför risken att tillhandahållandet av tjänsterna bryter ihop bör de ha rätt att vidta tillfälliga nödgärder i väntan på att ett nytt avtal om offentliga tjänster sluts.
- (2145) ~~Undersökningar och erfarenhet har visat att om tjänster tillhandahålls inom ramen för avtal om allmänna tjänster med en varaktighet på högst fem år behöver detta inte innebära något hinder för att de uppgifter som ålagts operatörerna genomförs~~ avtal om allmän trafikplikt med för kort eller för lång löptid medför nackdelar. Avtal med kort löptid kan medföra problem med tillhandahållande, investeringar och personalstabilitet. Avtal med lång löptid kan innebära att marknaden stängs för en längre period än vad som är nödvändigt, vilket gör att fördelarna med konkurrenstryck stegvis minskar. För att i möjligaste mån minska snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmänna tjänster normalt sett begränsas till denna varaktighet högst åtta år för busstjänster och femton år för järnvägstjänster och transporttjänster på inre vattenvägar. Därigenom får de behöriga myndigheterna den flexibilitet de behöver för att anpassa avtalens löptid till lokala förhållanden.
- (2146) Längre kontraktperioder kan dock behövas om operatören måste investera i infrastrukturer, lok och järnvägsvagnpark eller fordon som är knutna till särskilda, geografiskt bundna linjer och har långa återbetalningsperioder som är längre än den normala avtalsperioden. Alternativt kan de behöriga myndigheterna ha rätt att införa leasingprogram för fordon eller järnvägsvagnparker, med icke-diskriminerande stödbestämmelser som inte ger vare sig etablerade eller nya operatörer fördelar.
- 22 — ~~I enlighet med principen om icke-diskriminering bör de behöriga myndigheterna se till att avtal om allmänna tjänster inte omfattar större geografiska områden än som är nödvändigt med hänsyn till allmänhetens intresse, och i synnerhet inte större än vad som krävs för att tillhandahålla samordnade tjänster för en betydande grupp av passagerare som regelbundet använder mer än en linje i transportnätet under en och samma resa.~~

- (47) Avtalen bör innehålla bestämmelser som skyddar de behöriga myndigheterna och passagerarna mot bristfälliga tjänster från operatörernas sida. Dessutom bör de vid behov innehålla incitament för operatörerna att förbättra de tjänster som tillhandahålls allmänheten. Avtalen kan tillåtas variera för att ta hänsyn till villkor som överenskommits mellan de avtalslutande parterna, men för att garantera insyn och öppenhet bör höjningar av avtalsvärdet inte vara orimliga.
- (48) Samordning av tjänster utöver de behöriga myndigheternas geografiska ansvarsområde är av avgörande betydelse för passagerare som behöver utnyttja tjänster för vilka fler än en operatör eller myndighet är ansvarig. Inom en och samma medlemsstat kan nationella regler och förfaranden garantera samarbete mellan myndigheter. Men där angränsande myndigheter skiljs av nationsgränser finns det ingen högre myndighet som har behörighet att se till att dessa myndigheter samarbetar. I många fall kan sådant samarbete uppnås bilateralt. Där detta inte är möjligt bör det däremot finnas möjlighet för en myndighet att föreslå utvidgning av sitt integrerade system till en annan myndighet, och det bör vara möjligt att utgå ifrån att dessa förslag kommer att godtas såvida den andra myndigheten inte har goda skäl att avvisa dem.
- (2349) Där så är lämpligt i situationer där slutandet av avtal om allmänna tjänster kan leda till byte av trafikoperatör bör behöriga myndigheter med hänsyn till allmänhetens intressen kunna skydda de anställda genom att kräva att operatörerna tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 77/187/EEG av den 14 februari 1977 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag; eller verksamheter, eller delar av företag eller verksamheter¹¹.
- (50) Vid genomförandet av denna förordning bör de behöriga myndigheterna se till att operatörerna till fullo uppfyller de sociala skyldigheter som föreskrivs i gällande europeisk och nationell lagstiftning, samt villkoren i eventuella allmänt tillämpliga kollektivavtal. Dessa skyldigheter måste tillämpas utan diskriminering. Behöriga myndigheter bör också ha möjlighet att kräva att operatörer som erhåller avtal om allmänna tjänster uppfyller andra sociala skyldigheter, t.ex. sådana som fastställs i de kollektivavtal som gäller på den plats där tjänsterna skall tillhandahållas, förutsatt att dessa skyldigheter är förenliga med gemenskapslagstiftningen.
- (51) De behöriga myndigheterna kan kräva att operatörer som tillhandahåller tjänster på deras territorium måste vara etablerade i den medlemsstat till vilken myndigheten hör, om inte annat föreskrivs i gemenskapslagstiftningen. Operatörerna måste uppfylla alla tillståndskrav som gäller i medlemsstaten. För att utesluta diskriminering bör operatörer inte uteslutas från anbudsförfaranden för att de ännu inte är etablerade i den berörda medlemsstaten eller för att de ännu inte erhållit de nödvändiga tillstånden.
- (52) Enligt denna förordning har behöriga myndigheter rätt att trygga de små och medelstora företagens möjlighet att även fortsättningsvis vinna marknadsandelar inom den lokala kollektivtrafiken. Detta kan bland annat uppnås genom att avtal

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16, EGT L 61, 5.3.1977, s. 26, direktivet ändrat genom direktiv 98/50/EG (EGT L 201, 17.7.1998, s. 88).

begränsas till rimliga geografiska områden och genom åtgärder för att begränsa uppkomsten av oligopol på marknader som är öppna för kontrollerad konkurrens.

- (53) **Upphandling av avtal med högt värde innebär att de behöriga myndigheterna måste definiera och beskriva komplexa system. Därför bör myndigheterna ha rätt att när de tilldelar sådana avtal förhandla om detaljerna med några av eller alla de potentiella operatörerna när anbudet lämnats in. Detta förfarande bör vara icke-diskriminerande.**
- (2454) De förfaranden som införs i enlighet med denna förordning bör vara öppna, och förfaranden för överklagande av de behöriga myndigheternas beslut bör ~~införas~~ **finnas tillgängliga**. Myndigheterna bör också bevara dokumentation kring sina beslut under en tioårsperiod, i enlighet med den begränsningsperiod som anges i artikel 15 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 om förfaranderegler för statligt stöd¹².
- (2555) Enligt förordning (EEG) nr 1191/69 bör driftskostnader och driftintäkter, omkostnader samt tillgångar och skulder som rör uppfyllandet av krav på allmänna tjänster redovisas separat. Detta krav bör behållas, i en **förstärkt och** aktualiserad form, för att se till att myndigheterna får valuta för de offentliga anslagen och att de betalningar som avser ersättning inte missbrukas för att snedvrída konkurrensen. **Det är lämpligt att acceptera en rimlig förtjänst som del av operatörens kostnader. Behöriga myndigheter bör ha rätt att kräva garantier från operatörerna, och dessa garantier bör i förekommande fall kunna ställas av tredje part, förutsatt att operatören eller den tredje parten för detta inte missbrukar medel som tillhandahållits av ett offentligt organ för andra ändamål.**
- (2656) Ersättning som överskrider de nettokostnader som en trafikoperatör ådrar sig till följd av kraven på allmänna tjänster kan komma att granskas mot bakgrund av gemenskapens regler för statligt stöd. Det är därför lämpligt att gemenskapen fastställer regler för när ersättningen kan anses vara rimlig. Konkurrensutsatta anbudsförfaranden för slutandet av avtal är en effektiv metod för att se till att ersättningen inte blir orimlig, förutsatt att anbudsförfarandets resultat speglar rättvisa och realistiska marknadsvillkor.
- (2757) Förordning (EEG) nr 1191/69 undantar ersättning som betalas i enlighet med bestämmelserna i förordningen från det förfarande för anmälan av statligt stöd som anges i artikel 88.3 i fördraget. I denna förordning fastställs nya, detaljerade regler för de särskilda villkor som gäller inom kollektivtrafiksektorn, inbegripet moderniserade bestämmelser om separat bokföring, i syfte att garantera att ersättningen är förenlig med gemenskapens regler om statligt stöd. Dessutom fastställs nya, detaljerade förfaranden som ger kommissionen möjlighet att övervaka sådana betalningar. Det är därför lämpligt att även i framtiden undanta ersättning som betalas i enlighet med bestämmelserna i denna förordning från anmälningsförfarandet för statligt stöd.
- (2858) I syfte att förbättra den här förordningens användning mot bakgrund av de erfarenheter som görs bör kommissionen rapportera om gemenskapslagstiftningens verkningar och tillämpningen av denna förordning. **Kommissionen kommer att behöva vissa uppgifter från medlemsstaterna för att kunna uppfylla detta krav.**

¹²

EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

- (2959) Eftersom medlemsstaternas behöriga myndigheter och trafikoperatörerna kommer att behöva tid för att anpassa sig till bestämmelserna i denna förordning bör bestämmelser om övergångsordningar införas. Dessutom bör det finnas möjlighet till långa övergångsperioder för befintliga busstjänster som tillhandahålls av en myndighet eller en trafikoperatör som kontrolleras av myndigheten.
- (60) Under övergångsperioden kommer behöriga myndigheter sannolikt att tillämpa förordningens bestämmelser vid olika tidpunkter. Det kan därför under den perioden vara möjligt för operatörer från marknader som ännu inte omfattas av förordningens bestämmelser att lämna in anbud för avtal på marknader som redan tidigare öppnats för kontrollerad konkurrens. För att undvika en ojämn öppningen av kollektivtrafikmarknaden bör behöriga myndigheter kunna avvisa anbud från företag som är verksamma på marknader som kommer att öppnas i framtiden men som ännu inte är öppna, under förutsättning att detta görs utan diskriminering och beslutas innan anbudsförfarandet inleds.
- (3061) Till följd av gemenskapens internationella åtaganden har vissa trafikoperatörer från tredje land under vissa omständigheter beviljats tillträde till kollektivtrafikmarknaden i medlemsstaterna. Denna förordning begränsar inte detta tillträde. Om bestämmelserna i sådana avtal gör det möjligt för trafikoperatörer från tredje land att etablera sig i medlemsstaten, måste dessa operatörer efterleva de rättsliga bestämmelser som gäller i det område där tjänsten skall tillhandahållas, bland annat bestämmelser om personal, materiel och förvaltning. Denna förordning omfattar inga extra rättigheter för operatörer från tredje land.
- (3462) Förordning (EEG) nr 1191/69 ersätts av denna förordning, och bör därför upphävas.
- (3263) I rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar¹³ finns en bestämmelse om ersättning för fullgörande av sådana skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt. Den bestämmelsen, som uttryckligen förutser ikraftträdandet av nya gemenskapsbestämmelser, är nu överflödigt och bör utgå.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

Tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med förordningen är att inom ramen för en integrerad transportpolitik med den hållbara rörligheten som bjudande ledstjärna göra den lokala kollektiva persontrafiken inom gemenskapen mera prestationsduglig och attraktiv, med hänsyn till stadsplanering, regional utveckling och miljön, samt att öka den rättsliga klarheten för de behöriga myndigheternas ingrepp i den kollektiva persontrafiken.

¹³ EGT L 130, 15.6.1970, s. 1, senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

2. I denna förordning som gäller nationellt och internationellt tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg, väg och inre vattenvägar fastställs villkoren för när en behörig myndighet får ersätta trafikoperatörer för utgifter i samband med uppfyllandet av krav på allmänna tjänster, och när de får bevilja exklusiva rättigheter för bedrivande av kollektivtrafik ~~varvid legitima mål avseende allmänna tjänster inom ramen för reglerad konkurrens skall eftersträvas.~~

3. Denna förordning skall inte gälla för järnvägstjänster som i första hand tjänar ett historiskt bevarandesyfte och fungerar som fritidsnöje.

Artikel 2

Förhållandet till lagstiftning om offentlig upphandling

Denna förordning skall inte påverka tillämpningen av de förpliktelser som åvilar de behöriga myndigheterna enligt direktiv 92/50/EEG, **93/36/EEG, 93/37/EEG** och 93/38/EEG.

Om genomförandet av ett anbudsförfarande för en allmän tjänst är obligatorisk enligt något av dessa direktiv skall artiklarna **4a.1, 6.4a, 7, 7a, 7b**, 8, 12, 13.1, 13.2, och 14 **och 17.7** i denna förordning inte gälla för slutandet av detta avtal.

Bestämmelserna i denna förordning skall till fullo gälla för tilldelning av alla övriga avtal om allmänna tjänster, inbegripet koncessioner av allmänna tjänster.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning avses med

- (a) *behörig myndighet*: alla statliga organ med befogenhet att ingripa i kollektivtrafikmarknaden, eller alla andra organ till vilka sådana statliga befogenheter överlämnats,
- (b) *direkt slutande*: ingående av ett avtal med en viss operatör efter ett förfarande vari ingen annan operatör kan delta,
- (c) *exklusiv rättighet*: en trafikoperatörs rätt att utföra en viss typ av persontransporter på en viss linje, på ett visst nät eller inom ett visst område med uteslutande av andra möjliga trafikoperatörer,
- (d) ~~*samordnade tjänster*: järnvägs och busstjänster som tillhandahålls tillsammans, direkt av en och samma trafikoperatör inom ramen för ett enda avtal om allmänna tjänster, av en enda grupp av anställda med samma anställningsvillkor som omfattas av en enda bokföring, och som dessutom har en enda gemensam informationstjänst, gemensamt biljettsystem och gemensam tidtabell,~~ **inre vattenvägar: floder, kanaler och sjöar som är lämpade för fartygstrafik,**
- (e) *trafikoperatör*: alla **privat- eller offentligrättsliga** företag som tillhandahåller allmänna kollektivtrafiktjänster och som är etablerade enligt offentlig eller privat rätt, eller delar av offentliga förvaltningar som erbjuder allmänna persontrafiktjänster,
- (f) *återbetalningstiden* för en operatörs investering: beräknad tid under vilken, utgående från lämpliga återbetalningssatser, de nettokostnader som uppkommit för en operatör för en viss tillgång, **med hänsyn tagen till de risker som investeringen medför och**

- efter avdrag av eventuella realiserbara restvärden, kommer att överskrida de nettoinkomster som operatören kommer att få på grund av tillgången, t.ex. från passagerare eller offentliga myndigheter,
- (g) personer med nedsatt rörlighet: alla trafikanter som har särskilda svårigheter att anlita kollektivtrafiken, särskilt äldre och funktionshindrade (också personer med nedsatt syn och/eller hörsel samt rullstolsbundna personer), vartill även kommer gravida, trafikanter med små barn eller trafikanter med tungt bagage,**
 - (gh) kollektiv persontrafik:** en trafiktjänst som fortlöpande tillhandahålls allmänheten,
 - (i) koncession av allmänna tjänster:** avtal om allmänna tjänster som ger trafikoperatören rätt att tillhandahålla en viss tjänst, inbegripet de ekonomiska risker som är förbundna med denna tjänst, vilket innebär att

 - (i) största delen av trafikoperatörens intäkter kommer från passagerarna, främst i form av biljettavgifter,**
 - (ii) trafikoperatören tar på sig största delen av de ekonomiska följderna av förändrade taxor och fluktuationer i passagerarantalet,**
 - (iii) om myndigheten fastställer maxavgifter har trafikoperatören frihet att fastställa avgifter under denna nivå,**
 - (iv) om myndigheten fastställer miniminivåer för tjänsterna har trafikoperatören frihet att tillhandahålla lägre tjänstenivåer.**
 - (hj) avtal om allmänna tjänster:** ett rättsligt bindande avtal mellan en behörig myndighet och en operatör avseende uppfyllandet av kraven på allmänna tjänster. För de ändamål som avses med denna förordning är ett avtal om allmänna tjänster också

 - (i) ett avtal som ingår i ett rättsligt bindande beslut som fattats efter operatörens medgivande, genom vilket en behörig myndighet ger en trafikoperatör rätt att tillhandahålla tjänster, eller
 - (ii) de villkor som är knutna till ett beslut som fattats av en behörig myndighet om att överlämna tillhandahållandet av tjänster till en operatör som utgör en del av samma offentliga organ **eller till en operatör över vilken myndigheten har kontrollbefogenheter motsvarande den kontroll den har över sina egna avdelningar och som samtidigt till väsentlig del bedriver sin verksamhet enligt myndighetens anvisningar,**
 - (ik) krav på allmänna tjänster:** krav som bestämts av en behörig myndighet för att säkra en tillfredsställande kollektivtrafik,
 - (jl) värdet** på en tjänst, en linje, ett avtal, ett ersättningssystem eller en marknad inom kollektivtrafiksektorn: trafikoperatörens eller trafikoperatörernas totala intäkter exklusive mervärdesskatt, men bl.a. inklusive ersättning från den offentliga sektorn och eventuella behållna intäkter från resenärerna som inte vidarebefordras till den berörda behöriga myndigheten.

KAPITEL II

Säkerställande av kollektivtrafikens kvalitet

Artikel 4

Den behöriga myndighetens uppgifter

1. Vid tillämpningen av denna förordning skall de behöriga myndigheterna **sträva efter** en **konsumentinriktad, socialt heltäckande och integrerad** kollektivtrafik ~~med god kvalitet och tillgänglighet~~ **med god kvalitet, kontinuitet och säkerhet och överkomliga priser** genom att sluta avtal om allmänna tjänster i enlighet med kapitel III eller genom att fastställa ~~minimikriterier~~ **allmänna regler** för kollektiv persontrafik i enlighet med kapitel IV.

Artikel 4a

Kriterier

21. Vid bedömningen av huruvida tjänster avseende kollektiv persontrafik är tillfredsställande, vid fastställandet av kriterier för utvärdering och tilldelning av uppdrag samt vid slutandet av avtal om allmänna tjänster skall de behöriga myndigheterna minst beakta följande kriterier:
 - (a) **Den övergripande kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls konsumenterna och särskilda faktorer** som berör konsumentskydd, t.ex. tjänsternas åtkomlighet i fråga om frekvens, snabbhet, punktlighet, tillförlitlighet, nätets omfattning **och kapacitet** och den trafikinformation som tillhandahålls.
 - (b) **De taxenivåer som av myndigheten eller trafikoperatören fastställts** för olika grupper av användare samt taxornas öppenhet.
 - (c) Samordning mellan olika transporttjänster, inklusive samordning av information, biljettsystem, tidtabeller, konsumenternas rättigheter och användningen av bytespunkter, **inbegripet samordning mellan olika trafikoperatörer och tjänster för vilka myndigheter i grannregioner är ansvariga.**
 - (d) Åtkomligheten för personer med rörelsehinder.
 - (e) Miljöfaktorer som **rationell energianvändning och** lokala, nationella och internationella **standarder och** normer, **i synnerhet sådana som berör** för luftföroreningar, bulleremissioner och utsläpp av växthusgaser.
 - (f) **Specifikationer för fordonen, fartygen och vagnparken samt infrastrukturen och andra tillgångar som skall användas för tillhandahållandet av tjänsten och i vilket skick de är samt de arrangemang som gjorts för deras underhåll och förnyande.**
 - (fg) En välbalanserad regional utveckling, **inbegripet samordning mellan lokala och regionala transportsystem och system för transporter över långa sträckor.**

(~~gh~~) Transportbehoven i glesbygder.

(i) Transportbehoven i gränstrakter, inbegripet samordning av information, tidtabeller, taxor och tjänstenät i allmänhet över nationsgränser.

(~~hi~~) Passagerarnas samt arbetstagarnas hälsa och säkerhet.

(~~ik~~) Personalens kvalifikationer och den interna utbildning som trafikoperatören erbjuder.

(l) Betalningen och andra i avtal och annorstädes fastställda arbets- och socialrättsliga villkor i den medlemsstat, region eller ort där tjänsterna skall tillhandahållas, inbegripet alla särskilda villkor som myndigheten själv har kommit överens om att tillämpa.

(~~jm~~) Hur klagomål hanteras, hur tvister mellan resenärer och trafikoperatörer löses samt hur gottgörelse ges för brister i trafiken.

(n) Kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsterna.

2. För de syften som avses i punkt 1 i får de behöriga myndigheter som har ansvar för lokal och regional kollektiv persontrafik, information eller taxor på ena sidan om en nationsgräns lägga fram förslag om att utvidga dessa tjänster eller system till andra sidan gränsen.

Behöriga myndigheter som tar emot sådana förslag skall begrunda dem och meddela kommissionen om de avvisar dem.

Artikel 4b

Information till passagerarna

3. — Trafikoperatörer som ansvarar för kollektiv persontrafik skall på begäran och inom en rimlig tidsfrist och i tillgänglig form lämna fullständig och aktuell information om ~~tidtabeller, taxor och~~ åtkomlighet för personer med olika typer av rörelsehinder nedsatt rörlighet, samt om tidtabeller och taxor. De får därvid bara ta ut en avgift som täcker den marginella administrativa kostnaden för tillhandahållandet av sådan information.

KAPITEL III

Avtal om allmänna tjänster

Artikel 5

Obligatorisk användning av avtal om allmänna tjänster

Ett avtal om allmänna tjänster skall slutas för betalning av alla former av finansiell ersättning för kostnader som uppstår i samband med att krav på allmänna tjänster uppfylls, inbegripet ersättning i form av utnyttjande av tillgångar till priser som ligger under marknadspriserna, utom där ersättningen betalas för att allmänna regler avseende drift av kollektiv persontrafik följs i enlighet med artikel 10.

Ett avtal om allmänna tjänster skall också slutas för tilldelning av alla typer av exklusiva rättigheter.

Artikel 6

Slutandet av avtal om allmänna tjänster

Avtal om allmänna tjänster som **skall slutas** ~~sluts~~ inom ramen för **bestämmelserna i artikel 5** ~~denna förordning~~ skall uppfylla följande krav:

- (a) Avtalen skall **i enlighet med artikel 12** omfattas av konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utom i de fall som anges i artiklarna 7, **7b** och 8.
- (b) Det skall framgå av avtalen att operatören ~~äminstone~~ **skall** täcka kostnaderna för att tillhandahålla de tjänster som avtalet om allmänna tjänster avser, inbegripet bl.a. kostnaderna för personal, energi samt underhåll och reparationer av fordon och vagnar.
- (c) Avtalen skall vara tidsbegränsade och de får inte löpa längre än ~~fem~~ **åtta år för busstjänster och femton år för järnvägstjänster och tjänster på inre vattenvägar**. Återbetalningstiden får dock beaktas när avtalets varaktighet fastställs om:
 - (i) avtalet innebär att trafikoperatören har ansvar för tillhandahållandet av järnvägsvagnpark **för järnväg, pendeltåg eller tunnelbana**, andra fordon av tekniskt sett särskilt avancerad art, **fartyg**, eller infrastruktur förutsatt att dessa tillgångar är bundna till en särskild, geografiskt fastlagd transportlinje och
 - (ii) om dessa tillgångar har en återbetalningsperiod för operatören som är längre än ~~fem år~~ **löptiden på det avtal som annars är tillåtet enligt bestämmelserna i detta stycke**.

I sådana fall skall avtalets **löptid** även ta hänsyn till det relativa ekonomiska värdet av de berörda tillgångarna i förhållande till det sammanlagda uppskattade värdet på de tjänster som omfattas av avtalet.

För tjänster som omfattas av avtal kan det samtidigt utbetalas ekonomisk ersättning för de kostnader som uppkommer i samband med uppfyllandet av allmänna regler enligt kapitel IV.

Artikel 6a

Avtal om allmän trafikplikt: innehåll

~~(d)~~**1** Avtalen **om allmän trafikplikt** skall

- a)** ålägga operatörerna att förse de behöriga myndigheterna med den information som krävs för att övervaka och utvärdera operatörernas prestation och transportnätet som helhet. I synnerhet skall det i avtalen krävas att operatörerna årligen för varje enskild linje förser den behöriga myndigheten med uppgifter om de tillhandahållna tjänsterna, de avgifter som tagits ut, antalet passagerare, antalet inkomna klagomål samt om säkerhetsrelaterade problem och händelser. Dessa uppgifter skall tillhandahållas för varje enskild linje. Linjer som ligger intill varandra får dock samlas för detta syfte, förutsatt att det sammanlagda årsvärdet för de linjer som samlas i en grupp inte uppgår till mer än 3 000 000 euro.

- b) innehålla de föreskrifter som behövs för att det skall kunna garanteras att allmän egendom som ställts till trafikoperatörens förfogande (tunnlar, järnvägsinfrastruktur, stationer och bytespunkter för buss och järnväg, vagnhallar, verkstäder, fordon, fartyg och vagnar etc.) underhålls, och skall i synnerhet ange omfattningen av operatörernas, den behöriga myndighetens och övriga organs skyldigheter vad gäller underhållet av sådan egendom,
 - c) klart och tydligt sammanfatta vilka påföljder som skall komma i fråga om avtalsvillkoren inte uppfylls, och ange ett tidsschema för påföljderna; sådana påföljder kan omfatta upphävande av avtalet innan dess löptid gått ut,
 - d) inte omfatta ett större geografiskt område än vad som är nödvändigt för att tillgodose allmänhetens intressen och i synnerhet för att tillhandahålla tjänster till viktiga passagerargrupper som regelbundet använder fler än en linje i kollektivtrafiksystemet under en och samma resa.
2. Avtalen kan omfatta ett system av incitament och påföljder med utgångspunkt från trafikoperatörens verksamhet, bedömd utifrån kvantitativa uppgifter, kundenkäter, oberoende övervakning och inspektion eller annat. Avtalen kan också möjliggöra garantier från trafikoperatören eller tredje part.
 3. I avtalen kan det ingå bestämmelser om förhandling om eller föreskrivande av förändringar i avtalsinnehållet. Den behöriga myndigheten skall dock inleda ett nytt förfarande för tilldelning av avtal i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, om sådana ändringar medför högre ekonomisk ersättning eller nya exklusiva rättigheter och om det årliga värdet av alla sådana ändringar tillsammans överskrider en femtedel av det årliga värdet av de tjänster som omfattas av det ursprungliga avtalet.
 4. Avtalens innehåll får inte ändras, såvida detta inte föreskrivs i avtalsbestämmelserna.

Artikel 7

Direkt slutande av avtal om allmänna tjänster

1. De behöriga myndigheterna kan från fall till fall och i enlighet med ~~punkt 3~~ artikel 7a besluta att direkt sluta avtal om allmänna tjänster för järnvägstrafik, ~~tunnelbanetrafik eller lätt spårtrafik~~ om detta är nödvändigt för att säkerställa att nationella eller internationella järnvägssäkerhetsnormer uppfylls.
2. De behöriga myndigheterna kan från fall till fall och om inte annat sägs i artikel 7a besluta att direkt tilldela avtal om allmänna tjänster för tunnelbanetrafik till sig själva eller till en trafikoperatör som de kontrollerar om
 - a) systemets storlek eller särdrag innebär att den etablerade operatören skulle ha betydande fördelar vid konkurrensutsatt upphandling, eller
 - b) detta medför ökad effektivitet vid användningen av offentliga medel och offentligt finansierade resurser.

23. De behöriga myndigheterna kan från fall till fall och om inte annat sägs i punkt 3 artikel 7a besluta att direkt sluta tilldela avtal om allmänna tjänster för tunnelbanetrafik eller lätt spårtrafik antingen till sig själva eller till en trafikoperatör som de kontrollerar, om detta innebär att offentliga medel eller offentligt finansierade resurser används på ett effektivare sätt. ~~andra lösningar skulle medföra extra kostnader för att upprätthålla samordningen mellan operatören och infrastrukturförvaltaren, och dessa kostnader inte skulle uppvägas av extra fördelar.~~
- ~~3. Behöriga myndigheter som har för avsikt att sluta ett avtal enligt bestämmelserna i punkt 1 eller 2 skall minst ett år i förväg och i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 offentliggöra sitt preliminära beslut om detta samt de fakta och analyser som ligger till grund för det preliminära beslutet.~~
- ~~4. Om en operatör den dag då denna förordning träder i kraft direkt tillhandahåller samordnade tjänster, inbegripet busstjänster, och villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda, kan den behöriga myndigheten ta med trafikoperatörens övriga, icke-järnvägsrelaterade tjänster i de avtal om allmänna tjänster som direkt sluts med operatören, förutsatt att den berörda medlemsstaten ger sitt samtycke och underrättar kommissionen om detta med en utförlig motivering med lämpliga indikatorer för jämförelse av verksamhetens effektivitet.~~
4. De behöriga myndigheterna kan från fall till fall besluta att direkt sluta avtal om allmänna tjänster till ett beräknat genomsnittligt årligt värde på mindre än ~~400 000~~ 1 000 000 euro. Om en behörig myndighet låter alla sina krav avseende allmänna tjänster omfattas av ett enda avtal om allmänna tjänster, kan den besluta att sluta detta avtal direkt, under förutsättning att avtalets beräknade årliga medelvärde understiger ~~800 000~~ 3 000 000 euro.

De behöriga myndigheterna får inte dela upp avtal eller nätverk ~~Krav avseende en viss omfattning av allmänna tjänster får inte delas upp för att undvika anbudsförfaranden.~~

- ~~56.~~ Om en operatör föreslår ett nytt initiativ som innebär tillhandahållande av en tjänst som inte fanns tidigare kan den behöriga myndigheten bevilja denna operatör en exklusiv rättighet att tillhandahålla denna nya tjänst direkt, förutsatt att tjänsten inte är föremål för ekonomisk ersättning inom ramen för något avtal om allmänna tjänster.

Ingen tjänst kan vara föremål för ett direkt slutet avtal om allmänna tjänster i enlighet med första stycket mer än en gång.

6. All ekonomisk ersättning under direkt tilldelade avtal skall vara förenlig med bestämmelserna i artikel 16 och bilaga I.

Artikel 7a Skyddsklausuler för direkttilldelade avtal

1. Behöriga myndigheter som har för avsikt att direkt tilldela avtal i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.1-7.3 skall offentliggöra sitt preliminära beslut om detta minst ett år i förväg och i enlighet med artikel 13, tillsammans med de uppgifter och analyser på vilka de grundat detta preliminära beslut.

2. När avtal skall direkttilldelas i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.1-7.3 kan andra potentiella trafikoperatörer under sex månader efter offentliggörande enligt punkt 1 inför den behöriga myndigheten lägga fram alternativa förslag för att visa att de kan uppnå bättre resultat än den trafikoperatör som valts ut, och föreslå andra sätt att uppnå de mål som fastställs i det nya avtalet. Den behöriga myndigheten skall granska dessa anbud och i enlighet med artikel 13 offentliggöra sina skäl för att anta eller avvisa dem.

3. De behöriga myndigheterna skall se till att de tjänster som omfattas av direkttilldelade avtal enligt artikel 7.1-7.3 utförs effektivt och korrekt.

I detta syfte skall myndigheterna särskilt vidta följande åtgärder:

(a) Minst vart femte år skall myndigheterna se över utvecklingen i fråga om dessa tjänsters kostnader per enhet och utnyttjandegrad i förhållande till trafikoperatörens tidigare resultat, resultaten inom sektorn som helhet samt jämförbara tjänster som tillhandahålls av andra trafikoperatörer.

(b) Myndigheterna skall utvärdera resultaten av denna översyn och ta ställning till huruvida dessa motiverar beslutet att tilldela avtalet utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, eller huruvida det finns tydliga tecken på bristande resultat.

(c) Om det föreligger tydliga tecken på avgörande brister i fråga om resultaten skall myndigheterna besluta om egna åtgärder för att uppnå en förbättring av resultaten, och i enlighet med avtalsbestämmelserna uppmana trafikoperatören att göra likadant.

(d) Myndigheterna skall inom tre år efter den ursprungliga översynen vidta genomföra en ny översyn av de fall som avses i c. Om det vid denna nya översyn inte klart visar sig att avgörande förbättringar av resultaten har gjorts skall myndigheten säga upp avtalet. Myndigheten får endast tilldela ett nytt avtal för den berörda tjänsten inom ramen för ett anbudsförfarande enligt artikel 12.

(e) Myndigheterna skall i enlighet med artikel 13.1 och 13.2 offentliggöra

(i) de uppgifter som avses i artikel 13.3,

(ii) resultaten av översynen,

(iii) sin bedömning av översynsresultaten,

(iv) sina egna planer samt trafikoperatörens planer för att förbättra resultaten där avgörande brister föreligger.

Artikel 7b Nödåtgärder

De behöriga myndigheterna får vidta nödåtgärder för att garantera att tillräcklig kollektivtrafiktjänst tillhandahålls om

- a) inga anbud som uppfyller de fastställda kraven inkommer vid ett anbudsförfarande,
- b) ett domstolsbeslut eller ett beslut från en överklagelseinstans om ett avtal gör det omöjligt att sluta ett nytt avtal i enlighet med bestämmelserna i denna förordning innan de gällande arrangemangen upphör,
- c) en trafikoperatör regelbundet brister i fråga om uppfyllandet av de normer som fastställs i ett avtal om allmänna tjänster, så att detta, i enlighet med avtalsvillkoren, leder till att avtalet upphävs innan det löpt ut,
- d) en trafikoperatör inte kan uppfylla kraven i ett avtal om allmänna tjänster på grund av insolvens, eller
- e) en trafikoperatör har för avsikt att ställa in tillhandahållandet av en tjänst som inte omfattas av ett avtal om allmänna tjänster.

De behöriga myndigheterna kan kräva att trafikoperatörer ger minst sex månaders varsel innan de ställer in tillhandahållandet av allmänna transporttjänster som de driver.

Nödåtgärderna skall bestå i direkt tilldelning eller överenskommen förlängning av ett avtal om allmänna tjänster.

Tilldelningen eller förlängningen av ett avtal genom nödåtgärder får inte avse längre tidsperioder än den behöriga myndigheten behöver för att organisera ett nytt förfarande för tilldelning av avtal i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, dock högst ett år, utom där nödåtgärderna vidtagits i enlighet med a och inga anbud som uppfyller de fastställda kraven heller inkommer inom ramen för det nya tilldelningsförfarandet.

Artikel 8

Slutande av avtal om allmänna tjänster på grundval av kvalitetsjämförelse

1. En behörig myndighet kan sluta avtal om allmänna tjänster utan anbudsförfarande för en tjänst som är begränsad till en enskild linje och som inte är föremål för ekonomisk ersättning i enlighet med något avtal om allmänna tjänster, förutsatt att, i enlighet med förfarandena i artikel 12.:
 - (a) ett meddelande med en inbjudan att inkomma med anbud har offentliggjorts, och
 - (b) myndigheten på grundval därav genom en jämförelse av de inkomna förslagens kvalitet har valt ut en operatör eller de operatörer som kommer att tillhandahålla allmänheten den bästa tjänsten.
2. En trafikoperatör som erhållit ett avtal i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.5 eller punkt 1 kan få ersättning för efterlevnad av allmänna bestämmelser som fastställts i enlighet med artikel 10 och som berör de tjänster som omfattas av avtalet. Denna ersättning får under ett och samma år int överskrida en femtedel av värdet på de tjänster som avtalet avser.

Artikel 9
Skyddsåtgärder för myndigheter

1. I syfte att garantera att andra potentiella tillhandahållare av kollektivtrafiktjänster har möjlighet att fortbestå, och att införandet av kontrollerad konkurrens inte hindrar små och medelstora företag från att delta, får en behörig myndighet ~~får~~ kräva att den utvalda trafikoperatören ingår underleverantörsavtal med en tredje part som inte ingår i samma koncern som den behöriga myndigheten eller trafikoperatören för en bestämd andel av de tjänster som omfattas av avtalet. Detta krav på anlitan­de av underleverantörer får inte omfatta mer än halva värdet på de tjänster som täcks av avtalet. Den behöriga myndigheten får inte utnämna underleverantörerna.
2. En behörig myndighet får besluta att inte sluta avtal om allmänna tjänster med en operatör som redan innehar eller därigenom skulle komma att inneha mer än en fjärdedel av den berörda kollektivtrafikmarknaden. Medlemsstaterna kan i detta hänseende bland annat besluta
 - (a) att den relevanta marknaden för pendeltåg, tunnelbana, inre vattenvägar och lokala och regionala busstjänster skall vara den regionala marknaden för kollektivtrafik och
 - (b) att den relevanta marknaden för järnväg och fjärrbusstjänster skall vara den nationella marknaden för den typen av kollektivtrafik.

Detta stycke skall inte påverka de behöriga myndigheternas rätt att sluta avtal för hela det område för vilket de har ansvar med en enda trafikoperatör, i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 6 d iv.

Detta stycke skall inte påverka gemenskapens och de nationella konkurrensmyndigheternas förfaranden och beslut.
3. ~~Om ett avtal om allmänna tjänster omfattar exklusiva rättigheter får d~~Den behöriga myndigheten får kräva att den utvalda operatören erbjuder personal som tidigare deltagit i tillhandahållandet av tjänsterna de rättigheter de skulle ha åtnjutit om en överföring i enlighet med direktiv 77/187/EEG 2001/23/EG skulle ha ägt rum. Myndigheten skall ange vilken personal som berörs och redogöra för deras avtalsmässiga rättigheter.
4. De behöriga myndigheterna får kräva att den trafikoperatör som väljs ut etablerar sig i den berörda medlemsstaten, om inte gemenskapslagstiftning som antagits enligt artikel 71 i fördraget föreskriver frihet att tillhandahålla tjänster. Behöriga myndigheter skall dock, när de sluter avtal, inte diskriminera potentiella operatörer som är etablerade i andra medlemsstater på grund av att dessa ännu inte är etablerade i den berörda medlemsstaten eller ännu inte har beviljats ett tillstånd som krävs för att utföra tjänster. De behöriga myndigheterna får kräva att potentiella trafikoperatörer ansöker om tillstånd och uppfyller andra rimliga krav för att visa att deras position tillåter dem att erhålla de tillstånd som krävs. De behöriga myndigheterna skall se till att tiden mellan slutandet av avtalen och inledandet av tjänsten är tillräckligt lång för att den utvalda trafikoperatören skall kunna etablera sig och skaffa sig de tillstånd som behövs.

5. Om de behöriga myndigheterna tillämpar någon av bestämmelserna i punkterna 1-4 skall de underrätta potentiella operatörer om alla relevanta uppgifter i början av förfarandet för slutande av avtal om allmänna tjänster.

KAPITEL IV

~~Minimikriterier~~ Allmänna regler för drift av kollektiv persontrafik

Artikel 10

1. ~~Utan att det påverkar avtal om allmänna tjänster som slutits i enlighet med kapitel III får~~ De behöriga myndigheterna får fastställa allmänna regler ~~eller minimikriterier~~ som skall beaktas av alla trafikoperatörer. ~~Sådana Dessa~~ regler ~~eller kriterier~~ skall utan diskriminering tillämpas på alla transporttjänster av samma typ inom det geografiska område som myndigheten ansvarar för.
 2. De allmänna reglerna kan omfatta följande:
 - (a) Bestämmelser om att trafikoperatören skall använda fordon, fartyg, vagnar eller infrastruktur som uppfyller fastställda normer avseende kvalitet, miljöpåverkan, tillgänglighet eller utseende.
 - (b) Bestämmelser om att trafikoperatören skall delta i samordnade biljett-, tidtabell- eller informationssystem.
 - (c) Utan diskriminering mellan trafikoperatörer, begränsningar av det sammanlagda antalet fordon som trafikerar ett visst vägnät, i syfte att skydda allmänheten eller miljön.
 3. Allmänna regler kan omfatta skyldighet att följa taxebestämmelser och införandet av maxtaxor för vissa eller alla sträckor.
 4. ~~Sådana De~~ allmänna reglerna ~~eller minimikriterier~~ får omfatta ersättning för de kostnader som uppstår för att de följs (beräknade i enlighet med artikel 16 och bilaga I), på följande villkor:
 - (a) ~~Om reglerna eller kriterierna begränsar avgifterna, skall detta endast gälla vissa kategorier av passagerare.~~
 - (b) ~~Det belopp som till en operatör inom det område som omfattas av den berörda regeln eller det berörda kriteriet betalas ut som ersättning för att allmänna regler eller minimikriterier följs, skall för ett och samma år inte överskrida en femtedel av värdet av den berörda operatörens tjänster inom området.~~
 - (c) ~~Ersättningen skall vara tillgänglig för alla operatörer på icke-diskriminerande grunder~~
- och
- (b) de allmänna reglerna i fråga skall beröra normer för den berörda tjänstens kvalitet och tillförlitlighet, samt rimliga påföljder som skall vidtas mot trafikoperatörer som inte efterlever dessa normer.

KAPITEL V

Frågor avseende förfarandet

Artikel 11 Anmälan

Ersättning som betalas ut i enlighet med denna förordning skall undantas från det anmälningsförfarande som anges i artikel 88.3 i EG-fördraget.

Artikel 12 Förfarande för slutande av avtal

1. Det förfarande som antas för den konkurrensutsatta upphandlingen eller kvalitetsjämförelsen skall vara rättvist, öppet och icke-diskriminerande.
2. Förfarandet skall omfatta offentliggörande i enlighet med artikel 13.
3. För konkurrensutsatta anbudsförfaranden skall förfarandet omfatta
 - (a) urvalskriterier, med beaktande av kriterierna i artikel 4.2, som fastställer den behöriga myndighetens minimikrav,
 - (b) tilldelningskriterier, med beaktande av kriterierna i artikel 4.2, som definierar de grunder på vilka myndigheten kommer att välja mellan de anbud som uppfyller urvalskriterierna, och
 - (c) tekniska specifikationer som fastställer de krav avseende den allmänna tjänsten som skall omfattas av avtalet och av vilka det framgår vilka tillgångar som skall ställas till förfogande för den anbudsgivare som tilldelas avtalet samt villkor och förutsättningar för detta.

Det skall gå minst 52 dagar mellan avsändandet av meddelandet om anbudsinfordran och den sista dagen för mottagande av anbud.

4. Behöriga myndigheter skall i den information de tillhandahåller för potentiella operatörer inbegripa alla relevanta uppgifter de förfogar över, i enlighet med avtalen om allmänna tjänster som rör operatörers tjänster, avgifter och passagerarantal under de senaste fem åren.
5. **De behöriga myndigheterna skall kräva att potentiella trafikoperatörer redogör för de arrangemang som gjorts för att tillhandahålla de tjänster som anbudsförfarandet gäller, inbegripet hur personal och tillgångar kommer att sättas in.**
6. **För upphandling av avtal med ett uppskattat årligt värde på mer än 3 000 000 euro kan de behöriga myndigheterna förhandla om de inlämnade anbudena med de potentiella trafikoperatörerna. Myndigheterna får inte till följd av förhandlingar efter anbudsförfarandet anta ett anbud som med avseende på de tilldelningskriterier som avses i punkt 3 b är mindre fördelaktigt än något annat anbud som lämnats in av en annan anbudsgivare och som uppfyller de urvalskriterier som avses i punkt 3 a.**

Artikel 13
Öppenhet

1. ~~4~~Anbudsförfaranden, inbjudan att inkomma med förslag inom ramen för kvalitetsjämförelseförfaranden, information om nya allmänna regler och tillhörande utbetalningar av ersättning, preliminära beslut om att direkt tilldela avtal i enlighet med artikel 7.5 samt andra meddelanden, och beslut och preliminära beslut som fattas i enlighet med denna förordning skall offentliggöras på lämpligt sätt, varvid beslut och preliminära beslut skall åtföljas av en motivering.
2. De behöriga myndigheterna skall på lämpligaste väg delge byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer alla meddelanden och beslut avseende avtal om allmänna tjänster och ersättningssystem som har ett uppskattat årligt värde av minst ~~400 000~~ 1 000 000 euro ~~eller~~ och minst ~~800 000~~ 3 000 000 euro för offentliggörande i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Det högre gränsvärdet som anges i första stycket skall tillämpas bara om en behörig myndighet har införlivat alla sina krav på allmänna tjänster i ett enda avtal om allmänna tjänster.
3. De behöriga myndigheterna skall på begäran tillhandahålla
 - (a) villkoren för alla avtal om allmänna tjänster som de har slutit, inbegripet, för direkt tilldelade avtal, en redogörelse för hur ersättningen beräknas i enlighet med artikel 16 och bilaga I,
 - (b) villkoren i alla allmänna regler om kollektivtrafik som de har fastställt, inbegripet uppgifter om skyldighet att följa taxebestämmelser och metoden för beräkning av ersättningen, och
 - (c) alla uppgifter de förfogar över när det gäller avtal om allmänna tjänster avseende operatörers tjänster, avgifter, ~~och~~ passagerarantal och den allmänna utvecklingen i fråga om tjänstens kvalitet.
4. Myndigheterna skall under minst tio år bevara tillräcklig dokumentation om förfarandet för slutande av varje enskilt avtal om allmänna tjänster för att de skall kunna motivera sitt val vid en senare tidpunkt. På begäran av berörda parter skall myndigheterna lämna ut sammanställningar av dessa handlingar.
5. Medlemsstaterna skall före utgången av ~~mars~~ juni varje jämnt år till kommissionen överlämna
 - (a) en sammanfattning avseende det föregående båda ~~åren~~ med antal, beräknat värde och varaktighet för de avtal om allmänna tjänster som behöriga myndigheter har slutit, varvid det skall göras åtskillnad mellan järnvägs-, buss- och sjöfartstjänster på inre vattenvägar samt mellan avtal som slutits på grundval av anbudsförfaranden, kvalitetsjämförelse eller direkt, och
 - (b) en sammanfattning av omfattningen av och innehållet i de allmänna regler ~~eller minimikriterier~~ som gällde under det föregående båda kalenderåren och för vilka ersättning lämnats, samt det belopp som betalats i ersättning,

- (c) resultaten av eventuella verksamhetskontroller som genomförts i enlighet med bestämmelserna i artikel 7a.3 under de senaste båda kalenderåren.
6. I syfte att möjliggöra en strategianalys och översyn, inbegripet den rapport som avses i artikel 19.2, skall den sammanfattning som avses i punkt 5 a omfatta uppgifter om följande:
- (a) Användningsnivåer.
- (b) Kundernas tillfredsställelse.
- (c) Antal anställda och förändringar i arbetsmönster och anställningsvillkor.
- (d) Kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsterna, varvid det skall skiljas mellan
- (i) ekonomisk ersättning som tillhandahålls i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, inbegripet ersättning för efterlevnad av allmänna regler, och
- (ii) andra relevanta privata eller offentliga investeringar, inbegripet investeringar i infrastruktur, fordon, fartyg och vagnar som inte omfattas av bestämmelserna i denna förordning.

Artikel 14
Överklagande

1. Medlemsstaterna skall se till att operatörer och andra intressenter har rätt att hos ett offentligt eller rättsligt organ överklaga beslut och preliminära beslut som fattats av behöriga myndigheter i enlighet med denna förordning.
2. Detta organ som avses i punkt 1 skall ~~vad gäller organisation, finansiering, rättslig struktur och beslutsfattande~~ vara oberoende både av varje berörd behörig myndighet och av varje trafikoperatör och. 2. ~~Organen för överklagande~~ skall ha befogenhet att begära relevant information från alla berörda parter, fatta bindande beslut och utfärda böter.
3. ~~Organen för överklagande skall vara skyldiga att avgöra varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa situationen senast inom två månader från det att all information mottagits. Om organet inte är av rättslig art skall dess beslut vara föreål för rättslig kontroll.~~
4. ~~Trots vad som sägs i punkt 5 skall överklagandorganens beslut vara bindande för alla parter som omfattas av dessa beslut. Villkoren för genomförandet av överklagandeförfarandet skall fastställas av medlemsstaterna.~~
5. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att beslut som fattas av organen för överklagande kan överklagas till domstol. I de fall då det sluts ett avtal om gränsöverskridande allmänna tjänster skall de behöriga myndigheterna i de olika berörda medlemsstaterna inbördes komma överens om behörig besvärsinstans.

Artikel 15
Bestämmelser om bokföring

1. Tjänster som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster som slutits med en viss behörig myndighet skall redovisningsmässigt behandlas som en särskild verksamhet och drivas som ett separat affärsområde avskilt från varje annan verksamhet som företaget bedriver, oavsett om denna verksamhet rör persontransporter eller inte.
- 2 Alla enskilda avtal som tilldelats direkt i enlighet med artikel 7.1-7.3, och alla avtal vars årliga värde överstiger 3 000 000 euro, skall behandlas som separata affärsområden.**
- 2.3.** Varje affärsområde skall uppfylla följande villkor:
 - (a) Räkenskaperna för driften skall vara separata.
 - (b) Den andel av omkostnader, tillgångar och skulder som härrör från varje verksamhet skall fördelas enligt deras faktiska användning.
 - (c) De redovisningsprinciper enligt vilka de separata räkenskaperna har upprättats skall anges tydligt.
 - (d) För varje verksamhet skall utgifterna balanseras mot **summan av alla rörelseintäkter** från de aktuella tjänsterna och betalningar från offentliga myndigheter som ersättning för de utgifter som uppkommer i samband med att de aktuella kraven på allmänna tjänster uppfylls, utan någon möjlighet att göra överföringar **från eller** till en annan verksamhet. **Denna ersättning får omfatta en rimlig vinst för trafikoperatören.**
- 34.** Operatörer som får ersättning för att uppfylla ~~minimikriterier~~ **allmänna regler** för trafikdrift i enlighet med artikel 10 skall i sina räkenskaper separat ange de kostnader som de ådrar sig på grund av att de följer den berörda allmänna regeln ~~eller det berörda kriteriet~~, de extra intäkter de uppbär på grund av denna efterlevnad samt den ersättning som betalats. Den ersättning som betalas ut och de extra intäkter de förvärvat skall balansera de kostnader som trafikoperatören ådragit sig utan någon möjlighet att göra överföringar **från eller** till en verksamhet som inte omfattas av den aktuella regeln ~~eller det aktuella kriteriet~~. **Denna ersättning får omfatta en rimlig vinst för trafikoperatören.**
- 5. Trafikoperatörer som tillhandahåller de tjänster för vilka avtalet direkttilldelats enligt bestämmelserna i artikel 7.1-7.3 eller artikel 17.3 skall offentliggöra sina räkenskaper i en form som möjliggör kontroll av att de överensstämmer med bestämmelserna i denna artikel och artiklarna 7a.1 och 7a.3, 8.2 och 16.**

KAPITEL VI

Slutbestämmelser

Artikel 16

Ersättning

Utom för avtal om allmänna tjänster som slutits genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden får de behöriga myndigheterna på inga villkor lämna mer ersättning eller tillämpa mindre stränga förfaranden än vad som krävs enligt bestämmelserna i bilaga I.

Artikel 17

Övergångsbestämmelser

~~1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att program, avtal eller överenskommelser som inte är förenliga med bestämmelserna i denna förordning upphör att gälla inom tre år efter förordningens ikraftträdande.~~

~~2. Om en operatör den dag då denna förordning träder i kraft enligt bestämmelserna i ett avtal om allmänna tjänster är skyldig att investera i järnvägsinfrastruktur, och återbetalningsperioden för denna infrastruktur kommer att löpa i mer än tre år, kan den behöriga myndigheten förlänga den övergångsperiod på tre år som anges i punkt 1, med högst tre år varvid myndigheten skall ta hänsyn till denna återbetalningsperiod det relativa ekonomiska värdet av de berörda tillgångarna i förhållande till det sammanlagda uppskattade värdet på de tjänster som omfattas av avtalet.~~

1. Avtal om allmänna tjänster som slutits innan denna förordning trätt i kraft enligt ett förfarande som anpassats till bestämmelserna i direktiv 92/50/EEG, 93/36/EEG, 93/37/EEG eller 93/38/EEG, eller i enlighet med något annat rättvist anbudsförfarande, under förutsättning att dessa avtal har en begränsad och rimlig löptid.

2. Behöriga myndigheter som själva eller genom en operatör under deras kontroll tillhandahållit busstjänster innan denna förordning trädde i kraft skall ha rätt att fortsätta med detta utan konkurrensutsatt anbudsförfarande under åtta år efter det att förordningen trätt i kraft.

3. I undantagsfall och utan att det påverkar bestämmelserna om avtal i artikel 5 eller reglerna om avtalens löptid i artikel 6 c, och efter kommissionens förhandsgodkännande, får behöriga myndigheter förlänga den tidsperiod som avses i punkt 2, förutsatt att

a) artikel 7a tillämpas,

b) avtalet inte innebär att exklusiva rättigheter tilldelas,

c) all ersättning för taxebestämmelser ges i överensstämmelse med artikel 10.

4. Utan att det påverkar bestämmelserna i punkterna 1-3 skall varje behörig myndighet antingen se till att

- a) minst hälften av dess avtal om allmänna tjänster, beräknat enligt avtalens värde, har slutits i enlighet med bestämmelserna i denna förordning inom fyra år efter det att förordningen trätt i kraft, och
- b) alla dess avtal om allmänna tjänster har tilldelats inom åtta år efter det att denna trätt i kraft.

När de tillämpar de bestämmelser och beräknar de andelar som avses i första stycket skall de behöriga myndigheterna bortse både från avtal om allmänna tjänster som tilldelats direkt efter den 1 februari 2003 i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.1-7.4, och avtal som omfattas av bestämmelserna i punkterna 1-3.

- 5. Medlemsstaterna och de behöriga myndigheterna skall vidta de åtgärder som krävs för att se till att program, avtal eller överenskommelser som inte är förenliga med de bestämmelserna i denna förordning som inte avses i punkt 1 upphör att gälla i tid för att göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att uppfylla kraven i punkterna 2 och 4.

- 36. Fram till den dag då de program, avtal eller överenskommelser som avses i punkterna 1 och 2 upphör att gälla, skall de fortsätta att omfattas av de bestämmelser i förordning (EEG) nr 1191/69 som gällde för dem innan denna förordning trädde i kraft.

- 7. De behöriga myndigheterna får, under de övergångsperioder som avses i punkt 4, från avtalstilldelningsförfarandena utesluta trafikoperatörer som omfattas av exklusiva rättigheter eller får ekonomisk ersättning för drift av kollektivtrafik som tilldelats på annat sätt än i enlighet med bestämmelserna i denna förordning.

De behöriga myndigheterna skall tillämpa bestämmelserna i första stycket utan diskriminering och utesluta alla potentiella operatörer som uppfyller dessa villkor samt informera potentiella operatörer om sitt beslut i början av förfarandet.

Myndigheterna skall delge kommissionen sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse minst två månader innan anbudsförfarandet eller förslagsinfordran inom ramen för kvalitetsjämförelseförfarandet offentliggörs.

Trafikoperatörerna skall undantas från bestämmelserna i första stycket om de kan visa att värdet på de kollektivtrafiktjänster de tillhandahåller i enlighet med denna förordning överstiger värdet på de tjänster som omfattas av exklusiva rättigheter eller för vilka ekonomisk ersättning utbetalas i enlighet med andra bestämmelser än dem som ingår i denna förordning.

Artikel 18 *Operatörer från tredje land*

För de ändamål som avses i denna förordning och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.4 skall operatörer från de länder tredje land som har slutit avtal med gemenskapen enligt vilka trafikoperatörer från dessa länder har rätt att etablera sig i medlemsstaterna som ingår i förteckningen i bilaga II behandlas som gemenskapsföretag, i enlighet med villkoren och förutsättningarna i det avtal som slutits mellan varje sådant land

~~och gemenskapen. Kommissionen skall uppdatera denna bilaga när förändringar i gemenskapens internationella förpliktelser så kräver, genom att offentliggöra ett meddelande i Europeiska gemenskapernas officiella tidnings L-serie.~~

Artikel 19
Tillsyn av kommissionen

1. Medlemsstaterna skall samråda med kommissionen om de lagar och andra författningar som behövs för att ~~genomföra~~ **tillämpa** denna förordning.
2. Kommissionen skall inom fem år efter denna förordnings ikraftträdande utarbeta en rapport om hur förordningen har tillämpats i medlemsstaterna samt om **de kvantitativa och kvalitativa** följderna för passagerarna, **personalen, de offentliga myndigheterna och deras kunder,** och skall vid behov föreslå ändringar av förordningen. Denna rapport skall innehålla en granskning av hur de undantag som anges i artikel 7.4 har fungerat.

Artikel 20
Upphävande och ändring

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 skall upphöra att gälla.
2. Artikel 3.2 i förordning (EEG) nr 1107/70 skall utgå.

Artikel 21
Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Regler om ersättning inom ramen för avtal som slutits utan konkurrensutsatta anbudsförfaranden

1. ~~Om en behörig myndighet ersätter en operatör ekonomiskt för efterlevnaden av krav avseende allmänna tjänster i enlighet med denna förordning, och om ersättningen inte omfattas av ett avtal om allmänna tjänster som slutits genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden, skall denna ersättning inte överstiga den finansiella nettoeffekten av efterlevnaden av kravet avseende allmänna tjänster enligt vad som beräknas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna bilaga.~~
2. ~~Den finansiella nettoeffekten skall vara summan av~~
 - (i) ~~effekterna av efterlevnaden av kraven avseende den allmänna tjänsten som berör operatörens utgifter (kostnader som undvikits minus extra utgifter som uppkommit), och~~
 - (ii) ~~effekterna av efterlevnaden av kraven avseende den allmänna tjänsten som berör operatörens intäkter (extra intäkter minus intäkter som operatören gått miste om).~~
3. ~~Den finansiella nettoeffekten skall beräknas med beaktande av de effekter som efterlevnaden av kraven avseende allmänna tjänster har på trafikoperatörens samlade verksamhet.~~
4. ~~Den finansiella nettoeffekten skall beräknas genom jämförelse av den situation som uppstår om det allmänna tjänstekravet uppfylls med den situation som skulle ha uppkommit om kravet inte uppfyllts och driften av den linje som berörs av kravet i stället hade bestämts på kommersiella grunder.~~
5. ~~För den situation som skulle ha uppstått om kravet avseende allmänna tjänster inte hade efterlevts (referensfallet) skall ungefärliga siffror för avgifter, passagerarantal och kostnader beräknas.~~
6. ~~Referensfallet kan beräknas~~
 - (i) ~~utgående från uppgifter om situationen innan operatören började uppfylla kravet avseende allmänna tjänster, om förhållandena inte har ändrats till en sådan grad att dessa uppgifter inte är tillförlitliga som riktlinjer för dagens avgifter, passagerarantal och kostnader, eller~~
 - (ii) ~~genom jämförelser med uppgifter om jämförbara tjänster som tillhandahålls på kommersiell basis eller~~
 - (iii) ~~genom en uppskattning av kostnader för och efterfrågan på tjänsterna.~~

~~Vid beräkning av referensfallet skall alla tendenser som påverkar den berörda transportmarknaden tas i beaktande.~~
7. ~~Vid beräkning av effekter på intäkterna som uppkommer till följd av att ett krav avseende allmänna tjänster uppfylls skall bland annat förändringar i avgiftsnivåerna och passagerarantalet beaktas. Vid beräkningen skall man beakta vilka effekter den~~

omständighet att kraven måste uppfyllas har på efterfrågan på transporttjänster, och de förändringar av de tillhandahållna tjänsternas kvalitet, kvantitet och pris som följer därav. Denna bedömning skall inte begränsas till inverkan på det nätsegment inom vilket kravet direkt efterlevs, utan skall även omfatta inverkan på andra delar av nätet.

8. Beräkningen av inverkan på kostnaderna för efterlevnaden av ett krav avseende allmänna tjänster skall utföras på samma sätt som beräkningen av inverkan på intäkterna. Om kravet endast omfattar vissa av de tjänster som en operatör tillhandahåller skall gemensamma kostnader, såsom t.ex. omkostnader, delas upp mellan de berörda tjänsterna och övriga tjänster i proportion till värdet av varje enskild tjänst.
9. Kostnader som följer av att krav avseende allmänna tjänster efterlevs skall beräknas på grundval av en effektiv förvaltning av trafikoperatören och tillhandahållandet av transporttjänster av en tillräcklig kvalitet.

Ersättningsbeloppet skall fastställas på förhand för avtalets eller ersättningssystemets varaktighet, utom där avtalet eller systemet omfattar bestämmelser om att ersättningsbeloppet skall justeras enligt på förhand fastställda faktorer. Ersättningsbelopp skall under alla omständigheter vara fastlagda för en period på minst tre år.

Ersättning för efterlevnad av krav avseende allmänna tjänster får endast medges om den berörda operatören av eget kommersiellt intresse och utan denna ersättning inte skulle efterleva kravet eller inte skulle efterleva det i samma utsträckning eller på samma villkor.

1. Bestämmelserna i denna bilaga skall gälla för all ekonomisk ersättning som betalas ut för uppfyllandet av allmän trafikplikt i enlighet med denna förordning, med undantag för sådan ersättning som betalas ut till följd av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Detta omfattar även ersättning som betalas ut för efterlevnad av allmänna regler i enlighet med artikel 10. Reglerna gäller inte för undantag, helt eller delvis, från de ekonomiska effekterna av punktskatter på bränsle.
2. Ersättningsbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan trafikoperatörernas extrakostnader för tillhandahållandet av tjänsten och deras extraintäkter från denna tjänst, varvid trafikoperatörens hela verksamhet skall beaktas, inbegripet lönsamma tjänster.
3. Vid beräkning av trafikoperatörens extrakostnader kan följande element beaktas:
 - (i) De extra direkta kostnader som har att göra med uppfyllandet av den allmänna trafikplikten.
 - (ii) En proportionerlig andel av de allmänna omkostnader, tillgångar och skulder som trafikoperatören ådrar sig genom att tillhandahålla tjänsten.
 - (iii) En rimlig förtjänst.
 - (iv) Alla intäkter som trafikoperatören gått miste om till följd av tillämpningen av den allmänna trafikplikten.

4. Vid beräkning av trafikoperatörens extrainkomster skall följande beaktas:
- (i) Extra inkomst som trafikoperatören haft från biljettavgifter och annan verksamhet som direkt har att göra med tjänsten, till exempel reklam och försäljning av förfriskningar ombord.
 - (ii) Alla kostnader som trafikoperatören sluppit till följd av tillhandahållandet av tjänsten.
5. Ersättning för skyldighet att följa taxebestämmelser som fastställs i enlighet med artikel 10.3 och som berör de flesta eller alla turer skall betalas ut med samma procentsats per tur till alla trafikoperatörer för tjänster av liknande art. Denna procentsats skall grundas på en uppskattning av vilken ekonomisk effekt skyldigheten har på alla trafikoperatörer som omfattas av den.
6. Kostnader som uppkommer genom uppfyllande av allmän trafikplikt skall beräknas utgående från antagandet att trafikoperatörens verksamhet förvaltas effektivt och att trafiktjänsterna är av god kvalitet.
- Ersättningsbeloppet skall fastställas innan avtalet eller ersättningssystemet börjar löpa. Avtal och system kan dock omfatta förfaranden som gör det möjligt att anpassa ersättningsbeloppen utgående från specifika, förutfastställda faktorer eller villkor. Ersättningsbelopp skall under alla omständigheter vara fasta under minst ett år.
- Ersättning för uppfyllande av allmän trafikplikt får endast betalas ut om den berörda trafikoperatören i avsaknad av ersättning av eget kommersiellt intresse inte skulle uppfylla denna trafikplikt, eller inte skulle uppfylla den i samma utsträckning eller på samma villkor.

BILAGA II

**~~Trafikoperatörer från följande länder skall, i enlighet med artikel 18, för denna
förordnings syften behandlas som gemenskapsföretag~~**

~~Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och
Ungern.~~