

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening og indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje

(2000/C 365 E/10)

(EØS-relevant tekst)

KOM(2000) 7 endelig udg. — 2000/0212(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 26. juli 2000)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN
EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af de vigtigste mål for den fælles transportpolitik er at opnå den højeste mulige standard for offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje.
- (2) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne har tre primære modeller til deres rådighed i forfølgelsen af dette mål: indgåelse af kontrakter med operatører om offentlig trafikbetjening, indrømmelse af enerettigheder til operatører og fastsættelse af minimumskrav til varetagelsen af offentlig transport.
- (3) Det er vigtigt at tydeliggøre disse modellers retlige status i forhold til EF-retten.
- (4) Hvad angår indenlandsk transport refereres der i traktatens artikel 73 til opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse. Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje⁽¹⁾ fastlægger EF-rammebestemmelser for offentlig personbefordring på grundlag af denne artikel i traktaten og angiver, hvordan de kompetente myndigheder i medlemsstaterne kan sikre den fornødne trafikbetjening, som bidrager til bæredygtig udvikling, social integration, forbedring af miljøet og regional balance.

(5) Mange medlemsstater har for i hvert fald en del af markedet for offentlig transport vedtaget lovgivning om tidsbegrænsede enerettigheder og kontrakter om offentlig trafikbetjening baseret på åbne, gennemsigtige og retfærdige procedurer. Med denne udvikling og anvendelsen af EF-reglerne om henholdsvis den frie etableringsret og offentlige aftaler er der gjort gode fremskridt i retning af EF/EØS-dækkende markedsadgang inden for offentlig transport. Resultatet har været, at handelen mellem medlemsstaterne er blevet væsentligt forøget, og flere operatører inden for offentlig transport udfører nu transporttjenester i mere end én medlemsstat.

(6) Det forhold, at åbningen af markedet er sket på grundlag af national lovgivning, har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og har skabt retlig uklarhed om operatørernes rettigheder og de kompetente myndigheders forpligtelser.

(7) Undersøgelser udført på Kommissionens vegne⁽²⁾ og erfaringer fra lande, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at med de fornødne sikkerhedsklausuler resulterer indførelsen af kontrolleret konkurrence mellem EU-operatører inden for denne sektor i mere attraktive transporttjenester med lavere omkostninger og vil næppe lægge hindringer i vejen for varetagelsen af de særlige opgaver, operatørerne er pålagt.

(8) Det er vigtigt at ajourføre EF-rammebestemmelserne for at sikre øget konkurrence om varetagelsen af offentlig personbefordring og tage hensyn til de nye lovgivnings-tiltag i medlemsstaterne vedrørende regulering af varetagelsen af offentlig personbefordring. Det er på linje med konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon den 28. marts 2000, hvor Kommissionen, Rådet og medlemsstaterne i overensstemmelse med deres respektive beføjelser blev opfordret til »at sætte mere skub i liberaliseringen på områder som ... transport«. Ajourføringen af EF-rammebestemmelserne giver mulighed for at sikre, at markedet åbnes på EF-plan uden at give anledning til problemer, og grundlæggende elementer i udbudsprocedurerne i alle medlemsstaterne harmoniseres.

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

⁽²⁾ »Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe«, Isotope consortium, KEF, 1998; »Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport«, udført for Europa-Kommissionen af NEA Transport research and training, 1998.

- (9) Ifølge artikel 16 i EF-traktaten er det nødvendigt at sikre, at tjenester af almen økonomisk interesse ydes på grundlag af principper og vilkår, der gør det muligt for dem at opfylde deres opgaver. Den øgede konkurrence bør derfor ledsages af EF-regler, der beskytter almenvellets interesser med hensyn til tilstrækkelig adgang til offentlig transport af den fornødne kvalitet. Af hensyn til almenvellets interesser er det vigtigt for forbrugere og interesserede parter at have adgang til integreret information om de eksisterende tjenester.
- (10) Den frie etableringsret er et grundlæggende princip for den fælles transportpolitik og forudsætter, at operatører fra en medlemsstat, der er etableret i en anden medlemsstat, er sikret reel adgang til markedet for offentlig transport i den pågældende medlemsstat på en åben og ikke-diskriminatorisk måde.
- (11) Traktaten indeholder specifikke bestemmelser om konkurrencebegrænsninger. Navnlig traktatens artikel 86, stk. 1, fastslår, at medlemsstaterne skal overholde disse bestemmelser med hensyn til offentlige virksomheder og virksomheder, som de indrømmer enerettigheder. I henhold til traktatens artikel 86, stk. 2, er virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, på bestemte betingelser undergivet disse regler.
- (12) For at sikre overholdelsen af princippet om ikke-diskrimination og opnå ligebehandling af konkurrerende operatører er det vigtigt at fastsætte grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætter minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport. De kompetente myndigheder skal ifølge principperne i EF-retten ved iværksættelsen af disse procedurer basere sig på gensidig anerkendelse af tekniske standarder og rimelige udvælgelseskriterier. I overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør sådanne grundlæggende fælles procedurer dog levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætte minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.
- (13) Undersøgelser og erfaringer viser, at åbent udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening er en effektiv metode til at sikre fordelene ved konkurrence med hensyn til omkostninger, effektivitet og innovation uden at hindre varetagelsen af de særlige opgaver, der pålægges operatørerne i almenvellets interesse.
- (14) Der er ved Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler⁽¹⁾ og Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation⁽²⁾ fastsat obligatoriske udbudsregler for indgåelse af visse aftaler og kontrakter. Hvor disse regler gælder finder de bestemmelser i denne forordning, som vedrører kravet om, at der skal iværksættes udbud om kontrakter, og metoderne for udvælgelse af operatører, ikke anvendelse.
- (15) Der bør dog ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis det kan bringe sikkerhedsnormer inden for jernbanetransport i fare eller vanskeliggøre samordningen af et metro- eller light rail-net. Interesserede parter bør dog have lejlighed til at fremsætte bemærkninger til planer om indgåelse af kontrakter på denne måde så betids, at der kan tages hensyn til deres synspunkter. Såfremt jernbanetjenester, der er omfattet af kontrakter indgået på denne måde, er fuldt integreret med bustjenester, bør bustjenesterne kunne indgå i samme kontrakt.
- (16) Der bør heller ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis kontrakten kun vedrører et lille beløb. Dette mindstebeløb bør være højere, hvor det drejer sig om driften af et helt net, end hvor det drejer sig om driften af en del af et net eller en enkelt rute.
- (17) Under hensyntagen til det forhold, at visse dele af markedet for offentlig transport er kommercielt levedygtige, bør det også være muligt for de kompetente myndigheder at fremme nye initiativer, der hidrører fra markedet og udfylder huller i trafikdækningen, som ikke i forvejen varetages af nogen operatører, ved efter anmodning fra operatøren at indrømme eneret for trafikbetjeningen på en bestemt rute. Det er acceptabelt, at det sker uden forudgående udbud, hvis eneretten er nøje tidsbegrænset og ikke kan fornyes.
- (18) Hvis myndighederne indrømmer en eneret uden nogen direkte finansiel kompensation, bør de kunne gøre det ved en forenklet procedure, som dog sikrer ikke-diskriminatorisk konkurrence mellem operatører.
- (19) Det bør være muligt for myndighederne at yde operatører kompensation for omkostningerne ved at opfylde minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under forudsætning af, at denne kompensation kan beregnes retfærdigt og ikke er så stor, at den gør operatørerne mindre tilbøjelige til primært at fokusere på passagerernes ønsker og behov.

(1) EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1. Direktivet er senest ændret ved direktiv 97/52/EF (EFT L 328 af 28.11.1997, s. 1).

(2) EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84. Direktivet er senest ændret ved direktiv 98/4/EF (EFT L 101 af 1.4.1998, s. 1).

- (20) De bestemmelser i denne forordning, der gælder for operatører, bør også finde anvendelse i de tilfælde, hvor offentlig trafikbetjening varetages af en offentlig forvaltning, som ikke har en særskilt juridisk status i forhold til den offentlige forvaltning, der optræder som den kompetente myndighed. Hvis ovennævnte bestemmelser ikke fandt anvendelse i de tilfælde, hvor staten handler som erhvervsvirksomhed, ville der ikke være sikkerhed for, at EF-retten anvendes uden nogen form for forskelsbehandling.
- (21) Undersøgelser og erfaringer viser, at hvis offentlig transport udføres i henhold til kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er begrænset til fem år, forhindrer det ikke varetagelsen af de særlige opgaver, der pålægges operatørerne. For at minimere konkurrencefordrejningen og samtidig sikre kvaliteten af tjenesteydelserne bør kontrakter om offentlig trafikbetjening derfor normalt være begrænset til fem år. Der kan dog være behov for længere perioder, hvis operatøren er nødsaget til at investere i infrastruktur, sporbaseret rullende materiel eller andre køretøjer, der er knyttet til specifikke, geografisk definerede transporttjenester, og for hvilke der må opereres med længere tilbagebetalingsperioder.
- (22) I overensstemmelse med princippet om ikke-diskrimination bør de kompetente myndigheder sikre, at kontrakter om offentlig trafikbetjening ikke dækker et større geografisk område, end det er nødvendigt af hensyn til almenvellets interesser og navnlig behovet for at tilbyde integrerede transporttjenester til større grupper af passagerer, som på samme rejse normalt anvender mere end én forbindelse i det offentlige transportnet.
- (23) Hvor det er rimeligt, at de kompetente myndigheder i almenvellets interesse beskytter de ansatte i situationer, hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening kan resultere i, at kontrakten overgår til en anden operatør, bør de have beføjelse til at kræve, at operatørerne anvender de relevante bestemmelser i Rådets direktiv 77/187/EØF af 14. februar 1997 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder, bedrifter eller dele af bedrifter ⁽¹⁾.
- (24) Det er nødvendigt, at de procedurer, der indføres i medfør af denne forordning, er gennemsigtige, og at der findes klageadgang over for afgørelser truffet af de kompetente myndigheder. Myndighederne bør desuden opbevare dokumentation for deres afgørelser i ti år i overensstemmelse med den forældelsesfrist, der er fastsat i artikel 15 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 vedrørende statsstøtteprocedurer ⁽²⁾.
- (25) Forordning (EØF) nr. 1191/69 indeholder bestemmelse om, at der føres særskilt regnskab for driftsomkostninger og -indtægter, generalomkostninger samt aktiver og passiver i forbindelse med opfyldelsen af krav vedrørende offentlig trafikbetjening. Dette krav bør bibeholdes i en mere tidssvarende form, særligt for at sikre, at myndighederne får fuldt udbytte af de offentlige midler, og at betalinger, der er ment som kompensation, ikke misbruges til at fordreje konkurrencen.
- (26) Udbetaling af kompensation, der overstiger de nettoomkostninger, der påføres en operatør som følge af opfyldelsen af et krav vedrørende offentlig trafikbetjening, vil kunne undersøges på grundlag af EF-reglerne om statsstøtte. EF bør derfor fastlægge regler for, hvad der udgør en rimelig kompensation. Abent udbud om indgåelse af kontrakter er en effektiv metode til at sikre, at der ikke ydes overkompensation, under forudsætning af at resultaterne af udbuddet afspejler retfærdige og realistiske markedsvilkår.
- (27) I henhold til forordning (EØF) nr. 1191/69 er kompensation, der ydes i overensstemmelse med forordningen, fritaget for kravet om anmeldelse af statsstøtte i traktatens artikel 88, stk. 3. Nærværende forordning indeholder nye og detaljerede bestemmelser, der er udformet med henblik på de særlige forhold i sektoren for offentlig personbefordring, herunder mere tidssvarende krav om adskilte regnskaber, for at sikre, at eventuel kompensation er forenelig med EF-reglerne om statsstøtte. Desuden er der i forordningen fastsat nye og detaljerede procedurer, der sætter Kommissionen i stand til at føre tilsyn med sådanne betalinger. Kompensation, der ydes i overensstemmelse med nærværende forordning, bør derfor fortsat være fritaget fra kravet om anmeldelse af statsstøtte.
- (28) Med henblik på en forbedret anvendelse af denne forordning bør Kommissionen aflægge rapport om virkningerne af EF-lovgivningen og anvendelsen af denne forordning.
- (29) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatørerne har behov for tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger.
- (30) Som følge af EF's internationale forpligtelser har visse operatører fra tredjelande fået adgang til medlemsstaternes markeder for offentlig transport på bestemte betingelser. Denne forordning begrænser ikke denne adgang.
- (31) Forordning (EØF) nr. 1191/69 afløses af denne forordning og bør derfor ophæves.

⁽¹⁾ EFT L 61 af 5.3.1977, s. 26. Direktivet er ændret ved direktiv 98/50/EF (EFT L 201 af 17.7.1998, s. 88).

⁽²⁾ EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1.

(32) Rådets forordning (EØF) 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje (¹), indeholder en bestemmelse om kompensation for opfyldelse af forpligtelser, der er forbundet med levering af en offentlig tjeneste. Bestemmelsen, som udtrykkeligt foregriber nye EF-reglers ikrafttræden, er nu overflødig og bør ophæves —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på national og international varetage af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Den fastlægger, på hvilke betingelser kompetente myndigheder kan kompensere operatører for omkostningerne ved at opfylde krav vedrørende offentlig trafikbetjening, og på hvilke vilkår de kan indrømme enerettigheder til varetagelsen af offentlig personbefordring baseret på kontrolleret konkurrence i forfølgelsen af legitime mål for den offentlige trafikbetjening.

Artikel 2

Forhold til bestemmelser vedrørende offentligt udbud

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

Hvis der i henhold til et af disse direktiver kræves udbud om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, finder artikel 6, stk. 1, artikel 7, 8 og 12, artikel 13, stk. 1 og 2, og artikel 14 ikke anvendelse på indgåelsen af den pågældende kontrakt.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

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

c) *eneret*: en ret for en operatør til at drive en bestemt type persontrafiktjenester på en bestemt strækning eller et bestemt net eller i et bestemt område med udelukkelse af andre potentielle operatører

d) *integrerede trafiktjenester*: jernbane- og bustjenester, der leveres samlet og direkte af en operatør i henhold til én enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, varetages af én fælles medarbejderstab med samme ansættelsesvilkår, indgår i ét og samme driftsregnskab og opererer med én fælles informationstjeneste, ét fælles billetsystem og én fælles køreplan

e) *operatør*: et foretagende, der leverer offentlige persontrafiktjenester og er etableret i henhold til offentligretlige eller privatretlige bestemmelser, eller en del — som leverer offentlige persontrafiktjenester — af en offentlig forvaltning

f) *tilbagebetalingsperiode* for en operatørs investering: den periode, hvori det på grundlag af en passende rentesats forventes, at operatørens omkostninger ved investeringen minus enhver form for brugtværdi vil overstige nettoindtægterne til operatøren fra den pågældende investering, navnlig fra passagerer og offentlige myndigheder

g) *offentlig personbefordring*: befordring, der tilbydes offentligheden på et kontinuerligt grundlag

h) *kontrakt om offentlig trafikbetjening*: enhver form for retskraftig aftale mellem en kompetent myndighed og en operatør om opfyldelsen af krav vedrørende offentlig trafikbetjening. I denne forordning forstås desuden ved kontrakt om offentlig trafikbetjening:

i) en aftale i form af en retskraftig afgørelse, der er truffet med operatørens forudgående godkendelse, og hvorved en kompetent myndighed overlader det til operatøren at varetage trafikbetjening, eller

ii) de vilkår, der er knyttet til en afgørelse truffet af en kompetent myndighed om at overlade det til en operatør, der udgør en del af den samme offentlige forvaltning, at varetage trafikbetjening.

i) *krav vedrørende offentlig trafikbetjening*: et krav, der er fastsat af en kompetent myndighed for at sikre de fornødne offentlige persontrafiktjenester

j) *værdien* af en offentlig persontrafiktjeneste, rute, kontrakt, kompensationsordning eller et marked for offentlig personbefordring: den samlede godtgørelse eksklusive moms til operatøren eller operatørerne, herunder især finansiel kompensation fra det offentlige og enhver form for passagerindtægter, der ikke overføres til den pågældende kompetente myndighed.

(¹) EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1. Forordningen er senest ændret ved forordning (EØF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

KAPITEL II

SIKRING AF FORNØDEN OFFENTLIG PERSONBEFORDRING

Artikel 4

1. Ved anvendelsen af denne forordning sikrer de kompetente myndigheder offentlige persontrafiktjenester af den fornødne høje kvalitet og med den fornødne dækning ved at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med kapitel III eller ved at fastsætte minimumskriterier for driften af offentlige persontrafiktjenester i overensstemmelse med kapitel IV.

2. Ved vurderingen af, hvorvidt offentlige persontrafiktjenester er af den fornødne kvalitet og med den fornødne dækning, ved fastlæggelsen af kriterierne for udvælgelsen af kontrahenter og indgåelse af kontrakter med disse samt ved indgåelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening, tager de kompetente myndigheder som et minimum følgende kriterier i betragtning:

- a) forbrugerbeskyttelsesfaktorer, herunder tjenesternes tilgængelighed med hensyn til hyppighed, hurtighed, punktlighed, driftssikkerhed, nettets udstrækning og informering om trafikbetjeningen
- b) niveauet for takster for forskellige grupper af borgere og taksternes gennemsnitlighed
- c) integrering af forskellige trafiktjenester, herunder integrering af information, billetsystemer, køreplaner, forbrugerrettigheder og benyttelse af omstigningsfaciliteter
- d) tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer
- e) miljømæssige faktorer, herunder lokale, nationale og internationale normer for emission af luftforurenende stoffer, støj og drivhusgasser
- f) en afbalanceret regionaludvikling
- g) transportbehovene hos indbyggerne i mindre tæt befolkede områder
- h) passagerernes sundhed og sikkerhed
- i) personalets kvalifikationer
- j) håndtering af klager og bilæggelse af tvister mellem passagerer og operatører og afhjælpning af fejl og mangler ved tjenesten.

3. Operatører, der driver offentlige persontrafiktjenester, stiller efter anmodning fyldestgørende og ajourført information til rådighed om tjenesternes køreplaner, takster og tilgængelighed for personer med forskellige former for bevægelseshandicap. Der må kun forlanges betaling herfor til dækning af de administrative marginalomkostninger ved at levere informationen.

KAPITEL III

KONTRAKTER OM OFFENTLIG TRAFIKBETJENING

Artikel 5

Obligatorisk anvendelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

Der indgås en kontrakt om offentlig trafikbetjening for ydelse af alle former for finansiel kompensation for omkostningerne ved at opfylde krav vedrørende offentlig trafikbetjening, herunder kompensation i form af benyttelse af aktiver til priser, der ligger under markedsprisen, bortset fra kompensation for overholdelse af almindelige bestemmelser om drift af offentlige persontrafiktjenester i overensstemmelse med artikel 10.

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

Artikel 6

Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

Når der indgås kontrakter om offentlig trafikbetjening i henhold til denne forordning, skal de opfylde følgende krav:

- a) Der skal iværksættes åbent udbud om kontrakter, jf. dog artikel 7 og 8.
- b) Det skal af kontrakterne fremgå, at i hvert fald omkostningerne ved at levere de trafiktjenester, der er omfattet af kontrakten, påhviler operatøren, herunder bl.a. udgifter til personale og energi samt vedligeholdelse og reparation af køretøjer og rullende materiel.
- c) Kontrakterne skal være tidsbegrænsede og må højst løbe i fem år. Der kan dog ved fastsættelsen af kontraktens løbetid tages hensyn til tilbagebetalingsperioden, såfremt
 - i) operatøren i henhold til kontrakten er ansvarlig for levering af sporbaseret rullende materiel, andre køretøjer af særligt teknisk avanceret karakter, eller infrastruktur, såfremt sådanne aktiver er forbundet med specifikke, geografisk definerede trafiktjenester, og
 - ii) tilbagebetalingsperioden for disse aktiver er længere end fem år for operatøren.

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

- d) Det skal af kontrakterne fremgå, at operatørerne hvert år for hver enkelt rute skal give de kompetente myndigheder oplysninger om leverede trafik tjenester, gældende takster og antallet af passagerer samt eventuelle klager.

Artikel 7

Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening som underhåndsaftaler

1. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde og under overholdelse af bestemmelsen i stk. 3 beslutte at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende jernbane-, metro- eller light rail-trafik tjenester som underhåndsaftaler, hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området.

2. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde og under overholdelse af bestemmelsen i stk. 3 beslutte at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende metro- eller light rail-trafik tjenester som underhåndsaftaler, hvis alle andre løsninger ville medføre ekstra udgifter til at sikre samordningen mellem operatøren og infrastrukturforvalteren, og disse udgifter ikke ville blive modsvaret af ekstra indtægter.

3. De kompetente myndigheder, der har til hensigt at indgå en kontrakt i henhold til bestemmelserne i stk. 1 og 2, meddeler den foreløbige beslutning herom offentligt i overensstemmelse med artikel 13 mindst et år forinden ledsaget af den fornødne dokumentation og begrundelsen for denne foreløbige beslutning.

4. Såfremt en operatør på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden direkte varetager integrerede trafik tjenester, der også omfatter bustjenester, og betingelserne i stk. 1 eller 2 er opfyldt, kan den kompetente myndighed lade operatørens ikke-sporbaserede trafik tjenester indgå i den kontrakt om offentlig trafikbetjening, der indgås som underhåndsaftale med operatøren, under forudsætning af den pågældende medlemsstat giver sit samtykke hertil og underretter Kommissionen herom med en udførlig begrundelse med oplysning om bl.a. relevante komparative præstationsindikatorer.

5. De kompetente myndigheder kan i individuelle tilfælde beslutte at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening som underhåndsaftaler, når de vedrører trafik tjenester med en anslået gennemsnitlig værdi af under 400 000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed lader alle sine krav vedrørende offentlig trafikbetjening indgå i én enkelt offentlig kontrakt herom, kan den beslutte at indgå kontrakten som underhåndsaftale, under forudsætning af at dens anslåede årlige værdi er under 800 000 EUR.

Ingen krav vedrørende et givet omfang af trafik tjenester må opdeles for at undgå iværksættelse af udbud.

6. Hvis en operatør foreslår et nyt initiativ, der sikrer trafikbetjening i et område, hvor der ikke tidligere har været nogen, kan den kompetente myndighed ved en underhåndsaftale indrømme operatøren eneret til at varetage denne nye tjeneste

under forudsætning af, at der ikke ydes finansiel kompensation herfor i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

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

Artikel 8

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

En kompetent myndighed kan uden udbud indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrørende en trafik tjeneste, som er begrænset til en enkelt rute, og for hvilken der ikke ydes finansiel kompensation i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening, under forudsætning af at:

- a) der har været offentliggjort en meddelelse om indkaldelse af forslag, og
- b) myndigheden på det grundlag ved at sammenligne kvaliteten af de indkomne forslag har udvalgt den eller de operatører, som sikrer offentligheden den bedste trafikbetjening.

Artikel 9

Sikkerhedsklausuler

1. En kompetent myndighed kan forlange, at den valgte operatør giver en nærmere fastsat andel af de trafik tjenester, der er omfattet af kontrakten, i underentreprise til en tredjepart, med hvem operatøren ikke er associeret. Dette krav om underentreprise kan højst vedrøre halvdelen af værdien af de trafik tjenester, der er omfattet af kontrakten.

2. En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening med en operatør, der som følge af en sådan kontrakt ville kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for offentlig personbefordring.

3. Såfremt en kontrakt om offentlig trafikbetjening indebærer eneret, kan den kompetente myndighed forlange, at den valgte operatør indrømmer de ansatte, der tidligere varetog trafik tjenesten, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel i den i direktiv 77/187/EØF fastsatte betydning. Myndigheden angiver, hvilke ansatte det drejer sig om, og giver detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder.

4. De kompetente myndigheder kan forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat, medmindre EF-bestemmelser, vedtaget i henhold til EF-traktatens artikel 71, giver ret til frit at levere de pågældende tjenester. Kompetente myndigheder, der indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening, må ikke diskriminere imod potentielle operatører i andre medlemsstater under henvisning til, at de endnu ikke er etableret i medlemsstaten eller endnu ikke er i besiddelse af en nødvendig tilladelse til at levere trafik tjenester.

5. De kompetente myndigheder, der anvender en af stk. 1-4, underretter potentielle operatører om alle relevante enkeltheder ved indledningen af proceduren for indgåelse af kontrakten om offentlig trafikbetjening.

KAPITEL IV

MINIMUMSKRITERIER FOR VARETAGELSE AF OFFENTLIG PERSONBEFORDRING

Artikel 10

De kompetente myndigheder kan, uden at dette berører kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået i overensstemmelse med kapitel III, fastsætte generelle regler eller minimumskriterier, der gælder for alle operatører. Disse regler eller kriterier finder anvendelse uden forskelsbehandling på alle transporttjenester af samme art i det geografiske område, for hvilket myndigheden er ansvarlig. Sådanne generelle regler eller minimumskriterier kan omfatte kompensation for omkostningerne ved at opfylde de dermed forbundne krav, under forudsætning af at:

- a) reglen eller kriteriet, såfremt der er tale om begrænsning af takster, kun finder anvendelse på visse kategorier af passagerer
- b) størrelsen af den kompensation, der i løbet af et år udbetales til en operatør i det område, som er omfattet af den generelle regel eller minimumskriteriet for at opfylde de med sådanne regler eller kriterier forbundne krav ikke overstiger en femtedel af værdien af operatørens trafikktjenester i området, og
- c) alle operatører har adgang til kompensation på et ikke-diskriminatorisk grundlag.

KAPITEL V

PROCEDURER

Artikel 11

Anmeldelse

Kompensation, der ydes i henhold til denne forordning, er fritaget fra den anmeldelsesprocedure, som er fastsat i EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

Artikel 12

Procedure for indgåelse af kontrakter

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

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

Der skal gå mindst 52 dage mellem afsendelsen af meddelelsen om udbud og sidste frist for modtagelsen af bud.

- (4) De oplysninger, de kompetente myndigheder tilstiller potentielle operatører, skal omfatte de relevante oplysninger, disse myndigheder er i besiddelse af i henhold til kontrakter om offentlig trafikbetjening, og som vedrører operatørernes trafikktjenester, takster og passagertal de seneste fem år.

Artikel 13

Åbenhed

1. Meddelelser, afgørelser og foreløbige beslutninger, der træffes i henhold til denne forordning, offentliggøres på en hensigtsmæssig måde med angivelse af begrundelserne for trufne afgørelser og foreløbige beslutninger.
2. De kompetente myndigheder fremsender ad de mest hensigtsmæssige kanaler til Kontoret for Det Europæiske Fællesskabs Officielle Publikationer oplysninger om meddelelse og beslutninger, der vedrører kontrakter om offentlig trafikbetjening og kompensationsordninger med en anslået gennemsnitlig værdi på årsbasis på henholdsvis 400 000 EUR eller derover eller 800 000 EUR eller derover, med henblik på offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

3. De kompetente myndigheder oplyser efter anmodning om:

- a) vilkårene for alle kontrakter om offentlig trafikbetjening, de har indgået
- b) alle generelle regler for varetagelse af offentlige trafikktjenester, de har fastsat, og
- c) alle data, de er i besiddelse af i henhold til kontrakter om offentlig trafikbetjening, om operatørers trafikktjenester, takster og passagertal.

4. Myndighederne opbevarer i mindst ti år det skriftlige materiale om proceduren for indgåelse af hver enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, således at de på et senere tidspunkt kan begrunde deres afgørelser. De udleverer efter anmodning fra interesserede parter resuméer af dette skriftlige materiale.

5. Hvert år inden udgangen af marts fremsender medlemsstaterne til Kommissionen:

- a) en oversigt for det foregående år med oplysninger om antallet, den anslåede værdi og varigheden af de kontrakter om offentlig trafikbetjening, de kompetente myndigheder har indgået, idet der sondres mellem jernbanetransport, bustransport og transport ad indre vandveje og mellem kontrakter indgået efter udbud, kvalitetssammenligninger og underhåndsaftaler, og
- b) en oversigt over omfanget og indholdet af de generelle regler eller minimumskriterier, der var gældende det foregående år, og for hvilke der er ydet kompensation, samt størrelsen af denne kompensation.

Artikel 14

Klager

1. Medlemsstaterne sikrer, at operatører og andre interesserede parter har adgang til at klage til en offentlig instans over afgørelser og foreløbige beslutninger, kompetente myndigheder træffer i henhold til denne forordning. Klageinstansen skal med hensyn til organisation, finansiering, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle berørte kompetente myndigheder og alle operatører.

2. Klageinstanser skal have beføjelse til at forlange relevante oplysninger fra kompetente myndigheder, virksomheder og involverede tredjeparter i den pågældende medlemsstat. Disse informationer skal meddeles hurtigst muligt.

3. Klageinstanser afgør alle klager og træffer de fornødne foranstaltninger desangående senest to måneder efter at have modtaget alle oplysninger.

4. Klageinstansers afgørelser er bindende for alle de parter, som er omfattet af disse afgørelser, jf. dog stk. 5.

5. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at klageinstansers afgørelser er undergivet domstolskontrol.

Artikel 15

Bestemmelser om regnskab

1. Trafiktjenester, der er omfattet af kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået med en bestemt kompetent myndighed, betragtes i regnskabssammenhæng som en særskilt aktivitet

med separat regnskab adskilt fra alle virksomhedens øvrige aktiviteter, uanset om de vedrører personbefordring.

2. Hver afdeling med separat regnskab skal opfylde følgende betingelser:

- a) driftsregnskaberne skal være adskilt
- b) den andel af generalomkostningerne, aktiverne og passiverne, der vedrører hver enkelt aktivitet, medregnes i forhold til den faktiske udnyttelse
- c) de omkostningsberegningsprincipper, efter hvilke der føres separate regnskaber, skal være tydeligt defineret
- d) for hver enkelt aktivitet skal udgifterne balancere driftsindtægterne fra de pågældende trafikttjenester og de beløb, der udbetales af offentlige myndigheder som kompensation for omkostningerne ved at opfylde de pågældende krav vedrørende offentlig trafikbetjening, uden nogen mulighed for at foretage overførsler til andre aktiviteter.

3. Operatører, der modtager kompensation for at opfylde minimumskriterier for varetagelse af transporttjenester i overensstemmelse med artikel 10, angiver særskilt i deres regnskaber de omkostninger, der påføres ved at opfylde de pågældende generelle regler eller kriterier, de ekstra indtægter, der hidrører fra opfyldelsen af de med reglerne eller kriterierne forbundne krav, og den udbetalte kompensation. Den udbetalte kompensation og de ekstra indtægter skal balancere med de påløbne omkostninger under nogen mulighed for at foretage overførsel til en aktivitet, som ikke er omfattet af de pågældende regler eller kriterier.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 16

Kompensation

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

Artikel 17

Overgangsforanstaltninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ordninger, kontrakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med denne forordning, ophører med at være gældende senest tre år efter dens ikrafttræden.

2. Såfremt en operatør på tidspunktet for denne forordnings ikrafttræden i medfør af en kontrakt om offentlig trafikbetjening er nødsaget til at investere i sporinfrastruktur, og den resterende tilbagebetalingsperiode for denne infrastruktur vil være længere end tre år, kan den kompetente myndighed forlænge den i stk. 1 fastsatte overgangsperiode på tre år med højst tre år under hensyntagen til denne tilbagebetalingsperiode og de pågældende aktivers relative økonomiske værdi set i forhold til den samlede anslåede værdi af de tjenester, kontrakten omfatter.

3. Indtil det tidspunkt, på hvilket de i stk. 1 og 2 omhandlede ordninger, kontrakter og arrangementer ophører med at være gældende, er de fortsat undergivet de bestemmelser i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 som fandt anvendelse, før denne forordning trådte i kraft.

Artikel 18

Operatører fra de i bilag II anførte lande

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

Artikel 19

Overvågning af Kommissionen

1. Medlemsstaterne rådfører sig med Kommissionen om alle love og administrative bestemmelser, der måtte være nødvendige for iværksættelsen af denne forordning.

2. Kommissionen udarbejder senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden en rapport om, hvordan forordningen er blevet anvendt i medlemsstaterne, og hvilke konsekvenser den har haft for passagererne, og foreslår om nødvendigt ændringer til forordningen. Rapporten skal omfatte en gennemgang af, hvordan den i artikel 7, stk. 4, fastsatte fritagelse har virket.

Artikel 20

Ophævelse

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

Artikel 21

Ikrafttræden

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

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

BILAG I

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

1. Såfremt en kompetent myndighed i overensstemmelse med denne forordning yder en operatør økonomisk kompensation for opfyldelsen af et krav vedrørende offentlig trafikbetjening, og såfremt kompensationen ikke er fastsat i en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået efter åbent udbud, må størrelsen af denne kompensation ikke overstige den økonomiske nettovirkning af opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig trafikbetjening beregnet efter reglerne i dette bilag.
2. Den økonomiske nettovirkning er summen af:
 - i) de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig trafikbetjening har for operatørens udgifter (sparede omkostninger minus ekstra påløbne udgifter), og
 - ii) de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig trafikbetjening har for operatørens indtægter (ekstra indtjening minus mistet indtjening).
3. Den økonomiske nettovirkning afgøres under hensyntagen til de virkninger, som opfyldelsen af kravet vedrørende offentlig trafikbetjening har for operatørens aktiviteter som helhed.
4. Den økonomiske nettovirkning beregnes ved at sammenligne den situation, hvor kravet vedrørende offentlig trafikbetjening opfyldes, med den tænkte situation, hvor kravet ikke opfyldes, og de tjenester, der berøres af kravet, i stedet drives udelukkende på et forretningsmæssigt grundlag.
5. Der bør beregnes anslåede takster, passagertal og omkostninger for den tænkte situation, hvor kravet vedrørende offentlig trafikbetjening ikke opfyldes (referencegrundlaget).
6. Referencegrundlaget kan beregnes:
 - i) ved at benytte data for situationen, før operatøren begyndte at opfylde kravet vedrørende offentlig trafikbetjening, såfremt forholdene ikke har ændret sig i et omfang, der umuliggør en fornuftig sammenligning med aktuelle takster, passagertal og omkostninger, eller

- ii) ved at sammenligne med data for sammenlignelige tjenester, der drives på et forretningsmæssigt grundlag, eller
- iii) ved at anslå omkostninger ved og efterspørgsel efter tjenesterne.

Der bør ved beregningen af referencegrundlaget tages behørigt hensyn til tendenser, der påvirker det relevante transportmarked.

7. Der bør ved beregningen af virkningerne for indtægterne ved opfyldelsen af et krav vedrørende offentlig trafikbetjening bl.a. tages hensyn til ændringer i takster og passagertal. Der bør ved beregningen tages hensyn til, hvordan opfyldelsen af kravet og de deraf følgende ændringer i kvaliteten og omfanget af og prisen for de leverede tjenester påvirker efterspørgslen efter transporttjenester. Denne vurdering må ikke være begrænset til virkningerne for det afsnit af nettet, på hvilket kravet direkte opfyldes, men også omfatte virkninger for andre dele af nettet.
8. Beregningen af, hvilke virkninger opfyldelsen af et krav vedrørende offentlig trafikbetjening har for omkostningerne, skal svare til beregningen af virkningerne for indtægterne. Hvis kravet kun dækker nogle af de tjenester, en operatør leverer, fordeles fællesomkostninger såsom generalomkostninger mellem disse tjenester og de øvrige i forhold til værdien af de forskellige tjenester.
9. Omkostninger, der hidrører fra opfyldelsen af krav vedrørende offentlig trafikbetjening, beregnes på grundlag af en effektiv drift af virksomheden og levering af transporttjenester af den fornødne kvalitet.

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

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

BILAG II

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

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