

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

(2000/C 365 E/10)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2000) 7 slutlig — 2000/0212(COD)

(Framlagt av kommissionen den 26 juli 2000)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

fiktjänster som bidrar till en hållbar utveckling, social
sammanhållning, miljöförbättringar och regional jämvikt.

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

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yt-
tande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, och

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, och

av följande skäl:

- (1) Utveckling av allmänna tjänster av högsta kvalitet vad gäller tillhandahållandet av kollektivtrafik på väg, järnväg och inre vattenvägar hör till gemenskapens prioriterade mål inom ramen för den gemensamma transportpolitiken.
- (2) De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna tillämpar i huvudsak tre olika metoder för att uppnå detta mål: upprättandet av avtal om allmänna tjänster med trafikoperatörerna, tilldelning av exklusiva rättigheter till trafikoperatörer och fastställandet av minimikrav för bedrivande av kollektivtrafik.
- (3) Det är viktigt att klargöra dessa olika mekanismers rättsliga ställning i förhållande till gemenskapslagstiftningen.
- (4) 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 vattenvägar⁽¹⁾, där gemenskapens ramlagstiftning för kollektivtrafik fastställs och som genomför denna artikel i fördraget anges det hur medlemsstaternas behöriga myndigheter kan garantera tillfredsställande tra-

(5) 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.

(6) 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.

(7) Undersökningar som genomförts på uppdrag av kommissionen⁽²⁾, 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.

(8) Det är viktigt att aktualisera gemenskapens gällande regelverk för att se till att konkurrensen kan vidareutvecklas inom kollektivtrafiksektorn, och för att ta hänsyn till de nya författningar som medlemsstaterna infört i samband med 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 uppmannades 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.

⁽¹⁾ EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.91, s. 1.)

⁽²⁾ "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.

- (9) 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 skydd av allmänhetens intressen vad gäller kollektivtrafik med tillfredsställande kvalitet och tillgänglighet. I samband med tillvaratagandet av allmänhetens intressen är det viktigt att konsumenter och andra intressenter har tillgång till samordnad information om de tillgängliga tjänsterna.
- (10) Etableringsfriheten är en grundläggande princip för den gemensamma transportpolitiken, och innebär att trafikoperatörer från en medlemsstat som är etablerade i en annan medlemsstat skall garanteras faktisk tillgång till den medlemsstatens kollektivtrafikmarknad på ett öppet sätt och utan diskriminering.
- (11) 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 anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och underkastar dem dessa regler, på särskilda villkor.
- (12) 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 skall tillämpa när de sluter avtal om allmänna tjänster eller föreskriver minimikriterierna för drift av kollektivtrafik. I enlighet med principerna i gemenskapslagstiftningen skall 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 för drift av kollektivtrafik på ett sätt som är anpassat till eventuella särskilda nationella eller regionala omständigheter, oavsett om dessa är rättsliga eller situationsbundna.
- (13) Undersökningar och erfarenhet har visat att konkurrensut-satta anbudsförfaranden för avtal om allmänna tjänster 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.
- (14) I rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster⁽¹⁾ 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 telekommunikationssektorerna⁽²⁾ fastställs obligatoriska regler för anbudsförfaranden i samband med slutandet av vissa avtal. Där 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.
- (15) Anbudsförfaranden för slutandet av avtal om allmänna tjänster bör inte vara obligatoriska där detta kan hota säkerhetsstandarderna avseende tillhandahållande av järnvägstjänster eller samordningen av ett tunnelbane- eller pendeltågsnät. 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.
- (16) 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.
- (17) Med tanke på att vissa delar av kollektivtrafikmarknaden är av särskild, kommersiellt lönsam art bör de behöriga myndigheterna också kunna 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. Detta kan göras utan anbudsförfarande, förutsatt att den exklusiva rättigheten gäller för en strängt begränsad tidsperiod och inte kan förlängas.
- (18) Om myndigheterna utfärdar exklusiva rättigheter utan direkt finansiell ersättning kan detta göras genom ett förenklat förfarande som ändå garanterar icke-diskriminerande konkurrens mellan operatörer.
- (19) Myndigheterna bör kunna ersätta operatörer för utgifter i samband med att de uppfyller minimikriterier för drift av kollektivtrafik, förutsatt att denna ersättning kan beräknas på ett rättvist sätt och inte ligger på en så hög nivå att operatörens benägenhet att i första hand se till passagerarnas behov minskar.

⁽¹⁾ EGT L 209, 24.7.1992, s. 1. Direktivet senast ändrat genom direktiv 97/52/EG (EGT L 328, 28.11.1997, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 199, 9.8.1993, s. 84. Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/4/EG (EGT L 101, 1.4.1998, s. 1).

- (20) 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 entreprenörskroll, skulle innebära att den icke-diskriminerande tillämpningen av gemenskapslagstiftningen hotades.
- (21) 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. 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. Längre perioder 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.
- (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.
- (23) 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 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av verksamheter ⁽¹⁾.
- (24) De förfaranden som införs i enlighet med denna förordning bör vara öppna, och förfaranden för överklagande av de behöriga myndigheternas beslut bör införas. 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 stöd ⁽²⁾.
- (25) Enligt förordning (EEG) nr 1191/69 skall driftskostnader och driftsintäkter, omkostnader samt tillgångar och skulder som rör uppfyllandet av krav på allmänna tjänster redovisas separat. Detta krav bör behållas, i en 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 snedvrida konkurrensen.
- (26) 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.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) Eftersom medlemsstaternas behöriga myndigheter och trafikoperatörerna kommer att behöva tid för att anpassa sig till bestämmelserna i denna förordning bör bestämmelser om övergångsordningar införas.
- (30) 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.
- (31) Förordning (EEG) nr 1191/69 ersätts av denna förordning, och bör därför upphävas.

⁽¹⁾ EGT L 61, 5.3.1977, s. 26. Direktivet ändrat genom direktiv 98/50/EG (EGT L 201, 17.7.1998, s. 88).

⁽²⁾ EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

(32) I rådets förordning (EEG) nr 1107/70 ⁽¹⁾ av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar finns en bestämmelse om ersättning för fullgörande av sådana skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt. Den bestämmelse, som uttryckligen förutser ikraftträdandet av nya gemenskapsbestämmelser, är nu överflödig och bör utgå.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

TILLÄMPNINGSSOMRÅDE

Artikel 1

Tillämpningsområde

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.

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 och 93/38/EEG när det gäller slutande av avtal om allmänna tjänster och de upphandlingsförfaranden som skall följas.

Om genomförandet av ett anbudsförfarande för en allmän tjänst är obligatorisk enligt något av dessa direktiv skall artiklarna 6.1, 7, 8, 12, 13.1, 13.2 och 14 i denna förordning inte gälla för slutandet av detta avtal.

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.

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

- 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.
- e) *trafikoperatör*: alla 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, 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) *kollektiv persontrafik*: en trafiktjänst som fortlöpande tillhandahålls allmänheten.
- h) *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.
- i) *krav på allmänna tjänster*: krav som bestämts av en behörig myndighet för att säkra en tillfredsställande kollektivtrafik.
- j) *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

1. Vid tillämpningen av denna förordning skall de behöriga myndigheterna säkerställa en kollektivtrafik med god kvalitet och tillgänglighet genom att sluta avtal om allmänna tjänster i enlighet med kapitel III eller genom att fastställa minimikriterier för kollektiv persontrafik i enlighet med kapitel IV.

2. 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) Faktorer som berör konsumentskydd, t.ex. tjänsternas åtkomlighet i fråga om frekvens, snabbhet, punktlighet, tillförlitlighet, nätets omfattning och den trafikinformation som tillhandahålls.
- b) Taxenivåer 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.
- d) Åtkomligheten för personer med rörelsehinder.
- e) Miljöfaktorer som lokala, nationella och internationella normer för luftföroreningar, bulleremissioner och utsläpp av växthusgaser.
- f) En välbalanserad regional utveckling.
- g) Transportbehoven i glesbygder.
- h) Passagerarnas hälsa och säkerhet.
- i) Personalens kvalifikationer.
- j) Hur klagomål hanteras, hur tvister mellan resenärer och trafikoperatörer löses samt hur gottgörelse ges för brister i trafiken.

3. Trafikoperatörer som ansvarar för kollektiv persontrafik skall på begäran lämna fullständig och aktuell information om tidtabeller, taxor och åtkomlighet för personer med olika typer av rörelsehinder. 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 sluts inom ramen för denna förordning skall respektera följande krav:

- a) Avtalen skall omfattas av konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utom i de fall som anges i artiklarna 7 och 8.
- b) Det skall framgå av avtalen att operatören åtminstone 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 år. Återbetalningstiden får dock beaktas när avtalets varaktighet fastställs om
 - i) avtalet innebär att trafikoperatören har ansvar för tillhandahållandet av järnvägsvagnpark, andra fordon av tekniskt sett särskilt avancerad art, 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.

I sådana fall skall avtalet 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.

- d) Avtalen skall ålägga operatörerna att årligen för varje enskild linje förse de behöriga myndigheterna med uppgifter om de tillhandahållna tjänsterna, de avgifter som tagits ut, antalet passagerare inkomna klagomål.

Artikel 7

Direkt slutande av avtal om allmänna tjänster

1. De behöriga myndigheterna kan från fall till fall och i enlighet med 3 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 i enlighet med 3 besluta att direkt sluta avtal om allmänna tjänster för tunnelbanetrafik eller lätt spårtrafik om 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.

5. 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 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 euro.

Krav avseende en viss omfattning av allmänna tjänster får inte delas upp för att undvika anbudsförfaranden.

6. 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.

Artikel 8

Slutande av avtal om allmänna tjänster på grundval av kvalitetsjämförelse

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

- a) ett meddelande med en inbjudan att inkomma med anbud har offentliggjorts, och
- b) myndigheten på grundval därav genom en jämförelse av de inkomna förslagets kvalitet har valt ut en operatör eller de operatörer som kommer att tillhandahålla allmänheten den bästa tjänsten.

Artikel 9

Skyddsåtgärder

1. En behörig myndighet får kräva att den utvalda trafikoperatören ingår underleverantörsavtal med en tredje part som inte ingår i samma koncern för en bestämd andel av de tjänster som omfattas av avtalet. Detta krav på anlitan av underleverantörer får inte omfatta mer än halva värdet på de tjänster som täcks av avtalet.

2. En behörig myndighet får besluta att inte sluta avtal om allmänna tjänster med en operatör som därigenom skulle komma att inneha mer än en fjärdedel av den berörda kollektivtrafikmarknaden.

3. Om ett avtal om allmänna tjänster omfattar exklusiva rättigheter får den behöriga myndigheten 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 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.

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 FÖR DRIFT AV KOLLEKTIV PERSONTRAFIK

Artikel 10

Utan att det påverkar avtal om allmänna tjänster som slutits i enlighet med kapitel III får behöriga myndigheter fastställa allmänna regler eller minimikriterier som skall beaktas av alla trafikoperatörer. Sådana regler eller kriterier skall utan diskriminering tillämpas på alla transporttjänster av samma typ inom det geografiska område som myndigheten ansvarar för. Sådana allmänna regler eller minimikriterier får omfatta ersättning för de kostnader som uppstår för att de följs, på följande villkor:

- Om reglerna eller kriterierna begränsar avgifterna, skall detta endast gälla vissa kategorier av passagerare.
- 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.
- Ersättningen skall vara tillgänglig för alla operatörer på icke-diskriminerande grunder.

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

- Det förfarande som antas för den konkurrensutsatta upphandlingen eller kvalitetsjämförelsen skall vara rättvist, öppet och icke-diskriminerande.
- Förfarandet skall omfatta offentliggörande i enlighet med artikel 13.
- För konkurrensutsatta anbudsförfaranden skall förfarandet omfatta

- urvalskriterier, med beaktande av kriterierna i artikel 4.2, som fastställer den behöriga myndighetens minimikrav,
- 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
- 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 anbudsinfördran 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.

Artikel 13

Öppenhet

- Meddelanden, 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.
- 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 euro eller minst 800 000 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

- villkoren för alla avtal om allmänna tjänster som de har slutit,
- villkoren i alla allmänna regler om kollektivtrafik som de har fastställt, och
- alla uppgifter de förfogar över när det gäller avtal om allmänna tjänster avseende operatörers tjänster, avgifter och passagerarantal.

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 varje år till kommissionen överlämna

- a) en sammanfattning avseende det föregående året 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 året och för vilka ersättning lämnats, samt det belopp som betalats i ersättning.

Artikel 14

Överklagande

1. Medlemsstaterna skall se till att operatörer och andra intressenter har rätt att hos ett offentligt organ överklaga beslut och preliminära beslut som fattats av behöriga myndigheter i enlighet med denna förordning. Detta organ skall vad gäller organisation, finansiering, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende både av varje berörd behörig myndighet och av varje trafikoperatör.

2. Organen för överklagande skall ha befogenhet att begära relevant information från berörda behöriga myndigheter, berörda operatörer och varje berörd tredje part i den aktuella medlemsstaten. Denna information skall lämnas utan onödigt dröjsmål.

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.

4. Trots vad som sägs i punkt 5 skall överklagandeorganens beslut vara bindande för alla parter som omfattas av dessa beslut.

5. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att beslut som fattas av organen för överklagande kan överklagas till domstol.

Artikel 15

Bestämmelser om bokföring

1. Tjänster som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster som slutits med en viss behörig myndighet skall redovisnings-

mässigt 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. 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 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 till en annan verksamhet.

3. Operatörer som får ersättning för att uppfylla minimikriterier 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 till en verksamhet som inte omfattas av den aktuella regeln eller det aktuella kriteriet.

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.

3. Fram till den dag då de program, avtal eller överenskomelser 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.

Artikel 18

Operatörer från länder som förtecknas i bilaga II

För de ändamål som avses i denna förordning och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 9.4 skall operatörer från de länder 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 denna förordning.

2. Kommissionen skall inom fem år efter denna förordnings ikraftträdande utarbeta en rapport om hur förordningen har tillämpats i medlemsstaterna samt om följderna för passagerarna, 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.

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. Ersättningsbeloppet 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.

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.
