



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.7.2005
KOM(2005) 319 endelig

2000/0212 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

BEGRUNDELSE

Indledning

Siden midten af 1900-tallet har offentlig person- og godstransport til lands, bl.a. med jernbane, ikke kunnet drives forretningsmæssigt, og taksterne har ligget fast inden for meget snævre rammer.

I 1960'erne førte konkurrence fra bilismen til en stærk tilbagegang i jernbanesektoren. Eksempelvis faldt de franske regionalbaners transportmængde fra 6,4 mia. passagerkilometer i 1964 til 5,2 mia. i 1969. På det tidspunkt fik SNCF næsten intet statstilskud, men 10 år senere var støtten til opfyldelse af forsyningspligten kommet op på næsten 2 mia. franc. Overalt i Europa har al offentlig transport til lands i dag et strukturbestemt underskud. Operatørerne har derfor måttet bede staten om enten at afskaffe forsyningspligten eller mere systematisk at give kompensation for omkostningerne dertil.

Denne problemstilling var en af de første, der blev taget op under den fælles transportpolitik. Det drejede sig især om at få slået fast, om de fordele, navnlig økonomiske, som myndighederne indrømmede operatørerne, var en rimelig kompensation for den forsyningspligt, de havde fået pålagt, eller om kompensationen udgjorde en form for statsstøtte. Der var således opstået et behov for detaljerede fællesskabsmetoder til beregning af kompensationen for sig, så man kunne undgå at anvende statsstøtteprocedurerne i alle detaljer. Uden nogen ramme havde Kommissionen været nødt til at undersøge hver enkelt kompensationsordning, og det ville have gjort procedurerne betydeligt tungere og dermed skabt risiko for, at systemet gik i stå.

Rådet vedtog sin første beslutning i 1965¹ og derefter en forordning i 1969, som endnu i dag er den fællesskabsramme, der gælder for offentlig personbefordring til lands².

Forordningen omfatter person- og godsbeholdning med jernbane, ad landeveje og ad sejlbare vandveje og giver medlemsstaterne mulighed for at pålægge forsyningspligt med henblik på at sikre trafikbetjening efter bestemte normer for så vidt angår takster, kontinuitet, regelmæssighed og kapacitet, idet de yder operatøren kompensation for hans udgifter. Forordningen indeholder bestemmelser om, hvilke procedurer der skal følges, inden kompensationen udbetales, og detaljerede metoder til beregning af et passende beløb. Kompensation, der ydes efter disse regler, er ikke omfattet af bestemmelserne i traktatens artikel 88, stk. 3, om forudgående anmeldelse og godkendelse.

Rammelovgivningen er senest ændret i 1991, hvor bl.a. anvendelsesområdet blev udvidet, så også lokal transport er omfattet.

¹ Beslutning 65/271 af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser der har indvirkning på konkurrencen inden for transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

² 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 (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1), senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

Indtil for nylig var denne ramme tilstrækkelig for en offentlig transportsektor, hvor kun nationale, regionale og lokale operatører stod for ydelserne. Den er i dag utidssvarende og kan kun med store vanskeligheder anvendes af de pågældende aktører på et marked, der hele tiden ændrer sig. Undtagelserne er blevet regelen, især inden for lokal kollektiv trafik³, hvor undtagelser fra pligten til indgåelse af kontrakt slet ikke kan forenes med den gennemsigtighed og ikke-forskelsbehandling, som et mere og mere åbent marked kræver. Desuden defineres det heller ikke i forordningen, på hvilken måde kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås. Der er opstået en juridisk usikkerhed, som allerede har medført, at antallet af klager er steget, og at operatørerne er tilbageholdende med at foretage større investeringer, så længe der ikke er faste spilleregler.

Offentlig personbefordring til lands (tog, metro, sporvogn og bybus) var i 2004 ensbetydende med ca. 150 millioner passagerer om dagen, 1,5 millioner arbejdspladser og en årlig omsætning, der anslås til 100 mia. EUR (tal for EU-15). Inden for den seneste halve snes år er der sket en betydelig udvikling i sektoren, idet nogle operatører nu leverer tjenesteydelser i mere end én medlemsstat, og visse offentlige myndigheder er fast besluttet på at holde forskellige tilbud om transportydelser op mod hinanden.

Selv med konkurrerende tilbud, som er begyndt at give personbefordringen ny dynamik, er den kollektive transports markedsandel fortsat faldende, mens privatbilen vinder frem. Således steg privatbilismens andel fra 73,8% til 78,2% mellem 1970 og 2001, mens den kollektive transport til lands faldt fra 24,7% til 16%⁴. Det har understreget behovet for at modernisere og effektivisere den kollektive transport, så dens markedsandel kan fastholdes eller måske øges, og så den kan bidrage til et bedre miljø og større mobilitet.

Da Kommissionen havde konstateret, både at EU-lovgivningen var utilstrækkelig, og at en forbedring af transporttjenesternes effektivitet og kvalitet var absolut påkrævet, fremlagde den i juli 2000 et 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 vandveje⁵. Forslaget skulle netop afklare den juridiske usikkerhed i sektoren og tilvejebringe nogle konkurrenceforhold, som kunne føre til mere effektive ydelser og tiltrække flere passager. Der lå følgende principper til grund for forslaget:

- oprettelse af et kontraktforhold mellem den ansvarlige myndighed og den eller de pågældende operatører, når der bliver ydet økonomisk kompensation eller givet enerettigheder
- behov for regelmæssig revurdering af kontraktbestemmelserne, dvs. en tidsbegrænset kontrakt
- udbud af kontrakter om offentlig trafikbetjening, undtagen i enkelte tilfælde, hvor der kan indgås en underhåndsaftale (f.eks. på særlige vilkår for jernbane eller metro, eller under en vis beløbsgrænse).

³ Artikel 1, stk. 1 og 5, for så vidt angår transport i byer, forstæder og regioner.

⁴ Kilde: EU energy and transport in figures, 2003.

⁵ KOM (2000) 7 2000/0212 (COD), ændret ved KOM (2002) 107.

Forslaget har nu været blokeret i Rådet i fem år. Man har ikke kunnet nå frem til noget kompromis om en fælles holdning, for medlemsstaterne har meget forskellige opfattelser af, i hvilket omfang transport til lands skal åbnes for konkurrence, idet de bl.a. er under indtryk af de forskelligartede erfaringer med en sådan åbning.

Dertil kommer, at Rådets arbejde længe lå stille, mens man afventede dommen i Altmark-sagen. Dommen, der blev afsagt i juli 2003, satte punktum for en juridisk debat om, hvad der forstås ved statsstøtte, idet hovedkriteriet, den økonomiske fordel, blev klart defineret. Dommen får dog kun begrænsede virkninger for transport til lands, da der allerede findes specifikke regler for denne sektor i forordning (EØF) nr. 1191/69.

I betragtning af de mange ændringer, som Europa-Parlamentet vedtog ved førstebehandlingen i 2001, og blokeringen i Rådet (se kap. 4), forsøger Kommissionen i dag at forlige de forskellige standpunkter og revidere sit forslag, bl.a. på baggrund af den seneste udvikling i retspraksis (Altmark-dommen) og Kommissionens nylige hvidbog om forsyningspligtigheder.

Spørgsmålet om mere faste rammer for kompensation for forsyningspligtigheder er nemlig ikke kun aktuelt på transportområdet. Det er også aktuelt på andre områder og er derfor et af de vigtigste elementer i den generelle tværgående debat om forsyningspligtigheder, som er i gang i Kommissionen.

1. TJENESTEYDELSER AF ALMEN INTERESSE

Udtrykket "tjenesteydelser af almen interesse" forekommer ikke i traktaten. I EU-praksis afledes det af udtrykket "tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse", som til gengæld findes i traktaten⁶. Det er et bredere udtryk og dækker både markedsmæssige og ikke-markedsmæssige tjenesteydelser, som de offentlige myndigheder klassificerer som værende af almen interesse og underlagt bestemte offentlige tjenesteforpligtelser.

Udtrykket "tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse" har imidlertid ingen definition, hverken i traktaten eller den afledte ret. I EU-praksis anses udtrykket i almindelighed for at betegne tjenesteydelser af økonomisk art, som medlemsstaterne eller Fællesskabet underlægger bestemte offentlige tjenesteforpligtelser (forsyningspligt) ud fra et kriterium om almen interesse.

Kommissionens hvidbog om forsyningspligtigheder af 12. maj 2004⁷ indeholdt konklusionerne af den generelle debat og lagde op til en ny åben debat om, hvordan man effektivt kan sikre levering af forsyningspligtighederne i det indre marked ud fra nogle generelle principper, der passer ind i EU-politikkerne.

Det understreges i hvidbogen, at ansvaret for forsyningspligten deles mellem EU og medlemsstaterne.

Der erindres om at det er op til de nationale, regionale og lokale myndigheder at definere, tilrettelægge, finansiere og overvåge forsyningspligtighederne.

⁶ Artikel 86, stk. 2.

⁷ KOM (2004) 374.

I punkt 4.3 præciserer Kommissionen endvidere følgende:

"I princippet kan medlemsstaterne i høj grad selv bestemme, hvordan de vil tilrettelægge forsyningspligtighederne. Da der ikke er nogen harmonisering på fællesskabsplan, kan de relevante offentlige myndigheder (...) i princippet frit beslutte, om de selv vil levere den pågældende forsyningspligtighed, eller om de vil overdrage leveringen til en anden (...) enhed. Men leverandører af tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, herunder interne tjenesteleverandører, er foretagender og derfor underlagt traktatens konkurrencebestemmelser."

Det fremhæves videre i hvidbogen, at den sektorspecifikke lovgivning bør koncentreres om "de store netværksindustrier, som f.eks. telekommunikation, posttjenester, transport og energi, der har en tydelig transeuropæisk dimension." Transportområdet er centralt i denne forbindelse, da der i denne sektor allerede er opbygget et omfattende EU-regelsæt for levering af transporttjenester til alle borgerne.

Europa-Parlamentet slog i sin betænkning⁸ til lyd for, at der ved en fælles beslutning med Rådet skabes en generel EU-lovramme med fælles principper for forsyningspligtigheder.

I forslaget til forfatningstraktaten er der lagt op til et nyt retsgrundlag for vedtagelse af love, der fastlægger principper og vilkår, navnlig økonomiske og finansielle, der gør det muligt for tjenesteydelser af almen økonomisk interesse at opfylde deres opgaver (artikel III-122).

Det foreliggende ændrede forslag til forordning er et led i den generelle sektorbestemte fremgangsmåde, som Kommissionen lagde fast i førnævnte hvidbog.

2. FORSYNINGSPLIGT I TRANSPORTSEKTOREN

2.1 Gældende EU-ret

På transportområdet giver EU-lovgivningen medlemsstaterne mulighed for at pålægge forsyningspligt (forpligtelser til offentlig tjeneste), dvs. "forpligtelser, som transportvirksomheden ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang og ikke på samme betingelser"⁹.

Inden for lufttransport¹⁰ og søtransport¹¹ kræver EU-lovgivningen, at kontrakter om offentlig tjeneste gives i udbud.

Transport til lands pålægges blot bestemte beregningsmetoder for kompensationen for offentlig tjeneste ifølge traktatens artikel 73.

⁸ Europa-Parlamentets beslutning om grønbogen af 14. januar 2004 (T5-0018/2004 af 14.1.2004) (Herzog-betænkningen).

⁹ F.eks. artikel 2, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

¹⁰ Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1).

¹¹ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

Denne artikel er gennemført ved to retsakter, forordning (EØF) nr. 1107/70 vedrørende støtte¹² og forordning (EØF) nr. 1191/69 vedrørende offentlig tjeneste.

Forordning 1191/69 fastlægger den generelle ramme for forpligtelse til offentlig befordring til lands og metoder til beregning af den dertil svarende kompensation. Den giver medlemsstaterne mulighed for at pålægge eller bibeholde bestemte forpligtelser til offentlig tjeneste¹³, som de imidlertid skal yde kompensation for, hvis de medfører omkostninger for transportvirksomheden¹⁴, og den fastsætter detaljerede beregningsmetoder for at sikre rimelig kompensation¹⁵. Kompensation, der ydes efter disse metoder, er fritaget for anmeldelsespligten og en forudgående kontrol af, om den udgør statsstøtte. Forordningen fandt ikke anvendelse for virksomheder, som hovedsagelig udførte tjenester af lokal eller regional karakter¹⁶.

I 1991 blev anvendelsesområdet udvidet ved forordning 1893/91, således at også transportvirksomhed i byer, forstæder og regioner er omfattet, dog således at medlemsstaterne kan fravige denne bestemmelse¹⁷. Den generelle regel blev, at kontrakter om offentlig tjeneste træder i stedet for forpligtelser til offentlig tjeneste¹⁸, dog således at de ansvarlige myndigheder stadig kan stille særlige krav til trafikbetjeningen i byer, forstæder og regioner og pålægge mere fordelagtige takstbetingelser for særlige sociale grupper¹⁹. Imidlertid præciseres det ikke i den ændrede forordning, hvordan kontrakterne om offentlig tjeneste skal indgås, navnlig ikke, om de skal gives i udbud.

EU har da heller ikke indtil for nylig bekymret sig særligt om, hvordan kontrakter om offentlig tjeneste i denne sektor indgås, eftersom der ikke var nogen tværnational konkurrence. Der var ikke grund til at se nærmere på, hverken hvordan de titusindvis af lokale kontrakter blev indgået, eller hvilken kompensation der blev ydet virksomhederne. Situationen ændrede sig, så snart nogle af virksomhederne inden for kollektiv transport begyndte at afgive bud ved udbud i andre medlemsstater og indbragte sager for de nationale domstole eller klagede til Kommissionen²⁰, når de ikke fik kontrakten. Nogle af disse klager er gået helt til Domstolen²¹.

Kommissionen ønsker ikke at skulle reagere på disse klager enkeltvis, men i stedet, som traktaternes vogter, endnu en gang at påkalde behovet for en lovgivning, som har ét hovedmål, nemlig at regulere konkurrencen, også på regionalt plan og i byområder, således at kontrakter om offentlig tjeneste indgås og gennemføres på helt gennemsigtig måde. Med en sådan lovgivning vil man ikke længere kunne mistænke den kompensation, der ydes uden udbud, for at være statsstøtte.

¹² Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje.

¹³ Driftspligt, befordringspligt og tarifpligt - forordningens artikel 2.

¹⁴ Artikel 6, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

¹⁵ Artikel 3 - 13 i forordning (EØF) nr. 1191/69.

¹⁶ Artikel 19, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1191/69 (den oprindelige ordlyd i 1969).

¹⁷ Artikel 1, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

¹⁸ Artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

¹⁹ Artikel 1, stk. 5 og 6, i forordning (EØF) nr. 1191/69.

²⁰ Overtrædelse 2003/5033 (DE) - offentlige kontrakter om lokale og regionale transporttjenester - åbningsskrivelse af 13. oktober 2004.

²¹ Dom af 16. marts 2003 afsagt af Retten i Første Instans i sag T-157/01, Danske Busvognmænd mod Kommissionen "Combus"; Domstolens Dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

2.2 Åbning af markedet

Vilkårene inden for kollektiv persontransport på landjorden har ændret sig meget siden 1969. I nogle medlemsstater er markederne ved at blive åbnet for konkurrence, både inden for bytransport og jernbanetrafik.

Det var Det Forenede Kongerige, der i 1986 indledte denne proces ved at ophæve de enerettigheder, der hidtil havde været normen inden for busbefordring. Alle transportvirksomheder kunne derefter levere den befordring, de ønskede, undtagen i London og Nordirland. Driftsomkostningerne faldt voldsomt, men det gjorde passagertallet også.

En sådan deregulering har kun fundet sted den ene gang i EU. De medlemsstater, der har åbnet markederne, har i stedet valgt en såkaldt "reguleret konkurrence", hvor en myndighed først afholder et åbent og gennemsigtigt udbud, hvor der fastsættes driftshyppighed, kvalitetskrav og/eller takster, og derefter giver enerettigheder for en afgrænset periode.

Det system fungerer ganske godt og har givet gode resultater i byområder (Stockholm, Helsingfors, København, London, Lille, m.fl.), for regionalbaner (Lissabon, den nordlige del af Nederlandene og nogle tyske delstater) og for fjerntrafik (busser i Spanien og jernbaner i Sverige). Som helhed fører reguleret konkurrence til større passagertal og lavere omkostninger²². I 2003 var ca. 25% af EU's marked for kollektiv transport til lands åbnet for konkurrence.

Denne åbning har i praksis medført, at der er opstået et internationalt marked for levering af offentlig transport. I begyndelsen var nogle private koncerner som Connex (F), Arriva (UK) og Concordia (N) de mest aktive til at søge at få kontrakter uden for deres hjemland. For flere af dem ligger over 50% af omsætningen i dag uden for deres eget land. Siden er der kommet offentlige virksomheder til såsom DB (D), NS (NL) og RATP (F). De traditionelle nationale operatører har benyttet denne udvikling til at gå ind, direkte eller ved køb af andele, på nye markeder i deres eget land (f.eks. RATP, der står for den kollektive trafik i Paris, i Mulhouse og Clermont-Ferrand) eller i udlandet (såsom NS, Nederlandenes nationale jernbaneselskab, der har fået en kontrakt om bybanetransport i Liverpool).

3. KOMMISSIONENS FORSLAG FRA 2000, ÆNDRET I 2002

Efterhånden som der udvikler sig et konkurrencepræget markedet for offentlig transport til lands, opstår der behov for rammer for forsyningspligt, som er gennemsigtige og kan forhindre, at kompensationen bliver betegnet som statsstøtte.

Kommissionen fremlagde den 26. juli 2000 et forslag til forordning, som byggede på princippet om, at der består et kontraktforhold mellem myndighed og operatør, og at kontrakterne gives i udbud, således at de indgås efter princippet om gennemsigtighed og ikke-diskrimination. Det oprindelige forslag indeholdt en række undtagelsestilfælde, hvor myndigheden på visse betingelser kunne beslutte at indgå kontrakter om offentlig tjeneste ved underhåndsaftale uden udbud, nemlig

²² Se *Report on public transport contracting*, Colin Buchanan and partners, 2002, kapitel 2 (http://europa.eu.int/comm/energy/en/fa_2_fr.html).

- for jernbanetjenester, af sikkerhedshensyn
- for metro- og light rail-trafiktjenester, af omkostnings- og sikkerhedshensyn
- for integrerede trafiktjenester, dvs. hvori der indgår flere transportmåder, f.eks. metro- og busdrift, som STIB har kontrakt på i Bruxelles, og RATP i Paris, af omkostnings- og sikkerhedshensyn
- hvis den årlige værdi anslås til mindre end 800 000 EUR.

Ved førstebehandling i november 2001 erklærede Europa-Parlamentet sig meget tilfreds med forslaget, men vedtog ikke desto mindre en tekst med mere end 100 ændringer. Den vigtigste af dem var ændring 61, som havde til formål at beskytte nærtrafiktjenesterne²³ mod konkurrence, hvis den kompetente myndighed skulle beslutte at levere trafiktjenesterne selv eller give enerettigheder dertil. Europa-Parlamentets holdning var betinget af en gensidighedsbestemmelse, som Kommissionen accepterede i sit ændrede forslag fra 2002, idet den kom til at gælde i overgangsperioden.

Der var andre ændringer, som bl.a. berørte listen over undtagelser (fjernelse af undtagelsen for integrerede trafiktjenester, udvidelse af grundlaget i andre tilfælde), kontraktens løbetid (idet korte kontrakter kan give problemer med tjenestens kontinuitet, investeringer og personale) og overgangsperioden.

Med udgangspunkt i dette forslag var Kommissionen i februar 2002 klar med et ændret forslag, hvori kun nogle af Europa-Parlamentets ændringer var indarbejdet:

- længere løbetid for kontrakterne (8 år for busser og 15 for jernbaner)
- længere overgangsperiode (8 år)
- ændring af listen over undtagelser fra udbudspligten, først og fremmest en forhøjelse (fra 800 000 EUR til 3 mio. EUR) af tærsklen for, hvornår der ikke længere er mulighed for en underhåndsaftale, og bortfald af undtagelsen for integrerede trafiktjenester. De mekanismer, der skulle indføres ved ændring 61, kom dog ikke med.

Som allerede nævnt blev det under forhandlingerne i Rådet hurtigt klart, at der ikke kunne skaffes tilstrækkeligt flertal for forslaget, og at der ikke var nogen reel politisk vilje til at komme videre med forslaget. Medlemsstaterne gav hurtigt udtryk for vidt forskellige opfattelser af, i hvilket omfang transport til lands skulle åbnes, bl.a. fordi de har meget forskellige erfaringer med åbning af markederne. Desuden indstillede Rådet arbejdet ved afslutningen af det spanske formandskab (1. halvår af 2002) under påskud af at afvente Domstolens dom i Altmark-sagen, og det har ligget stille siden. I realiteten var der dyb uenighed mellem medlemsstaterne på en række centrale punkter i forslaget:

- nogle af de lande, der befandt sig i forskellige faser af hel eller delvis åbning af den pågældende transportsektor, gik generelt ind for forslaget; endda beklagede nogle af dem, at

²³ Begrebet blev afgrænset ved udtrykket "såfremt trafiktjenesten ikke dækker et opland på over 50 km".

forslaget ikke var vidtrækkende nok og gav for gode muligheder for at indgå kontrakter om offentlig tjeneste ved underhåndsaftaler

- andre lande, især flere af dem, der stadig har store offentlige monopoler i sektoren, var imod forslaget og foretrak at bevare status quo
- medlemsstaterne var tillige uenige om forordningens anvendelsesområde og om, hvilke transportmåder der skulle være omfattet (kun busser eller al bytransport, også sporvogn og metro? Skal den gælde for jernbaner eller ikke?)

4. ALTMARK-DOMMEN

Den seneste udvikling i retspraksis²⁴ har ført til, at spørgsmålet om, om kompensation for offentlig tjeneste i de forskellige økonomiske sektorer er statsstøtte som omhandlet i traktatens artikel 87, stk. 1, er kommet i forgrunden i de senere år. Domstolens nylige dom i Altmark Trans GmbH-sagen²⁵ har uden tvivl været et væsentligt indlæg i debatten. Kommissionen reagerede i øvrigt hurtigt på dommen og foreslog allerede i februar 2004 flere foranstaltninger, som dommen umiddelbart fører med sig. Denne lovpakke blev vedtaget i juli 2005 og gælder for alle økonomiske sektorer undtagen transport til lands, hvor der findes et særligt retsgrundlag, som det her foreliggende forordningsforslag bygger på.

Sagsforhold

Sagen handler om en konflikt mellem to små kollektive transportvirksomheder i Landkreis Stendal i Tyskland. I 1994 fik den ene virksomhed uden udbud tildelt licens til at drive en række buslinjer. Den anden virksomhed følte sig forurettet og klagede over den kompensation, konkurrenten modtog fra myndighederne.

Lovgivningen i Tyskland giver kun mulighed for bestemte former for kompensation efter udbud, så den nationale ret skulle tage stilling til, om den pågældende kompensation faldt inden for den kategori. Til dette formål måtte den have afgjort, om myndighederne kunne udbetale den uden at tage hensyn til EU's statsstøtteregler. Med henblik herpå bad den i 2000 Domstolen om en præjudiciel afgørelse med en fortolkning af traktatens artikel 73 og 87 og forordning 1191/69.

Domstolen fastslog i sin dom af juli 2003, hvordan traktatens bestemmelser om statsstøtte skal anvendes på offentlig tjeneste generelt og især offentlig transport. Altmark-dommen indebærer næppe, som nogle havde ventet, grundlæggende ændringer for transportsektoren.

²⁴ Dom af 27. februar 1997 i sag T-106/95, FFSA, Sml. 1997, s. II-0229, og dom af 10. maj 2000 i sag T-46/97, SIC, Sml. 2000, s. II-2125. Dom af 22. november 2001 i sag C-53/00, Ferring, Sml. 2001, s. I-9067. Se også forslag til afgørelse fra generaladvokat Jacobs fremsat den 30. april 2002 og Domstolens dom af 20. november 2003 i GEMO-sagen (C-126/01).

²⁵ Dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

Dommens konsekvenser for transportsektoren

Altmark-dommen fører til følgende retssituation i sektoren for personbefordring til lands:

- Dommen bekræfter, at flere medlemsstater siden 1995 er begyndt at åbne visse transportmarkeder for konkurrence fra virksomheder etableret i de øvrige medlemsstater. Følgelig kan kompensation, der ydes til kollektive transportvirksomheder - selv små lokale virksomheder - påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne²⁶, således at Kommissionen principielt skal undersøge, om den skal betragtes som statsstøtte.
- Hvad angår sektoren for offentlig transport til lands, konstaterer Domstolen, at der foreligger en række specifikke regler for kompensation af de pågældende virksomheder, nemlig i traktatens artikel 73 og i den deraf afledte ret, forordning 1191/69, 1192/69 og 1107/70²⁷. Altmark-dommen bekræfter således, at traktatens artikel 73 er en lex specialis i forhold til artikel 86, stk. 2, idet den fastsætter regler for kompensationer for offentlig tjeneste i sektoren for kollektiv transport. Derfor er kompensationer, der er i strid med bestemmelserne i artikel 73, som er fuldstændig gennemført ved forordning 1107/70 og 1191/69, ikke statsstøtte, der er forenelig med traktaten i henhold til artikel 86, stk. 2, eller nogen andre traktatbestemmelser.
- Dommen bekræfter således, at kompensation, der ydes til kollektiv transport, er omfattet af forordning 1191/69 om offentlig tjeneste. Medlemsstater, der ikke anvender disse regler, opfylder således ikke deres forpligtelse til at påse korrekt anvendelse af fællesskabsretten. Dertil kommer, at kompensationer, der er i strid med de nævnte bestemmelser, formentlig kan betragtes som statsstøtte og erklæres uforenelige med traktaten.
- Endelig ser dommen særskilt på situationen i de medlemsstater, som har givet mulighed for at fravige forordningens bestemmelser i sektoren for lokal transport. I dette tilfælde må kompensationer, der ikke opfylder de fire Altmark-betingelser (se nedenfor), betragtes som statsstøtte, som Kommissionen kan give tilladelse til²⁸.

Denne retsstilling er særdeles problematisk af to grunde. For det første er forordning 1191/69, der skal anvendes på størsteparten af de kompensationer, der ydes til kollektiv transport, ikke længere i tråd med de faktiske økonomiske forhold i sektoren. For det andet er det i tilfælde af fravigelse af reglerne for lokal transport uhyre vanskeligt at kontrollere, om de fire Altmark-kriterier er overholdt, eftersom det fjerde kriterium slet ikke passer til sektorens særlige karakter.

²⁶ Altmark-dommen, præmis 77-82.

²⁷ 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. Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber. Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje.

²⁸ Kommissionen kan kun tillade denne type statsstøtte med hjemmel i forordning 1107/70 (se artikel 3, stk. 1).

I denne sektor kan retsikkerheden kun undgås ved, at der vedtages en ny forordning med gennemsigtige rammer for indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste og kompensation herfor.

Dommens konsekvenser for de øvrige sektorer

Hvad angår offentlig tjeneste i almindelighed, dog ikke transport til lands, formulerede Domstolen følgende fire betingelser for, at en kompensation for forsyningspligt ikke udgør en økonomisk fordel og dermed ikke kan betragtes som statsstøtte:

- den begunstigede virksomhed skal faktisk være blevet pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste (forsyningspligt), og disse forpligtelser skal være klart defineret
- kompensationsmetoden skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde
- kompensationen må ikke overstige udgifterne ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste
- kompensationen skal, hvis der ikke er tale om udbud, fastlægges ved sammenligning med "en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret".

Som allerede nævnt har Kommissionen i februar 2004 efter dommen fremlagt et forslag til afgørelse og et forslag til rammer for anvendelse af traktatens artikel 86 på kompensation for offentlig tjeneste. Eftersom artikel 86 ikke vedrører transport, som specifikt er omfattet af artikel 73, finder disse forslag ikke anvendelse på kompensation for offentlig tjeneste inden for landbaseret transport²⁷.

5. KOMMISSIONENS FORSLAG TIL EN NY TILGANG

Kommissionen har på baggrund af ovenstående analyse besluttet at fremlægge et nyt forslag, hvori der er taget hensyn til den debat, som hvidbogen om forsyningspligtigheder har givet anledning til, Altmark-dommen og de andre lovgivningsforslag, der er undervejs inden for personbefordring med jernbane. Efter Kommissionens opfattelse bør den nye forordning vedtages hurtigst muligt.

Der er i forslaget gjort forsøg på at opstille rammer for de af de kompetente myndigheders indgrebsmuligheder, hvor der er størst sandsynlighed for, at konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne påvirkes, nemlig tildeling af enerettigheder og kompensation for offentlig tjeneste.

Kommissionen foreslår på baggrund af, at Fællesskabet og medlemsstaterne er fælles om ansvaret, en **enklere** og mere **smidig** tekst, hvor der også er taget større hensyn til **nærhedsprincippet**.

En **enklere** tekst giver sig især udtryk i, at det er tilstræbt at forenkle de foreslåede mekanismer, og færre artikler.

Forenklingen gælder især mekanismerne for tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste. Det ses f.eks. af, at de komplicerede formler, der var foreslået i artikel 7a og 8 i forslaget fra 2002,

og som gav mulighed for tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste uden formelt udbud ved en kvalitetssammenligning, er udgået. I det nye forslag er der kun to måder at tildele kontrakter på, udbud og underhåndsaftale.

Det samme ønske om forenkling har ligget til grund for formuleringen af bilaget med de regler, der gælder for kompensation, hvis der ikke har været udbud. I bilaget er det tilstræbt at fastsætte objektive, transparente og realistiske metoder, der bygger på veletablerede principper i fællesskabsretten (ingen overkompensation og krydssubsidiering, adskilte regnskaber, faktiske omkostninger og fremme af kvalitet og effektivitet).

Den større **smidighed** fremgår bl.a. af erkendelsen af, at de kompetente myndigheder har mulighed for at varetage den offentlige trafikbetjening selv eller via en intern operatør uden udbud. Denne mulighed forudsætter dog, at der er større gennemsigtighed og fastlægges præcise kriterier for kompensation for forsyningspligt. Det kræves ligeledes, at den kompetente myndigheds eller den interne operatørs aktiviteter kun finder sted inden for et afgrænset geografisk område (jf. artikel 5, stk. 5).

Denne mulighed for selv at levere transportydelser ved alle transportmåder (bus, sporvogn, metro, tog, integrerede tjenester, mv.) betyder en kortere liste over undtagelser fra udbudspligten (bl.a. er metro og light rail udgået). Undtagelsen af integrerede tjenester var allerede på Europa-Parlamentets foranledning udgået af det ændrede forslag i 2002. Således er nu kun regional- og fjerntrafik med jernbane undtaget fra udbudspligten.

Ønsket om smidighed kommer også frem ved, at den foreslåede løbetid for kontrakterne i artikel 4, stk. 5 og 6, er variabel, og at overgangsperioden for jernbanetransport er forlænget. At der er lagt større vægt på **nærhedsprincippet** fremgår især af, hvordan regional trafik og fjerntrafik er defineret, og af, at der er bibeholdt en tærskel, under hvilken en underhåndsaftale er mulig.

Kommissionen giver også myndighederne større råderum til den praktiske afvikling af udbud. Eksempelvis er der ingen liste over kriterier, som de ansvarlige myndigheder skal benytte, når de vælger, hvem der skal have en kontrakt om offentlig tjeneste. Kommissionen har ligeledes givet afkald på de særlige regler for underentrepriser (tidl. artikel 9, stk. 1) og misbrug af dominerende stilling (tidl. artikel 9, stk. 2) i sektoren for landbaseret offentlig transport, som den mellemliggende debat har vist ville have skabt unødigt stivhed.

Kommissionen har i sit nye forslag valgt at afstå fra at definere, hvad der er et passende kvalitetsniveau for kollektiv trafik og information af passagererne; det er grunden til, at tidligere artikel 4 og 4b er udgået. Kommissionens hensigt er hermed at tage større hensyn til, at man kan gå frem på flere forskellige måder, samtidig med at den fastsætter en sammenhængende ramme.

Det nye forslag afspejler Kommissionens ønske om at styrke principperne om rimelighed, gennemsigtighed og offentlighed og skaber retssikkerhed, samtidig med at forsyningspligt-ydelser, der er et helt centralt element i den europæiske model, bevarer deres specificitet.

PRÆSENTATION AF DE ENKELTE ARTIKLER

Kort beskrivelse af forordningsforslaget og forklaring af ændringerne i forhold til det ændrede forslag af 21. februar 2002²⁹.

Artikel 1 - Genstand og anvendelsesområde

Artikel 1 indeholder samme anvendelsesområde som den tidligere lovgivning. Målet for forordningen er begrænset til opstilling af rammer for de af de kompetente myndigheders indgrebsmuligheder, hvor der er størst sandsynlighed for, at konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne påvirkes, nemlig tildeling af enerettigheder og kompensation for offentlig tjeneste. Tidligere artikel 4, 4a, 4b, 7b (undtagen stk. 1), 8, 9 (undtagen stk. 3), 12 (undtagen stk. 1), 14 og 18 er udgået som følge af denne begrænsning og ønsket om kun at opstille de strengt nødvendige rammer.

Artikel 2 - Definitioner

Artikel 2 indeholder definitioner af de vigtigste termer. Definitionerne af henholdsvis en operatør og en kontrakt om offentlig trafikbetjening er udformet, så de omfatter samtlige retlige relationer mellem myndigheder og operatører. Intern operatør, lokal kompetent myndighed og regional trafik og fjerntrafik med jernbane er defineret med henblik på anvendelse af bestemmelserne om tildeling af kontrakter ved underhåndsaftale i artikel 5.

Artikel 3 - Kontrakt om offentlig trafikbetjening og generelle regler

Artiklen indeholder den tidligere artikel 3's bestemmelser om pligt til at indgå kontrakt med den valgte operatør om offentlig trafikbetjening og den tidligere artikel 10's generelle regler i forenklet form, stadig for at begrænse rammerne til det strengt nødvendige.

Artikel 4 - Obligatorisk indhold i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

Artiklen indeholder bestemmelserne om kontrakternes indhold og løbetid fra tidligere artikel 6, 6a, 9, stk. 3, og 16, under hensyntagen til den seneste retspraksis (Altmark-dommen), nemlig at forsyningspligten og beregningsmåden for kompensationen skal defineres.

Artikel 5 - Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

I stk. 1 trækkes en tydelig forbindelse til gældende fællesskabsret inden for offentlige kontrakter (tidl. artikel 2). I stk. 2 erkendes det, at de lokale myndigheder har mulighed for selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller overdrage den til en intern operatør, som er under den kompetente myndigheds kontrol i lighed med dens egne tjenestegrene, forudsat at operatøren kun driver virksomhed inden for den lokale myndigheds geografiske område.

Stk. 3 fastslår princippet om udbud og opregner i lighed med den tidligere artikel 12, stk. 1, hvilke principper der gælder for udbud. Der gives også mulighed for forhandling.

²⁹ KOM(2002) 107.

Stk. 4 (mindre kontrakter³⁰), stk. 5 (hasteforanstaltninger) og stk. 6 (regional trafik og fjerntrafik med jernbane) har nogle af de samme undtagelser fra udbudspligten som i den tidligere artikel 7, stk. 1 og 4, og artikel 7b.

Artikel 6 - Kompensation for offentlig trafikbetjening

I stk. 1 henvises der til bestemmelserne i artikel 4 og bilaget, hvad angår beregningen af kompensationen i tilfælde af underhåndsaf tale.

I stk. 2 pålægges de kompetente myndigheder visse pligter over for Kommissionen, så den kan kontrollere, at forordningen anvendes korrekt.

Artikel 7 - Offentliggørelse

Her etableres de værktøjer (årsrapport og offentliggørelse i EUT), som giver den ønskede gennemsigtighed.

Artikel 8 - Overgangsbestemmelser

Bestemmelserne heri har samme indhold som den tidligere artikel 17, men er forenklet. Efter samme princip som bestemmelserne om kontraktens varighed skelnes der for overgangsperiodens længdes vedkommende mellem bussektoren (8 år) og jernbanesektoren (10 år).

Der er en mekanisme for gradvis indførelse af udbud og regler for kontrakter, der er indgået inden forordningens ikrafttræden.

Der fastholdes et gensidighedsprincip i overgangsperioden.

Artikel 9 - Forenelighed med traktaten

Bestemmelserne heri har samme indhold som i den tidligere artikel 11. Det slås fast, at kun den kompensation for offentlig tjeneste, der ydes i overensstemmelse med forordningen, er forenelig med det fælles marked. Den er ikke omfattet af anmeldelsespligt.

Artikel 10 - Ophævelse

Artiklen indeholder samme bestemmelser som den tidligere artikel 20 og ophæver forordning 1107/70, der er blevet overflødig. Traktatens artikel 73, der kun omfatter transport på landjorden, giver nemlig kun to muligheder for fravigelse af reglerne for statsstøtte: støtte til samordning af transportvæsenet (til lands) og kompensation for forsyningspligt, der er statsstøtte. Forordning 1107/70 gennemfører traktaten for så vidt angår fravigelser vedrørende samordning. Efterhånden som tiden er gået og transportsektoren har udviklet sig, benytter Kommissionen ikke længere de undtagelser, der er opregnet i forordningen, men i stedet de horisontale instrumenter, der gennemfører traktatens artikel 87, stk. 2 og 3. Ved ophævelsen af forordning 1107/70 bortfalder restriktionerne (forordningens artikel 3, stk. 1) for anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 73 om samordning af transport til lands.

³⁰ Kilde: Union internationale des transports publics (UITP).

Artikel 11 - Opfølgning

Her fastsættes det, hvordan Kommissionen skal følge op på anvendelsen af forordningen og udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Europa.

Bilag - Regler for kompensation i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1

Bilaget er enklere end det tidligere og indeholder kun de strengt nødvendige regler for situationer uden udbud.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

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 Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 16 i EF-traktaten bekræftes den plads, som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse indtager i Unionens fælles værdinormer.
- (2) Ifølge traktatens artikel 86, stk. 2, er virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, underkastet traktatens bestemmelser, navnlig konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke hindrer opfyldelsen af deres opgaver.
- (3) Traktatens artikel 73 er en *lex specialis* i forhold til artikel 86, stk. 2. Den fastsætter regler for kompensationer for offentlig tjeneste inden for transport til lands.
- (4) De vigtigste mål for den fælles transportpolitik, som den fastlægges i hvidbogen³¹, er at garantere sikre og effektive transporttjenester af høj kvalitet takket være en reguleret konkurrence, der desuden sikrer gennemsigtighed og effektivitet i den offentlige trafikbetjening, bl.a. under hensyntagen til sociale faktorer, miljøfaktorer og den fysiske planlægning, eller at tilbyde særlige takstbetingelser for bestemte passagerkategorier og fjerne de forskelle mellem transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, som i væsentlig grad bidrager til ulige konkurrencevilkår.
- (5) På indeværende tidspunkt er det ofte tilfældet, at transport til lands er en nødvendighed for offentligheden, men ikke kan drives forretningsmæssigt. Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør have mulighed for at træde til for at sikre, at sådanne tjenester fortsat tilbydes. De kan sikre, at der tilbydes offentlig personbefordring, ved eksempelvis at give operatørerne eneret, at give operatørerne økonomisk kompensation eller at

³¹ KOM (2001) 370.

fastlægge generelle regler for drift af offentlig transport, som gælder for alle operatører.

- (6) Mange medlemsstater har i hvert fald for en del af markedet for offentlig transport vedtaget lovgivning om enerettigheder og kontrakter om offentlig trafikbetjening baseret på gennemsigtige og retfærdige udbudsprocedurer. Resultatet har været, at handelen mellem medlemsstaterne er blevet væsentligt forøget, og flere operatører inden for offentlig transport varetager nu transporttjenester i mere end én medlemsstat. Udviklingen i medlemsstaternes lovgivning har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og skabt uklarhed om operatørernes juridiske rettigheder og de kompetente myndigheds juridiske forpligtelser. Således indeholder forordning (EØF) nr. 1191/69 intet om, hvordan kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås i Europa, herunder under hvilke omstændigheder de skal gøres til genstand for udbud. De EF-retlige rammer bør derfor ajourføres.
- (7) For at kunne tilrettelægge den kollektive trafikbetjening, så den bedst muligt i mødekommer indbyggernes behov, skal den kompetente myndighed frit kunne vælge operatør af offentlig trafikbetjening på de vilkår, der fastsættes i denne forordning. For at sikre, at princippet om gennemsigtighed, lige behandling af konkurrerende operatører og proportionalitet overholdes, når der ydes kompensation eller tildeles enerettigheder, er det vigtigt, at forsyningspligtens art og de tilsvarende modydelser fastsættes i en kontrakt mellem den kompetente myndighed og den valgte operatør. Kontrakten kan have forskellig form eller betegnelse, alt efter den enkelte medlemsstats retssystem.
- (8) Anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69 omfatter også offentlig personbefordring ad indre vandveje, men det anses ikke for hensigtsmæssigt, at også nærværende nye forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. For offentlig trafikbetjening ad indre vandveje gælder således traktatens generelle principper.
- (9) Fra en EF-retlig synsvinkel er det ikke afgørende, om disse transporttjenester drives af offentlige eller private virksomheder. Denne forordning bygger på de traktatfæstede principper om neutralitet hvad angår ejendomsretlige ordninger i artikel 295, om medlemsstaternes frihed til at definere tjenesteydelser af almen økonomisk interesse i artikel 16 samt om subsidiaritet og proportionalitet i artikel 5.
- (10) Nogle strækninger drives overvejende af historisk interesse eller med turistmæssigt formål. Eftersom denne form for virksomhed tydeligvis har et helt andet formål end offentlig personbefordring, bør den ikke være omfattet af de regler og procedurer, der gælder for offentlig trafikbetjening.
- (11) De kompetente myndigheder har ansvaret for at tilrettelægge det offentlige transportnet. Dette kan omfatte den faktiske udførelse af transporten, men også en række andre aktiviteter og funktioner, som de kompetente myndigheder frit bør kunne vælge selv at udføre eller overdrage helt eller delvis til en operatør.
- (12) Langtidskontrakter kan betyde, at markedet er lukket i en unødigt lang periode, hvorved de gunstige virkninger af konkurrencepresset bliver mindre udtalte. For at minimere konkurrenceforvridningen og samtidig sikre kvaliteten af tjenesteydelserne bør kontrakter om offentlig trafikbetjening derfor normalt være tidsbegrænsede. Det er

dog påkrævet at åbne mulighed for kontrakter med længere løbetid, når operatøren skal investere i aktiver med meget lang nedskrivningstid.

- (13) Hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening kan resultere i, at en anden operatør overtager driften, bør de kompetente myndigheder have beføjelse til at kræve, at operatørerne anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EØF af 12. marts 2001 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder eller bedrifter eller af dele af virksomheder eller bedrifter³².
- (14) Undersøgelser og erfaringer fra lande, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at reguleret konkurrence mellem EU-operatører inden for denne sektor - med de fornødne beskyttelsesklausuler - fører til nye, billigere og mere attraktive transporttjenester, uden at operatørerne hindres i at varetage de opgaver, de får pålagt. Fremgangsmåden har opbakning fra Det Europæiske Råd, idet den indgår i den såkaldte Lissabon-proces af 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".
- (15) Lokale myndigheder kan vælge selv at varetage den offentlige personbefordring inden for deres eget område eller at overdrage den til en intern operatør uden udbud. Der må imidlertid lægges faste rammer for denne mulighed for egenproduktion, så der sikres fair konkurrence.
- (16) Når en offentlig myndighed derimod vælger at overdrage en opgave af almen interesse til tredjemand, skal operatøren udvælges under overholdelse af fællesskabsreglerne om offentlige aftaler og koncessioner, således som de følger af EF-traktatens artikel 43-49, og principperne om gennemsigtighed og ligebehandling. Bestemmelserne i denne forordning indskrænker således ikke de forpligtelser, der påhviler de offentlige myndigheder i medfør af direktiverne om indgåelse af offentlige kontrakter, når de pågældende kontrakter er omfattet af disse direktiver.
- (17) Nogle udbud kræver, at de kompetente myndigheder definerer og beskriver komplekse systemer. Myndighederne bør i så fald have lov til, når de indgår kontrakter herom, at forhandle med nogle eller alle potentielle operatører om de nærmere detaljer, efter at buddene er indgivet.
- (18) Der bør ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis kontrakten kun vedrører et mindre beløb eller et mindre antal vognkilometer.
- (19) I tilfælde af afbrydelse af trafikbetjeningen bør de kompetente myndigheder kunne træffe hasteforanstaltninger for en kortere periode, indtil der kan indgås en ny kontrakt om offentlig trafikbetjening.
- (20) Offentlig personbefordring med jernbane har sine særlige problemer, nemlig investeringernes størrelse og infrastrukturomkostningerne. I marts 2004 fremlagde Kommissionen et forslag til ændring af direktiv 91/440/EØF for at sikre, at alle jernbanesel-

³² EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

skaber i EU har adgang til infrastrukturen i alle medlemsstaterne med henblik på international personbefordring.

- (21) Der er tale om offentlige tjenester, og ifølge nærværende forordning har hver kompetent myndighed mulighed for at vælge, hvilken operatør der under en kontrakt om offentlig tjeneste skal varetage den offentlige personbefordring. Af disse grunde og under hensyntagen til, at medlemsstaterne har organiseret deres område vidt forskelligt i dette spørgsmål, er det berettiget at tillade de kompetente myndigheder at indgå kontrakter om offentlig regional trafik og fjerntrafik med jernbane ved underhåndsaftale. Kommissionen vil fortsat nøje følge udviklingen i levering af offentlig personbefordring, herunder adgangen til jernbaneinfrastruktur i Europa, og udarbejder en rapport herom to år efter vedtagelsen af denne forordning. Kommissionen forelægger desuden en rapport om anvendelsen af nærværende forordning senest to år efter dens vedtagelse.
- (22) Medlemsstaterne må ikke yde større kompensation end det beløb, der er nødvendigt til dækning af omkostningerne ved at opfylde den enkelte forsyningspligt. Når en kompetent myndighed ønsker at indgå en kontrakt uden udbud, skal den tillige følge detaljerede regler, som sikrer kompensationsbeløb af passende størrelse og tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen.
- (23) Kompetente myndigheder, der agter at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, skal foretage den nødvendige offentliggørelse og give meddelelse om det mindst et år forud, således at potentielle operatører får mulighed for at reagere.
- (24) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatørerne har behov for en vis tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger, hvori der tages hensyn til hver enkelt transportmådes særlige kendetegn.
- (25) I overgangsperioden bliver bestemmelserne i denne forordning sandsynligvis taget i anvendelse af de kompetente myndigheder på forskellige tidspunkter. Det er i den periode tænkeligt, at operatører, der er aktive på markeder, hvor forordningen ikke gælder endnu, byder på kontrakter på markeder, der hurtigere er blevet åbnet for reguleret konkurrence. For gennem et indgreb, der står i rimeligt forhold til formålet, at forebygge ubalance under åbningen af markedet for offentlig transport skal de kompetente myndigheder have mulighed for at afvise bud fra virksomheder, der hovedsagelig er aktive på markeder, som skal åbnes, men endnu ikke er det, forudsat at der ikke sker forskelsbehandling, og at denne fremgangsmåde er besluttet inden bekendtgørelsen af udbuddet.
- (26) I sin dom i Altmark Trans GmbH-sagen udtalte Domstolen, at kompensationer for offentlig tjeneste ikke udgør nogen begunstiggelse efter EF-traktatens artikel 87, når fire betingelser alle er opfyldt (dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, præmis 87-95, Sml. I-7747). Er disse kriterier ikke opfyldt, mens de almindelige betingelser for anvendelse af traktatens artikel 87, stk. 1, er opfyldt, udgør kompensationer for offentlig tjeneste derimod statsstøtte, der er omfattet af bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88.
- (27) Kompensation for offentlig tjeneste kan vise sig påkrævet inden for landbaseret personbefordring, idet de virksomheder, der forestår den pågældende tjeneste, derved

bliver i stand til at fungere på grundlag af sådanne principper og vilkår, at de kan udføre deres opgaver. For så vidt som sådan kompensation har karakter af statsstøtte, kan den på visse betingelser være forenelig med traktaten, idet artikel 73 finder anvendelse. For det første skal kompensationen ydes med det formål at sikre udførelse af tjenesteydelser, der virkelig er tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i traktatens forstand. For det andet må kompensationen, for at undgå uberettiget konkurrenceforvridning, ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de omkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, under hensyn til indtægterne herved samt en rimelig fortjeneste ved udførelsen af denne tjeneste.

- (28) Kompensation, som medlemsstaterne yder i henhold til denne forordning, er således fritaget for anmeldelse i medfør af traktatens artikel 88, stk. 3.
- (29) Denne forordning afløser 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 transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje³³, som derfor bør ophæves.
- (30) Anvendelsesområdet for Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporten med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje³⁴ er omfattet af nærværende forordning. Da forordning (EØF) nr. 1107/70 i dag er forældet, bør den ophæves, således at traktatens artikel 73 kan finde anvendelse på en måde, der modsvarer den konstante udvikling i sektoren, medmindre andet er fastsat i denne forordning eller Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber³⁵ -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Genstanden for denne forordning er fastlæggelse af, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af EF-retten kan gribe ind i den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markedskræfterne virke.

Med dette for øje lægger forordningen fast, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder kan yde transportvirksomhederne kompensation for deres omkostninger til at opfylde forsyningspligten og give eneret på offentlig personbefordring.

³³ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

³⁴ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

³⁵ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 8.

2. Denne forordning finder anvendelse på national og international offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, dog ikke strækninger, der overvejende drives af historisk interesse eller med turistmæssigt formål.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (a) offentlig personbefordring: transporttjenesteydelser af almen økonomisk interesse, der tilrettelægges af de kompetente myndigheder og tilbydes til offentligheden på ikke-diskriminerende og kontinuerligt grundlag
- (b) kompetent myndighed: enhver offentlig myndighed eller gruppe af myndigheder i en medlemsstat, som har beføjelser til at tilrettelægge offentlig personbefordring og indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse
- (c) lokal kompetent myndighed: en kompetent myndighed, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten
- (d) operatør af offentlig trafikbetjening: enhver offentligretlig eller privatretlig virksomhed eller virksomhedsgruppe, der driver offentlig personbefordring, og enhver offentlig instans, der varetager offentlig personbefordring
- (e) forsyningspligt: det krav, som en kompetent myndighed definerer eller fastsætter for at sikre en offentlig personbefordring, som en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig i samme omfang og under samme vilkår uden at modtage nogen modydelse
- (f) eneret: en ret for en operatør til som den eneste at drive nærmere afgrænset offentlig personbefordring på en bestemt strækning eller rute, i et bestemt stræknings- eller rutenet eller i et bestemt geografisk område
- (g) kompensation for offentlig trafikbetjening: enhver fordel, herunder økonomisk, som en kompetent myndighed indrømmer direkte eller indirekte ved brug af offentlige midler i den periode, hvor forsyningspligten gælder, eller som vedrører perioden
- (h) underhånds aftale: kontrakt, der indgås med en bestemt operatør uden nogen forudgående udbudsprocedure
- (i) kontrakt om offentlig trafikbetjening: et eller flere juridisk bindende dokumenter, hvorved der indgås en aftale mellem en kompetent myndighed og en operatør om overdragelse af forvaltning og drift af tjenester, der er omfattet af forsyningspligt, til operatøren; en kontrakt kan - alt efter gældende ret i den enkelte medlemsstat - også bestå i en afgørelse, som træffes af den kompetente myndighed, og

- som har form af en individuel lovgivningsmæssig retsakt eller en administrativt regulerende retsakt, eller
 - ifølge hvilken den kompetente myndighed under visse betingelser selv varetager tjenesterne eller overdrager varetagelsen til en intern operatør
- (j) intern operatør: en juridisk selvstændig enhed, som er under den kompetente myndigheds fuldstændige kontrol i lighed med dens egne tjenestegrene. I vurderingen af, om der er tale om en sådan kontrol, indgår sådanne elementer som repræsentationen i bestyrelse, direktion og tilsynsorganer, bestemmelser herom i vedtægterne, ejerforhold samt effektiv indflydelse på og kontrol over strategiske og driftsmæssige beslutninger
- (k) værdi: den værdi af en tjeneste, strækning, rute, kontrakt eller kompensationsordning vedrørende offentlig personbefordring, som svarer til operatørens eller operatørernes samlede indtjening eksklusive moms, medregnet kompensation af enhver art fra det offentlige og takstindtægter, som operatøren ikke giver videre til den pågældende kompetente myndighed
- (l) generel regel: en foranstaltning, som gælder uden forskelsbehandling for al befordring af samme art inden for et bestemt geografisk område, som en kompetent myndighed har ansvaret for
- (m) regional trafik eller fjerntrafik: trafikbetjening, der ikke udelukkende opfylder transportbehovet inden for et byområde eller en by eller mellem et byområde og forstæderne.

Artikel 3

Kontrakt om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret eller kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde forsyningspligten, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.
2. Uanset stk. 1 kan forsyningspligt, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, enten være omfattet af en kontrakt om offentlig trafikbetjening eller af generelle regler. Den kompetente myndighed yder efter principperne i artikel 4 og 6 og i bilaget operatørerne kompensation for deres nettoomkostninger som følge af de takstforpligtelser, som de er pålagt ved generelle regler.

Artikel 4

Obligatorisk indhold i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler

1. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det defineres klart, hvilken forsyningspligt operatøren skal opfylde, og inden for hvilket geografisk område.
2. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det på objektiv og gennemsigtig måde fastlægges på forhånd, hvilke parametre hver enkelt kompensa-

tion beregnes ud fra. Parametrene fastlægges på en sådan måde, at hver enkelt kompensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af nettoomkostningerne ved at opfylde den enkelte forsyningspligt, under hensyntagen til operatørens indtægter herved samt en rimelig fortjeneste.

3. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningerne indgår bl.a. udgifter til personale, energiforbrug og vedligehold og reparation af det rullende materiel samt faste omkostninger og en passende forrentning af egenkapitalen, hvis det er relevant.
4. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det fastlægges, hvor stor en andel af takstindtægterne operatøren kan beholde, hvor stor en andel der gives videre til den kompetente myndighed, og hvor stor en andel der deles mellem operatøren og den kompetente myndighed.
5. Kontrakterne skal være tidsbegrænsede med en løbetid på højst otte år for busstrafik og femten år for jernbanetrafik. Kontrakter om offentlig trafikbetjening, som omfatter flere transportmåder, har en løbetid på højst femten år, hvis jernbanetrafikken udgør mere end 50%, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.
6. Hvis nedskrivningen af aktiver kræver det, kan kontrakten forlænges, dog højst med halvdelen af den oprindelige løbetid, under forudsætning af at operatøren stiller en væsentlig del af alle de aktiver, der er nødvendige for at varetage den offentlige trafikbetjening i henhold til kontrakten, til rådighed, og disse aktiver udelukkende benyttes til den trafik, kontrakten omhandler.
7. Den kompetente myndighed kan i kontrakten forlange, at den valgte operatør indrømmer de ansatte, der tidligere var beskæftiget med trafikbetjeningen, de rettigheder, de ville have haft, hvis der havde været tale om en overførsel som omhandlet i direktiv 2001/23/EF. Myndigheden angiver, hvilke ansatte det drejer sig om, og giver detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder.

Artikel 5

Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

1. Bestemmelserne i stk. 2-6 indskrænker ikke de forpligtelser, der påhviler de kompetente myndigheder i medfør af direktiv 92/50/EØF³⁶, 93/36/EØF³⁷, 93/37/EØF³⁸ og 93/38/EØF³⁹ som ændret og direktiv 2004/17/EF⁴⁰ og 2004/18/EF⁴¹ vedrørende indgåelse af offentlige kontrakter.

³⁶ Rådets direktiv 92/50/EØF af 18. juni 1992 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige tjenesteydelsesaftaler, EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1.

³⁷ Rådets direktiv 93/36/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved offentlige indkøb, EFT L 199 af 9.8.1993, s. 1.

³⁸ Rådets direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne med hensyn til indgåelse af offentlige bygge- og anlægskontrakter, EFT L 199 af 9.8.1993, s. 54.

³⁹ Rådets direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation, EFT L 199 af 9.8.1993, s. 84.

2. Lokale kompetente myndigheder kan beslutte selv at varetage den offentlige trafikbetjening eller indgå kontrakt om offentlig trafikbetjening med en intern operatør ved underhåndsaftale, forudsat at den interne operatør og enheder, som den interne operatør har selv den mindste indflydelse på, kun driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der henhører under den pågældende myndighed, og ikke deltager i udbudsprocedurer uden for det område.
3. En kompetent myndighed, der entrerer med tredjepart, skal indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter udbud, undtagen i de i stk. 4, 5 og 6 nævnte tilfælde. Udbudsproceduren skal være åben for alle operatører, retfærdig og i overensstemmelse med principperne om gennemsigtighed og ikke-forskelsbehandling. Efter indgivelsen af bud og en eventuel første udvælgelse kan der under overholdelse af disse principper føres forhandlinger om, hvordan specifikke og komplekse behov bedst kan opfyldes.
4. De kompetente myndigheder kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis den årlige værdi anslås til højst 1 mio. EUR eller det årlige transportarbejde er højst 300 000 vognkilometer.
5. Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes eller der er umiddelbar risiko herfor. Hasteforanstaltningen kan bestå i indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening ved underhåndsaftale eller en formel aftale om forlængelse af en sådan kontrakt. En kontrakt, der er indgået eller forlænget som hasteforanstaltning, kan ikke løbe længere end den tid, det tager den kompetente myndighed at gennemføre en ny kontraktudbudsprocedure efter bestemmelserne i denne forordning, dog højst et år.
6. De kompetente myndigheder kan ved underhåndsaftale indgå kontrakter om offentlig regional trafikbetjening og fjerntrafikbetjening med jernbane.

Artikel 6

Kompensation for offentlig trafikbetjening

1. Kompensation i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en kontrakt, der er indgået ved underhåndsaftale i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 6, skal desuden være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.
2. Efter skriftlig anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne inden for en frist på tyve arbejdsdage eller en længere frist som fastsat i anmodningen alle de oplysninger, Kommissionen finder nødvendige for at afgøre, om den ydede kompensation er forenelig med denne forordning.

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester, EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter, EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114.

Artikel 7

Offentliggørelse

1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en detaljeret rapport om den forsyningspligt, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne har fået til gengæld. Med en sådan rapport kan det offentlige transportnets kvalitet og effektivitet kontrolleres og vurderes med henblik på den bedst mulige anvendelse af de offentlige midler.
2. Hver kompetent myndighed træffer sådanne foranstaltninger, at der senest et år inden offentliggørelsen af udbuddet eller indgåelsen af underhåndsaf-talen offentliggøres mindst følgende oplysninger i EU-Tidende:
 - a) Navn og adresse på den kompetente myndighed
 - b) Den valgte måde for indgåelse af kontrakten
 - c) Den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten skal omfatte.

Artikel 8

Overgangsbestemmelser

1. Bestemmelserne i stk. 2-6 indskrænker ikke de forpligtelser, der påhviler de kompetente myndigheder i medfør af direktiv 92/50/EØF⁴², 93/36/EØF⁴³, 93/37/EØF⁴⁴ og 93/38/EØF⁴⁵ som ændret og direktiv 2004/17/EF⁴⁶ og 2004/18/EF⁴⁷ vedrørende indgåelse af offentlige kontrakter.
2. Hver enkelt kompetent myndighed påser følgende:
 - a) at mindst halvdelen af dens kontrakter om offentlig busbefordring, beregnet i værdi, indgås i overensstemmelse med denne forordning senest fire år efter forordningens ikrafttræden
 - b) at samtlige kontrakter om offentlig busbefordring indgås i overensstemmelse med denne forordning senest otte år efter forordningens ikrafttræden.
3. Hver enkelt kompetent myndighed påser følgende:
 - a) at mindst halvdelen af dens kontrakter om offentlig jernbanebefordring, beregnet i værdi, indgås i overensstemmelse med denne forordning senest fem år efter forordningens ikrafttræden

⁴² Se fodnote 35.

⁴³ Se fodnote 36.

⁴⁴ Se fodnote 37.

⁴⁵ Se fodnote 38.

⁴⁶ Se fodnote 39.

⁴⁷ Se fodnote 40.

- b) at samtlige kontrakter om offentlig jernbanebefordring indgås i overensstemmelse med denne forordning senest ti år efter forordningens ikrafttræden.
4. For kontrakter om offentlig trafikbetjening, som omfatter flere transportmåder, gælder overgangsperioderne i stk. 3, hvis jernbanetrafikken udgør mere end 50%, beregnet ud fra de pågældende tjenesters værdi.
 5. Ved anvendelsen af stk. 2, 3 og 4 medregnes ikke de kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er indgået inden denne forordnings ikrafttræden efter en retfærdig udbudsprocedure, hvis deres løbetid er begrænset og sammenlignelig med det, der er fastsat i artikel 4, stk. 5. Sådanne kontrakter kan fortsætte til udløb.
 6. De kompetente myndigheder kan i anden halvdel af overgangsperioderne i stk. 2 og 3 udelukke operatører fra at deltage i udbud om indgåelse af kontrakter, hvis disse ikke kan dokumentere, at værdien af den offentlige trafikbetjening, som de har fået bevilget kompensation for eller eneret på efter reglerne i denne forordning, udgør mindst halvdelen af værdien af al den offentlige trafikbetjening, som de modtager kompensation for eller har eneret på. Når dette kriterium anvendes, medregnes ikke kontrakter, der er indgået som hasteforanstaltning efter artikel 5, stk. 5.

Når de kompetente myndigheder gør brug af denne mulighed, skal det ske uden forskelsbehandling, dvs. at alle potentielle operatører, der opfylder dette kriterium, udelukkes, og de kompetente myndigheder underretter de potentielle operatører om deres beslutning, når proceduren for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening sættes i gang.

Myndigheder, der har til hensigt at anvende denne bestemmelse, underretter Kommissionen herom mindst to måneder inden offentliggørelsen af udbuddet.

Artikel 9

Forenelighed med traktaten

For så vidt som kompensationer er statsstøtte som omhandlet i artikel 87, stk. 1, er kun kompensationer, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, forenelige med det fælles marked. Sådanne kompensationer er fritaget for anmeldelsespligten efter traktatens artikel 88, stk. 3.

Artikel 10

Ophævelse

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 ophæves.
2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 ophæves.

Artikel 11

Opfølgning

1. Kommissionen forelægger to år efter forordningens vedtagelse en rapport om udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Europa.
2. Kommissionen forelægger senest to år efter udløbet af overgangsperioden i artikel 8, stk. 3, en rapport om anvendelsen af forordningen.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Denne forordning træder i kraft på xxx-dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Regler for kompensation i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1

1. Kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller ifølge en kontrakt, der er indgået ved underhåndsaftale i henhold til artikel 5, stk. 2 og 4-6, beregnes efter bestemmelserne i dette bilag.
2. Kompensationen kan ikke være større end den økonomiske nettovirkning, dvs. summen af de virkninger - såvel positive som negative - som opfyldelse af forsyningspligten har for operatørens omkostninger og indtægter. Virkningerne beregnes ved at sammenligne den situation, hvor forsyningspligten opfyldes, med den tænkte situation, hvor forsyningspligten ikke blev opfyldt, og de tjenester, der er omfattet af forsyningspligten, i stedet blev drevet udelukkende på forretningsmæssigt grundlag.
3. Ved beregningen af den økonomiske virkning tages der hensyn til, hvordan opfyldelse af forsyningspligten indvirker på efterspørgslen efter transport i det pågældende net som helhed.
4. Omkostninger og indtægter beregnes i overensstemmelse med gældende regnskabsprincipper.
5. For at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering skal der, når en operatør varetager både forsyningspligtbelagte tjenester, som der ydes kompensation til, og andre aktiviteter, ske en regnskabsmæssig udskilning af den offentlige trafikbetjening, som opfylder mindst følgende betingelser:
 - regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de dertil svarende andele af aktiverne og de faste omkostninger skal opføres efter gældende regnskabsforskrifter
 - omkostninger til operatørens eventuelle andre aktiviteter skal omfatte alle variable omkostninger, en passende andel af de faste omkostninger og en rimelig fortjeneste; disse omkostninger må i intet tilfælde henføres til den pågældende offentlige trafikbetjening
 - i omkostningerne til offentlig trafikbetjening skal driftsindtægter og betalinger fra offentlige myndigheder modregnes; indtægter må ikke overføres til andre af virksomhedens aktivitetsområder.
6. Ved rimelig fortjeneste forstås en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig for sektoren og tager hensyn til virksomhedens risiko eller dens manglende risiko som følge af myndighedernes intervention.
7. Kompensationsmetoden skal tilstræbe, at operatøren når frem til eller fortsætter med
 - en effektiv drift, hvilket kan vurderes objektivt
 - levering af transporttjenester af tilfredsstillende kvalitet.