



**▼B****EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF)  
Nr. 1370/2007**

af 23. oktober 2007

**om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om  
ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF)  
nr. 1107/70***Artikel 1***Formål og anvendelsesområde**

1. Formålet med denne forordning er at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af fællesskabsretten kan tilrettelægge den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som bl.a. er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markedskræfterne virke.

Med dette for øje fastlægger forordningen, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende offentlige serviceforpligtelser, yder operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser.

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. Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på offentlig personbefordring ad indre vandveje og i nationale farvande, jf. for så vidt angår sidstnævnte bestemmelserne i 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) <sup>(1)</sup>.

**▼M1**

Med forbehold af de kompetente myndigheders godkendelse i de medlemsstater, på hvis område tjenesteydelserne leveres, kan offentlige serviceforpligtelser vedrøre offentlige transporttjenester på grænseoverskridende niveau, også dem som dækker lokale og regionale transportbehov.

**▼B**

3. Denne forordning finder ikke anvendelse på koncessionskontrakter om offentlige bygge- og anlægsarbejder som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i direktiv 2004/17/EF eller i artikel 1, stk. 3, i direktiv 2004/18/EF.

*Artikel 2***Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- a) »offentlig personbefordring«: ydelser i forbindelse med personbefordring af almen økonomisk interesse, der tilbydes offentligheden på et ikke-diskriminerende og kontinuerligt grundlag

<sup>(1)</sup> EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

**▼B**

- b) »kompetent myndighed«: enhver offentlig myndighed eller gruppe af offentlige myndigheder i en eller flere medlemsstater, som har beføjelse til at gribe ind i offentlig personbefordring inden for et bestemt geografisk område, og ethvert andet organ, som har fået overdraget en sådan beføjelse
- c) »kompetent lokal 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) »offentlig serviceforpligtelse«: det krav, som en kompetent myndighed definerer eller fastsætter for at sikre ydelser i forbindelse med offentlig personbefordring, som en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller under samme vilkår uden at modtage nogen modydelse
- f) »eneret«: en ret for en operatør af offentlig trafikbetjening til som den eneste at drive nærmere afgrænset offentlig personbefordring på en bestemt strækning eller rute, i et bestemt 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 en offentlig serviceforpligtelse gælder, eller som vedrører perioden
- h) »kontrakt uden forudgående udbud«: kontrakt om offentlig trafikbetjening, der indgås med en bestemt operatør af offentlig trafikbetjening 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 af offentlig trafikbetjening om overdragelse af forvaltning og drift af offentlig personbefordring, der er omfattet af de offentlige serviceforpligtelser, til operatøren af offentlig trafikbetjening; 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, over hvilken en kompetent lokal myndighed eller i tilfælde af en gruppe myndigheder mindst én kompetent lokal myndighed udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene
- k) »værdi«: den værdi af en ydelse, rute, kontrakt om offentlig trafikbetjening eller kompensationsordning vedrørende offentlig personbefordring, der svarer til den samlede indtjening eksklusive moms, som en operatør eller operatører af offentlig trafikbetjening har, medregnet kompensation af enhver art fra det offentlige og billetindtægter, som operatøren ikke giver videre til den pågældende kompetente myndighed

**▼B**

- l) »generel regel«: en foranstaltning, som gælder uden forskelsbehandling for al offentlig personbefordring af samme art inden for et bestemt geografisk område, som en kompetent myndighed har ansvaret for
- m) »integreret offentlig personbefordring«: sammenhængende trafikbetjening i et bestemt geografisk område med fælles informationstjeneste, billetordning og køreplan

**▼M1**

- aa) »offentlig personbefordring med jernbane«: offentlig personbefordring med jernbane med undtagelse af personbefordring med andre skinebaserede transportformer såsom metroer eller sporvogne.

*Artikel 2a***Specifikationer for offentlige serviceforpligtelser**

1. Den kompetente myndighed fastsætter specifikationer for offentlige serviceforpligtelser vedrørende levering af offentlig personbefordring og disse offentlige serviceforpligtelsers anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 2, litra e). Dette omfatter muligheden for at sammenlægge omkostningsdækkende tjenester med ikkeomkostningsdækkende tjenester.

Når den kompetente myndighed fastsætter disse specifikationer og disses anvendelsesområde, tager den behørigt hensyn til proportionalitetsprincippet i overensstemmelse med EU-retten.

Specifikationerne skal være i overensstemmelse med de politiske mål, der er fastlagt i medlemsstaternes dokumenter om offentlig transportpolitik.

Indholdet af og formatet for dokumenterne om offentlig transportpolitik og procedurerne for høringen af relevante interessenter fastlægges i overensstemmelse med national ret.

2. Specifikationerne for offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af offentlige serviceforpligtelser skal:

- a) realisere målene for den offentlige transportpolitik på en omkostningseffektiv måde og
- b) finansielt støtte levering af offentlig personbefordring i overensstemmelse med kravene i den offentlige transportpolitik på lang sigt.

**▼B***Artikel 3***Kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler**

1. Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

2. Uanset stk. 1 kan offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, også være omfattet af generelle regler. Den kompetente myndighed yder efter principperne i artikel 4 og 6 og i bilaget operatørerne af offentlig trafikbetjening kompensation for den — positive eller negative — finansielle nettoeffekt på omkostninger og

**▼B**

indtægter som følge af de takstforpligtelser, som de er pålagt ved generelle regler, på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. Dette berører ikke de kompetente myndigheders ret til at lade offentlige serviceforpligtelser vedrørende maksimaltakster indgå i kontrakter om offentlig trafikbetjening.

3. Medlemsstaterne kan fra denne forordnings anvendelsesområde udelukke generelle regler om økonomisk kompensation for offentlige serviceforpligtelser, der fastsætter maksimumtakster for elever, studerende, lærlinge og bevægelseshæmmede, jf. dog bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Der skal gives underretning om disse generelle regler i medfør af traktatens artikel 88. En sådan underretning skal indeholde samtlige oplysninger om foranstaltningen og især de nærmere enkeltheder om beregningsmetoden.

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

1. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det:

**▼M1**

a) klart fastsættes, hvilke offentlige serviceforpligtelser, som defineret i denne forordning og specificeret i overensstemmelse med dennes artikel 2a, en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde og inden for hvilke geografiske områder

b) på objektiv og gennemsigtig måde på forhånd fastlægges

i) hvilke parametre en eventuel kompensation beregnes ud fra, og

ii) i hvilken form og i hvilket omfang eventuelle enerettigheder tildeles, og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes.

I kontrakter om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået efter artikel 5, stk. 1, 3 eller 3b, fastlægges disse parametre på en sådan måde, at hver enkelt kompensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af den finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter ved at opfylde de offentlige serviceforpligtelser, under hensyntagen til de indtægter, en operatør af offentlig trafikbetjening har herved samt en rimelig fortjeneste

**▼B**

c) fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningerne kan navnlig indgå udgifter til personale, energiforbrug, infrastrukturafgifter, vedligeholdelse og reparation af offentlige transportmidler, det rullende materiel og anlæg, der er nødvendige for at udføre personbefordring, samt faste omkostninger og en passende forrentning af kapitalen.

2. I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det fastlægges, hvor stor en andel af billetindtægterne operatøren af offentlig trafikbetjening 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.

**▼B**

3. Kontrakterne om offentlig trafikbetjening skal være tidsbegrænsede med en løbetid på højst ti år for busstrafik og 15 år for personbefordring med jernbane eller andre skinnekøretøjer. Kontrakter om offentlig trafikbetjening, som omfatter flere transportmåder, har en løbetid på højst 15 år, hvis trafikken med jernbane eller andre skinnekøretøjer udgør mere end 50 %, beregnet ud fra de pågældende tjeneesters værdi.

4. Hvis afskrivningen af aktiver kræver det, kan kontrakten om offentlig trafikbetjening forlænges, dog højst med halvdelen af den oprindelige løbetid, under forudsætning af at operatøren af offentlig trafikbetjening stiller en væsentlig del af alle de aktiver, der er nødvendige for at varetage personbefordringen i henhold til kontrakten om offentlig trafikbetjening, til rådighed, og disse aktiver hovedsagelig benyttes til den personbefordring, kontrakten omhandler.

Hvis det er berettiget ud fra omkostningerne som følge af en særlig geografisk beliggenhed, kan varigheden af kontrakter om offentlig trafikbetjening, jf. stk. 3, i regionerne i den yderste periferi forlænges med højst halvdelen af den oprindelige løbetid.

Hvis det er berettiget ud fra hensynet til amortisering af kapital i forbindelse med ekstraordinære investeringer i infrastruktur, rullende materiel eller køretøjer, og hvis kontrakten om offentlig trafikbetjening indgås på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure, kan en kontrakt om offentlig trafikbetjening have en længere varighed. For at sikre gennemsigtighed skal den kompetente myndighed i så fald senest et år efter indgåelsen af kontrakten give Kommissionen meddelelse om kontrakten om offentlig trafikbetjening og de faktorer, der begrundes dens længere varighed.

**▼M1**

4a. Ved opfyldelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening overholder operatører af offentlig trafikbetjening de gældende krav inden for social- og arbejdsmarkedsret i henhold til EU-retten, national ret eller kollektive overenskomster.

4b. Direktiv 2001/23/EF finder anvendelse, når en anden operatør af offentlig trafikbetjening overtager driften, hvis en sådan ændring indebærer overførsel af virksomhed i nævnte direktivs forstand.

**▼B**

5. Med forbehold af national ret og fællesskabsretten, herunder også kollektive overenskomster mellem arbejdsmarkedets parter, kan kompetente myndigheder forlange, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening 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. Hvis de kompetente myndigheder forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse sociale og arbejdsmarkedsmæssige standarder, skal udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening angive, hvilke ansatte det drejer sig om, og give gennemsigtige, detaljerede oplysninger om deres kontraktmæssige rettigheder og de betingelser, som de ansatte anses for at være tilknyttet trafikbetjeningen på.

**▼M1**

6. Hvis de kompetente myndigheder i henhold til national ret forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse kvalitetsstandarder og sociale standarder eller fastsætter sociale kriterier og kvalitative kriterier, skal disse standarder og kriterier indarbejdes i

**▼ M1**

udbudsdokumenterne og kontrakterne om offentlig trafikbetjening. Under overholdelse af direktiv 2001/23/EF skal sådanne udbudsdokumenter og kontrakter om offentlig trafikbetjening også om nødvendigt indeholde oplysninger om rettigheder og forpligtelser i forbindelse med overførsel af ansatte, der blev antaget af den tidligere operatør.

**▼ B**

7. Det skal klart fremgå af udbudsmateriale og kontrakter om offentlig trafikbetjening, om og i givet fald i hvilket omfang underentrepriser kan komme på tale. Ved underentrepriser er den operatør, der har fået til opgave at forvalte og levere offentlig personbefordring i henhold til denne forordning, forpligtet til selv at udføre en væsentlig del af denne offentlige personbefordring. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der på samme tid vedrører udformning, tilrettelæggelse og udførelse af offentlig personbefordring, kan fastsætte, at leveringen af de pågældende ydelser kan gives i fuld underentreprise. Kontrakten om offentlig trafikbetjening skal i overensstemmelse med national ret og fællesskabsretten fastlægge, hvilke betingelser der gælder for underentrepriser.

**▼ M1**

8. Kontrakter om offentlig trafikbetjening skal forpligte operatøren til at stille oplysninger af væsentlig betydning for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening til rådighed for den kompetente myndighed og samtidig sikre den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger. Med henblik på udarbejdelsen af bud inden for rammerne af en udbudsprocedure stiller de kompetente myndigheder relevante oplysninger til rådighed for alle interesserede parter og sikrer samtidig den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger. Dette omfatter oplysninger om passagerefterspørgsel, billetpriser, de udgifter og indtægter, der er forbundet med den offentlige personbefordring, som udbudsproceduren omfatter, og specifikationerne for den infrastruktur, der er nødvendig for driften af køretøjer eller rullende materiel, således at interesserede parter er i stand til at udarbejde veldokumenterede forretningsplaner. Forvaltere af jernbaneinfrastruktur bistår de kompetente myndigheder med at tilvejebringe alle relevante infrastrukturspecifikationer. Manglende overholdelse af ovenstående bestemmelser skal være undergivet retslig kontrol som omhandlet i artikel 5, stk. 7.

**▼ B***Artikel 5***Indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening**

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF vedrørende offentlig personbefordring med bus eller sporvogn indgås efter procedurerne fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes stk. 2-6 ikke.

**▼ M1**

2. Medmindre national ret forbyder det, kan kompetente lokale myndigheder — uanset om der er tale om en enkelt myndighed eller en gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring — træffe afgørelse om selv at varetage den offentlige personbefordring eller indgå

**▼ M1**

kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud med en juridisk selvstændig enhed, over hvilken den kompetente lokale myndighed, eller i tilfælde af en gruppe af myndigheder mindst én kompetent lokal myndighed, udøver en tilsvarende kontrol som over sine egne tjenestegrene.

I forbindelse med offentlig personbefordring med jernbane kan den i første afsnit omhandlede gruppe af myndigheder bestå af udelukkende kompetente lokale myndigheder, hvis geografiske kompetenceområde ikke dækker hele medlemsstaten. Den offentlige personbefordring eller kontrakterne om offentlig trafikbetjening som omhandlet i første afsnit må kun omfatte transportbehovet i byområder eller landdistrikter eller begge dele.

Når en kompetent lokal myndighed træffer en sådan afgørelse, finder følgende anvendelse:

**▼ B**

- a) I vurderingen af, om den kompetente lokale myndighed udøver en sådan kontrol, indgår sådanne elementer som omfanget af repræsentationen i bestyrelse, direktion eller tilsynsorganer, bestemmelser herom i vedtægterne, ejerforhold samt effektiv indflydelse på og kontrol over strategiske og driftsmæssige beslutninger. Det er i overensstemmelse med fællesskabsretten ikke en absolut betingelse for fastslåelse af, at der udøves kontrol, i den i dette stykke omhandlede betydning, at den kompetente offentlige myndighed, specielt i tilfælde af offentlig-private partnerskaber, ejer 100 %, hvis det kan fastslås, at der er en overvejende offentlig indflydelse, og at der udøves kontrol på grundlag af andre kriterier.
- b) Betingelsen for at anvende dette stykke er, at den interne operatør og enheder, som denne operatør har blot den mindste indflydelse på, driver offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der henhører under den kompetente lokale myndighed — bortset fra udgående linjer eller andre underordnede elementer af denne virksomhed, der strækker sig ind på tilstødende kompetente lokale myndighedsområde — og ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, der henhører under den kompetente lokale myndighed.
- c) Uanset litra b) kan en intern operatør deltage i retfærdige udbudsprocedurer to år før afslutningen af dens kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud på betingelse af, at der er truffet en endelig afgørelse om at underkaste den offentlige personbefordring, der er omfattet af den interne operatørs kontrakt, en retfærdig udbudsprocedure, og at den interne operatør ikke har indgået nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud.
- d) Hvis der ikke er nogen kompetent lokal myndighed, finder litra a), b) og c), anvendelse på en national myndighed for så vidt angår et geografisk område, der ikke er nationalt, forudsat at den interne operatør ikke deltager i udbudsprocedurer vedrørende offentlig personbefordring uden for det område, kontrakten om offentlig trafikbetjening er blevet indgået for.
- e) Såfremt underentrepriser kommer på tale, jf. artikel 4, stk. 7, er den interne operatør forpligtet til selv at udføre den overvejende del af den offentlige personbefordringstjeneste.

**▼ M1**

3. En kompetent myndighed, der entrerer med andre tredjeparter end interne operatører, skal indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening på grundlag af en udbudsprocedure, undtagen i de i stk. 3a, 4, 4a, 4b, 5 og 6 omhandlede tilfælde. Udbudsproceduren skal være åben for alle



▼ M1

operatører, retfærdig og i overensstemmelse med principperne om gennemskuelse og ikkeforskelsbehandling. 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.

3a. For kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane, der indgås på grundlag af en udbudsprocedure, kan den kompetente myndighed, medmindre national ret forbyder det, beslutte midlertidigt at indgå nye kontrakter uden forudgående udbud, når den kompetente myndighed finder, at indgåelse af kontrakten uden forudgående udbud er begrundet ud fra særlige omstændigheder. Sådanne særlige omstændigheder omfatter situationer, hvor:

- den kompetente myndighed eller andre kompetente myndigheder allerede gennemfører en række udbudsprocedurer, som kunne indvirke på antallet og kvaliteten af de bud, der kan forventes at blive modtaget, hvis kontrakten indgås på grundlag af en udbudsprocedure, eller
- ændringer af anvendelsesområdet for en eller flere kontrakter om offentlig trafikbetjening er nødvendige for at optimere leveringen af offentlige tjenesteydelser.

Den kompetente myndighed træffer en begrundet afgørelse og underretter hurtigst muligt Kommissionen herom.

Løbetiden for kontrakter, som er indgået i henhold til dette stykke, skal stå i rimeligt forhold til den særlige omstændighed og må under ingen omstændigheder overstige fem år.

Den kompetente myndighed offentliggør sådanne kontrakter. Ved offentliggørelsen tager den hensyn til den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger og kommercielle interesser.

Den efterfølgende kontrakt, som vedrører de samme offentlige serviceforpligtelser, må ikke indgås på grundlag af denne bestemmelse.

3b. Ved anvendelsen af stk. 3 kan de kompetente myndigheder beslutte at anvende følgende procedure:

De kompetente myndigheder kan offentliggøre deres hensigt om at tildele en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane ved at offentliggøre en bekendtgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne bekendtgørelse skal indeholde en detaljeret beskrivelse af de tjenester, som den pågældende kontrakt vedrører, samt kontraktens type og løbetid.

Operatører kan tilkendegive deres interesse inden for en frist, som fastsættes af den kompetente myndighed, og som ikke må være kortere end 60 dage efter offentliggørelsen af bekendtgørelsen.

Hvis der efter udløbet af denne frist

- a) kun er en enkelt operatør, som har tilkendegivet sin interesse i at deltage i proceduren for tildeling af kontrakten om offentlig trafikbetjening
- b) denne operatør behørigt har dokumenteret, at den faktisk vil være i stand til at levere en transporttjeneste, som opfylder forpligtelserne i kontrakten om offentlig trafikbetjening

▼ M1

- c) den manglende konkurrence ikke er et resultat af en kunstig indskrænkning af udbudsparametrene, og
- d) der ikke findes et rimeligt alternativ,

kan de kompetente myndigheder indlede forhandlinger med denne operatør med henblik på at tildele kontrakten uden yderligere offentliggørelse af en åben udbudsprocedure.

4. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud:

- a) hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til mindre end 1 000 000 EUR eller, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som omfatter offentlig personbefordring med jernbane, mindre end 7 500 000 EUR, eller
- b) hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er mindre end 300 000 vognkilometer eller, når der er tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som omfatter offentlig personbefordring med jernbane, mindre end 500 000 vognkilometer.

Er der tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud med en lille eller mellemstor virksomhed, der driver højst 23 vejkøretøjer, kan disse tærskler forhøjes til enten en årlig gennemsnitsværdi anslået til mindre end 2 000 000 EUR eller til et årligt transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring på mindre end 600 000 vognkilometer.

4a. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane uden forudgående udbud:

- a) hvis den finder, at indgåelse af kontrakten uden forudgående udbud er begrundet ud fra de relevante strukturelle og geografiske forhold på det pågældende marked og netværk, navnlig størrelse, efterspørgselsens art, nettets kompleksitet, tekniske og geografiske isolation og de tjenester, der er omfattet af kontrakten, og
- b) hvis en sådan kontrakt fører til en forbedring af kvaliteten af tjenester eller omkostningseffektiviteten eller begge dele i forhold til den tidligere indgåede kontrakt om offentlig trafikbetjening.

Den kompetente myndighed offentliggør på dette grundlag en begrundet afgørelse og underretter senest en måned efter offentliggørelsen Kommissionen herom. Den kompetente myndighed kan beslutte at indgå kontrakten.

Medlemsstater, hvor den maksimale årlige volumen den 24. december 2017 er på under 23 mio. vognkilometer, og hvor der kun er en enkelt kompetent myndighed på nationalt plan og en enkelt kontrakt om offentlig trafikbetjening, der dækker hele nettet, skal anses for at opfylde betingelserne i litra a). Når en kompetent myndighed i en af disse medlemsstater træffer afgørelse om indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen herom. Det Forenede Kongerige kan vælge at anvende dette afsnit på Nordirland.

▼ **M1**

Hvis den kompetente myndighed træffer afgørelse om indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, fastsætter den målelige, gennemsigtige og kontrollerbare resultatkrav. Disse krav anføres i kontrakten.

Resultatkravene omfatter navnlig trafikkenes punktlighed, trafikkenes hyppighed, det rullende materiels kvalitet og transportkapaciteten for passagerer.

Kontrakten skal indeholde specifikke resultatindikatorer, der sætter den kompetente myndighed i stand til at foretage regelmæssige vurderinger. Kontrakten skal også indeholde effektive og afskrækkende foranstaltninger, som skal indføres, hvis jernbaneselskabet ikke opfylder resultatkravene.

Den kompetente myndighed vurderer regelmæssigt, hvorvidt jernbaneselskabet har nået sine mål om at opfylde de resultatkrav, der er fastsat i kontrakten, og offentliggør sin vurdering. Sådanne regelmæssige vurderinger skal finde sted mindst hvert femte år. Den kompetente myndighed træffer passende og rettidige foranstaltninger, herunder pålæggelse af effektive og afskrækkende kontraktlige sanktioner, hvis de nødvendige forbedringer i trafikbetjeningens kvalitet eller omkostningseffektivitet eller begge dele ikke nås. Den kompetente myndighed kan til enhver tid helt eller delvis suspendere eller opsige en kontrakt, som er tildelt i henhold til denne bestemmelse, hvis operatøren ikke opfylder resultatkravene.

4b. Medmindre national ret forbyder det, kan den kompetente myndighed indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane uden forudgående udbud, hvis de kun vedrører personbefordring med jernbane, som varetages af en operatør, der samtidig forvalter hele eller størstedelen af den jernbaneinfrastruktur, inden for hvilken trafikbetjeningen leveres, når denne jernbaneinfrastruktur er undtaget fra anvendelsen af artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 og 13 og kapitel IV i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(1)</sup> i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, litra a) eller b), i nævnte direktiv.

Uanset artikel 4, stk. 3, må løbetiden for kontrakter indgået uden forudgående udbud i henhold til nærværende stykke og nærværende artikels stk. 4a ikke overstige ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

Kontrakter, som er indgået i overensstemmelse med nærværende stykke og stk. 4a, offentliggøres, idet der tages hensyn til den legitime beskyttelse af fortrolige forretningsoplysninger og kommercielle interesser.

5. Den kompetente myndighed kan træffe hasteforanstaltninger, hvis trafikbetjeningen afbrydes, eller der er umiddelbar risiko for en sådan situation.

Hasteforanstaltningerne skal bestå i indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud eller en formel aftale om forlængelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening eller et krav om opfyldelse af visse offentlige serviceforpligtelser. Operatøren af den offentlige trafikbetjening skal have ret til at klage over afgørelsen om at pålægge opfyldelse af visse offentlige serviceforpligtelser. Det tidsrum, i hvilket en kontrakt om offentlig trafikbetjening er indgået, forlænget eller pålagt som hasteforanstaltning, må ikke være længere end to år.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

**▼B**

6. Medmindre national ret forbyder det, kan kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter ikke løbe længere end ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

**▼M1**

6a. For at øge konkurrencen mellem jernbaneselskaberne kan de kompetente myndigheder beslutte, at kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane, som dækker dele af samme net eller rutepakker, skal tildeles forskellige jernbaneselskaber. Med henblik herpå kan de kompetente myndigheder, inden udbudsproceduren indledes, beslutte at begrænse antallet af kontrakter, der kan tildeles samme jernbaneselskab.

**▼B**

7. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at afgørelser, der træffes i henhold til stk. 2-6, effektivt og hurtigt kan tages op til revision efter anmodning fra en person, som har eller har haft en interesse i at opnå en bestemt kontrakt, og som har lidt skade eller risikerer at lide skade, fordi de pågældende afgørelser hævdes at krænke fællesskabslovgivningen eller de nationale gennemførelsesbestemmelser.

**▼M1**

For de i stk. 4a og 4b omhandlede tilfælde omfatter disse foranstaltninger muligheden for at anmode et uafhængigt organ, som er udpeget af den pågældende medlemsstat, om at vurdere den begrundede afgørelse, der træffes af den kompetente myndighed. Resultatet af en sådan vurdering stilles til rådighed for offentligheden i overensstemmelse med national ret.

**▼B**

Er tilsynsorganerne ikke retslige organer, skal deres afgørelser altid begrundes. I sådanne tilfælde skal det desuden sikres, at enhver påstået ulovlig foranstaltning fra tilsynsorganets side eller enhver påstået mangel ved udøvelsen af dets beføjelser underkastes retslig kontrol eller kontrol af et andet organ, der er en ret i henhold til traktatens artikel 234, og som er uafhængig af både den ordregivende myndighed og tilsynsmyndigheden.

**▼M1***Artikel 5a***Rullende materiel**

1. Med henblik på indledning af en udbudsprocedure vurderer de kompetente myndigheder, om det er nødvendigt at træffe foranstaltninger for at sikre en effektiv og ikkediskriminerende adgang til egnet rullende materiel. Denne vurdering tager hensyn til tilstedeværelsen af virksomheder, der leaser rullende materiel, eller andre markedsaktører, der leaser rullende materiel på det relevante marked. Vurderingsrapporten gøres offentligt tilgængelig.

2. De kompetente myndigheder kan i overensstemmelse med national ret og statsstøtteregeleer beslutte at træffe passende foranstaltninger for at sikre en effektiv og ikkediskriminerende adgang til egnet rullende materiel. Disse foranstaltninger kan omfatte:

**▼ M1**

- a) den kompetente myndigheds erhvervelse af det rullende materiel, der skal bruges til opfyldelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, med henblik på at stille det til rådighed for den udvalgte operatør af offentlig trafikbetjening til markedspriser eller som led i en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), artikel 6 og, i givet fald, bilaget
- b) den kompetente myndigheds sikkerhedsstillelse for finansieringen af rullende materiel, der skal bruges til opfyldelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, til markedspriser eller som led i en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), artikel 6 og, i givet fald, bilaget, herunder en sikkerhedsstillelse, der dækker restværdirisikoen
- c) den kompetente myndigheds forpligtelse til i kontrakten om offentlig trafikbetjening at overtage det rullende materiel på forud fastsatte finansielle betingelser til markedspriser ved kontraktens ophør, eller
- d) samarbejde med andre kompetente myndigheder med henblik på at skabe en større pulje af rullende materiel.

3. Hvis det rullende materiel gøres tilgængeligt for en ny operatør af offentlig trafikbetjening, sørger den kompetente myndighed for i udbudsdokumenterne at anføre alle foreliggende oplysninger om omkostningerne ved vedligeholdelse af det rullende materiel og dets stand.

**▼ B***Artikel 6***Kompensation for offentlig trafikbetjening****▼ M1**

1. Kompensation ydet 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, som er ydet i forbindelse med en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået i henhold til artikel 5, stk. 1, 3 eller 3b, eller i forbindelse med en generel regel, skal også være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.

**▼ B**

2. Efter skriftlig anmodning fra Kommissionen fremsender medlemsstaterne inden for en frist på tre måneder 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.

*Artikel 7***Offentliggørelse****▼ M1**

1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om de offentlige serviceforpligtelser, den er ansvarlig for. Denne rapport skal indeholde oplysninger om startdato og løbetid for kontrakterne om offentlig trafikbetjening, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, disse operatører af

**▼ M1**

offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Der skal i rapporten sondres mellem busstrafik og skinnebåret trafik, og rapporten skal give mulighed for at kontrollere og vurdere det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering og om nødvendigt indeholde oplysninger om, i hvilken form og i hvilket omfang eventuelle enerettigheder tildeles. Der skal desuden i rapporten tages højde for de politiske mål som omhandlet i den berørte medlemsstats dokumenter om offentlig transportpolitik. Medlemsstaterne skal bestræbe sig på at give central adgang til disse rapporter, f.eks. via en fælles webportal.

**▼ B**

2. Hver kompetent myndighed træffer sådanne foranstaltninger, at der senest ét år inden offentliggørelsen af udbuddet eller ét år inden indgåelsen af kontrakten uden forudgående udbud offentliggøres mindst følgende oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*:

- a) navn og adresse på den kompetente myndighed
- b) den type kontrakt, der forventes indgået
- c) den trafikbetjening og det geografiske område, kontrakten potentielt omfatter

**▼ M1**

d) den planlagte startdato for og løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening.

**▼ B**

Kompetente myndigheder kan beslutte ikke at offentliggøre disse oplysninger, når en kontrakt om offentlig trafikbetjening vedrører en årlig levering af højst 50 000 vognkilometer.

Såfremt disse oplysninger ændrer sig efter offentliggørelsen, skal den kompetente myndighed hurtigst muligt offentliggøre en berigtigelse. Startdatoen for kontrakten uden forudgående udbud eller for indkaldelsen af bud berøres ikke af denne berigtigelse.

Dette stykke finder ikke anvendelse på artikel 5, stk. 5.

3. Hvis der indgås en kontrakt uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening med jernbane som omhandlet i artikel 5, stk. 6, offentliggør den kompetente myndighed følgende oplysninger senest et år efter indgåelsen af kontrakten:

- a) den ordremodtagende enheds navn og dens ejerskabsforhold samt om fornødent navnet på den eller de kontroludøvende parter
- b) løbetiden af kontrakten om offentlig trafikbetjening
- c) beskrivelse af den personbefordring, der skal udføres
- d) beskrivelse af parametrene for økonomisk kompensation
- e) kvalitetsmål som punktlighed og pålidelighed samt gældende præmier og bøder
- f) betingelser vedrørende væsentlige aktiver.

4. Efter anmodning fra enhver interesseret part skal en kompetent myndighed fremsende begrundelserne for sin beslutning om at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud.

**▼B***Artikel 8***Overgangsbestemmelser**

1. Kontrakter om offentlig trafikbetjening indgås efter reglerne i denne forordning. Servicekontrakter eller kontrakter om offentlig trafikbetjening, som defineret i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, vedrørende offentlig personbefordring med bus eller sporvogn indgås efter procedurerne fastlagt i disse direktiver, i det omfang sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i disse direktiver. Hvis kontrakter skal indgås i overensstemmelse med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, anvendes nærværende artikels stk. 2-4 ikke.

**▼M1**

2. Med forbehold af stk. 3

- i) finder artikel 5 anvendelse på indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende personbefordring ad vej og med andre skinnekøretøjer end jernbane, som f.eks. metroer eller sporvogne, fra den 3. december 2019
- ii) finder artikel 5 anvendelse på offentlig personbefordring med jernbane fra den 3. december 2019
- iii) ophører artikel 5, stk. 6, og artikel 7, stk. 3, med at finde anvendelse fra den 25. december 2023.

Løbetiden for kontrakter, som er indgået i henhold til artikel 5, stk. 6, mellem den 3. december 2019 og den 24. december 2023, må ikke overstige ti år.

Indtil den 2. december 2019 træffer medlemsstaterne foranstaltninger, så de gradvis bringer sig i overensstemmelse med artikel 5 med henblik på at undgå alvorlige strukturproblemer, især med transportkapaciteten.

Senest seks måneder efter den 25. december 2020 aflægger medlemsstaterne en statusrapport for Kommissionen om gennemførelsen af indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er i overensstemmelse med artikel 5. Kommissionen foretager på grundlag af medlemsstaternes statusrapporter en revision og fremsætter om nødvendigt lovgivningsmæssige forslag.

2a. Kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med jernbane, som er indgået uden forudgående udbud på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure fra den 24. december 2017 indtil den 2. december 2019, kan fortsætte, indtil de udløber. Uanset artikel 4, stk. 3, må sådanne kontrakter højst have en løbetid på ti år, bortset fra tilfælde, hvor artikel 4, stk. 4, finder anvendelse.

**▼B**

3. Ved anvendelsen af stk. 2 medregnes ikke de kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er indgået i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og national lovgivning

- a) før den 26. juli 2000 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- b) før den 26. juli 2000 på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår
- c) fra den 26. juli 2000 og inden den 3. december 2009 på grundlag af en retfærdig udbudsprocedure på konkurrencevilkår

**▼ M1**

d) fra den 26. juli 2000 og inden den 24. december 2017 på grundlag af en anden procedure end en retfærdig udbudsprocedure.

**▼ B**

De kontrakter, der er omhandlet i litra a), kan fortsætte, indtil de udløber. De kontrakter, der er omhandlet i litra b) og c), kan fortsætte, indtil de udløber, men højst i 30 år. De kontrakter, der er omhandlet i litra d), kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres løbetid er begrænset og sammenlignelig med det, der er fastsat i artikel 4.

Kontrakter om offentlig trafikbetjening kan fortsætte, indtil de udløber, hvis deres ophør vil medføre uhensigtsmæssige juridiske eller økonomiske konsekvenser, og forudsat at Kommissionen har givet sin tilladelse.

4. Med forbehold af stk. 3 kan de kompetente myndigheder i anden halvdel af overgangsperioderne i stk. 2 vælge at udelukke operatører af offentlig trafikbetjening 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. En sådan udelukkelse finder ikke anvendelse på operatører af offentlig trafikbetjening, der driver den trafikbetjening, der skal udbydes. Når dette kriterium anvendes, medregnes ikke kontrakter om offentlig trafikbetjening, der er indgået som hasteforanstaltning som omhandlet i artikel 5, stk. 5.

Når de kompetente myndigheder gør brug af den mulighed, der er omhandlet i første afsnit, skal det ske uden forskelsbehandling, dvs. at alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening, 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.

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

*Artikel 9***Forenelighed med traktaten**

1. Kompensationer for offentlig trafikbetjening i forbindelse med drift af offentlig personbefordring eller overholdelse af takstforpligtelser pålagt ved generelle regler, der ydes i overensstemmelse med denne forordnings bestemmelser, er forenelige med fællesmarkedet. Sådanne kompensationer er fritaget for den pligt til forudgående underretning, der er fastsat i traktatens artikel 88, stk. 3.

2. Med forbehold af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstaterne ud over den støtte, der er omfattet af denne forordning i henhold til traktatens artikel 73, fortsat yde støtte til transportsektoren, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør en godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og især



**▼B**

- a) indtil der træder fælles regler for fordeling af infrastrukturomkostninger i kraft, hvor der ydes støtte til virksomheder, der skal afholde udgifter til den infrastruktur, de benytter, mens andre virksomheder ikke er pålagt en sådan byrde. Ved fastlæggelsen af støttebeløbet skal der tages hensyn til infrastrukturomkostninger, som konkurrerende transportformer ikke skal afholde
- b) hvor formålet med støtten er at fremme enten forskning i eller udvikling af transportsystemer og -teknologier, der er mere økonomiske for samfundet generelt.

En sådan støtte skal begrænses til forsknings- og udviklingsstadiet og må ikke omfatte den kommercielle udnyttelse af sådanne transportsystemer og -teknologier.

*Artikel 10***Ophævelse**

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 ophæves. Dens bestemmelser finder imidlertid fortsat anvendelse på godstransporttjenester i en treårsperiode efter denne forordnings ikrafttræden.
2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 ophæves.

*Artikel 11***Rapporter**

Kommissionen forelægger efter udløbet af den i artikel 8, stk. 2, omhandlede overgangsperiode en rapport om anvendelsen af denne forordning og om udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, der især vurderer udviklingen af den offentlige personbefordrings kvalitet og indvirkningen af kontrakter indgået uden forudgående udbud, og som om nødvendigt ledsages af relevante forslag til ændring af denne forordning.

*Artikel 12***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft den 3. december 2009.

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

**▼B***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 om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 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 den offentlige serviceforpligtelse har for de omkostninger og indtægter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har. Virkningerne skal vurderes ved at sammenligne den situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse opfyldes, med den tænkte situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse ikke blev opfyldt. Med henblik på at beregne den økonomiske nettovirkning skal den kompetente myndighed tage udgangspunkt i følgende:

omkostninger pådraget i forbindelse med en offentlig serviceforpligtelse eller et antal offentlige serviceforpligtelser, der er pålagt af de(n) kompetente myndighed(er), og som er indeholdt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening og/eller i en generel regel

minus alle positive økonomiske virkninger, der er fremkommet inden for det rutenet, der betjenes i henhold til de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

minus billetindtægter eller andre indtægter, der er tilvejebragt under opfyldelsen af de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

plus en rimelig fortjeneste

er lig med den økonomiske nettovirkning.

3. Opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse kan eventuelt have indvirkning på en operatørs transportaktiviteter ud over de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r). For at undgå overkompensation eller manglende kompensation bør der derfor tages hensyn til målelige økonomiske virkninger på operatørens berørte net, når den økonomiske nettovirkning beregnes.
4. Omkostninger og indtægter beregnes i overensstemmelse med gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler.
5. For at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering skal der, når en operatør af offentlig trafikbetjening varetager både tjenester underlagt en offentlig serviceforpligtelse, 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 regnskabsprincipper og beskatningsregler

— alle variable omkostninger, en passende andel af de faste omkostninger og en rimelig fortjeneste i forbindelse med eventuelle andre aktiviteter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har, 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 de aktivitetsområder, som operatøren af offentlig trafikbetjening har.

**▼B**

6. Ved »rimelig fortjeneste« forstås en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig for sektoren i en given medlemsstat, og som tager hensyn til den risiko eller den manglende risiko, som operatøren af offentlig trafikbetjening har som følge af myndighedernes intervention.
7. Kompensationsmetoden skal tilstræbe, at operatøren af offentlig trafikbetjening når frem til eller fortsætter med
  - en effektiv drift, der kan vurderes objektivt, og
  - levering af personbefordring af tilfredsstillende kvalitet.