

I

(Retsakter vedtaget i henhold til EF-traktaten/Euratom-traktaten, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

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

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 ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I artikel 16 i traktaten bekræftes den plads, som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse indtager i EU's 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 retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af deres opgaver.

⁽¹⁾ EUT C 195 af 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192 af 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 14.11.2001 (EFT C 140 E af 13.6.2002, s. 262), Rådets fælles holdning af 11.12.2006 (EUT C 70 E af 27.3.2007, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 10.5.2007. Rådets afgørelse af 18.9.2007.

(3) Traktatens artikel 73 er en *lex specialis* i forhold til artikel 86, stk. 2. Den fastsætter regler for kompensationer for offentlig serviceforpligtelse inden for transport til lands.

(4) De vigtigste mål i Kommissionens hvidbog af 12. september 2001 »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« er at garantere sikker og effektiv personbefordring af høj kvalitet takket være en reguleret konkurrence, der desuden sikrer gennemskelighed og effektivitet i den offentlige personbefordring, bl.a. under hensyntagen til sociale faktorer, miljøfaktorer og den regionale udvikling, eller at tilbyde særlige takstbetingelser for bestemte passagerkategorier, f.eks. pensionister, og fjerne de forskelle mellem transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, som i væsentlig grad bidrager til ulige konkurrencevilkår.

(5) I dag er det ofte tilfældet, at personbefordring til lands er en nødvendighed af hensyn til almene økonomiske interesser, men ikke kan drives forretningsmæssigt. Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal have mulighed for at træde til for at sikre, at sådanne tjenester tilbydes. De kan sikre, at der tilbydes offentlig personbefordring ved bl.a. at give operatører af offentlig trafikbetjening enerettigheder, at give operatører af offentlig trafikbetjening økonomisk kompensation og at fastlægge generelle regler for drift af offentlig transport, som gælder for alle operatører. Hvis medlemsstaterne i henhold til denne forordning vælger at udelukke visse generelle regler fra dens anvendelsesområde, bør den generelle ordning for statsstøtte anvendes.

- (6) Mange medlemsstater har i hvert fald for en del af markedet for offentlig transport indført 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 af offentlig trafikbetjening varetager nu offentlig personbefordring i mere end én medlemsstat. Udviklingen i medlemsstaternes lovgivning har imidlertid medført forskelle i de procedurer, der anvendes, og skabt juridisk uklarhed om disse operatørers rettigheder og de kompetente myndigheders forpligtelser. Således indeholder Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽¹⁾ intet om, hvordan kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås i Fællesskabet, især under hvilke omstændigheder de bør gøres til genstand for udbud. De fællesskabsretlige rammer bør derfor ajourføres.
- (7) Undersøgelser og erfaringer fra medlemsstater, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at reguleret konkurrence mellem operatører inden for denne sektor med de fornødne beskyttelsesklausuler fører til nye, billigere og mere attraktive transporttjenester, uden at operatører af offentlig trafikbetjening hindres i at varetage de opgaver, de får pålagt. Fremgangsmåden har fået 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 f.eks. transport«.
- (8) De markeder for personbefordring, som allerede er liberaliseret, og hvor der ikke findes enerettigheder, bør kunne bevare deres karakteristika og funktionsmåder, i det omfang de opfylder traktatens krav.
- (9) For at kunne tilrettelægge ydelserne vedrørende den offentlige personbefordring, så den bedst muligt imødekommer indbyggernes behov, skal alle kompetente myndigheder frit kunne vælge operatør af offentlig trafikbetjening under hensyn til små og mellemstore virksomheders interesser på de vilkår, der fastsættes i denne forordning. For at sikre, at princippet om gennemskuelighed, lige behandling af konkurrerende operatører og proportionalitet overholdes, når der ydes compensation eller tildeles enerettigheder, er det vigtigt, at den offentlige serviceforpligtelses art og den aftalte modydelse fastsættes i en kontrakt om offentlig trafikbetjening mellem den kompetente myndighed og den valgte operatør af offentlig trafikbetjening. Kontrakten kan have forskellig form eller betegnelse, alt efter den enkelte medlemsstats retssystem.
- (10) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter offentlig personbefordring ad indre vandveje, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af offentlig personbefordring ad indre vandveje og i de nationale farvande, for så vidt som sidstnævnte ikke er omfattet af specifik fællesskabslovgivning, skal derfor overholde traktatens generelle principper, medmindre medlemsstaterne vælger at anvende denne forordning på disse særlige sektorer. Denne forordning er ikke til hinder for, at transport ad indre vandveje og i nationale farvande indgår i et bredere rutenet for offentlig personbefordring i byer, forstæder og regioner.
- (11) I modsætning til anvendelsesområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, der omfatter godstransporttjenester, anses det ikke for hensigtsmæssigt, at nærværende forordning indeholder bestemmelser om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i denne særlige sektor. Tilrettelæggelsen af godstransporttjenester bør derfor tilpasses traktatens generelle principper tre år efter denne forordnings ikrafttræden.
- (12) Fra en fællesskabsretlig synsvinkel er det ikke afgørende, om den offentlige personbefordring drives af offentlige eller private virksomheder. Denne forordning bygger på de traktatfæstede principper om neutralitet hvad angår ejendomsretlige ordninger i traktatens artikel 295, om medlemsstaternes frihed til at definere tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, omhandlet i traktatens artikel 16, samt om subsidiaritet og proportionalitet, omhandlet i traktatens artikel 5.
- (13) Nogle strækninger — der ofte er knyttet til en bestemt infrastruktur — 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.
- (14) Hvor de kompetente myndigheder har ansvaret for at tilrettelægge det offentlige transportnet, bortset fra den faktiske udførelse af transporten, kan dette også omfatte en række andre aktiviteter og forpligtelser, som de kompetente myndigheder frit bør kunne vælge selv at udføre eller overdrage helt eller delvis til tredjemand.

(1) 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).

- (15) 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 være tidsbegrænsede. En forlængelse af sådanne kontrakter kan betinges af, at brugerne stiller sig positivt hertil. Det er i denne sammenhæng påkrævet at åbne mulighed for at forlænge kontrakter om offentlig trafikbetjening med højst halvdelen af den oprindelige løbetid, når operatøren af offentlig trafikbetjening skal investere i aktiver med usædvanlig lang nedskrivningstid, og — på grund af disses særlige karakteristika og begrænsninger — når der er tale om regionerne i den yderste periferi som omhandlet i traktatens artikel 299. Desuden bør en endnu længere forlængelse være mulig, når der er tale om en operatør af offentlig trafikbetjening, der investerer i infrastruktur eller rullende materiel og køretøjer, der er ekstraordinære i den forstand, at begge dele indebærer betydelige midler, og såfremt kontrakten tildeles efter en fair konkurrencebaseret udbudsprocedure.
- (16) Hvor indgåelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening kan resultere i, at en anden operatør af offentlig trafikbetjening overtager driften, bør de kompetente myndigheder have mulighed for at kræve, at den valgte operatør af offentlig trafikbetjening anvender bestemmelserne i Rådets direktiv 2001/23/EF 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 bedrifter⁽¹⁾. Dette direktiv fratager ikke medlemsstaterne muligheden for i forbindelse med virksomhedsoverførsel at sikre arbejdstagerne rettigheder, der ikke er omhandlet i direktiv 2001/23/EF, og således i relevant omfang tage hensyn til sociale og arbejdsmarkedsrelevante standarder fastlagt ved national lovgivning, love og administrative bestemmelser eller kollektive overenskomster eller aftaler indgået mellem arbejdsmarkedets parter.
- (17) I henhold til subsidiaritetsprincippet kan de kompetente myndigheder fastsætte sociale og kvalitative kriterier for at opretholde og øge kvalitetskrav til offentlig serviceforpligtelse, f.eks. med hensyn til minimale arbejdsvilkår, passagerers rettigheder, bevægelseshæmmede personers behov, miljøbeskyttelse, passagerers og ansattes sikkerhed samt forpligtelser i kollektive aftaler og andre regler og aftaler vedrørende arbejdspladser og social beskyttelse på det sted, hvor servicen ydes. For at sikre gennemsigtige og sammenlignelige konkurrencevilkår mellem operatører og undgå risiko for social dumping bør de kompetente myndigheder have mulighed for at pålægge specifikke sociale krav og krav til servicens kvalitet.
- (18) Lokale myndigheder eller i mangel heraf nationale myndigheder kan i henhold til de relevante bestemmelser i national ret 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 egen drift, så der sikres fair konkurrence. Den kompetente myndighed eller gruppe af myndigheder, der varetager integreret offentlig personbefordring, bør kollektivt eller via sine medlemmer udøve den påkrævede kontrol. Desuden bør en kompetent myndighed, der selv udfører befordring, eller en intern operatør være udelukket fra at deltage i udbudsprocedurer uden for denne myndigheds område. Den myndighed, der kontrollerer den interne operatør, bør også kunne udelukke denne operatør fra at deltage i udbudsprocedurer, der afholdes inden for dens område. Restriktioner med hensyn til den interne operatørs aktiviteter er ikke til hinder for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud, når disse vedrører transport med jernbane med undtagelse af andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne. Desuden er kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud i forbindelse med jernbaner ikke til hinder for, at de kompetente myndigheder kan tildele kontrakter om offentlig trafikbetjening vedrørende offentlig personbefordring med andre skinnekøretøjer som f.eks. metro eller sporvogne til en intern operatør.
- (19) Underentrepriser kan bidrage til mere effektiv offentlig personbefordring og gør det muligt for andre virksomheder end den operatør af offentlig trafikbetjening, der fik tildelt kontrakten om offentlig trafikbetjening, at deltage. For at opnå den bedst mulige anvendelse af de offentlige midler bør de kompetente myndigheder dog kunne fastlægge de nærmere bestemmelser for at give deres offentlige personbefordring i underentreprise, især når det drejer sig om tjenester udført af en intern operatør. Endvidere bør en underentreprenør ikke forhindres i at deltage i udbud på en kompetent myndigheds område. Den kompetente myndigheds eller dennes interne operatørs udvælgelse af underentreprenør skal ske i overensstemmelse med fællesskabsretten.
- (20) Når en offentlig myndighed vælger at overdrage en opgave af almen interesse til tredjemand, skal operatøren af offentlig trafikbetjening udvælges under overholdelse af fællesskabsreglerne om offentlige aftaler og koncessioner, således som de følger af 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 kontrakter om offentlig trafikbetjening er omfattet af disse direktiver.

(¹) EFT L 82 af 22.3.2001, s. 16.

- (21) Der bør sikres en effektiv retsbeskyttelse ikke kun for kontrakter, der er omfattet af 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 ⁽¹⁾ og 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 ⁽²⁾, men også for kontrakter, der indgås i henhold til denne forordning. Der er behov for en effektiv klageprocedure, som opfylder de relevante krav i Rådets direktiv 89/665/EØF af 21. december 1989 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende anvendelsen af klageprocedurerne i forbindelse med indgåelse af offentlige indkøbs- samt bygge- og anlægskontrakter ⁽³⁾ og Rådets direktiv 92/13/EØF af 25. februar 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende anvendelse af EF-reglerne for fremgangsmåden ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation ⁽⁴⁾.
- (22) Nogle udbud kræver, at de kompetente myndigheder definerer og beskriver komplekse systemer. Disse myndigheder bør i sådanne tilfælde være bemyndigede til, når de indgår kontrakter herom, at forhandle med nogle eller alle potentielle operatører af offentlig trafikbetjening om de nærmere detaljer, efter at buddene er indgivet.
- (23) Der bør ikke kræves udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, hvis kontrakten kun vedrører et mindre beløb eller et mindre antal vognkilometer. I den forbindelse bør større beløb eller et større antal vognkilometer gøre det muligt for de kompetente myndigheder at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders særlige interesser. De kompetente myndigheder bør ikke kunne opdele kontrakter eller rutenet for at undgå udbud.
- (24) I tilfælde af risiko for afbrydelse af trafikbetjeningen bør de kompetente myndigheder kunne træffe hasteforanstaltninger for en kortere periode, indtil der kan indgås en ny kontrakt om offentlig trafikbetjening, som opfylder kravene i denne forordning til indgåelse af kontrakter.
- (25) Offentlig personbefordring med jernbane har sine særlige problemer i forbindelse med investeringernes størrelse og infrastrukturomkostningerne. I marts 2004 fremlagde Kommissionen et forslag til ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁵⁾ for at sikre, at alle jernbaneselskaber i Fællesskabet har adgang til infrastrukturen i alle medlemsstaterne med henblik på international personbefordring. Formålet med denne forordning er at etablere en retlig ramme for kompensation og/eller enerettigheder med henblik på kontrakter om offentlig trafikbetjening, og ikke at åbne markedet for jernbanetjenester yderligere.
- (26) Når der er tale om offentlige tjenester giver denne forordning hver kompetent myndighed mulighed for at vælge, hvilken operatør der under en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal varetage den offentlige personbefordring. 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 trafikbetjening med jernbane ved kontrakt uden forudgående udbud.
- (27) Den kompensation, der ydes af de kompetente myndigheder til dækning af omkostningerne ved at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, bør beregnes på en måde, så overkompensation forebygges. Når en kompetent myndighed ønsker at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden udbud, bør den tillige følge detaljerede regler, som sikrer kompensationsbeløb af passende størrelse og tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen.
- (28) Ved passende hensyntagen til alle de konsekvenser, som opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser kan få efter spørgslen efter offentlig personbefordring, ved hjælp af beregningsskemaet i bilaget kan den kompetente myndighed og operatøren af offentlig trafikbetjening bevise, at overkompensation er undgået.
- (29) Kompetente myndigheder, der agter at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, bør med undtagelse af hasteforanstaltninger og kontrakter, der vedrører levering af et mindre antal kilometer, tage de nødvendige skridt til offentliggørelse og give meddelelse om det mindst et år forud, således at potentielle operatører af offentlig trafikbetjening får mulighed for at reagere.
- (30) Kontrakter om offentlige tjenesteydelser, der er indgået uden forudgående udbud, bør omfattes af en øget gennemsuelighed.

(1) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/97/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114. Senest ændret ved Rådets direktiv 2006/97/EF.

(3) EFT L 395 af 30.12.1989, s. 33. Ændret ved direktiv 92/50/EØF (EFT L 209 af 24.7.1992, s. 1).

(4) EFT L 76 af 23.3.1992, s. 14. Senest ændret ved direktiv 2006/97/EF.

(5) EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344).

- (31) De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og operatører af offentlig trafikbetjening har behov for en vis tid til at omstille sig til bestemmelserne i denne forordning, hvorfor der bør være mulighed for at anvende overgangsordninger. Medlemsstaterne bør med henblik på den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening, som er i overensstemmelse med denne forordning, fremlægge en statusrapport for Kommissionen inden for seks måneder efter den første halvdel af overgangsperioden. Kommissionen kan på grundlag af disse rapporter foreslå passende foranstaltninger.
- (32) I overgangsperioden kan bestemmelserne i denne forordning tages i anvendelse af de kompetente myndigheder på forskellige tidspunkter. Det er i den periode derfor muligt, at operatører af offentlig trafikbetjening, der er aktive på markeder, hvor forordningen ikke gælder endnu, byder på kontrakter om offentlig trafikbetjening på markeder, der hurtigere er blevet åbnet for reguleret konkurrence. For at forebygge ubalance under åbningen af markedet for offentlig transport gennem et indgreb, der står i rimeligt forhold til formålet, bør de kompetente myndigheder i den anden halvdel af overgangsperioden have mulighed for at afvise bud fra virksomheder, hvor over halvdelen af værdien af den offentlige trafikbetjening, de udfører, ikke tildeles i henhold til denne forordning, forudsat at der ikke derved sker forskelsbehandling, og at denne fremgangsmåde er besluttet inden bekendtgørelsen af udbudet.
- (33) I præmis 87-95 i sin dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾, udtalte De Europæiske Fællesskabers Domstol, at kompensationer for offentlig tjeneste ikke udgør nogen begunstiging efter traktatens artikel 87, når fire betingelser alle er opfyldt. Er disse betingelser ikke opfyldt, mens de almindelige betingelser for anvendelse af traktatens artikel 87, stk. 1, er opfyldt, udgør kompensation for offentlig trafikbetjening statsstøtte og er omfattet af traktatens artikel 73, 86, 87 og 88.
- (34) Kompensation for offentlig trafikbetjening 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. En sådan kompensation kan 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 almen interesse i traktatens forstand. For det andet må kompensationen, for at undgå uberettiget konkurrenceforvridning, ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, under hensyn til indtægterne herved samt en rimelig fortjeneste ved udførelsen af denne tjeneste.
- (35) Kompensation, som de kompetente myndigheder yder i henhold til denne forordning, kan således være fritaget for den pligt til forudgående underretning, der er fastsat i traktatens artikel 88, stk. 3.
- (36) Denne forordning træder i stedet for forordning (EØF) nr. 1191/69, som derfor bør ophæves. For offentlige godstransporttjenester vil en overgangsperiode på tre år gøre det lettere at afvikle den kompensation, der ikke er godkendt af Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 73, 86, 87 og 88. Enhver kompensation, som ydes i forbindelse med levering af anden offentlig personbefordring end den, der er omhandlet i denne nye forordning, og som kan indebære statsstøtte som defineret i traktatens artikel 87, stk. 1, bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i traktatens artikel 73, 86, 87 og 88, herunder enhver fortolkning af disse bestemmelser fra De Europæiske Fællesskabers Domstol og især dommen i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH. Når sådanne sager undersøges, bør Kommissionen derfor anvende principper svarende til dem, der er fastsat i denne nye forordning, eller eventuelt anden lovgivning vedrørende tjenesteydelser af almen økonomisk interesse.
- (37) Anvendelsesområdet for 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 ⁽²⁾, er omfattet af nærværende forordning. Den tidligere forordning anses for at være forældet, idet den begrænser anvendelsen af traktatens artikel 73 uden at give et hensigtsmæssigt retsgrundlag for at tillade løbende investeringsordninger, navnlig i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur i et offentlig-privat partnerskab. Den bør derfor 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 normalisering af jernbanevirksomhedernes regnskaber ⁽³⁾. For yderligere at fremme anvendelsen af de relevante fællesskabsregler vil Kommissionen i 2007 foreslå retningslinjer for statsstøtte til jernbaneinvesteringer, herunder også investeringer i infrastruktur.
- (38) Kommissionen bør fremlægge en rapport med henblik på at vurdere gennemførelsen af denne forordning og udviklingen i varetagelsen af offentlig personbefordring i Fællesskabet, navnlig den offentlige personbefordrings kvalitet og konsekvenserne af at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening uden forudgående udbud. Denne rapport kan — om nødvendigt — ledsages af passende forslag til ændring af denne forordning —

⁽²⁾ EFT L 130 af 15.6.1970, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 543/97 (EFT L 84 af 26.3.1997, s. 6).

⁽³⁾ EFT L 156 af 28.6.1969, s. 8. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).

⁽¹⁾ Sml. 2003 I, s. 7747.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

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) ⁽¹⁾.

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
- 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

⁽¹⁾ EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

- 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
- 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.
- 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 ydes

og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. I kontrakter om offentlig trafikbetjening indgået efter artikel 5, stk. 2, 4, 5 og 6, 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

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 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 maksimumstakster 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:

- a) klart defineres, hvilken offentlig serviceforpligtelse en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde, og inden for hvilke geografiske områder

- 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.

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 tjenesters 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.

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 arbejdsmarkedsretlige 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.

6. Hvis de kompetente myndigheder i henhold til national ret forlanger, at operatører af offentlig trafikbetjening overholder visse kvalitetsstandarder, skal disse standarder indarbejdes i udbudsdokumenterne og kontrakterne om offentlig trafikbetjening.

7. Det skal klart fremgå af udbudsmateriale og kontrakter om offentlig trafikbetjening, om og i hvilket 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.

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.

2. Medmindre national ret forbyder det, kan lokale kompetente 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 trafikbetjening eller indgå kontrakt uden forudgående udbud om offentlig personbefordring 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. Når en kompetent lokal myndighed træffer en sådan afgørelse, finder følgende anvendelse:

- 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.

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. 4, 5 og 6 nævnte tilfælde. Udbudsproceduren skal være åben for alle operatører, retfærdig og i overensstemmelse med principperne om gennemskuelse 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. Medmindre national ret forbyder det, kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter uden forudgående udbud om offentlig trafikbetjening, enten hvis den årlige gennemsnitsværdi anslås til højst 1 000 000 EUR, eller hvis det årlige transportarbejde i forbindelse med offentlig personbefordring er højst 300 000 vognkilometer.

Er der tale om en kontrakt om offentlig trafikbetjening indgået uden forudgående udbud med en lille eller mellemstor virksomhed, der driver højst 23 køretøjer, kan disse tærskler forhøjes til enten en årlig gennemsnitsværdi anslået til højst 2 000 000 EUR eller hvis det årlige transportarbejde er i forbindelse med offentlige personbefordringer højst 600 000 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 uden forudgående udbud eller en formel aftale om forlængelse af en sådan kontrakt eller krav om levering af visse offentlige tjenesteydelser. Operatøren af den offentlige trafikbetjening skal have ret til at klage over afgørelsen om at pålægge levering af visse offentlige tjenesteydelser. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået eller forlænget som hasteforanstaltning, eller pålæg om en sådan kontrakt må ikke løbe længere end to år.

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.

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.

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.

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 om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud 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 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

1. Hver kompetent myndighed offentliggør årligt en samlet rapport om den offentlige serviceforpligtelse, der hører under dens kompetence, de udvalgte operatører af offentlig trafikbetjening samt den kompensation og de enerettigheder, operatørerne af offentlig trafikbetjening har fået til gengæld. Der skal i rapporten sondres mellem bustrafik og skinnebåret trafik, og rapporten skal give mulighed for at kontrollere og vurdere det offentlige transportnets effektivitet, kvalitet og finansiering og om fornødent indeholde oplysninger om art og omfang af eventuelle tildelte enerettigheder.

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.

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.

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 procedurene 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.

2. Med forbehold af stk. 3 skal indgåelsen af kontrakter om offentlig trafikbetjening med jernbane og ad vej være i overensstemmelse med artikel 5 senest den 3. december 2019. I denne overgangsperiode 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 første halvdel af overgangsperioden aflægger medlemsstaterne en statusrapport til Kommissionen om gennemførelsen af den gradvise indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med artikel 5. Kommissionen kan på grundlag af medlemsstaternes statusrapporter fremsætte forslag om relevante foranstaltninger, der rettes til medlemsstaterne.

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

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

- a) indtil der træder fælles regler for fordeling af infrastruktur-omkostninger 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 infrastruktur-omkostninger, 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.

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

Udfærdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

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.

På Rådets vegne
M. LOBO ANTUNES
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 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.
6. Ved »rimelig fortjeneste« forstår 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.
- _____