

II

(Vorbereidende besluiten)

COMITÉ VAN DE REGIO'S**63e ZITTING VAN 15 EN 16 FEBRUARI 2006****Advies van het Comité van de Regio's over het „Herziene voorstel voor een verordening van de Raad en het Europees Parlement betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg”**

(2006/C 192/01)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

GEZIEN het herziene voorstel voor een verordening van de Raad en het Europees Parlement *betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg*, COM(2005) 319 final — 2000/0212 (COD);

GEZIEN het besluit van de Raad van 27 september 2005 om het, overeenkomstig de artt. 265, eerste alinea en 71 van het EG-verdrag, terzake te raadplegen;

GEZIEN het besluit van zijn voorzitter op 23 maart 2005 om de commissie Beleid inzake territoriale samenhang met het opstellen van een advies ter zake te belasten;

GEZIEN Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 *betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren*, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91;

GEZIEN het voorstel voor een verordening COM (2000) 7 final, gewijzigd bij COM(2002) 107 final *betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren*;

GEZIEN zijn advies *betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren*, CdR 292/2000 fin ⁽¹⁾ en COM(2000) 7 final — 2000/0212 (COD);

GEZIEN het arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003 in de zaak C-280/00, van Altmark Trans GmbH versus Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH en het arrest van het Hof van Justitie van 11 januari 2005 in de zaak C-26/03 van de stad Halle — RPL Recyclingpark Lochau GmbH versus Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna;

GEZIEN zijn op 2 december 2005 door zijn commissie Beleid inzake territoriale samenhang goedgekeurde ontwerpadvies (CdR 255/2005 rév.1) (rapporteur: de heer **Soulage**, eerste vice-voorzitter van de regioaad Rhône-Alpes (FR/PSE));

heeft tijdens zijn 63e zitting van 15 en 16 februari 2006 (vergadering van 16 februari) onderstaand advies uitgebracht.

⁽¹⁾ PB C 253 van 12 september 2001, blz. 9.

I. Algemene opmerkingen

Het Comité van de Regio's

is van mening dat het openbaar vervoer baat heeft bij de harmonisering van de concurrentievoorwaarden en het **verminderen van de rechtsonzekerheid**;

vindt dat harmonisering en verduidelijking van de concurrentievoorwaarden bij het aanbieden van openbaarvervoersdiensten nodig zijn om een grotere **transparantie inzake de openbare-dienstverplichtingen** en inzake de vergoeding van de verleende diensten te garanderen.

1. Openbare-dienstcontracten

1.1 Het Comité **stemt in** met de erkenning van het specifieke karakter van staatssteun voor **diensten van algemeen economisch belang** en met de definitie van openbare-dienstcontracten waarin de rechten en plichten van elke partij duidelijk zijn omschreven.

1.2 Het **is ingenomen** met de neutraliteit van de verordening wat de door elke bevoegde overheid nagestreefde **sociale en territoriale doelstellingen** betreft.

1.3 Het **is voorstander** van de contractuele aanpak, waarin de rol van de openbare-dienstverplichtingen bij de verwezenlijking van de doelstellingen inzake sociale en territoriale samenhang wordt erkend. Dankzij **openbare-dienstcontracten** kunnen openbare-dienstverplichtingen en de daaraan verbonden kosten op transparante wijze in kaart worden gebracht.

2. De organisatie van diensten

2.1 Het **waardeert** dat de Commissie met haar voorstel de lokale en regionale overheden, overeenkomstig het **subsidiariteitsbeginsel**, de nodige flexibiliteit biedt om zo goed mogelijk te kunnen inspelen op het specifieke en complexe karakter van de lokale behoeften aan openbaar vervoer, in lijn met de doelstellingen van sociale en territoriale cohesie van de betrokken overheden.

2.2 Het **herinnert** eraan veel waarde te hechten aan het **beginsel van vrij bestuur** van de lokale en regionale overheden, waarbij ze zelf kunnen bepalen op welke wijze ze hun openbaar vervoer willen beheren, overeenkomstig de wetgeving in de meeste lidstaten.

2.3 Het **juicht** toe dat de lokale en regionale overheden **keuzevrijheid genieten bij het vormgeven van de bestuurswijze**, hetgeen aansluit op de diversiteit in lokale behoeften en de verscheidenheid aan productievoorwaarden.

2.4 Het **is** in beginsel **voorstander** van de regel van **beperking tot een bepaald grondgebied** voor de **interne exploitant** (art. 5.2), hetgeen de meeste twijfels over „ongeoorloofde” steun zal wegnemen en waarbij het mogelijk blijft een interne exploitant in te schakelen. Ook als de regel van beperking tot een bepaald grondgebied wordt toegepast, kunnen territoriale

overheden nog altijd de continuïteit van bepaalde vervoersdiensten over de bestuurlijke grenzen heen verzekeren.

2.5 Het **onderschrijft** nogmaals de idee van het openstellen van de markten van het lokale openbaar vervoer volgens de beginselen van een „**gereguleerde concurrentie**”, die vanuit milieuoogpunt duurzaamheid garanderen en volgens welke moet worden tegemoetgekomen aan de noden van de meest kwetsbare groeperingen in de samenleving en met werkzoekenden in achterstandswijken.

2.6 Het **is ingenomen met** de bepaling dat de gunning van dienstcontracten **aan de bevoegde instanties is voorbehouden**. Deze kunnen bekijken of ze voor de exploitatie van vervoersdiensten één of meer contracten willen sluiten en kunnen zelf de risicospreiding bepalen.

2.7 Het **is tevreden** over de **flexibiliteitsmarges** bij de blootstelling aan de concurrentie: er kan worden onderhandeld over de openbare-dienstcontracten (art. 5.3) of deze kunnen onderhands gegund worden wanneer de dienstverlening uitvalt (art. 5.5).

2.8 Het **verbaast zich erover dat stedelijk vervoer over zee- en rivierwegen** niet onder dit voorstel voor een verordening valt. Het betreurt dat deze ontwerpverordening niet ook van toepassing is op het openbaar vervoer over waterwegen als die diensten onderdeel uitmaken van het lokale openbare-vervoersnetwerk.

3. De aanbieders van de vervoersdiensten

3.1 Het **constateert** dat de Commissie met deze verordening de **particuliere initiatieven** op niet landelijk geregelende vervoersmarkten voor reizigersvervoer (zonder exclusieve rechten en compensaties) niet aan banden legt.

3.2 Het **is van mening** dat er dankzij deze verordening geen nieuwe monopolieposities zullen ontstaan in het lokale openbaar vervoer en dat het **MKB** niet wordt buitengesloten.

3.3 Het **kan zich vinden in** de voorgestelde evenwichtige **machtsverhouding** tussen de bevoegde instanties en de grote transportondernemingen. Voor een goed en efficiënt vervoer op lokaal niveau moeten regio's grote invloed kunnen uitoefenen op de planning en organisatie van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd wordt een goede coördinatie tussen regionale en nationale aanbestedingen op het gebied van openbaar vervoer steeds belangrijker door het toenemende aantal forenzen.

3.4 Het **pleit ervoor** dat de bepalingen van artikel 5 van de verordening niet van toepassing zijn op het **regionale vervoer per spoor** en het langeafstandsvervoer.

3.5 Het **plaatst vraagtekens** bij de tenuitvoerlegging van de voorgestelde regels voor het **evalueren van een correcte (faire) compensatie** van de openbare-dienstverplichtingen. De moeilijkheid (of zelfs onmogelijkheid) om tot een evaluatie te komen, kan een bron van rechtsonzekerheid worden.

3.6 Het **merkt op** dat er **geen enkele bepaling is opgenomen ten aanzien van onderhandse gunningen** voor het **regionale of langeafstandsvervoer per spoor**. Sommige ondernemingen zullen zowel met onderhandse gunningen werken bij regionaal vervoer en langeafstandsvervoer als zich kandidaat stellen bij openbare aanbestedingen. Daarbij moet ervoor worden gewaakt dat de concurrentie wordt scheefgetrokken.

4. De voor de wetstekst gekozen vorm

4.1 Het **begrijpt niet** dat de Commissie op geen enkel moment uitlegt waarom ze voor een verordening gekozen heeft, het meest dwingende instrument voor communautaire integratie;

4.2 Het **stelt vast** dat de Commissie, gezien de zeer uiteenlopende situatie in de lidstaten, soms **enige marge laat in de definiëringen**, en het aan de lidstaten overlaat om de definitie nauwkeurig op hun respectieve grondgebied af te stemmen. Dat is met name het geval voor de definiëring van het stedelijk grondgebied (art. 2 (m)), waar de zones waar openbaar vervoer nodig is, maar zelden samenvallen met het gebied waarvoor de instanties bevoegd zijn.

II. Aanbevelingen

Wijzigingsvoorstellen

Aanbeveling 1

Artikel 1.2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt.	2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor en over de weg , met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt.

Motivering

Wat het toepassingsgebied van de verordening betreft, betreft het Comité de modale benadering, waardoor de ontwikkeling van **intermodaal vervoer** in het geïntegreerde lokale vervoersbeleid op de achtergrond dreigt te raken. Het zou graag zien dat rekening wordt gehouden met wat er bij deze intermodale aanpak op het spel staat, zodat lokale en regionale overheden worden gestimuleerd om bij hun aanbestedingen voor openbare-dienstcontracten de multimodale weg te bewandelen (metro, tram, bus, kabelbaan, waterwegen, parkeergarages, fietsverhuur, autoverhuur, multimodale stations, informatiesystemen enz.)

Aanbeveling 2

Artikel 2 (j): Definities

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
(j) „interne exploitant”: een juridisch onafhankelijke entiteit waarop een bevoegde instantie, net als op haar eigen diensten, het volledige toezicht uitoefent. De mate waarin toezicht wordt uitgeoefend, wordt beoordeeld op basis van onder meer de vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen terzake in de statuten, de eigendomsstructuur en de invloed en het daadwerkelijke toezicht op de strategische en individuele beheersbeslissingen.	(j) „interne exploitant”: een juridisch onafhankelijke entiteit waarop een bevoegde instantie, net als op haar eigen diensten, het volledige toezicht uitoefent. De mate waarin toezicht wordt uitgeoefend, wordt beoordeeld op basis van onder meer de vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen terzake in de statuten, de eigendomsstructuur en de invloed en het daadwerkelijke toezicht op de strategische en individuele beheersbeslissingen. De kenmerken van de „interne exploitant” sluiten <u>elke deelname van een particulier bedrijf in het kapitaal van de dienstverlener uit die groter is dan 33%. Onderhandse gunning aan een interne exploitant is ook mogelijk als een interne exploitant in afwijking van artikel 2(j) omwille van herstructurering gaat samenwerken met een externe exploitant, d.w.z. met een onderneming waarop de instantie geen toezicht uitoefent. Na het verstrijken van het desbetreffende onderhands gegunde contract komt de interne exploitant niet langer in aanmerking voor een nieuw onderhands gegund contract.</u>

Motivering

Het Comité vraagt om een nauwkeurigere definitie van „interne exploitant” en om regels waarin het toezicht van de instantie op die exploitant wordt vastgelegd.

Met de oorspronkelijke aanbeveling richt het Comité zich naar het „Stadt Halle”-arrest van 11 januari 2005 (Zaak C-26/03), waarin het volgende staat: „*De deelneming, ook al is het slechts voor minder dan de helft, van een particuliere onderneming in het kapitaal van een vennootschap waarin ook de betrokken aanbestedende dienst deelneemt, sluit daarentegen hoe dan ook uit dat die aanbestedende dienst op die vennootschap toezicht kan uitoefenen zoals op zijn eigen diensten.*” (artikel 49).

Uit dit arrest kan alleen maar worden afgeleid dat op de deelneming van een particuliere onderneming in een lokale of regionale openbare onderneming, ongeacht de grootte daarvan, de communautaire regelgeving voor overheidsopdrachten van toepassing is, met alle uiterst zware administratieve verplichtingen vandien. *De facto* betekent dit ook de neutraliteit van de EU ten overstaan van de regeling voor het eigendomsrecht (artikel 295 van het EG-Verdrag) op de helling wordt gezet en dat de speelruimte voor PPS wordt beknot. Kortom, het „Stadt Halle”-arrest levert meer problemen op voor mengvormen van privé en staatsbedrijven dan dat het problemen oplost.

Daarom verzoekt het Comité de Europese wetgever om zich er niet bij neer te leggen dat EU-wetgeving ondergeschikt wordt gemaakt aan de communautaire jurisprudentie en om een bovengrens voor te stellen waaronder de bevoegde autoriteit geacht wordt toezicht uit te oefenen „zoals op zijn eigen diensten”. In dat geval zou de bevoegde autoriteit worden vrijgesteld van de verplichting om een aanbesteding uit te schrijven.

De Commissie wil met onderhavig verordeningvoorstel bijdragen tot de regulering van de concurrentie op de interne markt van de EU. Een voorwaarde daarvoor zijn goedlopende (particuliere of overheids-) ondernemingen. Met de in het EG-Verdrag opgenomen bepalingen inzake steunverlening moet worden voorkomen dat overheidsinstanties de concurrentie scheeftrekken door bepaalde ondernemingen financieel te helpen. Die steunbepalingen zijn echter niet bedoeld om daarmee overheidsondernemingen uit de markt te weren. Om openbare-vervoersondernemingen de kans te geven om zich op de openstelling van de markt voor te bereiden, zijn overgangsmaatregelen nodig; zoniet, dan hebben die ondernemingen — vanwege de „lasten” van het door hen in het verleden gesloten contract (zoals lonen volgens de cao en/of een diensten-aanbod in tijden van geringe vraag of aan bepaalde bevolkingsgroepen) — een nadeel in vergelijking met particuliere ondernemingen. Overheidsondernemingen zouden daarom in een bepaalde overgangperiode toestemming moeten hebben om met behulp van particulier kapitaal zo concurrentiekrachtig te worden als nodig is om het logische gevolg daarvan te voorkomen, nl. dat — nog binnen die overgangperiode — een aanbesteding moet worden uitgeschreven. Anders zit er voor overheidsondernemingen niets anders op dan te privatiseren of van efficiëntere structuren af te zien.

Aanbeveling 3

Artikel 2 (m): Definities

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
<p>...</p> <p>(m) „regionaal vervoer of langeafstandsvervoer”: vervoersdienst die niet afgestemd is op de verplaatsingsbehoeften van een stad of agglomeratie of bedoeld is als verbinding tussen een stad en haar agglomeratie.</p>	<p>...</p> <p>(m) „regionaal vervoer of langeafstandsvervoer”: vervoersdienst die niet afgestemd is op de verplaatsingsbehoeften van een stad of agglomeratie of bedoeld is als verbinding tussen een stad en haar agglomeratie. <u>niet specifiek stedelijk of ondergronds is.</u></p>

Motivering

Het zou betreurenswaardig zijn als de uitzondering op art. 5.6, als gevolg van uiteenlopende interpretaties, aanleiding zou geven tot rechtsonzekerheid. Om tot een betere definitie van regionaal vervoer of langeafstandsvervoer te komen, stelt het Comité voor om in de tekst aan te geven dat de lidstaten zelf een definitie moeten bepalen voor de diensten die onder artikel 2(m) vallen, of om een definitie te kiezen waarin al juridisch verankerde concepten worden gehanteerd. In dit laatste geval stelt het voor dat er in plaats van

geografische omschrijvingen („agglomeratie”, „stad”, „voorstedes”), een omschrijving van diensten wordt gehanteerd die met name aansluit bij de „spoorwegpakketten”. De Richtlijnen 2001/13 (art. 1.2b) en 2001/14 (art. 1.3b) hebben het in dat verband over „(...) vervoersdiensten voor reizigers in het stads- of voorstadsverkeer”. Verder wordt er sinds 1991 in de Verordening 1191/69 (art. 1.1 gewijzigd bij Verordening 1893/91) een zelfde soort op diensten gebaseerde definitie gehanteerd.

Aanbeveling 4

De projecten waarvoor de richtlijnen inzake „overheidsopdrachten” van toepassing zijn

- Het Comité **dringt er** met klem op aan dat de bepalingen van dit verordeningvoorstel duidelijk voorrang krijgen boven de bepalingen van de algemene richtlijnen inzake overheidsopdrachten, en dit krachtens het beginsel van *lex specialis* (ofwel: de bijzondere wet gaat voor het algemene);
- Het **dringt er** bij de Commissie **op aan** in deze ontwerpverordening hele nauwkeurige bepalingen inzake de gunning van contracten op te nemen, waaruit het onderscheid blijkt met het systeem van de Richtlijnen 93/37 et 2004/18 inzake „overheidsopdrachten”;
- Het **verzoekt** de Commissie in de artt. 5.1 en 8.1. uitdrukkelijker aandacht te besteden aan de zogenaamde „BOT(Built Operate and Transfer)-contracten”. In de verordening moet absoluut duidelijk zijn wat de wettelijke voorwaarden bij de toekenning van een exclusief recht (en/of een compensatie) voor de bouw van zware infrastructuur zijn.

Aanbeveling 5

Artikel 4.6

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
6. Zonodig kan de looptijd van een contract, rekening houdend met de afschrijvingstermijn van de activa, met maximum de helft worden verlengd, wanneer de exploitant een aanzienlijk deel van de totale activa ter beschikking stelt die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in het openbare contract vastgestelde vervoersdiensten en de betrokken activa uitsluitend worden ingezet voor de openbaarvervoersdiensten uit hoofde van het contract.	6. Zonodig kan de looptijd van een contract, rekening houdend met de afschrijvingstermijn van de activa, met maximum de helft worden verlengd, wanneer de exploitant een aanzienlijk deel van de totale activa ter beschikking stelt die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in het openbare contract vastgestelde vervoersdiensten en de betrokken activa uitsluitend worden ingezet voor de openbaarvervoersdiensten uit hoofde van het contract. <u>Materiële of immateriële investeringen mogen een verlenging van de looptijd van een contract niet rechtvaardigen indien er een secundaire markt bestaat of wanneer het eenvoudig is om een inschatting te maken van de residuele waarde bij het aflopen van een contract.</u>

Motivering

Er moet worden voorkomen dat de in art. 4.6 toegekende afwijking m.b.t. de afschrijving van de activa de concurrentie afremt doordat de looptijd van contracten wordt verlengd zonder dat dit economisch gefundeerd is.

Aanbeveling 6

Artikel 4 (een nieuwe paragraaf toevoegen)

Wijzigingsvoorstel van het CvdR
4.8 <u>De paragrafen 5 en 6 van het huidige artikel zijn niet van toepassing als de richtlijnen voor het plaatsen van overheidsopdrachten van kracht zijn. In die gevallen is de maximale looptijd van openbare dienstcontracten vastgesteld op 30 jaar vanaf het tijdstip van daadwerkelijke aanvang van de werkzaamheden.</u>

Motivering

Het Comité stelt voor dat er een apart artikel komt voor de gunning van werkzaamheden en exploitaties, omdat de looptijd van exploitaties een essentiële parameter is voor een economisch evenwichtig project. In de ontwerpverordening dient te worden vastgelegd dat een derogatie mogelijk is op de maximaal toegestane looptijd van 22,5 jaar zoals die nu is voorzien.

Aanbeveling 7

Artikel 5.4

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
4. De bevoegde instanties kunnen opteren voor onderhandse gunning voor openbare-dienstcontracten met een geschatte jaarlijkse waarde van minder dan een miljoen euro of een jaarlijks aantal vervoerskilometers dat lager ligt dan 300 000 km.	4. De bevoegde instanties kunnen opteren voor onderhandse gunning voor openbare-dienstcontracten met een geschatte jaarlijkse waarde <u>per bedrijf</u> van minder dan een <u>anderhalf</u> miljoen euro of een jaarlijks aantal vervoerskilometers dat lager ligt dan 300 000 <u>500 000</u> km.

Motivering

Het Comité stelt voor dat het bevoegde instanties nadrukkelijk wordt verboden meerdere onderhandse contracten te gunnen aan slechts één enkele exploitant als het totaalbedrag van die contracten de in art. 5.4 aangeduide grenswaarde overschrijdt. Dit artikel mag niet worden gebruikt om de verplichting van een openbare aanbesteding te omzeilen, maar dient om de transactiekosten van een aanbesteding te voorkomen als het toch maar om een „geringe dienst” gaat, of als de bevoegde instantie de concurrentiedruk van een aanbesteding vervangt door een vergelijking tussen de verschillende op zijn grondgebied opererende „kleine ondernemers”. Bovendien zou het aan de lidstaten zelf moeten worden overgelaten om, afhankelijk van de nationale economische situatie, de grenswaarden vast te stellen.

Aanbeveling 8

Artikelen 8.2 et 8.3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
2. De bevoegde instanties waken erover dat: (a) binnen een termijn van vier jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening minstens de helft van de openbare-dienstcontracten voor openbaar busvervoer, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig deze verordening wordt gegund; en (b) binnen een termijn van acht jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening alle openbare-dienstcontracten voor openbaar busvervoer, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig deze verordening wordt gegund.	2. De bevoegde instanties waken erover dat: (a) binnen een termijn van vier jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, minstens de helft van de openbare-dienstcontracten voor openbaar busvervoer, <u>overeenkomstig voldoen aan de bepalingen van artikel 4 van</u> deze verordening wordt gegund ; en (b) binnen een termijn van acht jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, alle openbare-dienstcontracten voor openbaar busvervoer, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig <u>artikel 5 van</u> deze verordening wordt <u>ten</u> gegund.
3. De bevoegde instanties waken erover dat: (a) binnen een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening minstens de helft van de openbare-dienstcontracten voor openbaar vervoer per spoor, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig deze verordening wordt gegund; en (b) binnen een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening alle openbare-dienstcontracten voor vervoer per spoor, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig deze verordening wordt gegund.	3. De bevoegde instanties waken erover dat: (a) binnen een termijn van vijf jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, minstens de helft van de openbare-dienstcontracten voor openbaar vervoer per spoor, <u>overeenkomstig voldoen aan de bepalingen van artikel 4 van</u> deze verordening wordt gegund ; en (b) binnen een termijn van tien jaar vanaf de inwerkingtreding van deze verordening, alle openbare-dienstcontracten voor vervoer per spoor, uitgedrukt in waarde, overeenkomstig <u>artikel 5 van</u> deze verordening wordt <u>ten</u> gegund.

Motivering

Zoals deze twee paragrafen nu zijn geformuleerd, kunnen de bevoegde instanties in grote moeilijkheden raken als ze hun vervoersnetwerk door één enkele ondernemer willen laten exploiteren. Zij zouden binnen 4 of 5 jaar een openbare-dienstcontract moeten opstellen en de blootstelling aan de concurrentie moeten organiseren.

Aanbeveling 9

Artikel 8.5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
5. Voor de toepassing van de leden 2, 3 en 4 wordt geen rekening gehouden met voor de inwerkingtreding van deze verordening op grond van een openbare aanbesteding gesloten openbare-dienstcontracten wanneer het gaat om contracten van beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de in artikel 4, lid 5, van deze verordening vermelde termijnen. Deze contracten blijven geldig tot het einde van de vastgestelde looptijd.	5. Voor de toepassing van de leden 2, 3 en 4 wordt geen rekening gehouden met voor <u>vóór</u> de inwerkingtreding van deze verordening op grond van een openbare aanbesteding gesloten openbare-dienstcontracten wanneer het gaat om contracten van beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de in artikel 4, lid 5, van deze verordening vermelde termijnen. Deze contracten blijven geldig tot het einde van de vastgestelde looptijd.

Motivering

Wat de overgangperiode betreft, zouden de contracten die vóór de inwerkingtreding van deze verordening zijn gesloten en die aflopen vóór het einde van de toepassing ervan, geldig moeten blijven tot het einde van de vastgestelde looptijd, teneinde juridische procedures ter compensatie van de geleden schade te voorkomen.

Aanbeveling 10

Artikel 8.6 (schrappen)

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvDR
Tijdens de tweede helft van de in de leden 2 en 3 bedoelde overgangperiode kunnen bevoegde instanties exploitanten uitsluiten die niet kunnen aantonen dat de waarde van overeenkomstig deze verordening toegekende compensaties of exclusieve rechten voor openbaar-vervoerdiensten minstens de helft vertegenwoordigt van de totale waarde van de openbaar vervoerdiensten waarvoor ze compensaties ontvangen of een exclusief recht bezitten. Bij de toepassing van dit criterium wordt geen rekening gehouden met contracten die als noodmaatregel zijn toegewezen, als bedoeld in artikel 5, lid 5. Wanneer bevoegde instanties een beroep doen op deze bepaling, doen zij dit op niet-discriminerende basis, sluiten zij alle aan dit criterium beantwoordende potentiële exploitanten uit en stellen zij potentiële exploitanten van hun besluit in kennis bij de aanvang van de procedure voor de gunning van het openbare-dienstcontract. Zij stellen de Commissie ten minste twee maanden voordat de uitnodiging tot inschrijving wordt gepubliceerd in kennis van hun voornemen deze bepaling toe te passen.	Tijdens de tweede helft van de in de leden 2 en 3 bedoelde overgangperiode kunnen bevoegde instanties exploitanten uitsluiten die niet kunnen aantonen dat de waarde van overeenkomstig deze verordening toegekende compensaties of exclusieve rechten voor openbaar vervoerdiensten minstens de helft vertegenwoordigt van de totale waarde van de openbaar vervoerdiensten waarvoor ze compensaties ontvangen of een exclusief recht bezitten. Bij de toepassing van dit criterium wordt geen rekening gehouden met contracten die als noodmaatregel zijn toegewezen, als bedoeld in artikel 5, lid 5. Wanneer bevoegde instanties een beroep doen op deze bepaling, doen zij dit op niet-discriminerende basis, sluiten zij alle aan dit criterium beantwoordende potentiële exploitanten uit en stellen zij potentiële exploitanten van hun besluit in kennis bij de aanvang van de procedure voor de gunning van het openbare-dienstcontract. Zij stellen de Commissie ten minste twee maanden voordat de uitnodiging tot inschrijving wordt gepubliceerd in kennis van hun voornemen deze bepaling toe te passen.

Motivering

Dit artikel geeft aanleiding tot grote onduidelijkheid en kan discriminatie en geschillen in de hand werken.

Brussel, 16 februari 2006

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Michel DELEBARRE