

II

(Förberedande rättsakter)

REGIONKOMMITTÉN

63:e PLENARSESSION DEN 15–16 FEBRUARI 2006

Yttrande från Regionkommittén om Reviderat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg

(2006/C 192/01)

BAKGRUND

Reviderat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg (KOM(2005) 319 slutlig – 2000/0212 (COD)).

Rådets beslut av den 27 september 2005 att i enlighet med artikel 265 första stycket och artikel 71 i EG-fördraget rådfråga Regionkommittén i detta ärende.

Ordförandens beslut av den 23 mars 2005 att ge utskottet för territoriell sammanhållningspolitik i uppdrag att utarbeta ett yttrande i detta ärende.

Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar, senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91.

Förslaget till förordning KOM(2007) 7 slutlig, ändrat genom KOM (2002) 107 slutlig. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

Regionkommitténs yttrande CdR 292/2000 fin⁽¹⁾ om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar, KOM(2000) 7 slutlig – 2000/0212 (COD).

EG-domstolens dom C-280/00 av den 24 juli 2003 i målet Altmark Trans GmbH mot Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH samt EG-domstolens dom C-26/03 av den 11 januari 2005 i målet Stadt Halle – RPL Recyclingpark Lochau GmbH mot Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna.

Det yttrande (CdR 255/2005 rev. 1) som antogs den 2 december 2005 av utskottet för territoriell sammanhållningspolitik. Föredragande var **Bernard Soulage**, förste vice ordförande i regionfullmäktige i Rhône-Alpes (FR-PSE).

Yttrandet antogs vid Regionkommitténs 63:e plenarsession den 15–16 februari 2006 (sammanträdet den 16 februari).

(¹) EGT C 253, 12.9.2001, s. 9.

I. Allmänna kommentarer

Regionkommittén anser att kollektivtrafiken kunde gynnas genom enhetligare konkurrensregler och genom en **ökad rättslig säkerhet**.

Kommittén anser att en harmonisering och ett förtydligande av konkurrensreglerna vid tillhandahållande av kollektiva transporter är nödvändigt för att uppnå **klarhet i fråga om skyldighet att utföra allmännyttiga tjänster** samt i fråga om ersättningar för sådana tjänster.

1. När det gäller allmän trafikplikt (Public Service Obligation, PSO) vill Regionkommittén framhålla följande:

1.1 Det är värdefullt att särdragen i offentliga stöd för utförande av **ekonomiska tjänster av allmänt ekonomiskt intresse** får formellt erkännande och att avtal om offentliga tjänster som klarlägger rättigheterna och skyldigheterna för samtliga parter kan slutas.

1.2 Kommittén ser positivt på att förordningen är neutral i fråga om **sociala och territoriella målsättningar** som skall uppnås av respektive behöriga myndighet.

1.3 ReK stöder tanken bakom avtal eftersom den innebär ett formellt erkännande av allmän trafikplikt i syfte att uppnå målsättningarna för social och territoriell sammanhållning. **Avtalen om allmänna tjänster** gör det möjligt att få tydlig insyn i den allmänna trafikplikten och i kostnaderna för denna.

2. När det gäller frågan om hur tjänsterna skall tillhandahållas vill Regionkommittén framhålla följande:

2.1 Det är värdefullt att förslaget till förordning i enlighet med **subsidiaritetsprincipen** ger de lokala och regionala myndigheterna nödvändig flexibilitet för att på bästa sätt se till särdragen och komplexiteten i behovet av lokala kollektivtransporter i anslutning till myndigheternas målsättningar för social och territoriell sammanhållning.

2.2 Regionkommittén upprepar sitt engagemang för **principen om fri förvaltning** för lokala myndigheter. Dessa myndigheter bör få rätt att självständigt välja hur kollektivtrafiktjänsterna på respektive område skall handläggas, vilket även är fallet i de flesta medlemsstaters lagstiftning.

2.3 Det är glädjande att de behöriga myndigheterna ges möjlighet att **fritt välja handläggningsformer**, vilket överensstämmer med att man bör beakta att de lokala behoven är olika och att villkoren för hur tjänsterna kan utföras varierar.

2.4 ReK stöder i princip regeln om att de interna företagen skall **bedriva sin verksamhet endast inom ett begränsat territorium** (art. 5.2) vilket ger möjlighet att utesluta flertalet misstankar om missriktat stöd samtidigt som det förblir möjligt att använda sig av interna företag. Kommittén anser att principen om territoriell begränsning inte utgör något hinder för de

lokala eller regionala myndigheternas möjlighet att driva vissa transporttjänster som fortsätter bortom den administrativa gränsen.

2.5 Kommittén vill bekräfta sitt stöd till öppnade marknader inom sektorn för lokala kollektivtransporter i enlighet med principen för **"kontrollerad konkurrens"**, något som bekräftar vikten av att tillgodose behoven hos de mest sårbara samhällsmedlemmarna och arbetssökande i mindre gynnade områden, och samtidigt är miljömässigt hållbart.

2.6 Det är positivt att de **behöriga myndigheternas ansvar** får formellt erkännande i fråga om att teckna av avtal om tillhandahållandet av tjänster. De behöriga myndigheterna kan välja mellan att sluta ett eller flera avtal om transporttjänster. De får fria händer när det gäller fördelningen av riskansvaret.

2.7 Regionkommittén ställer sig bakom **flexibiliteten** i fråga om konkurrensutsättning. Avtal om kollektivtrafik kan vara föremål för förhandlingar (art. 5.3) eller ersättas med en direkttilldelning vid trafikstörningar (art. 5.5).

2.8 Det är förvånande att tätortstrafik på **vattenvägar** har förbisetts i det nya förslaget till förordning. Det är likaledes beklagligt att förslaget inte kan tillämpas på kollektivtrafik på vattenvägar i de fall då dessa tjänster ingår i det lokala kollektivtrafiknätet.

3. När det gäller frågan om vem som skall tillhandahålla transporttjänsterna vill Regionkommittén framhålla följande:

3.1 Förordningen hindrar inte **privata initiativ** på avreglerade marknader för persontransporter på nationell nivå (utan ensamrätt eller ersättningar).

3.2 Kommittén bedömer att förordningen motverkar uppkomsten av nya monopol inom lokal kollektivtrafik och att den inte utesluter **små och medelstora företag** från marknaden.

3.3 Den föreslagna balansen i **styrkeförhållandet** mellan behöriga myndigheter och de stora transportföretagen är tillfredsställande. För att säkerställa en bra och effektiv lokaltrafik är det viktigt att det regionala inflytandet är starkt när det gäller planeringen och organiseringen av kollektivtrafiken. Den ökande arbetspendlingen ställer samtidigt höga krav på koordinering av den nationella och regionala upphandlingen av kollektivtrafiken.

3.4 Kommittén stöder att bestämmelserna i förordningens artikel 5 inte skall gälla **regionala transporter eller fjärrtransporter på järnväg**.

3.5 Det är dock tveksamt hur de föreslagna reglerna om en **rättvis ersättning** för allmän trafikplikt skall kunna genomföras. Det är svårt om inte omöjligt att bedöma ersättningsens storlek och därför finns det risk för en rättslig osäkerhet.

3.6 Kommittén konstaterar att det inte planeras några **ramar för direkttilldelning i fråga om regional järnvägstrafik** eller fjärtrafik på järnväg. Vissa av företagen kommer både att få direkt tilldelning av regionala transporter och långdistanstransporter och samtidigt delta i upphandlingsförfaranden. Det finns skäl att vara uppmärksam på en möjlig snedvridning av marknaden.

4. När det gäller textens utformning vill Regionkommittén framhålla följande:

4.1 Det är förvånande att kommissionen inte i något skede motiverar sitt val av det mest tvingande gemenskapsinstrumentet för integration, nämligen en förordning.

4.2 Kommittén konstaterar att förslaget till förordning trots de synnerligen varierande förhållandena i medlemsstaterna innehåller **definitioner som ibland är otydliga**, men att medlemsstaterna åläggs ansvaret att precisera dem på respektive område. Detta gäller särskilt definitionen av stad (art. 2 m), eftersom de områden som skall trafikeras sällan överensstämmer med behörighetsområdet för en och samma myndighet.

II. Rekommendationer

Ändringsförslag

Rekommendation 1

Artikel 1.2

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
2. Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg, dvs. all spårburen trafik, och på väg utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse och turistvärde.	2. Förordningen är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg, dvs. all spårburen trafik, och på väg utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse och turistvärde.

Motivering:

När det gäller tillämpningsområdet för förordningen beklagar Regionkommittén att förslaget är fokuserat på modalitet, vilket innebär att vikten av **intermodalitet** i integrerad trafikpolitik på lokal nivå underskattas. Kommittén skulle vilja att behoven av intermodalitet beaktas för att de lokala och regionala myndigheterna skall uppmuntras att avtalslägga trafikpakt i multimodala system (tunnelbana, spårvagn, buss, linbanor, vattenvägar, parkeringar, cykel- och biluthyrning, multimodala stationer, informations-system osv.).

Rekommendation 2

Artikel 2 j: Definitioner

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
j) <i>internt företag</i> : en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga myndigheten kontrollerar fullt ut på samma sätt som sina egna avdelningar. För att avgöra om en sådan kontroll utövas skall bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan; stadgans bestämmelser om detta; ägandeförhållanden; faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut.	j) <i>internt företag</i> : en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga myndigheten kontrollerar fullt ut på samma sätt som sina egna avdelningar. För att avgöra om en sådan kontroll utövas skall bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan; stadgans bestämmelser om detta; ägandeförhållanden; faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. <u>Positionen som internt företag utesluter att privata företag skall kunna delta i trafikidkarens kapitalmed mer än 33 %. Direkt tilldelning av en entreprenad till det interna företaget skall också vara möjlig som undantag till artikel 2 j, då det interna företaget i samband med omstrukturering ingår samarbete med ett externt företag som myndigheten inte utövar kontroll över. När perioden för den direkttilldelade entreprenaden löpt ut skall det interna företaget inte kunna komma i fråga för förnyad direkttilldelning.</u>

Motivering:

Regionkommittén anser att definitionen av interna företag bör vara tydligare och att regler för myndighetskontroll av företaget skall fastställas.

Den ursprungliga rekommendationen ligger i linje med domen i Stadt Halle-målet av den 11 januari 2005 (mål C-26/03), som i punkt 49 föreskrev följande: "Om ett privat företag deltar (även som minoritetsägare) i kapitalet i ett företag där även den upphandlande myndigheten deltar, får inte den upphandlande myndigheten utöva samma tillsyn över detta företag som över sin egen verksamhet".

Detta beslut innebär i klartext att om en privat aktör deltar, oberoende av i hur stor utsträckning, i ett lokalt eller regionalt offentligt företag innebär detta att gemenskapsreglerna för anbudsförfaranden skall tillämpas, med de mycket höga administrativa krav som därmed ställs. Det innebär också i praktiken ett ifrågasättande av neutraliteten när det gäller ägandet, som behandlas i artikel 295 i EG-fördraget, samt en begränsning av manöverutrymmet för offentlig-privata partnerskap. Domslutet i Halle-målet skapar fler problem för företag med blandad finansiering än vad det löser.

ReK uppmanar EU-lagstiftaren att inte acceptera att gemenskapslagstiftningen bestäms av rättspraxis inom gemenskapen och att föreslå en tröskel ovanför vilken den behöriga myndigheten får utöva en tillsyn som motsvarar den tillsyn som utövas för den egna verksamheten. Anbudsförfaranden skulle därmed kunna undvikas.

Förslaget till förordning syftar till att etablera en reglerad, konkurrensutsatt marknad inom EU. Detta förutsätter fungerande företag, oavsett om de är privata eller offentliga. EG-fördragets stödregler skall förhindra att statliga instanser snedvrider konkurrensen med allmänna medel, till förmån för vissa företag. Tanken är emellertid inte att offentliga företag skall trängas ut från marknaden. För att offentliga trafikföretag skall kunna förbereda sig på att marknaden avregleras krävs det övergångsbestämmelser, i annat fall blir de missgynnade i förhållande till privatföretag på grund av de "belastningar" som tidigare varit förknippade med det offentliga uppdraget (t.ex. avtalsenliga löner, tjänsteutbud under perioder med svag efterfrågan och till vissa befolkningsgrupper). Det bör därför vara tillåtet för offentliga företag under en fastställd övergångsperiod att utnyttja privat kapital för att uppnå konkurrenskraft utan att detta automatiskt leder till obligatorisk upphandling under övergångsperioden. I annat fall tvingas de offentliga företagen att privatiseras eller att avstå från effektiva strukturer.

Rekommendation 3

Artikel 2 m: Definitioner

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
<p>...</p> <p>m) <i>regional transport eller fjärtransport</i>: en transporttjänst som inte svarar mot behoven i en viss stad eller tätort, eller för förbindelserna mellan en tätort och dess förorter.</p>	<p>...</p> <p>m) <i>regional transport eller fjärtransport</i>: en transporttjänst som inte svarar mot behoven i en viss stad eller tätort, eller för förbindelserna mellan en tätort och dess förorter. <u>uttryckligen utförs i en tätort och eller dess förorter.</u></p>

Motivering:

När det gäller dispensen från artikel 5.6 vore det beklagligt om en rättslig osäkerhet uppstår på detta område på grund av olika tolkningar. Regionkommittén föreslår att definitionen av regionala transporter eller fjärtransporter förtydligas antingen genom att man slår fast att medlemsstaterna själva skall fastställa vilka tjänster som hänförs till artikel 2 m, eller också välja en definition som innehåller vedertagna rättsliga begrepp. I det senare fallet föreslår Regionkommittén att definitionen av behoven i ett geografiskt område

("tätort", "stad", "förort") ersätts med en definition av tjänsterna som överensstämmer bl.a. med "järnvägspaketet". Direktiv 2001/13 (art. 1.2 b) och 2001/14 (art. 1.3 b) nämner i detta sammanhang "stads- eller förortstrafik". Man kan konstatera att en typologi för tjänster dessutom har använts sedan 1991 i förordning 1191/69 (art. 1.1 ändrad genom 1893/91).

Rekommendation 4

Vad gäller de projekt där direktiven för offentlig upphandling tillämpas har Regionkommittén följande synpunkter:

- Regionkommittén efterlyser en tydlig förtursregel för föreskrifterna i förordningsförslaget framför reglerna i de allmänna riktlinjerna om offentlig upphandling enligt principen om särskilda rättsnormer (lex specialis).
- ReK önskar att **koncessionsavtal** skall omfattas av precisa bestämmelser i den nuvarande förordningen som förtydligar den ordning som reglerar dem i förhållande till direktiven om offentlig upphandling (93/37 och 2004/18).
- ReK begär att BOT-avtalen (*Build, Operate and Transfer*) skall behandlas mer explicit än i artiklarna 5.1 och 8.1. I förordningen bör de rättsliga villkoren absolut klargöras när ensamrätt (och/eller en ersättning) är förbunden med uppförandet av tung infrastruktur.

Rekommendation 5

Artikel 4.6

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
6. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning kan avtalets löptid vid behov förlängas med högst hälften, om transportföretaget tillhandahåller tillgångar som är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för tillhandahållandet av de transporttjänster som är föremål för avtalet om allmän trafik, och som uteslutande är knutna till dessa tjänster.	6. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning kan avtalets löptid vid behov förlängas med högst hälften, om transportföretaget tillhandahåller tillgångar som är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för tillhandahållandet av de transporttjänster som är föremål för avtalet om allmän trafik, och som uteslutande är knutna till dessa tjänster. <u>Materiella eller immateriella investeringar får inte motivera en förlängning av avtalets löptid om det finns en sekundär marknad eller om deras restvärde lätt kan uppskattas när avtalet löper ut.</u>

Motivering:

Undantaget i artikel 4.6 rörande tillgångarnas värdeminskning får inte leda till att den konkurrensmässiga dynamiken hämmas genom en förlängning av avtalens löptid utan att detta är ekonomiskt motiverat.

Rekommendation 6

Artikel 4 (lägg till en ny punkt)

ReK:s ändringsförslag

4.8 Punkterna 5 och 6 i denna artikel gäller inte när direktiven om offentlig upphandling tillämpas. I dessa får löptiden för avtal om allmän trafik fastställas till högst 30 år från och med det datum då arbetet inleds.

Motivering:

ReK anser att koncessioner rörande arbete och trafikverksamhet skall behandlas i en särskild artikel om verksamhetens längd är en grundläggande parameter för projektets ekonomiska balans. Ett undantag från den längsta löptid på 22,5 år som föreslås i förslaget till förordning bör medges i detta fall.

Rekommendation 7

Artikel 5,4

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
4. De behöriga myndigheterna får fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik, om det uppskattade årliga genomsnittsvärdet ligger under en miljon euro eller om transporttjänsterna uppgår till mindre än 300 000 km om året.	4. De behöriga myndigheterna får fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik, om det uppskattade årliga genomsnittsvärdet <u>per företag ligger under en miljon 1,5 miljoner euro</u> eller om transporttjänsterna uppgår till mindre än <u>500 000 300 000</u> km om året.

Motivering:

ReK anser att en behörig myndighet uttryckligen skall förbjudas att direkttilldela en och samma tjänsteutövare flera kontrakt när det sammanlagda beloppet för avtalen överstiger den tröskel som fastställs i artikel 5.4. Denna artikel får inte användas för att kringgå skyldigheten att anordna en anbudsinfordran utan för att undvika transaktionskostnader i samband med en anbudsinfordran när tjänsten är av "liten omfattning" eller om den behöriga myndigheten ersätter den konkurrensutsättning som en anbudsinfordran innebär med en jämförelse mellan de olika trafikföretag som är verksamma inom dess territorium. ReK föreslår dessutom att varje medlemsstat skall fastställa sina egna tröskelvärden med hänsyn till det ekonomiska läget i landet.

Rekommendation 8

Artiklarna 8.2 och 8.3

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
2. Den behöriga myndigheten skall se till a) att inom fyra år från förordningens ikraftträdande minst hälften av avtalen om allmän trafik med buss, beräknat som tjänsternas värde, tilldelas i enlighet med förordningen, och b) att inom åtta år från förordningens ikraftträdande samtliga avtal om allmän trafik med buss tilldelas i enlighet med förordningen. 3. Den behöriga myndigheten skall se till a) att inom fyra år från förordningens ikraftträdande minst hälften av avtalen om allmän trafik med buss, beräknat som tjänsternas värde, tilldelas i enlighet med förordningen, och b) att inom tio år från förordningens ikraftträdande samtliga avtal om allmän trafik på järnväg tilldelas i enlighet med förordningen.	2. Den behöriga myndigheten skall se till a) att inom fyra år från förordningens ikraftträdande minst hälften av avtalen om allmän trafik med buss, beräknat som tjänsternas värde, tilldelas <u>är i överensstämmelse med artikel 4 i enlighet med förordningen, och</u> b) att inom åtta år från förordningens ikraftträdande samtliga avtal om allmän trafik med buss tilldelas i enlighet med <u>artikel 5 i förordningen.</u> 3. Den behöriga myndigheten skall se till a) att inom fem år från förordningens ikraftträdande minst hälften av avtalen om allmän trafik på järnväg, beräknat som tjänsternas värde, tilldelas <u>överensstämmer med artikel 4 i enlighet med förordningen, och</u> b) att inom tio år från förordningens ikraftträdande samtliga avtal om allmän trafik på järnväg tilldelas i enlighet med <u>artikel 5 i förordningen.</u>

Motivering:

Med den nuvarande formuleringen kommer de båda punkterna att medföra stora svårigheter för de behöriga myndigheterna som önskar tilldela trafiken på sitt nät till en enda operatör. Inom mindre än 4–5 år skulle de bli tvungna att upprätta ett avtal om allmän trafik och anordna ett anbudsförfarande.

Rekommendation 9

Artikel 8.5

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
5. Vid tillämpningen av punkterna 2, 3 och 4 behöver hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som med hjälp av ett rättvist anbudsförfarande har tilldelats före förordningens ikraftträdande, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de perioder som nämns i artikel 4.5 i denna förordning. Dessa avtal kan fortsätta att gälla till slutet av sin löptid.	5. Vid tillämpningen av punkterna 2, 3 och 4 behöver hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som med hjälp av ett rättvist anbudsförfarande har tilldelats före förordningens ikraftträdande, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de perioder som nämns i artikel 4.5 i denna förordning. Dessa avtal kan fortsätta att gälla till slutet av sin löptid.

Motivering:

Vad beträffar övergångsperioden bör de avtal som upprättats innan förordningens ikraftträdande och som löper ut innan förordningen slutat gälla få fortsätta tills de löper ut för att undvika rättsliga förfaranden om kompensation för skada som lidits.

Rekommendation 10

Artikel 8.6 (stryk)

Kommissionens textförslag	ReK:s ändringsförslag
Under andra hälften av de övergångsperioder som nämns i punkterna 1, 2 och 3 får de behöriga myndigheterna från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana företag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt. Vid tillämpning av detta kriterium skall avtal som tilldelats genom nödgärder enligt artikel 5.5 inte beaktas. Den behöriga myndigheten skall i förekommande fall tillämpa denna bestämmelse utan diskriminering, utesluta alla företag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds. Myndigheten skall underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfördran offentliggörs.	Under andra hälften av de övergångsperioder som nämns i punkterna 1, 2 och 3 får de behöriga myndigheterna från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana företag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt. Vid tillämpning av detta kriterium skall avtal som tilldelats genom nödgärder enligt artikel 5.5 inte beaktas. Den behöriga myndigheten skall i förekommande fall tillämpa denna bestämmelse utan diskriminering, utesluta alla företag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds. Myndigheten skall underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfördran offentliggörs.

Motivering:

Denna artikel är ovanligt tvetydig och innebär en risk för diskriminering och tvister.

Bryssel den 16 februari 2006

Regionkommitténs
ordförande
Michel DELEBARRE