



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.7.2005
KOM(2005) 319 slutlig

2000/0212 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om kollektivtrafik på järnväg och väg

MOTIVERING

Inledning

Ända sedan mitten av 1900-talet har företag som bedriver allmän person- och godstrafik på land, särskilt på järnväg, tvingats upprätthålla trafik som inte är ekonomiskt lönsam, och deras prispolitik har varit föremål för sträng reglering.

Konkurrensen från bilismen ledde på 1960-talet till en kraftig tillbakagång för järnvägstrafiken. Exempelvis minskade utnyttjandet av den regionala järnvägstrafiken i Frankrike från 6,4 till 5,2 miljarder passagerarkilometer mellan 1964 och 1969. På den tiden fick SNCF i stort sett inga statliga subventioner. Tio år senare uppgick de statliga subventionerna till nära 2 miljarder franska franc, i form av ersättning för allmän trafikplikt. Den landbaserade kollektivtrafiken uppvisar överallt i Europa ett strukturellt underskott. De företag som är verksamma inom denna sektor har tvingats begära att staten antingen avskaffar den allmänna trafikplikten eller mer systematiskt ersätter dem för deras kostnader.

De här frågorna var bland de första som behandlades inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Det gällde framför allt att avgöra om de förmåner (främst ekonomiska) som myndigheterna beviljade utgjorde en rimlig ersättning för den allmänna trafikplikt som ålagts företagen eller om ersättningen var att betrakta som statligt stöd. För att undvika en strikt tillämpning av förfarandena för statligt stöd var det nödvändigt att i detalj reglera hur denna ersättning skulle beräknas. I frånvaro av sådana regler skulle Europeiska kommissionen ha varit tvungen att granska var och ett av dessa ersättningsmekanismer, vilket skulle ha lett till betydligt mer tungrodda förfaranden och risk för förlamning av systemet.

Efter ett första beslut i rådet 1965¹ antogs år 1969 en förordning som fortfarande är det gemenskapsregelverk som tillämpas i fråga om landbaserad kollektivtrafik².

Enligt denna förordning, som omfattar person- och godstrafik på järnväg, väg och inre vattenvägar, får medlemsstaterna införa allmän trafikplikt för att garantera att de tjänster som tillhandahålls uppfyller vissa krav i fråga om priser, varaktighet, regelbundenhet och kapacitet, men är då skyldiga att ersätta transportföretaget för dess kostnader. I förordningen fastställs de förfaranden som skall följas innan denna ersättning betalas ut och detaljerade beräkningsmetoder som skall garantera att ersättningsbeloppet är korrekt. Ersättning som lämnas enligt dessa regler är undantagen från underrättelseskyldigheten och skyldigheten att inhämta förhandsgodkännande enligt 88.3 i fördraget.

Förordningen ändrades senast 1991, bland annat för att utvidga tillämpningsområdet till lokala transporter.

Fram till helt nyligen var detta regelverk tillräckligt, eftersom uteslutande nationella, regionala eller lokala transportföretag var verksamma inom kollektivtrafiksektorn. I dag är

¹ Rådets beslut 65/271/EEG av den 13 maj 1965 om harmonisering av vissa bestämmelser som inverkar på konkurrensen vad gäller transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

² Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

förordningen emellertid inte längre anpassad till de rådande förhållandena och det är svårt för de berörda aktörerna att tillämpa den på en marknad som hela tiden förändras. Undantagen har blivit regel, särskilt när det gäller lokal kollektivtrafik³, där det har visat sig att undantagen från avtalsskyldigheten inte är förenliga med den öppenhet och icke-diskriminering som krävs på en allt öppnare marknad. I förordningen fastställs inte heller hur avtal om allmän trafik skall tilldelas. Förordningen skapar rättsosäkerhet och detta har redan lett till en ökning av antalet tvister och till att transportföretagen är ovilliga att göra stora investeringar eftersom det är osäkert vilka regler som gäller.

År 2004 hade den landbaserade kollektivtrafiken (tåg, tunnelbana, spårvagnar och stadsbussar) omkring 150 miljoner passagerare per dag, svarade för 1,5 miljoner arbetstillfällen och hade en årlig omsättning på omkring 100 miljoner euro (siffrorna gäller EU 15). Sedan ett tiotal år tillbaka har sektorn utvecklats mycket i och med att det dykt upp transportföretag som tillhandahåller tjänster i mer än en medlemsstat och myndigheter som beslutat sig för att jämföra utbudet av olika transporttjänster.

Tack vare den ökade konkurrensen på marknaden har persontrafiken visserligen fått en ny dynamik, men kollektivtrafikens andel av marknaden har trots det fortsatt att minska till förmån för privatbilismen. Mellan 1970 och 2001 ökade biltrafikens andel från 73,8 % till 78,2 %, medan den landbaserade kollektivtrafiken minskade från 24,7 % till 16 %⁴. Denna situation har gjort att det blivit alltmer angeläget att modernisera kollektivtrafiken och öka dess effektivitet så att den kan bibehålla eller öka sin andel av marknaden och bidra till miljöförbättringar och ökad rörlighet.

Efter att ha konstaterat att det gällande regelverket inte längre räcker till och att det är nödvändigt att öka tjänsternas effektivitet och kvalitet, lade kommissionen i september 2000 fram ett 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 vattenvägar⁵. Syftet med detta förslag var att råda bot på rättsosäkerheten inom sektorn och att fastställa konkurrensregler som leder till effektivare, resenärsanpassade tjänster. Förslaget grundades på följande principer:

- Om det eller de företag som tillhandahåller tjänsterna erhåller ekonomisk ersättning eller tilldelas ensamrätt måste förhållandet mellan den behöriga myndigheten och företaget eller företagen i fråga regleras i ett avtal.
- Eftersom det är nödvändigt att se över avtalets bestämmelser med jämna mellanrum måste dess löptid begränsas.
- Avtal om allmän trafik skall som regel bli föremål för ett anbudsförfarande, utom i vissa fall där direkttilldelning är möjlig (t.ex. på vissa villkor för järnvägs- eller tunnelbanetrafik, eller om avtalets värde understiger ett visst belopp).

Detta förslag har nu legat på rådets bord sedan fem år tillbaka. Det har inte gått att nå en kompromiss som kan leda fram till en gemensam ståndpunkt, eftersom medlemsstaterna har

³ I artikel 1.1 och 1.5 undantas stads-, förorts- och regional trafik.

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

⁵ KOM(2000) 7 slutlig - 2000/0212 (COD), ändrat genom KOM(2002) 107 slutlig.

helt olika uppfattning om i vilken utsträckning sektorn för landtransporter bör öppnas för konkurrens, bland annat beroende på deras olika erfarenheter av detta.

Ärendet bordlades dessutom en längre tid i väntan på domstolens dom i Altmark-målet. När domen avkunnades i juli 2003 satte den stopp för den juridiska debatten om när en ekonomisk ersättning skall anses utgöra statligt stöd, genom att klart och tydligt slå fast att ett väsentligt kriterium är att mottagaren gynnas ekonomiskt. Domen har emellertid begränsade konsekvenser för landtransporterna, eftersom dessa omfattas av särskilda regler som fastställs genom förordning (EEG) nr 1191/69.

Med tanke på att Europaparlamentet antog ett stort antal ändringar vid första behandlingen 2001 och att rådet inte lyckades komma överens om en gemensam ståndpunkt (jfr. avsnitt 4), försöker kommissionen nu jämka samman de olika synpunkter som framkommit genom att ändra sitt förslag, bl.a. mot bakgrund av den senaste utvecklingen av rättspraxis (Altmark-domen) och sin nyligen offentliggjorda vitbok om tjänster av allmänt intresse.

Frågan om en reglering av den ersättning som utgår för att kompensera företag som tillhandahåller tjänster av allmänt intresse är inte aktuell bara inom transportområdet. Den berör även andra sektorer och utgör därför en av de viktigaste punkterna i den omfattande debatt som pågår inom kommissionen om tjänster av allmänt intresse.

1. TJÄNSTER AV ALLMÄNT INTRESSE

Begreppet ”tjänster av allmänt intresse” förekommer inte i fördraget utan har i gemenskapens praxis härletts från begreppet ”tjänster av allmänt ekonomiskt intresse”⁶. Det är dock mer omfattande och täcker både marknadstjänster och icke-marknadstjänster som myndigheterna anser är av allmänt intresse och som omfattas av särskilda skyldigheter.

Begreppet ”tjänster av allmänt ekonomiskt intresse” definieras emellertid varken i fördraget eller i sekundärrätten. I gemenskapens praxis anses det i allmänhet beteckna tjänster av ekonomisk karaktär för vilka medlemsstaterna eller gemenskapen fastställer särskilda villkor i enlighet med ett kriterium om allmänt intresse.

I kommissionens vitbok om tjänster av allmänt intresse⁷, som offentliggjordes den 12 maj 2004, dras slutsatser av den pågående allmänna debatten, samtidigt som en diskussion inleds om hur man på grundval av ett antal allmänna principer som omfattas av gemenskapens politik skall kunna garantera att tjänster av allmänt intresse tillhandahålls på ett effektivt sätt på den inre marknaden.

I vitboken betonas att EU och medlemsstaterna har ett delat ansvar när det gäller tjänster av allmänt intresse.

Där erinras också om att det främst ”ankommer på de relevanta nationella, regionala och lokala myndigheterna att definiera, organisera, finansiera och kontrollera dessa tjänster”.

I punkt 4.3 gör kommissionen följande precisering:

⁶ Artikel 86.2 i fördraget.

⁷ KOM(2004) 374.

”Medlemsstaterna har i princip stor frihet att besluta hur tjänster av allmänt intresse skall organiseras. I avsaknaden av harmoniserade gemenskapsbestämmelser är de berörda offentliga myndigheterna i medlemsstaterna i princip fria att besluta om de själva skall tillhandahålla en tjänst av allmänt intresse eller om de skall överlåta detta på någon annan (...) organisation. Leverantörer av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, inklusive interna leverantörer, är företag, och omfattas därigenom av konkurrensreglerna i EG-fördraget.”

I vitboken betonas också att den sektorspecifika lagstiftningen i första hand bör inriktas på ”stora nätverksamheter som har en tydlig transeuropeisk dimension, t.ex. telekommunikationer, post, transport och energi”. Transportsektorn spelar en viktig roll i detta sammanhang, eftersom det finns en omfattande sektorspecifik gemenskapslagstiftning som sörjer för att alla medborgare får tillgång till transporttjänster.

I sitt betänkande⁸ menar Europaparlamentet att det är nödvändigt att fastställa vissa gemensamma principer för tjänster av allmänt intresse i gemenskapslagstiftningen, och att sådana rambestämmelser bör antas tillsammans med rådet genom medbeslutandeförfarandet.

I utkastet till fördraget om en konstitution för Europa föreskrivs också att det skall antas lagar där man fastställer principer och villkor, särskilt ekonomiska och finansiella, som gör det möjligt för unionen och medlemsstaterna att fullgöra sina uppgifter när det gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (artikel III-122).

Det här ändrade förslaget till förordning grundas på en sektorsstrategi som är helt i linje med de allmänna riktlinjer som kommissionen fastställde i den ovannämnda vitboken.

2. ALLMÄN TRAFIKPLIKT INOM TRANSPORTSEKTORN

2.1 Gemenskapens regelverk

Inom transportsektorn får medlemsstaterna i enlighet med gemenskapsreglerna införa allmän trafikplikt, dvs. ”skyldigheter som ett transportföretag inte alls skulle fullgöra eller inte fullgöra i samma utsträckning eller på samma sätt, om det tog hänsyn enbart till sina egna affärsintressen”⁹.

Inom luftfarten¹⁰ och sjöfarten¹¹ krävs enligt gemenskapslagstiftningen att avtal om allmän trafik blir föremål för ett anbudsförfarande.

När det gäller landtransporter anges emellertid endast vilka metoder som skall användas vid beräkning av ersättning för allmän trafikplikt enligt artikel 73 i fördraget.

⁸ Europaparlamentets resolution av den 14 januari 2004 om grönboken om tjänster i allmänhetens intresse (T5-0018/2004, 14.1.2004) (betänkande: Philippe A.R. Herzog).

⁹ Se exempelvis artikel 2.1 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁰ Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen, EGT L 240, 24.8.1992, s. 1).

¹¹ Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

Denna artikel genomförs genom två rättsakter, nämligen förordning (EEG) nr 1107/70 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar¹² och förordning (EEG) nr 1191/69 om allmän trafikplikt.

I förordning 1191/69 fastställs ramarna för den allmänna trafikplikten när det gäller landtransporter och metoder för beräkning av motsvarande ersättning. Enligt förordningen har medlemsstaterna rätt att införa eller bibehålla allmän trafikplikt¹³, men är samtidigt skyldiga att ersätta transportföretagen för de kostnader som de ådrar sig till följd av den allmänna trafikplikten¹⁴. I förordningen fastställs också detaljerade beräkningsmetoder för att garantera att en skälig ersättning utgår¹⁵. Den ersättning som beviljas enligt dessa metoder är undantagen från underrättelseskyldigheten och det krävs inte någon förhandsgranskning av huruvida ersättningen utgör statligt stöd. Förordningen är inte tillämplig på företag som huvudsakligen tillhandahåller transporttjänster av lokal eller regional karaktär¹⁶.

Genom förordning (EEG) nr 1893/91, varigenom den ursprungliga förordningen ändrades, kom även företag som bedriver stads-, förorts- eller regional trafik att omfattas av rättsaktens tillämpningsområde, men samtidigt fick medlemsstaterna möjlighet att bevilja undantag från denna bestämmelse¹⁷. Den ändrade förordningen innebär att de behöriga myndigheterna som regel skall ingå avtal om allmän trafik med transportföretag i stället för att ålägga dem allmän trafikplikt¹⁸. De har dock möjlighet att bibehålla eller besluta om allmän trafikplikt i fråga om stads-, förorts- och regionala persontransporter, och när det gäller taxor för särskilda sociala grupper¹⁹. I den ändrade förordningen från 1991 sägs emellertid ingenting om hur avtal om allmän trafik skall tilldelas, och inte heller om de måste bli föremål för ett anbudsförfarande.

På grund av avsaknaden av internationell konkurrens har EU fram till helt nyligen inte lagt sig i hur avtal om allmän trafik tilldelas inom denna sektor. Vare sig tilldelningen av tiotusentals lokala avtal eller den ersättning som beviljats transportföretagen har varit föremål för någon granskning. Läget förändrades emellertid i och med att vissa kollektivtrafikföretag började delta i anbudsinfordringar i andra medlemsstater och sedan väckte talan i nationella domstolar eller lämnade in klagomål till kommissionen när de inte fick avtalen²⁰. Vissa av dessa besvärssärenden har förts vidare till EG-domstolen²¹.

I stället för att behandla dessa klagomål fall för fall anser kommissionen, i sin egenskap av fördragets väktare, att det finns behov av lagstiftning, i första hand för att reglera konkurrensen (även i regioner och städer) och därmed garantera att avtal om allmän trafik

¹² Rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

¹³ Skyldighet att bedriva verksamhet, skyldighet att utföra transporter och skyldighet att följa taxebestämmelser – artikel 2 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁴ Artikel 6.2 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁵ Artiklarna 3–13 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁶ Artikel 19.2 i förordning (EEG) nr 1191/69 (i dess ursprungliga lydelse från 1969).

¹⁷ Artikel 1.1 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁸ Artikel 1.4 i förordning (EEG) nr 1191/69.

¹⁹ Artikel 1.5 och 1.6 i förordning (EEG) nr 1191/69.

²⁰ Överträdelseförfarande 2003/5033 (DE) – offentlig upphandling av lokala och regionala transporttjänster – formell underrättelse av den 13 oktober 2004.

²¹ Förstainstansrättens dom av den 16 mars 2004 i mål T-157/01 *Danske Busvognmænd mot kommissionen* ("Combus") och domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00 *Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*.

tilldelas och genomförs på ett sätt som medger insyn. Genom att anta sådan lagstiftning skulle det vara möjligt att undvika misstankar om att ersättning som betalas ut utan anbudsförfarande utgör statligt stöd.

2.2 Öppnande av marknaden

Sedan 1969 har det ekonomiska klimatet för den landbaserade kollektivtrafiken förändrats markant. Marknaderna i vissa medlemsstater har börjat öppnas för konkurrens, både inom stads- och järnvägstrafiken.

Det var Förenade kungariket från 1986, som gick i spetsen för denna utveckling genom att avskaffa den ensamrätt som då var regel inom busstransportsektorn. Numera har alla transportföretag rätt att tillhandahålla alla typer av tjänster, utom i London och i Nordirland. Detta har lett kraftigt reducerade driftskostnader, men även antalet resenärer har minskat.

En avreglering av denna omfattning har inte genomförts någon annanstans i EU. De medlemsstater som öppnat sin marknad för konkurrens har snarare utvecklat ett system med ”reglerad konkurrens”, där en behörig myndighet beviljar ensamrätt rättighet under en viss period efter ett öppet anbudsförfarande där servicenivå, kvalitetsnormer och priser fastställs på ett öppet sätt.

Det här systemet fungerar ganska bra och har givit goda resultat i flera städer (bl.a. i Stockholm, Helsingfors, Köpenhamn, London och Lille), inom den regionala järnvägstrafiken (bl.a. i Lissabon, norra delen av Nederländerna och i vissa tyska delstater) och inom fjärrtrafiken (med buss i Spanien och med tåg i Sverige). Överlag kan konstateras att den reglerade konkurrensen leder till ett ökat antal resenärer och till lägre kostnader²². År 2003 var omkring 25 % av marknaden för den landbaserade kollektivtrafiken öppen för konkurrens.

Detta marknadsöppnande har lett till att det skapats en internationell marknad för tillhandahållandet av kollektivtrafiktjänster. Till en början var det vissa privata koncerner – t.ex. Connex (F), Arriva (UK) och Concordia (N) – som var mest aktiva i sina försök att sluta avtal utanför det egna landet. Flera av dessa företag har i dag över 50 % av sin omsättning i andra länder än hemlandet. Senare har även offentliga koncerner såsom DB (D), NS (NL) och RATP (F) följt efter. De ursprungliga nationella transportföretagen har utnyttjat denna utveckling för att intervensera eller skaffa sig andelar på nya marknader i eller utanför det egna landet. Som exempel kan nämnas RATP, det företag som svarar för kollektivtrafiken i Paris, i Mulhouse och Clermont-Ferrand, eller det nederländska järnvägsföretaget NS, som har fått ett avtal om spårbunden stadstrafik i Liverpool.

3. KOMMISSIONENS FÖRSLAG FRÅN ÅR 2000 OCH DET ÄNDRADE FÖRSLAGET FRÅN 2002

Utvecklingen av en alltmer konkurrensutsatt marknad inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik gör att det behövs klara och begripliga regler för allmän trafikplikt så att man kan undvika att ersättningen betraktas som statligt stöd.

²² Se ”Report on public transport contracting”, Colin Buchanan and partners, 2002, kapitel 2 (http://europa.eu.int/comm/energy/en/fa_2_en.html).

Den 26 juli 2000 lade kommissionen fram ett förslag till förordning som grundades på principen om ett avtalsförhållande mellan myndigheten och transportföretaget och på att avtal om allmän trafik skulle tilldelas genom ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande. Förslaget omfattade ursprungligen en rad undantag som gav myndigheterna rätt att på vissa villkor besluta om direkttilldelning av avtal om allmän trafik utan anbudsförfarande, nämligen

- för järnvägstrafik (av säkerhetsskäl),
- för tunnelbanetrafik och lätt spårtrafik (av kostnads- eller säkerhetsskäl),
- för samordnade tjänster, dvs. en kombination av flera transportsätt, t.ex. järnvägs- och busstrafik, vilket är fallet med STIB:s och RATP:s avtal i Bryssel respektive Paris (av kostnads- eller säkerhetsskäl),
- om avtalets beräknade årliga värde understiger 800 000 euro.

Vid första behandlingen i november 2001 antog Europaparlamentet en ståndpunkt, där det visserligen ställde sig positivt till förslaget, men kom med över 100 ändringsförslag. Det viktigaste av dessa var ändringsförslag 61, vars syfte var att skydda lokala kollektivtrafiktjänster²³ mot konkurrens om den behöriga myndigheten beslutar att själv tillhandahålla tjänsten med ensamrätt. I sin ståndpunkt framhöll parlamentet att det var viktigt att garantera principen om ömsesidighet, och för att tillmötesgå denna begäran införde kommissionen en tillfällig ömsesidighetsklausul i sitt ändrade förslag från 2002.

Syftet med de övriga ändringsförslagen var bland annat att ändra förteckningen över undantag (genom att stryka undantaget för samordnade tjänster och höja gränsen för avtalets årliga värde) samt att förlänga avtalens löptid (eftersom korta löptider kan leda till problem med kontinuiteten i tillhandahållandet av tjänsterna samt med investeringarna och personalen) och övergångsperiodens längd.

På grundval av denna ståndpunkt antog kommissionen i februari 2002 ett ändrat förslag med följande innebörd, i vilket endast en del av parlamentets ändringsförslag beaktats:

- Avtalens löptid förlängs (till 8 år för busstrafik och till 15 år för järnvägstrafik).
- Övergångsperioden förlängs (till 8 år).
- Förteckningen över undantag ändras, bland annat genom att gränsen för direkttilldelning utan anbudsförfarande höjs (från 800 000 till 3 miljoner euro) och genom att undantaget för samordnade tjänster stryks. De mekanismer som införs genom ändringsförslag 61 har emellertid inte tagits med i kommissionens ändrade förslag.

Såsom nämnts ovan visade det sig snart under rådets överläggningar att det inte skulle vara möjligt att uppnå den majoritet som var nödvändig och att det inte fanns någon riktig politisk vilja att driva igenom förslaget. Medlemsstaterna hade helt olika uppfattningar om i vilken utsträckning marknaderna för landtransporter borde öppnas, delvis beroende på deras mycket

²³ Enligt parlamentet är det fråga om lokala kollektivtrafiktjänster ”om transporttjänsterna inte omfattar mer än ett upptagningsområde på maximalt 50 kilometer”.

varierande erfarenheter av öppnandet av sina egna marknader. I slutet av det spanska ordförandeskapet (första halvåret 2002) avbröt rådet dessutom sitt arbete under förevändning att man ville invänta domstolens dom i Altmark-målet och har sedan dess inte återupptagit det. I själva verket var medlemsstaterna djupt oeniga på en rad viktiga punkter:

- Vissa medlemsstater, som beslutat att helt eller delvis öppna sina marknader för landbaserad kollektivtrafik och som befann sig i olika skeden av denna process, ställde sig överlag positiva till förslaget, även om somliga beklagade att det inte var tillräckligt långtgående och att det gav alltför stora möjligheter att sluta avtal utan anbudsförfarande.
- Andra medlemsstater, bland andra en del av dem där det fortfarande finns omfattande offentliga monopol inom denna sektor, motsatte sig förslaget och tyckte att det var bäst om situationen förblev oförändrad.
- Det rådde också delade uppfattningar om förordningens tillämpningsområde och om vilka transportmedel som borde omfattas (Skulle förordningen endast gälla bussar – eller all stadstrafik, dvs. även spårvagnar och tunnelbana? Borde den omfatta järnvägstrafik eller inte?).

4. ALTMARK-DOMEN

Den senaste tidens utvecklingen av rättspraxis²⁴ har aktualiserat frågan om huruvida ersättning för allmän trafikplikt inom olika ekonomiska sektorer utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 eller inte. EG-domstolens nyligen avkunnade dom i målet Altmark Trans GmbH²⁵ har utan tvekan bidragit väsentligt till denna debatt. Kommissionen reagerade på domen genom att redan i februari 2004 lägga fram ett antal förslag där det preciseras vilka konsekvenser domen får. Detta lagstiftningspaket, som antogs i juli 2005, är tillämpligt på alla ekonomiska sektorer utom sektorn för landtransporter. Denna har en egen rättslig grund som även den här förordningen baseras på.

Omständigheterna i målet

Målet gäller en tvist mellan två små kollektivtrafikföretag i den tyska regionen Stendal. År 1994 beviljades ett av företagen tillstånd att bedriva linjetrafik med buss utan anbudsförfarande. Det andra företaget, som ansåg sig förfördelat, invände mot den ersättning som myndigheterna betalade ut till konkurrenten.

Enligt tysk lag får vissa typer av ersättning utgå först efter en anbudsinfordran och den nationella domstolen måste därför bestämma om ersättningen i det aktuella fallet kunde hänföras till denna kategori. Den skulle alltså avgöra om myndigheterna hade rätt att betala ut ersättningen utan att ta hänsyn till gemenskapens regler om statligt stöd. År 2000 begärde den

²⁴ Förstainstansrättens dom av den 27 februari 1997 i mål T-106/95 FFSA (REG 1997, s. II-0229) och av den 10 maj 2000 i mål T-46/97 SIC (REG 2000, s. II-2125). Domstolens dom av den 22 november 2001 i mål C-53/00 Ferring (REG s. I-9067). Se även generaladvokat Jacobs förslag till avgörande av den 30 april 2002 i GEMO-målet (C-126/01), som bekräftades genom domstolens dom av den 20 november 2003.

²⁵ Domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00 Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

därför att EG-domstolen skulle meddela ett förhandsavgörande beträffande tolkningen av artiklarna 73 och 87 i fördraget och beträffande förordning 1191/69.

I sin dom, som avkunnades i juli 2003, preciserar domstolen hur fördragets bestämmelser om statligt stöd skall tillämpas på allmänna tjänster, och i synnerhet på allmän trafik. Tvärtemot vad vissa hade förväntat, innebär Altmark-domen inte några större förändringar för transportsektorn.

Domens konsekvenser för transportsektorn

Efter en analys av Altmark-domen kan konstateras att rättsläget för sektorn för landbaserad kollektivtrafik är som följer:

- Domen bekräftar att flera medlemsstater sedan 1995 har öppnat sina transportmarknader för konkurrens från företag som är etablerade i andra medlemsstater. Ersättning som lämnas till kollektivtrafikföretag kan följaktligen påverka handeln mellan medlemsstaterna, även om det rör sig om små företag som endast bedriver lokal trafik²⁶, och kommissionen skall därför i princip undersöka om ersättningen utgör statligt stöd.
- När det gäller sektorn för landbaserad kollektivtrafik konstaterar domstolen att det finns en rad specifika regler om ersättning till berörda transportföretag: i artikel 73 i fördraget och i motsvarande sekundärlagstiftning, närmare bestämt i förordningarna 1191/69, 1192/69 och 1107/70²⁷. Altmark-domen bekräftar att artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2, eftersom den fastställer regler om ersättning för allmän trafikplikt. Ersättning som strider mot artikel 73, som till fullo genomförts genom förordningarna 1107/70 och 1191/69, utgör därför inte statligt stöd som är förenligt med fördraget enligt artikel 86.2 eller enligt andra bestämmelser i fördraget.
- Domen bekräftar således att ersättning för kollektivtrafik omfattas av förordning 1191/69 om allmän trafikplikt. Medlemsstater som underlåter att tillämpa dessa regler uppfyller således inte sin skyldighet att sörja för en korrekt tillämpning av gemenskapslagstiftningen. Ersättning som strider mot dessa bestämmelser riskerar dessutom att betraktas som statligt stöd och att förklaras strida mot fördraget.
- Slutligen behandlar domstolen situationen i de medlemsstater som har gett lokala transportföretag möjlighet att avvika från bestämmelserna i förordningen. I detta fall måste ersättning som inte uppfyller de fyra villkoren i Altmark-domen (se nedan) betraktas som statligt stöd som kommissionen får godkänna²⁸.

Det rådande rättsläget är förenat med verkliga problem, och det av två skäl. För det första svarar förordning 1191/69, som i de flesta fall är tillämplig på ersättning för allmän trafik, inte längre särskilt väl mot den ekonomiska verkligheten inom denna sektor. För det andra, är det

²⁶ Altmark-domen, punkterna 77–82.

²⁷ 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. Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning. Rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

²⁸ Kommissionen får endast godkänna denna typ av statligt stöd på grundval av förordning 1107/70 (se artikel 3.1).

mycket svårt att kontrollera att de fyra villkoren i Altmark-domen är uppfyllda när lokal trafik undantas från reglerna, eftersom det fjärde villkoret inte tar hänsyn till sektorns särskilda karaktär.

Det enda sättet att undvika rättsosäkerhet, inom denna sektor är att anta en ny förordning som fastställer klara och tydliga regler för beviljande av ersättning för allmän trafikplikt.

Domens konsekvenser för andra sektorer

När det gäller kollektivtrafik i allmänhet, bortsett från landtransporter, anger domstolen fyra villkor som måste vara uppfyllda för att ersättning för allmän trafikplikt inte skall betraktas som en ekonomisk förmån och därmed som statligt stöd:

- Det mottagande företaget skall faktiskt ha ålagts allmän trafikplikt och dessa skyldigheter skall vara klart definierade.
- Metoden för beräkning av ersättningen skall ha fastställts i förväg på ett objektiva och öppet sätt.
- Ersättningen får inte överstiga de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster.
- När det företag som skall tillhandahålla tjänsterna inte väljs ut genom ett anbudsförfarande skall ersättningen fastställas på grundval av en jämförelse med ”ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga”.

Efter denna dom lade kommissionen, såsom redan nämnts, i februari 2004 fram ett förslag till beslut och ett förslag till ramar för tillämpningen av artikel 86 i fördraget på ersättning för allmän trafikplikt. Eftersom denna artikel inte avser transporter, som regleras särskilt i artikel 73, kommer dessa rättsakter emellertid inte att vara tillämpliga på ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter²⁷.

5. KOMMISSIONEN FÖRSLAG TILL NY STRATEGI

Mot bakgrund av ovanstående analys har kommissionen beslutat att lägga fram ett ändrat förslag, som tar hänsyn till diskussionerna om vitboken om tjänster av allmänt intresse, till rättspraxis (Altmark-domen) och till de lagförslag om persontrafik på järnväg som håller på att utarbetas. Den anser att denna nya förordning bör antas snarast möjligt.

Syftet med förslaget är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätt och ersättning för allmän trafikplikt, dvs. de myndighetsåtgärder som medför den största risken att påverka konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

Med tanke på gemenskapens och medlemsstaternas delade ansvar, föreslår kommissionen en **förenklad** och **smidigare** text som tar större hänsyn till **subsidiaritetsprincipen**.

Förenklingen kommer framförallt till uttryck i kommissionens strävan att klargöra de föreslagna förfarandena och minska antalet artiklar.

Särskilt förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik förenklas. Exempelvis har kommissionen valt att stryka de formuleringar i artiklarna 7a och 8 i förslaget från 2002 som gjorde det möjligt att tilldela avtal om allmän trafik genom komplicerade kvalitetsjämförelser utan formell anbudsinfordran. I det nya förslaget finns i huvudsak bara två sätt att tilldela avtal: anbudsinfordran och direkttilldelning.

Samma strävan efter förenkling har styrt utarbetandet av bilagan om regler för beviljande av ersättning utan anbudsinfordran. Syftet med denna bilaga är att fastställa objektiva, klara och realistiska metoder som grundas på principer som är väl etablerade i gemenskapsrätten (ingen överkompensation och korssubventionering, särredovisning, faktiska kostnader samt främjande av kvalitet och effektivitet).

Strävan efter större **smidighet** märks framförallt genom att de behöriga myndigheterna får möjlighet att själva eller via ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster utan anbudsinfordrande. Denna möjlighet förutsätter emellertid att behovet av ökad insyn tillgodoses och att exakta kriterier fastställs för beviljande av ersättning för allmän trafikplikt. Ett annat krav är att den behöriga myndigheten eller det interna företaget endast får bedriva sin verksamhet inom ett begränsat geografiskt område (jfr. artikel 5.5).

Denna möjlighet för myndigheterna att själva (eller via ett internt företag) tillhandahålla transporttjänster, oavsett transportmedel (buss, spårvagn, tunnelbana, tåg, samordnade tjänster osv.), innebär samtidigt att flera undantag från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik utgår (bl.a. försvinner de undantag som tidigare möjliggjorde direkttilldelning av avtal om tunnelbanetrafik och lätt spårtrafik). Undantaget för samordnade tjänster hade på Europaparlamentets begäran redan utgått i kommissionens ändrade förslag från 2002. Det är nu endast regional järnvägstrafik och fjärrtrafik på järnväg som fortfarande är undantagna från denna skyldighet.

Texten blir också smidigare genom att avtalens löptid i artikel 4.5 och 4.6 föreslås bli mer flexibel, och genom att övergångsperioden för den spårbundna trafiken förlängs. Att texten tar större hänsyn till **subsidiaritetsprincipen** märks bland annat på sättet att definiera ”regional transport eller fjärrtransport” och på att kommissionen har bibehållit de gränser under vilka en direkttilldelning är möjlig.

Kommissionen ger också myndigheterna större möjligheter att i detalj bestämma hur anbudsinfordringarna skall gå till. Texten omfattar därför inte någon förteckning över kriterier som de behöriga myndigheterna måste uppfylla vid tilldelning av avtal om allmän trafik. När det gäller sektorn för landbaserad kollektivtrafik har kommissionen också avstått från att fastställa särskilda regler beträffande underleverantörer (tidigare artikel 9.1) eller missbruk av dominerande ställning (tidigare artikel 9.2), eftersom det vid de hittillsvarande diskussionerna framkommit att detta skulle ha lett till en onödig stelbenthet.

I sitt nya förslag har kommissionen likaså valt att inte gå närmare in på vad som är att betrakta som kollektivtrafik av god kvalitet och tillfredsställande information till passagerarna, vilket förklarar att de tidigare artiklarna 4 och 4b har utgått. Kommissionen vill därigenom ta större hänsyn till att medlemsstaterna kan föredra olika tillvägagångssätt, samtidigt som den fastställer vissa enhetliga rambestämmelser.

Detta nya förslag, som speglar kommissionens strävan att stärka principerna om rättvisa, insyn och offentlighet, slår vakt om rättssäkerheten samtidigt som tjänsterna av allmänt

intresse, som är ett viktigt inslag i den europeiska modellen, bibehåller sina karakteristiska särdrag.

PRESENTATION AV FÖRSLAGET ARTIKEL FÖR ARTIKEL

Överblick över den föreslagna förordningen och förklaring av ändringarna jämfört med det ändrade förslaget från den 21 februari 2002²⁹

Artikel 1: Syfte och tillämpningsområde

I artikel 1 anges förordningens tillämpningsområde, som är detsamma som i det tidigare förslaget. Syftet med förslaget begränsas till fastställandet av ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätt och ersättning för allmän trafikplikt, dvs. de myndighetsåtgärder som medför den största risken att påverka konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Som en följd av denna begränsning och kommissionens strävan att endast fastställa de strikt nödvändiga ramarna utgår de tidigare artiklarna 4, 4a, 4b, 7a (utom punkt 1), 8, 9 (utom punkt 3), 12 (utom punkt 1), 14 och 18.

Artikel 2: Definitioner

I artikel 2 definieras viktiga begrepp. Begreppen ”kollektivtrafikföretag” och ”avtal om allmän trafik” definieras så att de täcker alla rättsliga relationer mellan myndigheterna och transportföretagen. ”Internt företag”, ”behörig lokal myndighet” och ”regional transport eller fjärrtransport” definieras på ett sätt som skall göra det möjligt att tillämpa bestämmelsen om direkttilldelning av avtal i artikel 5.

Artikel 3: Allmänna bestämmelser och avtal om allmän trafik

Texten i den här artikeln har hämtats från artikel 3 i det tidigare förslaget, om skyldigheten att sluta avtal om allmän trafik med det utvalda transportföretaget, och från artikel 10 om allmänna bestämmelser. Syftet är återigen att bestämmelsernas inte skall vara mer omfattande än vad som är absolut nödvändigt.

Artikel 4: Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

Den här artikeln innehåller bestämmelser om avtalens innehåll och löptid som hämtats från artiklarna 6, 6a, 9.3 och 16 i det tidigare förslaget. Den behandlar, med beaktande av den senaste tidens rättspraxis (Altmark-domen), skyldigheten att fastställa allmän trafikplikt och metoder för beräkning av ersättningen för allmän trafikplikt.

Artikel 5: Tilldelning av avtal om allmän trafik

I punkt 1 klargörs kopplingen till gemenskapens regelverk om offentlig upphandling (tidigare artikel 2). Genom punkt 2 får de lokala myndigheterna möjlighet att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster eller att uppdra åt ett internt företag som myndigheten kontrollerar fullt ut på samma sätt som sina egna avdelningar att tillhandahålla sådana tjänster, dock under förutsättning att verksamheten endast bedrivs inom de lokala myndigheternas geografiska område.

²⁹ KOM(2002) 107.

I punkt 3 fastställs principen om att avtal skall tilldelas genom ett anbudsförfarande och, liksom i artikel 12.1 i det tidigare förslaget, hur ett anbudsförfarande skall gå till. Genom denna punkt införs också möjligheten till förhandlingar.

I punkterna 4 (mindre avtal³⁰), 5 (nödåtgärder) och 6 (regional trafik eller fjärrtrafik på järnväg) återfinns vissa bestämmelser som hämtats från artikel 7.4 och 7.1 samt artikel 7b i det tidigare förslaget. De handlar om undantag från skyldigheten att tilldela avtal genom ett anbudsförfarande.

Artikel 6: Ersättning för allmän trafik

I punkt 1 hänvisas till bestämmelserna i artikel 4 och i bilagan vad beträffar villkoren för och beräkning av ersättning vid direkttilldelning av avtal.

I punkt 2 fastställs de behöriga myndigheternas skyldigheter gentemot kommissionen när det gäller kontrollen av att förordningen tillämpas på rätt sätt.

Artikel 7: Offentliggörande

I denna artikel fastställs vad som krävs (årlig rapport och offentliggörande i Europeiska unionens offentliga tidning) för att garantera tillräcklig insyn.

Artikel 8: Övergångsperiod

Texten i denna artikel har hämtats från artikel 17 i det tidigare förslaget, som förenklats. Liksom i bestämmelserna om avtalets löptid fastställs olika övergångsperioder för busstransportsektorn (8 år) och järnvägstransportsektorn (10 år).

I artikeln fastställs också en mekanism för successivt införande av anbudsförfaranden och där regleras likaså frågan om avtal som slutits före förordningens ikraftträdande.

Principen om ömsesidighet under övergångsperioden bibehålls.

Artikel 9: Förenlighet med fördraget

Texten i denna artikel har hämtats från artikel 11 i det tidigare förslaget. Enligt artikeln är endast sådan ersättning för allmän trafikplikt som utbetalas i enlighet med förordningen förenlig med den gemensamma marknaden. Den omfattas dessutom inte av kravet på förhandsanmälan.

Artikel 10: Upphävande

Texten i denna artikel har hämtats från artikel 20 i det tidigare förslaget och innebär att förordning 1107/70, som blivit föråldrad, upphör att gälla. I artikel 73 i fördraget, som endast gäller landtransporter, anges två möjligheter till undantag från reglerna om statligt stöd, nämligen för stöd som tillgodoser behovet av samordning av (land)transporter och för stöd som innebär ersättning för allmän trafikplikt. Genom förordning 1107/70 genomförs fördragets bestämmelser om undantag för samordning av transporter. Med tanke på

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

utvecklingen inom sektorn för landtransporter har kommissionen med tiden slutat att använda de undantag som fastställs i denna förordning, och har i stället utnyttjat de övergripande undantagsbestämmelser varigenom artikel 87.2 och 87.3 i fördraget genomförs. Genom att förordning 1107/70 upphävs, försvinner de begränsningar (artikel 3.1 i förordningen) som avser tillämpningen av bestämmelserna i artikel 73 i fördraget om samordning av landtransporter.

Artikel 11 Uppföljning

I denna artikel fastställs att kommissionen skall följa upp hur förordningen genomförs och hur kollektivtrafiken i Europa utvecklas.

Bilaga: Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1

Bilagan är enklare än den tidigare bilagan och innehåller bara de regler som är nödvändiga i de fall där avtal tilldelas utan anbudsförfarande.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om kollektivtrafik på järnväg och väg

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, och

av följande skäl:

- (1) Genom artikel 16 i EG-fördraget bekräftas den betydelse som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens gemensamma värderingar.
- (2) Enligt artikel 86.2 i fördraget skall företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte hindrar dem från att fullgöra sina uppgifter.
- (3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2. Artikeln innehåller bestämmelser om ersättning för allmän trafik inom sektorn för landtransporter.
- (4) Den gemensamma transportpolitikens viktigaste mål, såsom de definieras i vitboken³¹, är att sörja för säkra, effektiva och högkvalitativa transporter tack vare en reglerad konkurrens, som samtidigt garanterar insyn och effektivitet när det gäller kollektiva transporter, särskilt med beaktande av faktorer inom arbetsmarknad, miljö och fysisk planering eller för att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare och för att undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters transportföretag som skulle kunna snedvrída konkurrensen.
- (5) Många landbaserade transporttjänster av allmänt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommersiellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myndigheterna bland annat bevilja företagen ensamrätt, bevilja dem ekonomisk

³¹ KOM(2001) 370.

ersättning eller fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag.

- (6) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa anbudsförfaranden möjliggör tilldelning av ensamrätt och slutande av avtal om allmän trafik. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu tjänster i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medför rättslig osäkerhet i fråga om företagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I förordning (EEG) nr 1191/69 anges emellertid varken hur avtal om allmän trafik skall tilldelas inom EU eller under vilka omständigheter det krävs ett anbudsförfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför aktualiseras.
- (7) För att kollektivtrafiken skall kunna organiseras på ett sätt som bäst motsvarar medborgarnas behov bör de behöriga myndigheterna i varje medlemsstat, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket företag som skall bedriva trafiken. När det beviljas ersättning eller ensamrätt är det viktigt att i ett avtal mellan den behöriga myndigheten och transportföretaget fastställa respektive parts skyldigheter inom ramen för trafikplikten och vilken ersättning som skall utgå, och att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag, proportionalitetsprincipen och principen om ömsesidigt erkännande. Avtalets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (8) I motsats till vad som fastställs i förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, är det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar bör därför fördragets allmänna principer gälla.
- (9) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om transporttjänsterna tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om fri utformning av tjänster av allmänt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen enligt artikel 5 i fördraget.
- (10) En rad tjänster tillhandahålls i första hand på grund av sitt historiska intresse och turistvärde. Eftersom syftet med sådan verksamhet uppenbarligen inte är att bedriva kollektivtrafik, bör den inte omfattas av de regler och förfaranden som gäller för krav på allmänna tjänster.
- (11) Det är de behöriga myndigheterna som ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation. Förutom en fungerande kollektivtrafik kan detta omfatta en rad verksamheter och funktioner där de behöriga myndigheterna bör kunna välja mellan att, helt eller delvis, utföra dem själva eller låta ett företag utföra dem.
- (12) Avtal med lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter. För att i möjligaste mån minska snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmän trafik i regel vara tidsbegränsade. Det måste dock vara möjligt att sluta

avtal med längre löptid, om företaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid.

- (13) Om slutandet av avtal om allmän trafik kan leda till byte av företag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att företagen tillämpar bestämmelserna i direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter³².
- (14) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de länder där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av kontrollerad konkurrens mellan gemenskapsföretag medför bättre och mer innovativ service till lägre pris och inte inverkar negativt på utförandet av de särskilda uppgifter som ålagts företagen, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Europeiska rådet anslöt sig inom ramen för den så kallade Lissabonprocessen den 28 mars 2000 till denna linje och uppmanade kommissionen, rådet och medlemsstaterna att inom ramen för sina respektive befogenheter ”påskynda liberaliseringen på områden som [...] transporter”.
- (15) Lokala myndigheter kan välja att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inom sitt territorium eller att, utan anbudsförfarande, uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster. För att garantera rättvisa konkurrensvillkor bör emellertid denna möjlighet för myndigheterna att själva bedriva trafiken regleras i detalj.
- (16) Om en myndighet däremot beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste transportföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapens lagstiftning om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43–49 i EG-fördraget liksom i principen om insyn och principen om lika behandling. Bestämmelserna i denna förordning gäller utan att det påverkar myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när avtalen om allmänna tjänster omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.
- (17) I vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva sammansatta system. När myndigheterna sluter sådana avtal bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga potentiella företag.
- (18) Anbudsinfordringar för avtal om allmän trafik bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor.
- (19) Vid risk för trafikavbrott bör myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödatgärder i avvaktan på att ett nytt avtal om allmän trafik sluts.
- (20) Kollektivtrafiken på järnväg medför särskilda problem när det gäller investeringarnas storlek och infrastrukturkostnaderna. För att garantera att alla järnvägsföretag i gemenskapen har tillgång till infrastrukturen i alla medlemsstater och på så sätt får möjlighet att bedriva internationell persontrafik lade kommissionen i mars 2004 fram ett förslag till ändring av direktiv 91/440.

³² EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) I fråga om allmänna tjänster har de behöriga myndigheterna enligt den här förordningen rätt att välja kollektivtrafikföretag och måste då sluta ett avtal om allmän trafik med detta företag. De behöriga myndigheterna bör därför, och med tanke på att den regionala kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för regional trafik eller fjärrtrafik på järnväg utan anbudsförfarande. Kommissionen kommer att fortsätta att på nära håll följa utvecklingen av kollektivtrafiken, och i synnerhet tillgången till järnvägsinfrastruktur i EU, och kommer att utarbeta en rapport om detta två år efter det att denna förordning antagits. Den kommer också att lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning senast två år efter det att den har börjat tillämpas i sin helhet.
- (22) Medlemsstaterna får under inga omständigheter bevilja en högre ersättning än vad som krävs för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av varje trafikplikt. En behörig myndighet som avser att sluta ett avtal utan anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och att tjänsterna är effektiva och av hög kvalitet.
- (23) De behöriga myndigheterna bör offentliggöra och tillkännage sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik minst ett år i förväg så att de potentiella företagen kan ta ställning.
- (24) Eftersom de behöriga myndigheterna och företagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör det fastställas övergångsbestämmelser som tar hänsyn till de olika transportsättens särdrag.
- (25) Det är troligt att de behöriga myndigheterna under övergångsperioden kommer att börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att företag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollerad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all snedvridning i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna kunna avvisa anbud från företag som huvudsakligen bedriver sin verksamhet på sådana marknader där en öppning planeras men ännu inte har genomförts, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinförandet offentliggörs.
- (26) I sin dom i målet Altmark Trans GmbH fastställer EG-domstolen att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i EG-fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda (dom av den 24 juli 2003, mål C-280/00, punkterna 87–95, REG I-7747). Ersättning för allmännyttiga tjänster utgör dock statligt stöd, och omfattas därmed av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda med däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget.
- (27) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen skall kunna bedriva trafiken enligt sådana principer och på sådana villkor som gör att de kan fullgöra sina uppgifter. Även om en sådan ersättning skulle utgöra statligt stöd, kan den enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. Å ena sidan måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av sådana tjänster som verkligen är tjänster av allmänt

intresse i den mening som avses i fördraget. Å andra sidan, för att undvika en oskälig snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för uppfyllandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

- (28) Den ersättning som medlemsstaterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (29) Denna förordning ersätter rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar³³, som därför bör upphävas.
- (30) Tillämpningsområdet för denna förordning är detsamma som för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar³⁴. Den förordningen är i dag föråldrad och bör upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn; detta får emellertid inte påverka tillämpningen av den här förordningen och rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning³⁵.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med förordningen är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, utan att bryta mot gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tåtare, säkrare, mer högkvalitativa eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I förordningen fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna får ge transportföretagen ersättning för de kostnader som de ådrar sig för att uppfylla allmän trafikplikt och på vilka villkor de får ge dem ensamrätt att bedriva kollektivtrafik.

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.

³³ EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

³⁴ EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

³⁵ EGT L 156, 28.6.1969, s. 8–20.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *kollektivtrafik*: transporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som organiseras av en behörig myndighet och som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: ett offentligt organ, eller en grupp av offentliga organ, i en medlemsstat med behörighet att organisera kollektivtrafiken och att ingå avtal om allmän trafik inom en given geografisk zon, eller ett organ som tillerkänts sådan behörighet.
- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- d) *kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster.
- e) *allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik i sådana fall där ett företag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva sådan trafik utan att få ersättning för det, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.
- f) *ensamrätt*: rätt som ger ett företag möjlighet att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom en given zon utan konkurrens från andra potentiella företag.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, i framför allt finansiell form, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under tiden för den allmänna trafikpliktens genomförande eller med koppling till denna.
- h) *direkttilldelning*: ingående av avtal med ett företag utan anbudsförfarande.
- i) *avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett företag har enats om att låta företaget sköta och tillhandahålla tjänster som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och
 - som antas i form av en lag eller någon annan författning, eller
 - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten får tillhandahålla tjänsterna själv eller får låta något internt företag tillhandahålla tjänsterna.
- j) *internt företag*: 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.

- k) *värde*: det belopp som motsvarar ett eller flera företags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal eller ett ersättningsystem inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga.
- l) *allmän bestämmelse*: åtgärd som en behörig myndighet ansvarar för och som utan diskriminering tillämpas på alla transporttjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område.
- m) *regional transport eller fjärrtransport*: en transporttjänst som inte svarar mot behoven i en viss stad eller tätort, eller för förbindelserna mellan en tätort och dess förorter.

Artikel 3

Allmänna bestämmelser och avtal om allmän trafik

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett transportföretag som den själv valt ensamrätt eller någon typ av ersättning för allmän trafikplikt skall detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.
2. Om den allmänna trafikplikten gäller högsta tillåtna tariffer för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den antingen, genom avvikelse från punkt 1, ingå i ett avtal om allmän trafik eller fastställas genom allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten skall i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta företagen för de nettokostnader som de ådrar sig för att uppfylla tariffvillkor enligt allmänna bestämmelser.

Artikel 4

Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

1. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser skall klart och tydligt fastställas vilken trafikplikt företaget skall uppfylla och vilka geografiska områden som avses.
2. De parametrar som skall användas för beräkningen av all ersättning skall i förväg och på ett objektivet och öppet sätt fastställas i avtalen om allmän trafik och i de allmänna bestämmelserna. Parametrarna skall vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för uppfyllandet av varje trafikplikt, med hänsyn tagen till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
3. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser skall fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande skall fördelas. I nämnda kostnader skall bland annat ingå kostnader för personal, energi, underhåll och reparation av rullande

materiel samt, i förekommande fall, fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.

4. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser skall fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen skall fördelas, dvs. om företaget får behålla inkomsterna, om inkomsterna skall överlämnas till den behöriga myndigheten eller om de skall delas mellan företaget och myndigheten.
5. Avtalens löptid skall vara begränsad till åtta år för busstransporter och 15 år för järnvägstransporter. Om ett avtal gäller flera olika transportsätt och järnvägstransporterna står för mer än 50 % av de ifrågavarande tjänsternas värde, skall löptiden vara begränsad till 15 år.
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.
7. Inom ramen för avtalet kan den behöriga myndigheten begära att företaget i fråga erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha kunnat kräva i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Myndigheten skall förteckna personalen och redogöra för personalens avtalsenliga rättigheter.

Artikel 5

Tilldelning av avtal om allmän trafik

1. Punkterna 2–6 gäller utan att de påverkar de behöriga myndigheternas skyldigheter enligt direktiven 92/50³⁶, 93/36³⁷, 93/37³⁸ och 93/38³⁹, med ändringar, och enligt upphandlingsdirektiven 2004/17⁴⁰ och 2004/18⁴¹.
2. Behöriga lokala myndigheter får besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster, under förutsättning att

³⁶ Rådets direktiv 92/50/EEG av den 18 juni 1992 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av tjänster, EGT L 209, 24.7.1992, s. 1.

³⁷ Rådets direktiv 93/36/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av förfarandet vid offentlig upphandling av varor, EGT L 199, 9.8.1993, s. 1.

³⁸ Rådets direktiv 93/37/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av förfarandena vid tilldelning av offentliga upphandlingskontrakt för bygg- och anläggningsarbeten, EGT L 199, 9.8.1993, s. 54.

³⁹ Rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna, EGT L 199, 9.8.1993, s. 84.

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EEG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

⁴¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster, EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

det interna företaget och alla enheter över vilka det interna företaget utövar ett aldrig så litet inflytande bedriver all sin kollektivtrafik inom den behöriga myndighetens territorium och inte deltar i anbudsförfaranden som organiseras utanför den behöriga myndighetens territorium.

3. När behöriga myndigheter anlitar en tredje part skall avtalet om allmän trafik tilldelas genom en anbudsinfördran, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Anbudsförfarandet skall vara öppet för alla transportföretag, rättvist och uppfylla principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval får myndigheten inom ramen för förfarandet föra förhandlingar i enlighet med nämnda principer för att avgöra vilka faktorer som bäst svarar mot behovens särart eller komplexitet.
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.
5. Vid trafikstörningar eller risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödåtgärder. Nödåtgärden skall bestå i en direkttilldelning eller i en formell överenskommelse om utvidgning av ett avtal om allmän trafik. En direkttilldelning eller utvidgning av ett avtal som nödåtgärd får inte gälla längre än vad som behövs för att den behöriga myndigheten skall kunna anordna ett nytt tilldelningsförfarande i enlighet med bestämmelserna i förordningen, dock högst ett år.
6. De behöriga myndigheterna får fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör regional transport eller fjärtransport på järnväg.

Artikel 6

Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur avtalet har ingåtts skall all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik stämma överens med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom skall all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 stämma överens med bestämmelserna i bilagan.
2. På skriftlig begäran från kommissionen skall medlemsstaterna inom 20 arbetsdagar, eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för en bedömning av om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

Artikel 7

Offentliggörande

1. De behöriga myndigheterna skall en gång om året offentliggöra en detaljerad rapport om trafikplikter inom sitt behörighetsområde, och om de utvalda transportföretagen, ersättning för uppfyllande av trafikplikter och beviljad ensamrätt. Rapporten skall möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet och kvalitet så att det kan avgöras om de offentliga medlen används på bästa möjliga sätt.

2. De behöriga myndigheterna skall se till att åtminstone följande uppgifter offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:
 - a) Den behöriga myndighetens namn samt adress- och kontaktuppgifter.
 - b) Tilldelningsmetod.
 - c) Tjänster och geografiska områden som berörs.

Artikel 8

Övergångsperiod

1. Punkterna 2–6 gäller utan att de påverkar de behöriga myndigheternas skyldigheter enligt direktiven 92/50⁴², 93/36⁴³, 93/37⁴⁴ och 93/38⁴⁵, med ändringar, och enligt upphandlingsdirektiven 2004/17⁴⁶ och 2004/18⁴⁷.
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 fem år från förordningens ikraftträdande minst hälften av avtalen om allmän trafik på järnväg, 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.
4. Om ett avtal gäller flera olika transportsätt, och om transport på järnväg står för mer än 50 % av de ifrågakvarande tjänsternas värde, skall övergångsperioderna i punkt 3 tillämpas.
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

⁴² Se fotnot 35.

⁴³ Se fotnot 36.

⁴⁴ Se fotnot 37.

⁴⁵ Se fotnot 38.

⁴⁶ Se fotnot 39.

⁴⁷ Se fotnot 40.

perioder som nämns i artikel 4.5 i denna förordning. Dessa avtal kan fortsätta att gälla till slutet av sin löptid.

6. 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 nödåtgärder 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.

Artikel 9

Förenlighet med fördraget

En ersättning som utgör statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget skall vara förenlig med den gemensamma marknaden endast om den utbetalas i enlighet med denna förordning. Sådan ersättning skall vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

Artikel 10

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 skall upphöra att gälla.
2. Förordning (EEG) nr 1107/70 skall upphöra att gälla.

Artikel 11

Uppföljning

1. Kommissionen skall två efter det att denna förordning antagits lägga fram en rapport om hur kollektivtrafiken har utvecklats inom EU.
2. Kommissionen skall senast två år efter det att den övergångsperiod som avses i artikel 8.3 har löpt ut lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning träder i kraft den XXX dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På parlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1

1. Ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 skall beräknas enligt reglerna i denna bilaga.
2. Ersättningen får inte överstiga det belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten av summan av de verkningar - positiva som negativa - som uppfyllandet av den allmänna trafikplikten får för företagets kostnader och inkomster. Verkningarna skall beräknas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat om trafikplikten inte hade varit uppfylld och om tjänsterna som berörs av trafikplikten hade tillhandahållits på marknadsvillkor.
3. Vid beräkningen av den ekonomiska effekten skall det tas hänsyn till hur uppfyllandet av trafikplikten påverkar utbudet av transporttjänster på hela nätet i fråga.
4. Kostnader och inkomster skall beräknas enligt god revisionsred.
5. För att öka insynen och undvika korssubventioner skall företagen i förekommande fall skilja mellan sådana tjänster som omfattas av allmän trafikplikt, och för vilka de får ersättning, och eventuell annan verksamhet. Räkenskaperna för dessa verksamheter skall åtskiljas på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:
 - Det skall föras särskilda räkenskaper för varje verksamhet, och tillgångar och fasta kostnader skall fördelas mellan dem i enlighet med god revisionsred.
 - Kostnaderna för eventuella andra verksamheter skall omfatta samtliga rörliga kostnader, ett skäligt bidrag till de fasta kostnaderna och en rimlig vinst. Dessa kostnader får under inga omständigheter tas upp som kostnader för den allmänna trafiken i fråga.
 - Kostnaderna för den allmänna trafiken skall utjämnas med hjälp av verksamhetsintäkter och myndigheternas utbetalningar. Inga intäkter får föras över till något annat av företagets verksamhetsområden.
6. Rimlig vinst skall förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen, med hänsyn till den risk som företaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.
7. Metoden för beviljande av ersättning skall uppmuntra transportföretaget
 - att fortsätta med eller utveckla en effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömlig, och
 - att tillhandahålla transporttjänster av tillräckligt god kvalitet.