

III

(Förberedande rättsakter)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 2/2007

antagen av rådet den 11 december 2006

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2007 av den ... om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70

(2007/C 70 E/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Genom artikel 16 i 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 anför trots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs.

(3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2. Artikel 73 innehåller bestämmelser om ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter.

(4) De viktigaste målen enligt kommissionens vitbok av den 12 september 2001, "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden", är att sörja för säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack vare reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beaktande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som rör regional utveckling eller för att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, som t.ex. pensionärer, och för att undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters transportföretag som kan medföra betydande snedvridning av konkurrensen.

(5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt 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 kollektivtrafikföretagen ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning eller fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemsstaterna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsområde, bör den allmänna ordningen för statligt stöd tillämpas.

(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 ingående av kontrakt om allmänna tjänster. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu kollektivtrafik i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella

⁽¹⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 och Europaparlamentets ståndpunkt av den ... (ännu ej offentliggjord i EUT).

lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medfört rättslig osäkerhet i fråga om kollektivtrafikföretagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I 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 ⁽¹⁾ anges varken hur kontrakt om allmänna tjänster skall tilldelas inom gemenskapen eller under vilka omständigheter det krävs ett anbudsförfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför uppdateras.

- (7) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de medlemsstater där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och innovativare service till lägre pris och inte hindrar kollektivtrafikföretagen från att fullgöra de särskilda uppgifter som de ålagts, 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".
- (8) De marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktionssätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget.
- (9) För att kollektivtrafiken skall kunna organiseras på det sätt som bäst motsvarar allmänhetens behov bör de behöriga myndigheterna, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket kollektivtrafikföretag som skall bedriva trafiken, med beaktande av små och medelstora företags intressen. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett kontrakt om allmänna tjänster mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av allmän trafikplikt och vilken ersättning som skall utgå, för att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen. Kontraktets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (10) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av kontrakt om allmänna tjänster i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den

här förordningen i den specifika sektorn. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.

- (11) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar godstransporttjänster, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av kontrakt om allmänna tjänster i denna specifika sektor. Tre år efter den här förordningens ikraftträdande bör därför fördragets allmänna principer gälla för organisationen av godstransporttjänster.
- (12) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprinciperna i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om fri utformning av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.
- (13) En rad tjänster, som ofta är kopplade till specifik infrastruktur, 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.
- (14) Om de behöriga myndigheterna ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation kan detta, utöver det faktiska utförandet av transporttjänsten, omfatta en rad verksamheter och funktioner där de behöriga myndigheterna måste kunna välja mellan att utföra dem själva eller, helt eller delvis, låta tredje part utföra dem.
- (15) Kontrakt med lång löptid kan leda till onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör kontrakt om allmänna tjänster vara tidsbegränsade. Det måste dock vara möjligt att förlänga kontrakt med högst halva deras ursprungliga löptid, om kollektivtrafikföretaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid och, på grund av deras särskilda särdrag och begränsningar, när det gäller de yttersta randområdena enligt artikel 299 i fördraget. Då ett kollektivtrafikföretag dessutom gör investeringar i infrastruktur eller rullande materiel och fordon som är ovanliga i så måtto att det rör sig om stora belopp, och förutsatt att kontraktet tilldelas efter ett rättvist och konkurrensutsatt anbudsförfarande, bör en ännu längre förlängning vara möjlig.

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

- (16) Om ingåendet av kontrakt om allmänna tjänster kan leda till byte av kollektivtrafikföretag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget tillämpar bestämmelserna i rådets 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 verksamheter⁽¹⁾. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att skydda andra överlåtelsevillkor beträffande arbetstagarnas rättigheter än de som omfattas av direktiv 2001/23/EG, varvid, i tillämpliga fall, hänsyn skall tas till de sociala normer som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, eller i de kollektivavtal eller överenskommelser som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter.
- (17) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa kvalitetsstandarder för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet eller miljöskydd.
- (18) Förutsatt att tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning följs får lokala myndigheter eller, i avsaknad av sådana, en nationell myndighet 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. Den behöriga myndigheten eller en myndighetsgrupp som tillhandahåller integrerade kollektivtrafiktjänster bör kollektivt eller genom gruppens medlemmar utöva den erforderliga kontrollen. Dessutom bör en behörig myndighet som sköter sin egen kollektivtrafik eller ett internt företag förbjudas från att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden utanför myndighetens behörighetsområde. Den myndighet som kontrollerar det interna företaget bör också kunna förbjuda företaget att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som anordnats inom dess behörighetsområde. Begränsningar i ett internt företags verksamhet får inte påverka möjligheten att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkttilldelning av kontrakt om allmänna tjänster för järnvägstrafik de behöriga myndigheternas möjlighet att tilldela ett internt företag kontrakt om allmänna tjänster för kollektivtrafik på andra spårbundna transportmedel som tunnelbana och spårvagn.
- (19) Utläggande på entreprenad kan bidra till en effektivare kollektivtrafik och gör att andra företag än det kollektivtrafikföretag som tilldelades kontraktet om allmänna tjänster kan delta. De behöriga myndigheterna bör dock, med hänsyn till att offentliga medel skall användas på bästa sätt, kunna fastställa villkoren för att deras kollektivtrafiktjänster skall få läggas ut på entreprenad, särskilt när det gäller tjänster som utförs av ett internt företag. Vidare bör en underentreprenör inte hindras från att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden på en behörig myndighets territorium. Det är nödvändigt att den behöriga myndighetens eller det interna företags val av underentreprenör görs i enlighet med gemenskapsrätten.
- (20) Om en myndighet beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste kollektivtrafikföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapens lagstiftning om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43-49 i fördraget, och med principen om insyn och principen om lika behandling. Särskilt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när kontrakten om allmänna tjänster omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.
- (21) I vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva samman-satta system. När dessa myndigheter tilldelar kontrakt i sådana fall bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga potentiella kollektivtrafikföretag.
- (22) Anbudsinfordringar för tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster bör inte heller vara obligatoriska om kontraktets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor. I detta avseende bör högre belopp eller längre sträckor göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att beakta små och medelstora företags särskilda intressen. De behöriga myndigheterna bör inte tillåtas att dela upp kontrakt eller nät för att undvika anbuds-förfarande.
- (23) Vid risk för trafikavbrott bör de behöriga myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett kontrakt om allmänna tjänster tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning.
- (24) 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 rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁽²⁾. Syftet med denna förordning är att upprätta en rättslig ram för ersättning och/eller ensamrätt för kontrakt om allmänna tjänster och inte att ytterligare öppna marknaden för järnvägs- trafik.

⁽¹⁾ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

⁽²⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG (EGT L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (25) I fråga om allmänna tjänster har varje behörig myndighet enligt denna förordning rätt att välja sitt kollektivtrafikföretag i samband med tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster. De behöriga myndigheterna bör, med tanke på att kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster för järnvägstrafik.
- (26) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten bör beräknas på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. En behörig myndighet som avser att tilldela ett kontrakt om allmänna tjänster utan anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och i vilka tjänsternas effektivitet och kvalitet betonas.
- (27) Genom att i det beräkningsunderlag som återges i bilagan på lämpligt sätt beakta effekterna av ett fullgörande av den allmänna trafikplikten på kollektivtrafiksefterfrågan kan den behöriga myndigheten och kollektivtrafikföretaget visa att alltför höga ersättningar har undvikits.
- (28) De behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldela kontrakt om allmänna tjänster, med undantag av nödatgärder och kontrakt som gäller korta sträckor, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.
- (29) Direkttilldelade kontrakt om allmänna tjänster bör omfattas av principen om ökad insyn.
- (30) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av kontrakt om allmänna tjänster enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (31) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för kontrakt om allmänna tjänster på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollerad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all obalans i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna under andra hälften av övergångsperioden kunna avvisa anbud från företag där mer än halva värdet av den kollektivtrafik de utför inte beviljats i enlighet med denna förordning, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinfördran offentliggörs.
- (32) I punkterna 87-95 i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH (⁽¹⁾), har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (33) 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. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskälig snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
- (34) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (35) Denna förordning ersätter rådets förordning (EEG) nr 1191/69, som därför bör upphävas. När det gäller allmänna godstransporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här nya förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(⁽¹⁾) REG 2003, s. I-7747.

(36) Tillämpningsområdet för den här förordningen är detsamma som för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar⁽¹⁾. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentlig-privat partnerskap. Den bör därför upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn utan att tillämpningen av den här förordningen eller av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning påverkas⁽²⁾. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2006.

(37) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av ett kontrakt om allmänna tjänster beviljas genom direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller ingår kontrakt om allmän trafikplikt, ger kollektivtrafikföretagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

2. Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av

sitt historiska intresse och turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar.

3. Denna förordning skall inte gälla offentliga byggkoncessioner i den mening som avses i artikel 1.3 a i direktiv 2004/17 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster⁽³⁾ eller enligt artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18 av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster⁽⁴⁾.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: en eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område, 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 av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.
- f) *ensamrätt*: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ EGT L 156, 28.6.1969. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

⁽³⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2083/2005 (EUT L 333, 20.12.2005, s. 28).

⁽⁴⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 2083/2005.

- h) *direkttildelning*: tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförande.
- i) *kontrakt om allmänna tjänster*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan kontraktet 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) *värde*: det belopp som motsvarar ett eller flera kollektivtrafikföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett kontrakt om allmänna tjänster eller ett ersättningssystem 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.
- k) *allmän bestämmelse*: åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.
- l) *integrerad kollektivtrafik*: transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell.

Artikel 3

Kontrakt om allmänna tjänster och allmänna bestämmelser

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt skall detta ske inom ramen för ett kontrakt om allmänna tjänster.
2. Om den allmänna trafikplikten avser att bestämma högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den också, genom avvikelse från punkt 1, omfattas av allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten skall i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor vilka fastställts i allmänna bestämmelser, på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. Detta skall gälla oaktat behöriga myndigheters rätt att i kontrakt om allmänna tjänster integrera allmän trafikplikt med fastställda högsta taxor.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från denna förordnings tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet. Underrättelse om dessa allmänna bestämmelser skall ske i enlighet med artikel 88 i fördraget. Varje sådan underrättelse skall innehålla fullständiga uppgifter om åtgärden och särskilt uppgifter om beräkningsmetoden.

Artikel 4

Obligatoriskt innehåll i kontrakt om allmänna tjänster och i allmänna bestämmelser

1. I kontrakt om allmänna tjänster och i allmänna bestämmelser skall
 - i) klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget skall fullgöra och vilka geografiska områden som avses,
 - ii) i förväg och på ett objektiva och öppet sätt fastställas de parametrar som skall användas för att beräkna ersättningen på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om kontrakt om allmänna tjänster har tilldelats enligt artikel 5.2, 5.4, 5.5 och 5.6, skall dessa parametrar vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst,
 - iii) fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande skall fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.
2. I kontrakt om allmänna tjänster och i allmänna bestämmelser skall fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen skall fördelas, vilka kan behållas av kollektivtrafikföretaget, återlämnas till den behöriga myndigheten eller delas mellan dessa.
3. Löptiden för kontrakten om allmänna tjänster skall vara begränsad och får inte överstiga tio år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt. Om ett kontrakt om allmänna tjänster gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårburet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågakvarande tjänsternas värde, skall löptiden vara begränsad till 15 år.

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning kan löptiden för kontraktet om allmänna tjänster vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som kontraktet om allmänna tjänster gäller, och som huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av kontraktet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för kontrakt om allmänna tjänster som anges i punkt 3 i de yttersta randområdena förlängas med högst 50 %.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om kontraktet om allmänna tjänster tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett kontrakt om allmänna tjänster ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall skall den behöriga myndigheten inom ett år efter det att kontraktet ingåtts tillställa kommissionen kontraktet om allmänna tjänster samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, kan de behöriga myndigheterna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag skall följa vissa sociala normer skall anbudshandlingarna och kontrakten om allmänna tjänster innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna anses bli knutna till tjänsterna.

6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen skall uppfylla vissa kvalitetsnormer, skall dessa normer anges i anbudshandlingarna och i kontrakten om allmänna tjänster.

7. I anbudshandlingar och kontrakt om allmänna tjänster skall det klart och tydligt anges huruvida utläggande på entreprenad är möjligt. I kontraktet om allmänna tjänster skall villkoren för utläggande på entreprenad fastställas, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

Artikel 5

Tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster

1. Kontrakt om allmänna tjänster skall tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänstekontrakt eller kontrakt om allmänna tjänster enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn skall emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när

dessa kontrakt inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När kontrakt skall tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG skall bestämmelserna i punkterna 2-6 i denna artikel inte tillämpas.

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en myndighetsgrupp som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av kontrakt om allmänna tjänster uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar (nedan kallat internt företag). När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut skall följande gälla:

a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll 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. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.

b) Villkoret för att denna punkt skall tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

c) Utan hinder av vad som sägs i punkt 2 b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan dess direkttilldelade kontrakt om allmänna tjänster löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företags kontrakt skall underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat kontrakt om allmänna tjänster.

d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet skall leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket kontraktet om allmänna tjänster har tilldelats.

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, skall kontrakt om allmänna tjänster tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet skall vara öppet för alla företag, det skall vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av kontrakt om allmänna tjänster när antingen det årliga genomsnittsvärdet av kontrakten uppskattas till mindre än 1 miljon EUR eller när kontrakten gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året.

När det gäller ett kontrakt om allmänna tjänster som direkttilldelats ett litet eller medelstort företag som bedriver trafik med högst 20 fordon får dessa tröskelvärden höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 1,7 miljoner EUR eller när kontraktet gäller kollektivtrafik på mindre än 500 000 kilometer om året.

5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödåtgärder. Nödåtgärden skall bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett kontrakt om allmänna tjänster eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget skall ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En direkttilldelning, en utvidgning av ett kontrakt om allmänna tjänster eller ett åläggande om ett sådant kontrakt som nödåtgärd får inte överstiga två år.

6. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av kontrakt om allmänna tjänster som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbunden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana kontrakt inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 skall tillämpas.

Artikel 6

Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur kontraktet har tilldelats skall all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett kontrakt om allmänna tjänster vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom skall all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett kontrakt om allmänna tjänster 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 tre månader eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för att avgöra om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

Artikel 7

Offentliggörande

1. De behöriga myndigheterna skall en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen och om ersättningar och beviljad ensamrätt till dessa kollektivtrafikföretag. Rapporten skall möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering.

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 kontrakt direkttilldelas:

- a) Den behöriga myndighetens namn och adress.
- b) Planerad tilldelningsmetod.
- c) Tjänster och geografiska områden som kan omfattas av kontraktet.

Behöriga myndigheter får besluta att inte offentliggöra denna information om ett kontrakt om allmänna tjänster rör tillhandahållande av kollektivtrafik med mindre än 50 000 km per år.

Om denna information ändras efter offentliggörandet, skall den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed. Denna rättelse skall inte påverka fastställandet av den dag då direkttilldelningen eller anbudsinfordran skall inledas.

Denna punkt skall inte vara tillämplig på artikel 5.5.

3. Vid en direkttilldelning av kontrakt om allmänna tjänster för järnvägstransport i enlighet med artikel 5.6 skall den behöriga myndigheten offentliggöra följande uppgifter inom ett år efter det att kontraktet har tilldelats:

- a) Namnet på den enhet som tilldelats kontraktet och dess ägare.
- b) Löptiden för kontraktet om allmänna tjänster.
- c) Beskrivning av de persontransporter som skall utföras.
- d) Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
- e) Kvalitetsmål.
- f) Villkor som avser väsentliga tillgångar.

4. På begäran av en berörd part skall de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett kontrakt om allmänna tjänster.

Artikel 8

Övergångsperiod

1. Kontrakt om allmänna tjänster skall tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänstecontrakt eller kontrakt om allmänna tjänster enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn skall emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa kontrakt inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När kontrakt skall tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG skall bestämmelserna i punkterna 2-4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 skall kontrakt om allmänna tjänster på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med ... (*). Under denna övergångsperiod skall medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av kontrakt om allmänna tjänster i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 skall hänsyn inte tas till kontrakt om allmänna tjänster som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- c) från och med den 26 juli 2000 och före den ... (**), på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- d) från och med den 26 juli 2000 och före den ... (**), på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

De kontrakt som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De kontrakt som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De kontrakt som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

(*) Tolv år efter den dag då denna förordning träder i kraft.

(**) Den dag då denna förordning träder i kraft.

Kontrakt om allmänna tjänster får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av kontrakt utesluta sådana kollektivtrafikföretag 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 allmänna transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt. Sådant uteslutande skall inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som skall bli föremål för anbudsförfarande. Vid tillämpning av detta kriterium skall kontrakt om allmänna tjänster som tilldelats genom nödåtgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket skall de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster inleds.

De ifrågavarande behöriga myndigheterna skall underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfordran offentliggörs.

Artikel 9

Förenlighet med fördraget

1. Ersättning för allmän trafik när det gäller drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser som utbetalas i enlighet med denna förordning skall vara förenlig med den gemensamma marknaden. Sådan ersättning skall vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna fortsätta att bevilja stöd till transportsektorn i enlighet med artikel 73 i fördraget när stödet tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär annan ersättning för allmän trafikplikt än sådan som omfattas av denna förordning, särskilt

a) till dess att gemensamma regler trätt i kraft när det gäller fördelning av infrastrukturkostnader, om stödet beviljas företag som måste stå för kostnaderna för den infrastruktur de använder medan andra företag inte har samma börda. När det stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas skall man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,

b) när stödets syfte är att främja antingen forskning om, eller utveckling av, transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

Sådant stöd skall begränsas till forsknings- och utvecklingsskedet och får inte omfatta kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och sådan transportteknik.

Artikel 10

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 skall upphöra att gälla. Bestämmelserna i förordningen skall emellertid fortsätta att tillämpas på godstransporttjänster under en period på tre år efter den här förordningens ikraftträdande.

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

Artikel 11

Rapporter

Efter utgången av den övergångsperiod som anges i artikel 8.2 skall kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning och om kollektivtrafikens utveckling inom gemenskapen, vilken särskilt skall innehålla en bedömning av kollektivtrafikens kvalitetsutveckling och direkttilldelningens effekter, vid behov åtföljd av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den ... (*).

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

Utfärdad i Bryssel,

På Europaparlamentets vägnar

...

Ordförande

På rådets vägnar

...

Ordförande

(*) Tre år efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

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 kontrakt om allmänna tjänster 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 ett belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster. Verkningarna skall bedömas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat om trafikplikten inte hade varit uppfylld. För att beräkna den ekonomiska nettoeffekten skall den behöriga myndigheten använda nedanstående schema:

Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik och som ålagts av den eller de behöriga myndigheterna och som omfattas av ett kontrakt om allmänna tjänster och/eller av en allmän bestämmelse

 - minus varje positiv ekonomisk effekt som uppstår inom det nät som används enligt den berörda allmänna trafikplikten,
 - minus taxeintäkter eller annan inkomst som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,
 - plus en skälig vinst,
 - = ekonomisk nettoeffekt.
3. Fullgörande av den allmänna trafikplikten kan påverka ett trafikföretags eventuella transportverksamhet utöver den berörda allmänna trafikplikten. För att undvika alltför hög ersättning eller utebliven ersättning skall kvantifierbara ekonomiska effekter på trafikföretagets berörda nät därför beaktas när den ekonomiska nettoeffekten beräknas.
4. Kostnader och inkomster skall beräknas enligt god revisionssed och gällande skattebestämmelser.
5. För att öka insynen och undvika korssubventioner skall ett kollektivtrafikföretag som inte bara bedriver trafik som beviljas ersättning enligt reglerna för allmän trafikplikt utan även bedriver annan verksamhet föra separata räkenskaper för de allmänna tjänsterna på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:
 - Särskilda räkenskaper skall föras för varje verksamhet, och motsvarande tillgångar och fasta kostnader skall fördelas i enlighet med god revisionssed och gällande skattebestämmelser.
 - Samtliga rörliga kostnader, ett skäligt bidrag till de fasta kostnaderna och en rimlig vinst med anknytning till kollektivtrafikföretagets eventuella andra verksamheter får under inga omständigheter tas upp som kostnader för den allmänna tjänsten i fråga.
 - Kostnaderna för den allmänna tjänsten skall balanseras mot verksamhetsintäkter och myndigheternas utbetalningar. Inga intäkter får föras över till något annat av kollektivtrafikföretagets verksamhetsområden.
6. "Rimlig vinst" skall förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.
7. Ersättning skall beviljas på sådant sätt att kollektivtrafikföretaget uppmuntras att fortsätta med eller utveckla
 - effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömlig, och
 - tillhandahållande av persontransporttjänster av tillräckligt god kvalitet.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

- Kommissionen lade fram det reviderade förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg, det s.k. förslaget om allmän trafikplikt, den 20 juli 2005 ⁽¹⁾. Före detta reviderade förslag lade kommissionen fram två andra förslag – den 27 juli 2000, det ursprungliga förslaget ⁽²⁾, och den 21 februari 2002, ett ändrat förslag ⁽³⁾.
- Den 14 november 2001 röstade Europaparlamentet igenom sitt yttrande vid första behandlingen på grundval av det ursprungliga kommissionsförslaget från juli 2000 ⁽⁴⁾. Europaparlamentet beslutade att behandla förslaget från juli 2005 som en reviderad version av det ursprungliga förslaget från juli 2000 och kommer därför endast att behandla detta förslag vid andra behandlingen.
- Rådet nådde vid sitt möte den 9 juni 2006 en politisk överenskommelse om det reviderade förslaget, varvid den tjeckiska, grekiska, luxemburgska och maltesiska delegationen avstod från att rösta. Den 11 december 2006 antog rådet sin gemensamma ståndpunkt.
- Rådet tog i sitt arbete hänsyn till yttrandena från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén ⁽⁵⁾ samt Regionkommittén ⁽⁶⁾.

II. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGAR

Eftersom första behandlingen i Europaparlamentet grundade sig på kommissionens ursprungliga förslag från 2000 och rådets gemensamma ståndpunkt på det väsentligt ändrade förslaget från 2005, kan inte rådet hänvisa till enskilda parlamentsändringar i denna motivering. Som ett alternativ kommer rådet att behandla parlamentets första behandling i allmänna termer och i samband med de viktigaste delarna i den gemensamma ståndpunkten.

III. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

1. Allmänt

Den rättsliga ram för allmän trafikplikt som för närvarande är i kraft är från 1969 och ändrades senast 1991 ⁽⁷⁾. Rådet anser att det på dagens europeiska marknad för kollektivtrafik, där företagen inte längre uteslutande är nationella, regionala eller lokala, behövs en ny uppsättning regler. Dessa regler måste minska snedvridningen av konkurrens genom att fastställa icke-diskriminerande konkurrensvillkor bland företagen genom att öka öppenheten och genom att garantera rättslig säkerhet för både företag och myndigheter som medverkar i kollektivtrafiken. De därav följande lika villkoren kommer att främja en säker, effektiv och högkvalitativ kollektivtrafik.

Kommissionsförslagen från 2000 och 2002 fick inte nödvändig majoritet i rådet, och det främsta skälet var de stora skillnaderna mellan medlemsstaterna beträffande införandet av ytterligare konkurrens i kollektivtrafiken. Dessutom ville medlemsstaterna invänta den kommande domen i Altmark-målet ⁽⁸⁾ om hur bestämmelserna om statligt stöd är tillämpliga på allmänna tjänster i allmänhet och på kollektivtrafik i synnerhet. Ett mer pragmatiskt tillvägagångssätt från både kommissionens och medlemsstaternas sida krävdes därför för att bereda vägen för rådets gemensamma ståndpunkt. Kommissionen lade mer betoning på subsidiaritet, vilket ledde till ett förslag som var enklare och flexiblarare än det tidigare förslaget, och medlemsstaterna kunde efter flera års erfarenhet av olika organisationsmodeller för kollektivtrafiken lättare erkänna deras respektive fördelar och nackdelar. Slutligen underströk Altmark-domen tydligt behovet av att modernisera gemenskapslagstiftningen om kollektivtransport.

⁽¹⁾ EUT C 49, 28.2.2006, s. 37.

⁽²⁾ EGT C 365 E, 19.12.2000, s. 169.

⁽³⁾ EGT C 151 E, 25.6.2002, s. 146.

⁽⁴⁾ EUT C 140 E, 13.6.2002, s. 164.

⁽⁵⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽⁶⁾ EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ 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 (EGT L 156, 28.6.1969, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽⁸⁾ Dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00 Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] REG I-7727).

I sin gemensamma ståndpunkt gör rådet en avvägning mellan flera olika intressen – myndigheternas förmåga att avgöra hur de själva organiserar kollektivtrafiken, önskemålet om att införa mer konkurrens i kollektivtrafiksektorn genom tilldelning av kontrakt om allmänna tjänster genom anbudsförfarande – även kallat reglerad konkurrens – och behovet av att få en ny rättslig ram som beaktar särdragen i de befintliga kollektivtrafiksystemen samtidigt som tillräckligt med tid ges för att dessa system skall anpassa sig till de nya reglerna. Rådet har även infört ändringar i kommissionens förslag för att underlätta dess genomförande i praktiken.

2. De viktigaste policyfrågorna

2.1 Tillämpningsområde

Rådet anger att förordningen omfattar den kollektivtrafik på järnväg och väg för vilken de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller kontrakterar om allmän trafikplikt, ger företagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt. Mot bakgrund av den framväxande europeiska marknaden för allmänna färdmedel anser rådet att en begränsning av tillämpningsområdet till lokaltrafik, som Europaparlamentet föreslår, inte längre skulle vara lämplig.

Dessutom var kommissionens förslag från 2005, i motsats till förslagen från 2000 och 2002 i vilka kollektivtrafik på inre vattenvägar som sådan ingick, begränsat till järnväg och väg. Förordningen skulle endast vara tillämplig på den trafik på inre vattenvägar som ingår i ett mer omfattande kollektivtrafiksystem. Nu har rådet gått tillbaka till andemeningen i de föregående förslagen genom att i sin gemensamma ståndpunkt inkludera en bestämmelse som gör det möjligt för medlemsstaterna att, om de så önskar, tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar.

Rådet klargör i sin gemensamma ståndpunkt på vilken sorts kontrakt förordningen är tillämplig. För det första framhåller rådet att kontrakt för kollektivtrafik med buss eller spårvagn måste tilldelas i enlighet med förfarandena i direktiven om offentlig upphandling, såvida inte dessa kontrakt tar formen av tjänstekoncessionskontrakt. Med detta förtydligar rådet det tillvägagångssätt som kommissionen föreslår och som ger myndigheterna möjlighet att välja vilket system som är tillämpbart. Om ett kontrakt om allmänna tjänster medför en risk för företaget är förordningen tillämplig och om inte, så gäller direktiven för offentlig upphandling⁽¹⁾. På grund av denna administrativa valfrihet föredrar rådet kommissionens upplägg framför Europaparlamentets förslag, som går ut på att förordningen skulle tillämpas på alla kontrakt om kollektivtrafik. För det andra undantas uttryckligen i den gemensamma ståndpunkten offentliga byggkoncessioner från förordningens tillämpningsområde med angivande av att det i direktiven om offentlig upphandling föreskrivs vilka system som är tillämpliga för detta slags kontrakt.

För att öka flexibiliteten för myndigheterna ger rådet slutligen i sin gemensamma ståndpunkt dessa möjlighet att från förordningens tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet.

2.2 Direkttilldelning

Rådet anser att ett system som ger de berörda myndigheterna frihet att välja mellan ett konkurrensutsatt anbudsförfarande och direkttilldelning är den bästa garantin för förbättrad kvalitet och effektivitet i kollektivtrafiken. Med tanke på detta behåller rådet i sin gemensamma ståndpunkt de fyra undantag genom vilka myndigheterna, i enlighet med kommissionens förslag, kan tilldela kontrakt direkt men inför flera ändringar beträffande de exakta formerna för detta.

⁽¹⁾ Direktiv 2004/18 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster (EUT L 134, 30.4.2004, s. 114) eller direktiv 2004/17 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet) (EUT L 134, 30.4.2004, s. 1).

2.2.1 Interna företag

Rådet välkomnar kommissionens förslag att göra det möjligt för de berörda myndigheter som väljer att inte lägga ut sin kollektivtrafik på anbud att tillhandahålla dessa tjänster själva eller tilldela dem direkt till en tredje part som de utövar en kontroll över som liknar den som utövas över deras egna förvaltningar – de s.k. interna företagen. Rådet instämmer i det som framkommer i parlamentets första behandling och i kommissionens förslag, nämligen att ett internt företag, för att undvika riskerna med snedvridning av konkurrens, i princip inte bör delta i anbudsförfaranden utanför behörighetsområdet för den myndighet från vilken det fick sin direkttilldelning.

Rådet stöder det övergripande konceptet med interna företag i sin gemensamma ståndpunkt och lägger till flera bestämmelser i kommissionens förslag för att särdragen i de nationella och lokala transportsystemen skall beaktas:

- Medlemsstaterna erkänner det nationella ansvaret för organisationen av kollektivtrafiken och behåller befogenheten att genom lag förbjuda lokala myndigheter att använda sig av möjligheten att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster på sitt territorium.
- Förutom fastställandet av "behörig myndighet" betonar rådet att en "behörig lokal myndighet" omfattar både en enskild myndighet och en grupp myndigheter som erbjuder med varandra sammanbundna transporttjänster.
- Grunden för myndighetens möjlighet att utöva "kontroll" över det interna företaget enligt kommissionens förslag har behållits, samtidigt som det anges att fullständigt offentligt ägande inte är något obligatoriskt krav för en sådan kontroll.
- Förtydligande i frågan om territoriell begränsning för ett internt företag för att kunna undvika att behöva begränsa den kollektivtrafik som överskrider gränserna för administrativa områden, i strid med passagerarnas intressen.
- De interna företag vars direkttilldelade kontrakt om allmänna tjänster håller på att löpa ut har möjlighet att delta – om vissa villkor är uppfyllda – i konkurrensutsatta anbudsförfaranden, så att de kan förbereda för drift i en konkurrensutsatt miljö.
- Om det inte finns någon lokal behörig myndighet, kan nationella myndigheter ingå kontrakt om allmänna tjänster med ett internt företag.

2.2.2 Mindre kontrakt

Rådet har inte ändrat det tröskelvärde under vilket kontrakt om allmänna tjänster får direkttilldelas enligt kommissionens förslag mot bakgrund av Europaparlamentets första behandling. Myndigheterna får avstå från ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande om det årliga genomsnittsvärdet på kontrakten understiger 1 miljon EUR, eller om de gäller tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster som årligen omfattar mindre än 300 000 km. Rådet har dessutom, med beaktande av Europaparlamentets intresse för små företag, infört ytterligare tröskelvärden för små och medelstora företag som bedriver trafik med högst 20 fordon. I detta fall tillåts direkttilldelning om det årliga genomsnittsvärdet på kontrakten om allmänna tjänster understiger 1,7 miljoner EUR, eller om mindre än 500 000 kilometer kollektivtrafik tillhandahålls. Slutligen, med erkännande av det nationella ansvaret för organisationen av kollektivtrafik, ges medlemsstaterna i den gemensamma ståndpunkten en möjlighet att välja att förbjuda myndigheterna på sitt territorium att använda sig av möjligheten att direkttilldela mindre kontrakt.

2.2.3 Nödsituationer

Rådet stöder kommissionens förslag – som byggde på Europaparlamentets första behandling – att kontrakt vid trafikavbrott eller en överhängande risk för en sådan situation får direkttilldelas. Med beaktande av den tid som krävs för att anordna tilldelning av nya kontrakt om allmänna tjänster har rådet dock valt att tillåta nödåtgärder under en period på två år i stället för ett år som kommissionen hade föreslagit. För att återspegla praktiken preciseras det dessutom i den gemensamma ståndpunkten att nödåtgärden kan bestå av

direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett kontrakt om allmänna tjänster, eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. I det senare fallet har kollektivtrafikföretaget rätt att överklaga.

2.2.4 Järnvägstrafik

Med beaktande av den särskilda ställningen för kollektivtrafik på järnväg tillåter rådet myndigheterna att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster när det gäller all järnvägstrafik, såvida detta inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning. Genom att utvidga möjligheten till direkttilldelning av kontrakt, från regional transport och fjärrtransport på järnväg vilket hade föreslagits av kommissionen, till att omfatta all järnvägstrafik, inklusive (förorts-)tätortstrafik och integrerade nät, undviker rådet dessutom de svårigheter som skulle kunna uppstå om man skulle behöva göra en uppdelning mellan regional transport och fjärrtransport å ena sidan och (förorts-)tätortstrafik å andra sidan. När det gäller denna utvidgning av direkttilldelning till all järnvägstrafik gjorde den svenska delegationen, tillsammans med den italienska delegationen, ett uttalande till protokollet (bilaga I) från mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 9 juni 2006 när rådet nådde en politisk överenskommelse.

2.3 Kontraktens löptid

När det gäller löptiden för kontrakt om allmänna tjänster för bussar och för järnvägstrafik och andra spårbundna tjänster, har rådet gjort en avvägning mellan en ekonomiskt sund amorteringsperiod och en löptid för kontrakt som skapar incitament för nya företag. I fråga om järnvägstrafik och andra spårbundna tjänster har rådet behållit den föreslagna löptiden på 15 år. I fråga om bussar har rådet förlängt kontraktens löptid från åtta år, vilket hade föreslagits av kommissionen, till tio år. På så sätt följer rådet kommissionens förslag såsom det ändrades mot bakgrund av första behandlingen i Europaparlamentet, med undantag för de ytterligare två åren i kontraktets löptid för busstransporter. För att uppväga utvidgningen av direkttilldelning till all järnvägstrafik får den ursprungliga löptiden för direkttilldelade järnvägskontrakt inte överstiga tio år.

Rådet har dessutom, med undantag för några ändringar, bevarat kommissionens förslag att tillåta att löptiden för kontrakt om allmänna tjänster förlängs med 50 % om detta är nödvändigt av investeringsskäl. Rådet tillåter dessutom en förlängning med 50 % för kontrakt i de yttersta randområdena om så är berättigat av kostnader som beror på ett särskilt geografiskt läge.

Slutligen tillåts det i den gemensamma standpunkten att kontraktens löptid, i undantagsfall förlängs med mer än 50 %. Sådana förlängningar måste motiveras av amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon. Kontrakt om allmänna tjänster måste dessutom tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och den myndighet som tillåter en längre löptid måste inom ett år efter det att kontraktet ingicks förelägga kommissionen kontraktet och de faktorer som motiverar en längre löptid.

2.4 Sociala normer och tjänsternas kvalitet

Till skillnad från förslagen från 2000 och 2002 överläts definitionen av sociala kriterier och kvalitetskriterier för kollektivtrafiken, i kommissionens reviderade förslag, till myndigheterna i enlighet med subsidiaritetsprincipen. Rådet stöder detta tillvägagångssätt.

Rådet preciserar och utvidgar bestämmelsen om överföring av sociala rättigheter i kommissionens förslag. Enligt bestämmelsen i kommissionens förslag tillåts myndigheter att besluta om de utvalda kollektivtrafikföretagen skall vara skyldiga att erbjuda den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Eftersom rådet, i likhet med kommissionen, anser att detta är en fråga om subsidiaritet anser rådet att det inte är nödvändigt att göra bestämmelsen om arbetstagares rättigheter obligatorisk, såsom Europaparlamentet hade föreslagit vid första

behandlingen. Rådet har dock i denna bestämmelse lagt till skyldigheten för myndigheterna, när de fastställer sådana krav, att handla på de villkor som anges i nationell lagstiftning och/eller gemenskapslagstiftning. För att öka öppenheten och insynen har rådet dessutom i den gemensamma ståndpunkten infört en skyldighet, om myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag skall respektera vissa sociala normer, att anbudshandlingarna och kontrakten om allmänna tjänster skall innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna anses vara knutna till tjänsterna.

För att kunna förenkla förordningen och iaktta subsidiaritetsprincipen, har kommissionen i sitt reviderade förslag valt att inte fastställa någon förteckning över vilka kvalitetskriterier som skall användas av myndigheterna när de tilldelar kontrakt om allmänna tjänster. I sin gemensamma ståndpunkt följer rådet kommissionens resonemang att myndigheterna skall fortsätta att ha ansvaret för att fastställa kvalitetsnormer. För att öka öppenheten och insynen har rådet dock infört en skyldighet för myndigheter, om kvalitetsnormer fastställs, att ange dessa normer i anbudshandlingarna och kontrakten om allmänna tjänster.

2.5 Öppenhet och insyn

I syfte att öka öppenheten och insynen välkomnar rådet kommissionens förslag om skyldighet för de behöriga myndigheterna att ingå ett kontrakt om allmänna tjänster när ensamrätter och/eller kompensation beviljas som ersättning för allmän trafikplikt. Öppenheten och insynen när det gäller tilldelning av och innehållet i kontrakt om allmänna tjänster, är dessutom av avgörande vikt för att risken för en snedvridning av konkurrensen skall kunna undvikas, särskilt om kontraktet direkttilldelas. Europaparlamentet insåg vid flera tillfällen under första behandlingen vikten av att öka öppenheten och insynen i kollektivtransportsektorn.

I syfte att ytterligare öka öppenheten och insynen inom kollektivtransportsektorn och för att uppväga möjligheten att vidga direkttilldelning till att omfatta all järnvägstrafik, har rådet infört följande åtgärder i den gemensamma ståndpunkten:

- Skyldighet för myndigheterna att på begäran av en berörd part lämna motiverade beslut när det gäller direkttilldelade kontrakt. Den tjeckiska delegationen meddelade vid mötet i rådet (transport, telekommunikation och energi) den 9 juni 2006 att landet inte godtog denna bestämmelse och gjorde ett uttalande till rådets protokoll som återges i bilaga II.
- Skyldighet för myndigheterna att, när det gäller direkttilldelade kontrakt, offentliggöra viss information inom ett år efter det att kontraktet tilldelades.

Rådet stöder kommissionens förslag när det gäller offentliggörande, men inför flera ändringar för att förbättra den praktiska tillämpningen av dessa och för att minska onödig byråkrati:

- Myndigheterna skall vara skyldiga att lägga fram en samlad rapport om sina kontrakt om allmänna tjänster, i stället för en detaljerad rapport som kommissionen föreslagit.
- Myndigheterna måste meddela tilldelningen av ett kontrakt om allmänna tjänster ett år i förväg i *Europeiska unionens officiella tidning*. Mindre kontrakt omfattas inte av denna skyldighet.
- Myndigheterna skall vara skyldiga att offentliggöra rättelser om den information som meddelats om kontrakt om allmänna tjänster ändras.
- Nödåtgärder är undantagna från kravet på förhandsinformation.
- Den ursprungliga period inom vilken medlemsstaterna måste förelägga kommissionen alla nödvändiga uppgifter för att fastställa om den beviljade ersättningen är förenlig med förordningen, har förlängts från 20 arbetsdagar, enligt kommissionens förslag, till tre månader.

2.6 Övergången

För att ge myndigheter och företag tillräckligt med tid för att kunna anpassa sig till de nya rättsliga ramarna, har rådet gjort flera ändringar i de av kommissionen föreslagna övergångsbestämmelserna. För det första träder förordningen i kraft tre år efter offentliggörandet. Tolv år därefter måste kontrakt om allmänna tjänster på järnväg och väg tilldelas i enlighet med förordningen. För det andra har rådet ersatt skillnaden i kommissionens förslag mellan övergångsperioder för vägtransporter, å ena sidan, och järnvägstransporter, å andra sidan, med en uppsättning övergångsbestämmelser. Mot bakgrund av den utökade möjligheten till direkttilldelning för tung järnvägstrafik, anser rådet att det inte längre är motiverat att ha en längre övergångsperiod för kollektivtrafik på järnväg än för kollektivtrafik på väg. För det tredje har rådet, i stället för en övergångsperiod med två faser, valt ett tillvägagångssätt steg för steg, där myndigheterna i viss mån själva kan bestämma hur övergången till den nya uppsättningen regler för kontraktstilldelning skall gå till. Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden måste medlemsstaterna överlämna lägesrapporter till kommissionen. På grundval av dessa rapporter kommer kommissionen att bedöma huruvida det behövs ytterligare åtgärder för att undvika störningar i kollektivtrafiken.

För kontrakt som har ingåtts innan förordningen trätt i kraft innehåller den gemensamma ståndpunkten övergångsbestämmelser som i allra högsta grad överensstämmer med parlamentets förslag vid första behandlingen. Rådet har sökt uppnå en jämvikt mellan att å ena sidan respektera principen *pacta sunt servanda*, och å andra sidan undvika att marknaderna är stängda under alltför lång tid. Åtskillnad görs mellan

- kontrakt som tilldelats genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och kontrakt som tilldelats genom något annat tilldelningsförfarande,
- kontrakt som tilldelats före den 26 juli 2006 – då kommissionen lade fram sitt ursprungliga förslag om allmän trafikplikt – och kontrakt som tilldelats därefter.

För de sammanlagt fyra kontraktskategorierna föreslår rådet individuella bestämmelser om löptidens slut. I exceptionella fall där uppsägning av ett kontrakt om allmänna tjänster skulle få orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser, kan enligt den gemensamma ståndpunkten kontraktet fortsätta att gälla till löptidens slut, under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

I sin gemensamma ståndpunkt behåller rådet den bestämmelse i kommissionens förslag som innebär att, om kollektivtrafikföretagen inte under den andra hälften av övergångsperioden kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster för vilka de erhåller ersättning eller beviljats ensamrätt i enlighet med förordningen uppgår till minst hälften av värdet på samtliga deras allmänna transporttjänster, får myndigheterna utesluta dem från deltagande i de anbudsförfaranden som anordnas. Till denna bestämmelse har rådet lagt till att myndigheterna inte får hindra företag som redan tillhandahåller de tjänster som skall bli föremål för anbudsförfarande från att delta i detta. Efter livliga diskussioner beslutade rådet att inte ta med en klausul som skulle ge myndigheterna möjlighet att utesluta från deltagande i ett anbudsförfarande sådana företag som har direkttilldelats alla eller vissa av sina kontrakt. Rådet finner att det inte vore lämpligt med en sådan ömsesidighetsklausul mot bakgrund av domstolens rättspraxis. Domstolen tillämpar stränga villkor för användandet av ömsesidighetsklausuler och menar att sådana endast kan accepteras i samband med en successiv liberaliseringsprocess, och då under förutsättning att de är av övergående karaktär och tidsbegränsade.

2.7 Övriga aspekter av betydelse

Följande betydelsefulla aspekter har vidare införts i rådets gemensamma ståndpunkt:

- Rådet har följt kommissionens förslag att inte fastställa några särskilda regler för utläggande på entreprenad inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik. Rådet har emellertid försökt öka öppenheten genom att i den gemensamma ståndpunkten införa kravet att det av anbudshandlingar och kontrakt om allmänna tjänster klart måste framgå huruvida utläggande på entreprenad är möjligt. Vidare måste det i kontraktet fastställas villkoren för utläggande på entreprenad, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

- Kommissionen föreslog att såväl förordning (EEG) nr 1191/69 som förordning (EEG) nr 1107/70 skulle upphävas i sin helhet. Eftersom vissa av de båda förordningarnas bestämmelser fortfarande är i kraft, föreskriver rådets gemensamma ståndpunkt en utfasning av förordning (EEG) nr 1191/69 samt infogandet i den nya förordningen om allmän trafikplikt av vissa specifika bestämmelser från förordning (EEG) nr 1107/70.
- Rådet har anpassat bestämmelsen om kommissionens rapportering om utvecklingen av bestämmelsen om kollektivtrafikens utveckling inom Europa mot bakgrund av sin gemensamma ståndpunkt, varvid det särskilt krävs en bedömning av kollektivtrafikens kvalitet och direkttilldelningens effekter.
- Rådet har gjort vissa ändringar i bilagan till utkastet till förordning i avsikt att förbättra beräkningen av tillåten ersättning vid direkttilldelade kontrakt, så att den blir lättare att tillämpa i praktiken.

IV. SLUTSATS

Ehuru det var omöjligt för rådet att nå en överenskommelse om kommissionens förslag om allmän trafikplikt från 2000 och 2002, har rådet nu lyckats komma fram till en gemensam ståndpunkt på grundval av kommissionens förslag från 2005. Kommissionen utarbetade det reviderade förslaget mot bakgrund av parlamentets första behandling av det ursprungliga förslaget från 2000, i syfte att kunna sammanjämka de tre institutionernas ståndpunkter. Eftersom den gemensamma ståndpunkten på det stora hela överensstämmer med det reviderade förslaget, anser rådet att den utgör en bra utgångspunkt för överläggningarna med parlamentet i samband med dess andra behandling.

BILAGA I

UTTALANDE FRÅN SVERIGE, TILL VILKET ITALIEN ANSLUTIT SIG, TILL RÅDETS PROTOKOLL FRÅN MÖTET DEN 9 JUNI 2006**Beträffande punkt 9 – reviderat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg**

POLITISK ÖVERENSKOMMELSE

I samband med den politiska överenskommelsen om en gemensam standpunkt om kollektivtrafik på järnväg och väg vill Sverige framföra följande standpunkt:

1. I enlighet med vad rådet enades om vid mötet den 5 december 2005 syftar förordningen i huvudsak till att snarare upprätta en rättslig ram för ersättning för kontrakt om allmänna tjänster än att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik. Det är därför som alternativet med direkttilldelning för järnvägstrafik behålls i förordningen.
 2. Rådets beslut att tillåta fortsatt direkttilldelning för persontrafik på järnväg hindrar inte kommissionen från att utnyttja sin initiativrätt för att lägga fram eventuella framtida lagstiftningsförslag om att öppna marknaden för den nationella persontrafiken på järnväg, vilka Europaparlamentet och rådet då skulle ta ställning till.
 3. Eventuella framtida förslag om att öppna marknaden för den nationella persontrafiken på järnväg måste grundas på en motiverad bedömning av huruvida detta bör ta formen av öppet tillträde till järnvägsnätet för samtliga operatörer eller anbudsförfarande för kontrakt om allmänna tjänster eller ensamrätt, eller båda dessa alternativ.
 4. Eftersom det saknas harmoniserad lagstiftning om öppnandet av nationella marknader för persontrafik på järnväg, anser Sverige att medlemsstaterna även i fortsättningen skall ha rätt att tillämpa ömsesidiga åtgärder, om åtgärderna är förenliga med gemenskapslagstiftningen.
-

BILAGA II

UTTALANDE FRÅN TJECKIEN TILL RÅDETS PROTOKOLL FRÅN MÖTET DEN 9 JUNI 2006

Beträffande punkt 9 – reviderat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg

POLITISK ÖVERENSKOMMELSE

Tjeckien är fullt medvetet om att optimal öppenhet vid tilldelningen av kontrakt om allmänna tjänster är ett av huvudsyftena med förslaget till förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg. Tjeckien motsätter sig härvid inte kravet att den behöriga myndigheten på begäran skall delge en berörd part ett beslut som den har fattat och som leder till direkttilldelning av ett kontrakt om allmänna tjänster samt att den skall visa att den har följt de berörda artiklarna i förordningen och även fastställt ersättningsnivåer i linje med bestämmelserna i bilagan till förordningen. Tjeckien kan emellertid inte godta den nuvarande lydelsen av artikel 7.4 (9840/06), eftersom den enligt vår mening minskar den rättsliga säkerheten för alla parter som berörs av direkttilldelning. Tjeckien hyser främst oro för att en berörd part vars intressen har åsidosatts eventuellt bestrider ett motiverat beslut för att få till stånd en jämförelse mellan det direkttilldelade kontraktet och det egna alternativa budet. I vissa fall kan detta därefter förhindra direkttilldelning av ett kontrakt om allmänna tjänster, vilket Tjeckien anser vara fullständigt oacceptabelt.

På grund av denna reservation kan Tjeckien inte ställa sig bakom den politiska överenskommelsen i rådet om detta förslag och lägger därför ner sin röst.
