

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1370/2007

2013/EØS/73/17

av 23. oktober 2007

om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 og 89,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved traktatens artikkel 16 bekreftes den plass tjenester av allmenn økonomisk betydning har blant Unionens felles verdier.
- 2) I henhold til traktatens artikkel 86 nr. 2 er foretak som er blitt tillagt oppgaven å utføre tjenester av allmenn økonomisk betydning, underlagt traktatens regler, særlig konkurransereglene, i den utstrekning anvendelsen av disse reglene ikke rettslig eller faktisk hindrer dem i å utføre de særlige oppgavene de er blitt tillagt.

3) Traktatens artikkel 73 utgjør en særbestemmelse i forhold til artikkel 86 nr. 2. Den inneholder regler for godtgjøring for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste innenfor landtransport.

4) De viktigste målene i Kommisjonens hvitbok av 12. september 2001 «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for fremtiden» er å garantere sikker og effektiv persontransport av høy kvalitet gjennom kontrollert konkurranse, noe som samtidig sikrer innsyn og effektivitet i offentlig persontransport, idet det tas hensyn til sosiale faktorer, miljøfaktorer og faktorer som gjelder regionutvikling, eller å tilby særskilte takster for visse kategorier av reisende, for eksempel pensjonister, og å fjerne forskjellene mellom transportforetak fra ulike medlemsstater, som kan skape betydelig konkurransevridning.

5) Mange landbaserte persontransporttjenester av allmenn økonomisk betydning kan i dag ikke drives på forretningsmessig grunnlag. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene må kunne gripe inn for å sikre at slike tjenester tilbys. For å sikre yting av offentlig persontransport kan vedkommende myndigheter gi ytere av offentlig tjeneste enerett, gi dem finansiell godtgjøring samt fastsette alminnelige regler for drift av offentlig transport som gjelder for alle ytere. Dersom en medlemsstat i samsvar med denne forordning velger å utelukke visse alminnelige regler fra sitt virkeområde, bør den alminnelige ordningen for statsstøtte anvendes.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 85/2008 av 4. juli 2008 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 64, 23.10.2008, s. 13.

(1) EUT C 195 av 18.8.2006, s. 20.

(2) EUT C 192 av 16.8.2006, s. 1.

(3) Europaparlamentsuttalelse av 14. november 2001 (EFT C 140 E av 13.6.2002, s. 262), Rådets felles holdning av 11. desember 2006 (EUT C 70 E av 27.3.2007, s. 1) og Europaparlamentets holdning av 10. mai 2007. Rådsbeslutning av 18. september 2007.

- 6) Mange medlemsstater har i hvert fall innenfor deler av sitt marked for offentlig transport innført lovgivning om enerett og kontrakter om offentlig tjenesteyting på grunnlag av åpne og rettfærdige anbudsprosedyrer. Dette har ført til en betydelig utvikling i handelen mellom medlemsstatene, og flere ytere av offentlig tjeneste yter nå offentlig persontransport i flere enn én medlemsstat. Utviklingen i nasjonal lovgivning har imidlertid ført til forskjeller i de framgangsmåtene som anvendes og har skapt rettslig usikkerhet om rettighetene til yterne av offentlig tjeneste og vedkommende myndigheters forpliktelser. Rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 av 26. juni 1969 om medlemsstatenes tiltak i forbindelse med forpliktelser som har sammenheng med begrepet offentlig tjenesteytelse innen transport med jernbane, på vei og innlands vannvei⁽¹⁾ omhandler ikke hvordan kontrakter om offentlig tjenesteyting skal tildeles i Fellesskapet, eller under hvilke omstendigheter de bør omfattes av en anbudsprosedyre. Fellesskapets rettslige ramme bør derfor ajourføres.
- 7) Undersøkelser og erfaringer i de medlemsstater der det i flere år har vært konkurranse innenfor offentlig transport, viser at innføring av kontrollert konkurranse mellom yterne, med egnede beskyttelsesklausuler, fører til mer attraktive og nyskapende tjenester til en lavere pris uten å hindre yterne av offentlig tjeneste i å utføre de særlige oppgavene de er tillagt. Det europeiske råd gav sin støtte til denne tilnærmingen innenfor rammen av Lisboa-prosessen 28. mars 2000 og oppfordret Kommisjonen, Rådet og medlemsstatene i henhold til sine respektive fullmakter til å «framskynde liberalisering på områder som transport».
- 8) De markeder for persontransport som er deregulert, og der det ikke finnes enerett, bør kunne bevare sine egenskaper og virkemåte så lenge disse er i samsvar med traktatens krav.
- 9) For å kunne tilrettelegge offentlig persontransport på den måten som best oppfyller offentlighetens behov, må alle vedkommende myndigheter, på de vilkår som angis i denne forordning, fritt kunne velge ytere av offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til små og mellomstore bedrifters interesser. For å sikre overholdelse av prinsippet om åpenhet, prinsippet om likebehandling av konkurrerende ytere og forholdsmessighetsprinsippet når det gis godtgjøring eller enerett, er det viktig at arten av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og den avtalte godtgjøringen fastsettes i kontrakten om offentlig tjenesteyting mellom vedkommende myndighet og den valgte yteren av offentlig tjeneste. Kontraktens form eller betegnelse kan variere avhengig av den enkelte medlemsstats rettsorden.
- 10) I motsetning til virkeområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, som omfatter offentlig persontransport på innlands vannvei, anses det ikke som hensiktsmessig at denne forordning omfatter tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i denne særskilte sektoren. For offentlig persontransport på innlands vannvei, og i nasjonalt farvann dersom det ikke omfattes av særskilt fellesskapsrett, gjelder derfor traktatens alminnelige prinsipper, med mindre medlemsstatene velger å anvende denne forordning på disse særskilte sektorene. Bestemmelsene i denne forordning hindrer ikke integrering av tjenester på innlands vannvei og i nasjonalt farvann i et bredere nett av offentlig persontransport i byer, forsteder eller regioner.
- 11) I motsetning til virkeområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69, som omfatter godstransporttjenester, anses det ikke som hensiktsmessig at denne forordning omfatter tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i denne særskilte sektoren. Tre år etter ikrafttredelsen av denne forordning bør derfor traktatens alminnelige prinsipper gjelde for tilretteleggingen av godstransporttjenester.
- 12) Fra en fellesskapsrettslig synsvinkel er det uten betydning om offentlig persontransport ytes av offentlige eller private foretak. Denne forordning bygger på prinsippet om nøytralitet med hensyn til eiendomsretten nevnt i traktatens artikkel 295, prinsippet om medlemsstatenes frihet til å definere tjenester av allmenn økonomisk betydning nevnt i traktatens artikkel 16 og nærhetsprinsippet og forholdsmessighetsprinsippet nevnt i traktatens artikkel 5.
- 13) Visse tjenester, som ofte er knyttet til en bestemt infrastruktur, ytes hovedsakelig på grunn av sin historiske interesse eller verdi for turister. Ettersom hensikten med denne virksomheten åpenbart er en annen enn å sørge for offentlig persontransport, bør den ikke være omfattet av de regler og framgangsmåter som gjelder for kravene til offentlig tjenesteyting.
- 14) Når vedkommende myndigheter har ansvaret for tilretteleggingen av det offentlige transportnettet, bortsett fra den faktiske driften av transporttjenesten, kan dette omfatte en rekke andre former for virksomhet og oppgaver som vedkommende myndigheter må stå fritt til å utføre selv eller helt eller delvis overlate til tredjemann.

(1) EFT L 156 av 28.6.1969, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 av 29.6.1991, s. 1).

- 15) Langsiktige kontrakter kan føre til at markedet stenges i et lengre tidsrom enn det som er nødvendig, noe som reduserer konkurransepressets fordeler. For å gjøre konkurransevidningen så liten som mulig og samtidig sikre kvaliteten på tjenestene, bør kontrakter om offentlig tjenesteyting være tidsbegrensede. Forlengelsen av slike kontrakter kunne være betinget av at brukerne stiller seg positivt til det. Det er i denne sammenheng nødvendig å åpne for muligheten til å forlenge kontrakter om offentlig tjenesteyting med høyst halvparten av den opprinnelige varigheten, når yteren av offentlig tjeneste må investere i eiendeler med uvanlig lang avskrivningsperiode og, på grunn av deres særtrekk og begrensninger, når det gjelder de mest fjerntliggende regioner, som fastsatt i traktatens artikkel 299. Når en yter av offentlig tjeneste investerer i infrastruktur eller rullende materiell og kjøretøyer som er uvanlige i den forstand at de krever betydelige midler, og forutsatt at kontrakten tildeles etter en rettferdig anbudsprosedyre, bør kontrakten kunne forlenges ytterligere.
- 16) Når inngåelsen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan føre til bytte av yter av offentlig tjeneste, bør det være mulig for vedkommende myndigheter å be den valgte yteren av offentlig tjeneste om å anvende bestemmelsene i rådsdirektiv 2001/23/EF av 12. mars 2001 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ivaretagelse av arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse av foretak, virksomheter eller deler av foretak eller virksomheter⁽¹⁾. Nevnte direktiv hindrer ikke medlemsstatene i å ivareta andre av arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse enn dem som omfattes av direktiv 2001/23/EF, og dermed eventuelt ta hensyn til sosiale standarder fastsatt ved nasjonale lover og forskrifter eller tariffavtaler eller andre avtaler som er inngått mellom parter i arbeidslivet.
- 17) I samsvar med nærhetsprinsippet kan vedkommende myndigheter fastsette sosiale og kvalitetsmessige kriterier for å opprettholde og heve kvalitetsstandardene for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, for eksempel med hensyn til minstekrav til arbeidsvilkår, passasjerers rettigheter, funksjonshemmedes behov, miljøvern, passasjerernes og arbeidstakernes sikkerhet samt tariffavtaleforpliktelser og andre regler og avtaler som gjelder arbeidsplasser og sosial trygghet på det stedet der tjenesten ytes. For å sikre åpne og sammenlignbare konkurransevilkår mellom ytere, og for å unngå risikoen for sosial dumping, bør vedkommende myndigheter stå fritt til å innføre særlige sosiale kvalitetsstandarder og standarder for tjenestenes kvalitet.
- 18) Lokale myndigheter eller, i fravær av slike, nasjonale myndigheter kan i henhold til internrettslige bestemmelser velge selv å yte den offentlige persontransporten innenfor sitt område eller å overlate den til en intern yter uten anbudsprosedyre. For å sikre rettferdige konkurransevilkår må imidlertid denne muligheten til egen drift ha faste rammer. Vedkommende myndighet eller gruppe av myndigheter som yter integrert offentlig persontransport, kollektivt eller gjennom sine medlemmer, bør utøve den nødvendige kontrollen. Dessuten bør det være forbudt for en vedkommende myndighet som yter sine egne transporttjenester eller en intern yter å delta i anbudsprosedyrer utenfor denne myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerer den interne yteren, bør dessuten ha rett til å forby denne yteren å delta i anbudsprosedyrer som avholdes på myndighetens territorium. Begrensninger av en intern yters virksomhet påvirker ikke muligheten for direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting når det dreier seg om transport med jernbane, med unntak av andre skinnegående transportmidler som tunnelbane eller sporvei. Dessuten påvirker ikke direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i forbindelse med jernbaner vedkommende myndigheters mulighet til å tildele en intern yter kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med andre skinnegående transportmidler som tunnelbane og sporvei.
- 19) Underleveranser kan bidra til mer effektiv offentlig persontransport og gjør det mulig for andre foretak enn den yteren av offentlige tjenester som fikk kontrakten om offentlig tjenesteyting, å delta. For at offentlige midler skal brukes på best mulig måte, bør imidlertid vedkommende myndigheter kunne fastsette vilkårene for underleveranse av offentlig persontransport, særlig når det gjelder tjenester som utføres av en intern yter. En underleverandør bør dessuten ikke hindres i å delta i anbudsprosedyrer på en vedkommende myndighets territorium. Vedkommende myndighets eller den interne yterens valg av underleverandør må foretas i samsvar med fellesskapsretten.
- 20) Når en offentlig myndighet velger å overlate en tjeneste av allmenn betydning til en tredjemann, må den velge yter av offentlig tjeneste i samsvar med bestemmelsene i fellesskapsretten om offentlige kontrakter og konsesjoner, som fastsatt ved traktatens artikkel 43–49, og prinsippene om åpenhet og likebehandling. Særlig berører bestemmelsene i denne forordning ikke offentlige myndigheters forpliktelser i henhold til direktivene om tildeling av offentlige kontrakter når kontrakter om offentlig tjenesteyting omfattes av disse direktivenes virkeområde.

(1) EFT L 82 av 22.3.2001, s. 16.

- 21) Effektivt rettslig vern bør sikres, ikke bare for tildelinger i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester⁽¹⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/18/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter, kontrakter om offentlige varekjøp og kontrakter om offentlig tjenesteyting⁽²⁾, men også for andre kontrakter som tildeles i henhold til denne forordning. En effektiv klagebehandling er nødvendig og bør eventuelt kunne sammenlignes med de gjeldende framgangsmåtene fastsatt i rådsdirektiv 89/665/EØF av 21. desember 1989 om samordning av lover og forskrifter om gjennomføring av klagebehandling i forbindelse med tildeling av offentlige varekjøps- samt bygge- og anleggskontrakter⁽³⁾ og rådsdirektiv 92/13/EØF av 25. februar 1992 om samordning av lover og forskrifter om anvendelsen av fellesskapsreglene på innkjøpsregler for oppdragsgivere innen vann- og energiforsyning, transport og telekommunikasjon⁽⁴⁾.
- 22) Visse anbudsinnbydelser krever at vedkommende myndigheter fastsetter og beskriver sammensatte systemer. Disse myndighetene bør derfor ved tildeling av kontrakter i slike tilfeller ha myndighet til å forhandle om detaljene med noen eller alle mulige ytere av offentlig tjeneste når anbudene er inngitt.
- 23) Anbudsinnbydelser for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting bør ikke være obligatoriske når kontrakten gjelder mindre beløp eller korte strekninger. I den forbindelse bør større beløp eller lengre strekninger gjøre det mulig for vedkommende myndigheter å ta hensyn til små og mellomstore bedrifters særlige interesser. Vedkommende myndigheter bør ikke kunne dele opp kontrakter eller nett for å unngå anbudsprosedyre.
- 24) Når det er risiko for brudd i tjenesteytingen, bør vedkommende myndigheter ha myndighet til å innføre kortsiktige nødtiltak i påvente av tildeling av en ny kontrakt om offentlig tjenesteyting som oppfyller alle vilkårene for tildeling av en kontrakt fastsatt i denne forordning.
- 25) Offentlig persontransport med jernbane medfører særlige problemer i forbindelse med størrelsen på investeringene og infrastrukturkostnadene. I mars 2004 la Kommisjonen fram et forslag til endring av rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁵⁾ for å sikre tilgang for alle jernbaneforetak i Fellesskapet til infrastrukturen i alle medlemsstatene med henblikk på internasjonal persontransport. Målet med denne forordning er å opprette en rettslig ramme for godtgjøring og/eller enerett for kontrakter om offentlig tjenesteyting, ikke å åpne markedet for jernbanetjenester ytterligere.
- 26) Når det gjelder offentlig tjenesteyting, kan hver vedkommende myndighet innenfor rammen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting i henhold til denne forordning selv velge yter av offentlig persontransport. Ettersom offentlig persontransport tilrettelegges på forskjellig måte i de forskjellige medlemsstatene, er det berettiget at vedkommende myndigheter kan tildele kontrakter om offentlig jernbanetransport direkte.
- 27) Den godtgjøring som vedkommende myndigheter gir for å dekke kostnadene som har påløpt for oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, bør beregnes slik at for høy godtgjøring unngås. Når en vedkommende myndighet planlegger å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting uten anbudsprosedyre, bør den også overholde de nærmere reglene som sikrer et passende godtgjøringsbeløp og gjenspeiler et ønske om effektive tjenester av høy kvalitet.
- 28) Ved å ta passende hensyn til de virkningene oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste kan få på etterspørselen etter offentlig persontransport, ved hjelp av beregningsmodellen fastsatt i vedlegget, kan vedkommende myndighet og yteren av offentlig tjeneste dokumentere at for høy godtgjøring er unngått.
- 29) Vedkommende myndigheter som har til hensikt å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting bør, med unntak av nødtiltak og kontrakter som gjelder korte strekninger, treffe de nødvendige tiltak for minst ett år i forveien å offentliggjøre at de har til hensikt å tildele slike kontrakter, slik at mulige ytere av offentlig tjeneste kan reagere.
- 30) Kontrakter om offentlig tjenesteyting som tildeles direkte, bør omfattes av prinsippet om større åpenhet.

(1) EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/97/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/97/EF.

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

(4) EFT L 76 av 23.3.1992, s. 14. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/97/EF.

(5) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

- 31) Ettersom vedkommende myndigheter og ytere av offentlig tjeneste vil trenge tid til å tilpasse seg bestemmelsene i denne forordning, bør det fastsettes overgangsordninger. Med henblikk på den trinnvise tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med denne forordning bør medlemsstatene innen seks måneder etter første halvdel av overgangsperioden framlegge en framdriftsrapport for Kommisjonen. Kommisjonen kan foreslå passende tiltak på grunnlag av disse rapportene.
- 32) Vedkommende myndigheter kan begynne å anvende bestemmelsene i denne forordning på forskjellige tidspunkter i overgangsperioden. Det er i denne perioden derfor mulig at ytere av offentlig tjeneste som utøver virksomhet i markeder som ennå ikke er berørt av bestemmelsene i denne forordning, inngir anbud på kontrakter om offentlig tjenesteyting i markeder som er åpnet raskere for kontrollert konkurranse. For å unngå ubalanse i forbindelse med åpningen av markedet for offentlig transport, gjennom tiltak som står i rimelig forhold til formålet, bør vedkommende myndigheter i annen halvdel av overgangsperioden kunne avvise anbud fra foretak der mer enn halve verdien av den offentlige transporten de utfører ikke er bevilget i samsvar med denne forordning, forutsatt at dette skjer uten forskjellsbehandling og er bestemt før anbudsinnbydelsen blir offentliggjort.
- 33) I nr. 87–95 i dom av 24. juli 2003 i sak C-280/00 Altmark Trans GmbH⁽¹⁾ fastslo De europeiske fellesskaps domstol at godtgjøring for offentlig tjenesteyting ikke utgjør en fordel i henhold til traktatens artikkel 87, når fire vilkår er oppfylt. Når disse vilkårene ikke er oppfylt, mens de alminnelige vilkår for anvendelsen av traktatens artikkel 87 nr. 1 er oppfylt, utgjør godtgjøring for offentlig tjenesteyting statsstøtte, og er omfattet av traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88.
- 34) Godtgjøring for offentlig tjenesteyting kan vise seg å være nødvendig på området landbasert persontransport, slik at foretak som er ansvarlige for offentlig tjenesteyting kan drive virksomhet på grunnlag av prinsipper og vilkår som gjør det mulig for dem å utføre sine oppgaver. En slik godtgjøring kan i henhold til traktatens artikkel 73 på visse vilkår være forenlig med traktaten. For det første må godtgjøringen gis for å sikre yting av tjenester som i henhold til traktaten er tjenester av allmenn betydning. For det andre kan godtgjøringen, for å unngå urettmessig konkurransevridning, ikke overstige det beløp som er nødvendig for å dekke nettokostnadene for oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til foretakets inntekter i denne forbindelse samt en rimelig fortjeneste.
- 35) Godtgjøring som vedkommende myndigheter har gitt i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, kan derfor unntas fra kravet om forhåndsmelding fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3.
- 36) Denne forordning erstatter forordning (EØF) nr. 1191/69, som derfor bør oppheves. Når det gjelder offentlig godstransport, vil en overgangsperiode på tre år gjøre det lettere å avvikle godtgjøring som ikke er godkjent av Kommisjonen i samsvar med traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88. Godtgjøring som gis i forbindelse med yting av annen offentlig persontransport enn den som omfattes av denne forordning, og som kan risikere å innebære statsstøtte i henhold til traktatens artikkel 87 nr. 1, bør være i samsvar med bestemmelsene i traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88, herunder alle gjeldende tolkninger som er gjort av De europeiske fellesskaps domstol og særlig dommen i sak C-280/00 Altmark Trans GmbH. Når Kommisjonen undersøker slike saker, bør den derfor anvende prinsipper som tilsvarer dem som er fastsatt i denne forordning, eller eventuelt annet regelverk for tjenester av allmenn økonomisk betydning.
- 37) Virkeområdet for rådsforordning (EØF) nr. 1107/70 av 4. juni 1970 om støtte til transport med jernbane, på vei og innlands vannvei⁽²⁾ omfattes av denne forordning. Nevnte forordning anses som foreldet ettersom den begrenser anvendelsen av traktatens artikkel 73 uten å gi et hensiktsmessig rettslig grunnlag for å godkjenne aktuelle investeringsordninger, særlig i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur i et offentlig-privat partnerskap. Forordningen bør derfor oppheves slik at traktatens artikkel 73 kan anvendes på en måte som tar hensyn til den stadige utviklingen på området, uten at det berører denne forordning eller rådsforordning (EØF) nr. 1192/69 av 26. juni 1969 om felles regler for standardisering av jernbaneforetaks regnskaper⁽³⁾. For ytterligere å forenkle anvendelsen av gjeldende fellesskapsregler, vil Kommisjonen foreslå retningslinjer for statsstøtte til investeringer i jernbane, herunder investeringer i infrastruktur i 2007.
- 38) Med henblikk på å vurdere gjennomføringen av denne forordning og utviklingen i yting av offentlig persontransport i Fellesskapet, særlig kvaliteten på offentlig persontransport og følgene av direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting, bør Kommisjonen utarbeide en rapport. Denne rapporten kan eventuelt ledsages av hensiktsmessige forslag til endring av denne forordning —

(1) Sml. 2003, s. I-7747.

(2) EFT L 130 av 15.6.1970, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 543/97 (EFT L 84 av 26.3.1997, s. 6).

(3) EFT L 156 av 28.6.1969, s. 8. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 1).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Formålet med denne forordning er å fastsette hvordan vedkommende myndigheter i samsvar med fellesskapsreglene kan gripe inn på området offentlig persontransport for å sikre yting av tjenester av allmenn betydning som blant annet er hyppigere, sikrere, av bedre kvalitet eller billigere enn de det frie marked ville ha kunnet yte.

I denne forordning fastsettes det derfor på hvilke vilkår vedkommende myndigheter, når de pålegger eller inngår kontrakter om forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, skal gi ytere av offentlig tjeneste godtgjøring for påløpte kostnader og/eller gi enerett til gjengjeld for oppfyllelsen av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste.

2. Denne forordning får anvendelse på nasjonal og internasjonal offentlig persontransport med jernbane og andre skinnegående transportmidler, samt på vei, unntatt tjenester som ytes hovedsakelig på grunn av sin historiske interesse eller verdi for turister. Medlemsstatene kan anvende denne forordning på offentlig persontransport på innlands vannveier og i nasjonale farvann, med forbehold for anvendelsen av rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje)⁽¹⁾.

3. Denne forordning får ikke anvendelse på offentlige bygge- og anleggskonsesjoner i henhold til artikkel 1 nr. 3 bokstav a) i direktiv 2004/17/EF eller i artikkel 1 nr. 3 i direktiv 2004/18/EF.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- a) «offentlig persontransport» persontransporttjenester av allmenn økonomisk betydning som tilbys offentligheten fortløpende og uten forskjellsbehandling,
- b) «vedkommende myndighet» enhver offentlig myndighet eller gruppe av offentlige myndigheter i en eller flere medlemsstater som har myndighet til å gripe inn i offentlig persontransport på et bestemt geografisk område, eller ethvert organ som har fått tildelt slik myndighet,
- c) «vedkommende lokal myndighet» en vedkommende myndighet med et geografisk ansvarsområde som ikke er nasjonalt,
- d) «yter av offentlig tjeneste» et offentlig eller privat foretak eller en gruppe av slike foretak som driver offentlig persontransport, eller et offentlig organ som driver offentlig persontransport,
- e) «forpliktelse til å yte offentlig tjeneste» et krav som en vedkommende myndighet har definert eller fastsatt for å sikre offentlig persontransport av allmenn betydning som en yter av egen forretningsmessig interesse ikke ville påta seg, eller ikke ville påta seg i samme grad eller på samme vilkår uten godtgjøring,
- f) «enerett» en rett for en yter av offentlig tjeneste til å drive offentlig persontransport på en særskilt strekning, innenfor et nett eller et særskilt område, uten at andre slike ytere har en slik rett,
- g) «godtgjøring for offentlig tjenesteyting» enhver fordel, herunder økonomisk, som en vedkommende myndighet gir direkte eller indirekte ved bruk av offentlige midler i løpet av gjennomføringsperioden for en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste eller i forbindelse med denne perioden,
- h) «direkte tildeling» tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting til en bestemt yter av offentlig tjeneste uten forutgående anbudsprosedyre,
- i) «kontrakt om offentlig tjenesteyting» ett eller flere juridisk bindende dokumenter som bekrefter avtalen mellom en vedkommende myndighet og en yter av offentlig tjeneste om å overlate til denne yteren av offentlig tjeneste å forvalte og drive den offentlige persontransporten som omfattes av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste. Avhengig av medlemsstatens lovgivning kan kontrakten også omfatte et vedtak gjort av vedkommende myndighet og
 - som har form av en lov eller en rettsakt, eller
 - som inneholder vilkårene for at vedkommende myndigheter selv yter tjenestene eller overlater til en intern yter å yte tjenestene,
- j) «intern yter» en juridisk selvstendig enhet som en vedkommende lokal myndighet, eller i tilfelle av en gruppe av myndigheter, minst én vedkommende lokal myndighet, kontrollerer på samme måte som sine egne avdelinger,

(1) EFT L 364 av 12.12.1992, s. 7.

- k) «verdi» den verdi av en tjeneste, strekning, kontrakt om offentlig tjenesteyting eller godtgjøringsordning for offentlig persontransport som tilsvarer den totale godtgjøringen, eksklusiv merverdiavgift, til én eller flere ytere av offentlig tjeneste, herunder alle typer godtgjøring betalt av offentlige myndigheter samt inntekter fra billettsalg som ikke overføres til den berørte vedkommende myndighet,
- l) «alminnelig regel» et tiltak som uten forskjellsbehandling gjelder for all offentlig persontransport av samme type på et bestemt geografisk område som en vedkommende myndighet har ansvaret for,
- m) «integret offentlig persontransport» transporttjenester som innenfor et bestemt geografisk område står i forbindelse med hverandre, med felles informasjonstjeneste, billettsystem og tidtabell.

Artikkel 3

Kontrakter om offentlig tjenesteyting og alminnelige regler

- Når en vedkommende myndighet beslutter å tildele en yter som den selv har valgt, enerett og/eller en eller annen form for godtgjøring for å ha oppfylt forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, skal dette skje innenfor rammen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
- Som unntak fra nr. 1 kan forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som tar sikte på å fastsette høyeste takster for alle reisende eller for visse kategorier reisende, også omfattes av alminnelige regler. Vedkommende myndighet skal i samsvar med prinsippene fastsatt i artikkel 4 og 6 samt i vedlegget godtgjøre ytere av offentlig tjeneste for den finansielle nettovirkningen, positiv eller negativ, på de kostnader og inntekter som følger av å oppfylle takstforpliktelsene fastsatt i alminnelige regler, på en måte som hindrer for høy godtgjøring. Dette berører ikke vedkommende myndigheters rett til å innlemme forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som fastsetter høyeste takster i kontrakter om offentlig tjenesteyting.
- Med forbehold for bestemmelsene i traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstatene utelukke fra denne forordnings virkeområde alminnelige regler for finansiell godtgjøring for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som fastsetter høyeste takster for skoleelever, studenter, lærlinger og bevegelseshemmede personer. Disse alminnelige reglene skal meldes i samsvar med traktatens artikkel 88. En slik melding skal inneholde fullstendige opplysninger om tiltaket, særlig nærmere opplysninger om beregningsmetoden.

Artikkel 4

Obligatorisk innhold i kontrakter om offentlig tjenesteyting og i alminnelige regler

- Kontrakter om offentlig tjenesteyting og alminnelige regler skal
 - tydelig definere de forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som yterne av offentlig tjeneste skal oppfylle, samt de berørte geografiske områder,

- på forhånd og på en objektiv og åpen måte fastsette
 - hvilke parametere en eventuell godtgjøring skal beregnes ut fra, og
 - i hvilken form og utstrekning eventuelle eneretter skal gis,

på en måte som hindrer for høy godtgjøring. Når det gjelder kontrakter om offentlig tjenesteyting som er tildelt i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 og 6, skal disse parametrene fastsettes slik at ingen godtgjøring kan overstige det beløpet som kreves for å dekke den finansielle nettovirkningen på de kostnader og inntekter som følger av oppfyllelsen av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, idet det tas hensyn til inntekten yteren av offentlig tjeneste har i denne forbindelse samt en rimelig fortjeneste,

- fastsette hvordan kostnadene knyttet til yting av tjenestene skal fordeles. Disse kostnadene kan omfatte blant annet kostnader for personale, energi, infrastruktur, vedlikehold og reparasjon av offentlige transportmidler, rullende materiell og installasjoner som er nødvendige for driften av offentlig persontransport, faste kostnader og en passende kapitalavkastning.

2. I kontrakter om offentlig tjenesteyting og i alminnelige regler skal det fastsettes hvordan inntektene fra billettsalget skal fordeles, hvor mye som kan beholdes av yteren av offentlig tjeneste, hvor mye som skal overføres til vedkommende myndighet og hvor mye som skal deles mellom dem.

3. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal være tidsbegrensede med en varighet på høyst ti år for busstransport og 15 år for persontransport med jernbane eller andre skinnegående transportmidler. Kontrakter om offentlig tjenesteyting som omfatter flere transportmåter, skal ha en varighet på høyst 15 år dersom transporten med jernbane eller andre skinnegående transportmidler utgjør over 50 % av verdien av de berørte tjenestene.

4. Idet det tas hensyn til vilkårene for avskrivning av eiendeler, kan varigheten av kontrakten om offentlig tjenesteyting eventuelt forlenges med høyst 50 % dersom yteren av offentlig tjeneste stiller til rådighet en vesentlig del av de eiendeler som er nødvendige for å drive persontransporten som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting, og disse eiendelene hovedsakelig er knyttet til persontransport som omfattes av kontrakten.

Dersom det er berettiget ut fra kostnadene som følge av den særlige geografiske beliggenheten, kan varigheten av kontrakter om offentlig tjenesteyting fastsatt i nr. 3 forlenges med høyst 50 % i de mest fjerntliggende regioner.

Dersom det er berettiget ut fra kapitalavskrivning knyttet til uvanlig investering i infrastruktur, rullende materiell eller kjøretøyer, og dersom kontrakten om offentlig tjenesteyting tildeles etter en rettfærdig anbudsprosedyre, kan en kontrakt om offentlig tjenesteyting ha lengre varighet. For å sikre åpenhet i dette tilfellet skal vedkommende myndighet innen ett år etter at kontrakten ble inngått oversende Kommisjonen kontrakten om offentlig tjenesteyting samt opplysninger som begrunner kontraktens lengre varighet.

5. Med forbehold for nasjonal lovgivning og fellesskapsretten, herunder tariffavtaler mellom parter i arbeidslivet, kan vedkommende myndigheter kreve at den utvalgte yteren av offentlig tjeneste gir personale som tidligere var ansatt for å yte tjenestene, de rettighetene de ville ha hatt dersom det hadde dreid seg om en overdragelse i henhold til direktiv 2001/23/EF. Når vedkommende myndigheter krever at ytere av offentlig tjeneste oppfyller visse sosiale standarder, skal anbudsgrunnlag og kontrakter om offentlig tjenesteyting omfatte en liste over det berørte personalet samt klare og tydelige opplysninger om deres avtalefestede retter og de vilkår de ansatte anses å være knyttet til tjenestene på.

6. Når vedkommende myndigheter i samsvar med nasjonal lovgivning krever at ytere av offentlig tjeneste oppfyller visse kvalitetsstandarder, skal disse standardene inngå i anbudsgrunnlaget og i kontraktene om offentlig tjenesteyting.

7. Det skal av anbudsgrunnlag og kontrakter om offentlig tjenesteyting tydelig framgå om, og i så fall i hvilken grad, underleveranser kan vurderes. Ved underleveranser skal den yteren som har fått i oppgave å forvalte og yte offentlig persontransport i samsvar med denne forordning, selv yte en betydelig del av den offentlige persontransporten. I henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter utforming, tilrettelegging og drift av offentlig persontransport, kan driften av disse tjenestene i sin helhet settes ut til en underleverandør. Det skal i kontrakten om offentlig tjenesteyting i samsvar med nasjonal lovgivning og fellesskapsretten fastsettes hvilke vilkår som skal gjelde for underleveranser.

Artikkel 5

Tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting

1. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal tildeles i samsvar med reglene fastsatt i denne forordning. Tjenestekontrakter eller kontrakter om offentlig tjenesteyting som fastsatt i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF om offentlig persontransport med buss eller sporvogn skal tildeles etter framgangsmåtene fastsatt i nevnte direktiver når disse kontraktene ikke tildeles i form av konsesjonskontrakter om tjenester som definert i nevnte direktiver. Når kontrakter skal tildeles i samsvar med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, får bestemmelsene i nr. 2–6 i denne artikkel ikke anvendelse.

2. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan enhver vedkommende lokal myndighet, uansett om det er en enkelt myndighet eller en gruppe av myndigheter som yter integrert offentlig persontransport, beslutte selv å yte offentlig persontransport eller tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte til en juridisk selvstendig enhet som vedkommende lokal myndighet, eller i tilfellet av en gruppe av myndigheter, minst én vedkommende lokal myndighet, kontrollerer på samme måte som sine egne avdelinger. Når en vedkommende lokal myndighet gjør et slikt vedtak, gjelder følgende:

- a) For å fastslå om vedkommende lokal myndighet utøver slik kontroll, skal det tas hensyn til faktorer som representasjonsnivået i administrasjons-, ledelses- og kontrollorganer, opplysninger om dette i vedtektene, eierskap samt effektiv innflytelse på og kontroll over strategiske og forvaltningsmessige vedtak. I samsvar med fellesskapsretten er 100 % eierskap av vedkommende offentlig myndighet, særlig når det gjelder offentlig-private partnerskap, ikke et obligatorisk krav for å fastslå kontroll i henhold til dette nummer, forutsatt at det offentlige har dominerende innflytelse og at kontroll kan fastslås på grunnlag av andre kriterier.
- b) Vilkåret for å anvende dette nummer er at den interne yteren og enhver enhet yteren har selv den minste innflytelse på, driver sin offentlige persontransport innenfor vedkommende lokal myndighets territorium, uten hensyn til utgående linjer eller andre underordnede deler av denne virksomheten som går inn på tilstøtende vedkommende lokale myndigheters territorium, og ikke deltar i anbudsinnbydelser som gjelder offentlig persontransport utenfor vedkommende lokal myndighets territorium.
- c) Uten hensyn til bokstav b) kan en intern yter delta i rettfærdige anbudsprosedyrer tidligst to år før utløpet av den kontrakten om offentlig tjenesteyting yteren ble tildelt direkte, på det vilkår at det er truffet en endelig beslutning om at den offentlige persontransport som omfattes av den interne yterens kontrakt, skal underlegges en rettfærdig anbudsprosedyre og at den interne yteren ikke har inngått en annen kontrakt om offentlig tjenesteyting ved direkte tildeling.
- d) I fravær av en vedkommende lokal myndighet får bokstav a), b) og c) anvendelse på en nasjonal myndighet til fordel for et geografisk område som ikke er nasjonalt, forutsatt at den interne yteren ikke deltar i anbudsprosedyrer som gjelder offentlig persontransport utenfor det området som kontrakten om offentlig tjenesteyting gjelder for.

e) Dersom underleveranser i henhold til artikkel 4 nr. 7 vurderes, er den interne yteren forpliktet til selv å yte en betydelig del av den offentlige persontransporten.

3. En vedkommende myndighet som benytter en annen tredjemann enn en intern yter, skal tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting på grunnlag av en anbudsprosedyre, unntatt i tilfellene nevnt i nr. 4, 5 og 6. Anbudsprosedyren skal være åpen for alle ytere, rettferdig og overholde prinsippene om åpenhet og likebehandling. Etter anbudsinnleveringen og en eventuell forhåndsutvelging kan prosedyren omfatte forhandlinger i samsvar med disse prinsippene for å fastsette hvordan særlige eller sammensatte krav best kan oppfylles.

4. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan vedkommende myndigheter beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte, enten når deres gjennomsnittlige årlige verdi er anslått til under 1 000 000 euro, eller når de omfatter offentlig persontransport på under 300 000 kilometer årlig.

Når det gjelder direkte tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting til en liten eller mellomstor bedrift som driver høyst 23 kjøretøyer, kan disse grenseverdiene økes til en gjennomsnittlig årlig verdi anslått til høyst 2 000 000 euro eller, når kontrakten omfatter yting av offentlig persontransport, på høyst 600 000 kilometer årlig.

5. I tilfelle av brudd i tjenestene eller overhengende fare for en slik situasjon kan vedkommende myndighet treffe nødtiltak. Nødtiltaket skal ta form av en direkte tildeling eller en formell avtale for å forlenge en kontrakt om offentlig tjenesteyting eller et krav om å oppfylle visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. Yteren av offentlig tjeneste skal ha rett til å anke vedtaket om å pålegge oppfyllelse av visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. En kontrakt om offentlig tjenesteyting som er inngått eller forlenget som et nødtiltak, eller et pålegg om en slik kontrakt, skal ha en varighet på høyst to år.

6. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan vedkommende myndigheter beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte når de omfatter transport med jernbane, med unntak av andre skinnegående transportmidler som tunnelbane eller sporvei. Som unntak fra artikkel 4 nr. 3 skal varigheten av slike kontrakter være høyst ti år, unntatt når artikkel 4 nr. 4 får anvendelse.

7. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at det raskt og effektivt kan klages på vedtak gjort i samsvar med nr. 2–6, etter anmodning fra en person som har eller har hatt interesse av å få en bestemt kontrakt og som har lidd skade eller risikerer å lide skade som følge av en påstått overtredelse, med den begrunnelse at slike vedtak innebærer overtredelse av fellesskapsretten eller nasjonale regler for gjennomføring av den.

Dersom de instanser som er ansvarlige for klagebehandlingen, ikke er rettsinstanser, skal deres vedtak alltid begrunnes. I slike tilfeller skal det dessuten sikres at påstått ulovlige tiltak som klageinstansen har truffet, eller påståtte forsømmelser i utøvelsen av dens myndighet, kan overprøves av en domstol eller innklages for en annen instans som er en domstol i henhold til traktatens artikkel 234, og som er uavhengig i forhold til både den offentlige oppdragsgiveren og klageinstansen.

Artikkel 6

Godtgjøring for offentlig tjenesteyting

1. All godtgjøring knyttet til en alminnelig regel eller en kontrakt om offentlig tjenesteyting skal være i samsvar med bestemmelsene fastsatt i artikkel 4, uavhengig av hvordan kontrakten er tildelt. All slags godtgjøring knyttet til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som er tildelt direkte i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 eller 6, eller knyttet til en alminnelig regel, skal dessuten være i samsvar med bestemmelsene fastsatt i vedlegget.

2. Medlemsstatene skal etter skriftlig anmodning fra Kommissjonen innen et tidsrom på tre måneder eller et lengre tidsrom som kan fastsettes i anmodningen, oversende alle opplysninger som Kommissjonen anser som nødvendige for å fastsette om den tildelte godtgjøringen er forenlig med denne forordning.

Artikkel 7

Offentliggjøring

1. Hver vedkommende myndighet skal en gang i året offentliggjøre en samlet rapport om de forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som den har ansvar for, de utvalgte yterne av offentlig tjeneste samt den godtgjøring og de enerettene som nevnte ytere av offentlig tjeneste har fått til gjengjeld. Det skal i rapporten skilles mellom busstransport og jernbanetransport, og rapporten skal gi mulighet til å kontrollere og vurdere driften av, kvaliteten på og finansieringen av det offentlige transportnettet og eventuelt inneholde opplysninger om de tildelte enerettens art og omfang.

2. Hver vedkommende myndighet skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at minst følgende opplysninger offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* senest ett år før anbudsprosedyren innledes eller ett år før den direkte tildelingen:

a) Vedkommende myndighets navn og adresse.

b) Planlagt tildelingsmåte.

c) De tjenester og områder som kan omfattes av kontrakten.

Vedkommende myndigheter kan beslutte ikke å offentliggjøre disse opplysningene når en kontrakt om offentlig tjenesteyting omfatter yting av offentlig persontransport på høyst 50 000 kilometer per år.

Dersom disse opplysningene endrer seg etter at de er offentliggjort, skal vedkommende myndighet så snart som mulig offentliggjøre en rettelse. Denne rettelser skal ikke berøre startdatoen for den direkte tildelingen eller anbudsinnbydelsen.

Dette nummer får ikke anvendelse på artikkel 5 nr. 5.

3. Ved direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for transport med jernbane som fastsatt i artikkel 5 nr. 6, skal vedkommende myndighet offentliggjøre følgende opplysninger innen ett år etter at kontrakten er tildelt:

- a) Oppdragsgivers navn, dens eierskap og eventuelt navnet på det eller de organer som utøver rettslig kontroll.
- b) Varigheten av kontrakten om offentlig tjenesteyting.
- c) Beskrivelse av persontransporten som skal utføres.
- d) Beskrivelse av parametrene for den finansielle godtgjøringen.
- e) Kvalitetsmål, som punktlighet og pålitelighet, samt gjeldende belønning og straff.
- f) Vilkår som gjelder viktige eiendeler.

4. Etter anmodning fra en berørt part skal en vedkommende myndighet oversende begrunnelsene for sitt vedtak om direkte tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Artikkel 8

Overgangsbestemmelser

1. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal tildeles i samsvar med reglene fastsatt i denne forordning. Tjenestekontrakter eller kontrakter om offentlig tjenesteyting som fastsatt i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF for offentlig persontransport med buss eller sporvogn skal tildeles etter framgangsmåtene fastsatt i nevnte direktiver, når disse kontraktene ikke tildeles i form av konsesjonskontrakter om tjenester som definert i nevnte direktiver. Når kontrakter skal tildeles i samsvar med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, får bestemmelsene i nr. 2–4 i denne artikkel ikke anvendelse.

2. Med forbehold for nr. 3 skal tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting for transport med jernbane og på vei være i samsvar med artikkel 5 fra og med 3. desember 2019. Medlemsstatene skal i en overgangsperiode treffe tiltak for gradvis å etterkomme artikkel 5, for å unngå alvorlige strukturproblemer, særlig når det gjelder transportkapasiteten.

Medlemsstatene skal innen seks måneder etter første halvdel av overgangsperioden framlegge for Kommisjonen en framdriftsrapport om gjennomføringen av den trinnvise tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med artikkel 5. Kommisjonen kan på grunnlag av medlemsstatenes framdriftsrapporter foreslå egnede tiltak for medlemsstatene.

3. Ved anvendelsen av nr. 2 skal det ikke tas hensyn til kontrakter om offentlig tjenesteyting som er tildelt i samsvar med fellesskapsretten og nasjonal lovgivning

- a) før 26. juli 2000 på grunnlag av en rettfærdig anbudsprosedyre,
- b) før 26. juli 2000 på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettfærdig anbudsprosedyre,
- c) fra og med 26. juli 2000 og før 3. desember 2009 på grunnlag av en rettfærdig anbudsprosedyre,
- d) fra og med 26. juli 2000 og før 3. desember 2009 på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettfærdig anbudsprosedyre.

Kontraktene nevnt i bokstav a) kan fortsette å gjelde til de utløper. Kontraktene nevnt i bokstav b) og c) kan fortsette å gjelde til de utløper, men høyst 30 år. Kontraktene nevnt i bokstav d) kan fortsette å gjelde til de utløper, forutsatt at de er av begrenset varighet som kan sammenlignes med det som er fastsatt i artikkel 4.

Kontrakter om offentlig tjenesteyting kan fortsette å gjelde til de utløper dersom deres opphør ville få uhenksmessige rettslige eller økonomiske følger, og forutsatt at Kommisjonen har gitt sin godkjenning.

4. Med forbehold for nr. 3 kan vedkommende myndigheter i annen halvdel av overgangsperioden nevnt i nr. 2 velge å utelukke fra deltaking i anbudsinnbydelser for tildeling av kontrakter de ytere av offentlig tjeneste som ikke kan framlegge bevis på at verdien av den offentlige persontransporten de får godtgjøring for eller har fått enerett til i samsvar med denne forordning, utgjør minst halve verdien av all offentlig persontransport de får godtgjøring for eller har enerett til. En slik utelukkelse gjelder ikke ytere av offentlig tjeneste som yter tjenester som skal underlegges anbudsprosedyre. Ved anvendelsen av dette kriterium skal det ikke tas hensyn til kontrakter om offentlig tjenesteyting som er tildelt som nødtiltak som nevnt i artikkel 5 nr. 5.

Når vedkommende myndigheter bruker muligheten nevnt i første ledd, skal de gjøre det uten forskjellsbehandling, utelukke alle mulige ytere av offentlig tjeneste som oppfyller dette kriteriet og underrette mulige ytere om sitt vedtak ved innledningen av framgangsmåten for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting.

De berørte vedkommende myndigheter skal senest to måneder før anbudsinnbydelsen offentliggjøres underrette Kommissjonen om at de har til hensikt å anvende denne bestemmelsen.

Artikkel 9

Forenlighet med traktaten

1. Godtgjøring for offentlig tjenesteyting som utbetales i samsvar med denne forordning for drift av offentlig persontransport eller for å oppfylle tariffpliktigheter fastsatt i alminnelige regler, skal være forenlig med det felles marked. Slik godtgjøring skal være unntatt fra kravet om forhåndsmelding fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3.
2. Med forbehold for traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstatene fortsette å gi støtte til transportsektoren i henhold til traktatens artikkel 73 når støtten oppfyller behovet for samordning av transport eller tilsvarer godtgjøringen for visse andre forpliktelser som omfattes av begrepet offentlig tjenesteyting enn dem som omfattes av denne forordning, særlig
 - a) inntil felles regler for fordeling av infrastrukturkostnader trer i kraft dersom det gis støtte til foretak som må bære kostnadene for den infrastrukturen de har brukt, mens andre foretak ikke er pålagt den samme byrden. Ved fastsettelse av støttebeløpet skal det tas hensyn til de infrastrukturkostnader som konkurrerende transportmåter ikke belastes med,
 - b) når formålet med støtten er å fremme enten forskning om eller utvikling av transportsystemer og transportteknologi som er mer økonomiske for Fellesskapet.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

M. LOBO ANTUNES

Formann

Slik støtte skal begrenses til forsknings- og utviklingsstadiet, og kan ikke omfatte kommersiell utnyttning av disse transportsystemene eller transportteknologiene.

Artikkel 10

Oppheving

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 oppheves. Bestemmelsene i forordningen får imidlertid fortsatt anvendelse på godstransporttjenester i et tidsrom på tre år etter ikrafttredelsen av denne forordning.
2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 oppheves.

Artikkel 11

Rapporter

Etter utløpet av overgangsperioden nevnt i artikkel 8 nr. 2 skal Kommissjonen framlegge en rapport om gjennomføringen av denne forordning og om utviklingen innenfor offentlig persontransport i Fellesskapet, der den særlig vurderer utviklingen i kvaliteten på offentlig persontransport og resultatene av direkte tildelinger, eventuelt ledsaget av hensiktsmessige forslag til endring av denne forordning.

Artikkel 12

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft 3. desember 2009.

VEDLEGG

Regler for godtgjøring i tilfellene nevnt i artikkel 6 nr. 1

1. Godtgjøringen knyttet til direkte tildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 eller 6, eller knyttet til en alminnelig regel, skal dessuten beregnes i samsvar med reglene fastsatt i vedlegget.
2. Godtgjøringen kan ikke overstige et beløp som tilsvarer den finansielle nettovirkningen, dvs. summen av de virkninger, positive eller negative, som oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste får på kostnadene og inntektene til yteren av offentlig tjeneste. Virkningene skal vurderes ved å sammenligne situasjonen der forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste er oppfylt, med den situasjonen som ville ha oppstått dersom forpliktelsen ikke hadde blitt oppfylt. For å beregne den finansielle nettovirkningen skal vedkommende myndighet ta utgangspunkt i følgende:

Kostnader som har påløpt i forbindelse med en eller flere forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som er pålagt av den eller de vedkommende myndigheter, og som inngår i en kontrakt om offentlig tjenesteyting og/eller i en alminnelig regel,

minus alle positive finansielle virkninger som har oppstått innenfor nettet som drives i henhold til den eller de berørte forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste,

minus billettinntekter eller andre inntekter som er opptjent ved oppfyllelsen av den eller de berørte forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste,

pluss en rimelig fortjeneste,

utgjør de finansielle nettovirkningene.

3. Oppfyllelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste kan ha en innvirkning på en yters eventuelle transportvirksomhet utover den eller de berørte forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste. For å unngå for høy eller manglende godtgjøring skal det ved beregning av de finansielle nettovirkningene tas hensyn til målbare finansielle virkninger på yterens berørte nett.
4. Kostnader og inntekter må beregnes i samsvar med gjeldende regnskapsregler samt skatte- og avgiftsregler.
5. For å oppnå bedre innsyn og unngå krysssubsidiering når en yter av offentlig tjeneste ikke bare yter tjenester omfattet av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som det gis godtgjøring til, men også utover annen virksomhet, må regnskapet for nevnte offentlige tjenester være atskilt slik at minst følgende vilkår oppfylles:
 - Regnskapet for hver virksomhet skal føres særskilt, og andelen av tilsvarende eiendeler samt faste kostnader skal fordeles i samsvar med gjeldende regnskapsregler samt skatte- og avgiftsregler.
 - Alle variable kostnader, et passende bidrag til de faste kostnadene og en rimelig fortjeneste knyttet til all annen virksomhet som yteren av offentlig tjeneste utover, kan ikke under noen omstendigheter påføres den aktuelle offentlige tjenesten.
 - Kostnadene for den offentlige tjenesten skal balanseres mot driftsinntekter og utbetalinger fra offentlige myndigheter. Ingen inntekter kan overføres til et annet av virksomhetsområdene til yteren av offentlig tjeneste.
6. Med «rimelig fortjeneste» menes den avkastning på egen kapital som er vanlig for sektoren i en bestemt medlemsstat, og som tar hensyn til den risiko yteren av offentlig tjeneste løper eller unngår som følge av den offentlig myndighets inngripen.

7. Godtgjøringen skal gis på en slik måte at yteren av offentlig tjeneste oppfordres til å opprettholde eller utvikle
- effektiv drift som kan vurderes objektivt, og
 - yting av persontransport av tilfredsstillende kvalitet.
- _____