



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.7.2007
KOM(2007) 460 endelig

2000/0212 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringsforslag til Rådets fælles holdning vedrørende**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringsforslag til Rådets fælles holdning vedrørende**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

1. INDLEDNING

I henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), skal Kommissionen afgive udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet har foreslået ved andenbehandlingen. Kommissionen forelægger hermed sin udtalelse om Parlamentets ændringsforslag.

2. SAGSFORLØB

Revideret forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dok. KOM(2005) 319 endelig – 2000/0212(COD))	22. juli 2005
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget	16. februar 2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg	17. maj 2006
Udtalelse afgivet af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen KOM(2000) 7	14. november 2001
Vedtagelse af den fælles holdning	11. december 2006
Dato for udtalelse fra Europa-Parlamentet ved andenbehandlingen:	10. maj 2007

3. FORMÅLET MED FORSLAGET

Dette forslag skal erstatte den forordning, der blev vedtaget i 1969, og som i dag stadig gælder som fællesskabslovgivningen for personbefordringen til lands¹. Vilkårene inden for kollektiv personbefordring til lands har ændret sig meget siden 1969. Forordningen er ikke

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 (EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1) om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Senest ændret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 af 29.6.1991, s. 1).

længere tidssvarende og derfor en kilde til juridisk usikkerhed, der allerede kan aflæses af et stigende antal tvister.

På denne baggrund og med henblik på at fremme effektiviteten og kvaliteten af personbefordringen forelagde Kommissionen i september 2000 et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning², der skal erstatte forordningen fra 1969.

Efter vedtagelsen i november 2001 af Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandling forelagde Kommissionen i februar 2002 et ændret forslag. I betragtning af navnlig de store forskelle i erfaringerne med åbningen af markederne i medlemsstaterne har Rådet imidlertid ikke kunnet videreføre behandlingen af forslaget.

For at overvinde disse vanskeligheder, forlige de forskellige holdninger, der kom frem omkring dette forslag i Europa-Parlamentet og Rådet, og tage hensyn til EF-Domstolens dom i Altmark-sagen³ vedtog Kommissionen i juli 2005 et revideret forslag til forordning, der erstatter det ændrede forslag fra 2002.

Dette forslag sigter hovedsagelig mod at forenkle den lovgivningsmæssige tilgang, øge smidigheden, hvad angår tilrettelæggelsen af den offentlig trafikbetjening, og bedre tage hensyn til principperne om subsidiaritet og gennemsigtighed.

Forordningen opstiller de nærmere regler for de kompetente myndigheders regulering i sektoren for personbefordring ad vej. Derfor fastsættes de nærmere regler for kompensation i forbindelse med forsyningspligt og tildeling af enerettigheder i denne sektor. Den indeholder regler for kontraktforhold og øget gennemsigtighed, hvad angår forholdet mellem de offentlige myndigheder og transportselskaberne. I overensstemmelse med Europa-Parlamentets udtrykkelige ønske anerkendes for første gang de lokale myndigheders frie valg, hvad angår tilrettelæggelsen af den offentlig trafikbetjening. Der fastsættes klare regler, både hvad angår muligheden for offentligt udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening og de kompetente myndigheders mulighed for selv at yde trafikbetjeningen eller lade en intern operatør gøre det.

4. KOMMISSIONENS UDTALELSE OM DE AF EUROPA-PARLAMENTET VEDTAGNE ÆNDRINGSFORSLAG

Sagen har været genstand for interinstitutionelle forhandlinger, som har givet mulighed for at afslutte den ved andenbehandlingen. Europa-Parlamentets ændringsforslag vedrører tekniske præciseringer og nogle få, mere væsentlige aspekter. Brugen af underkontrahenter er blevet nøje fastlagt og begrænset for at sikre, at det er indehaveren af kontrakten, som leverer en betydelig del af transporttjenesterne. Grænserne for direkte tildeling af kontrakter til små og mellemstore virksomheder er blevet hævet lidt fra 1,7 mio. EUR om året til 2 mio. EUR. Der er medtaget foranstaltninger, som sikrer klageadgangen. Endelig omfatter ændringerne også en kortere frist, før forordningen træder i kraft, nemlig 24 måneder i stedet for 36 måneder, og en kortere overgangsperiode på 10 år i stedet for 12 år. Kommissionen kan acceptere alle de ændringsforslag, som Europa-Parlamentet har foreslået ved andenbehandlingen.

² KOM(2000) 7 endelig - 2000/0212 (COD), ændret ved KOM(2002) 107 endelig.

³ Dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

5. KONKLUSION

I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som ovenfor angivet.