

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget
(Alm. del - bilag 225)
transportministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag Journalnummer Kontor

1 400.C.2-0 EU-sekr. 13. november 2000

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om forslag til Rådets og Europa-Parlamentets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedr. offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje, KOM (2000) 7 endelig udgave.

Trafikministeriet Notat

Dato

J.nr.

Løbenr. :

:

:

:

10. november 2000

601-25

TM0176

Grundnotat om forslag til Rådets og Europa-Parlamentets forordning om medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje (KOM(2000) 7, endelig udgave)

Resumé

Forslaget indebærer en harmonisering af reglerne for meddelelse af enerettigheder og finansiering af offentlig personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje. Det er hensigten, at forslaget skal erstatte de hidtil gældende regler i Rådets forordning 1191/69. Enerettigheder, der meddeles, og støtte, der gives, i overensstemmelse med reglerne i forslaget skal ikke anmeldes til Kommissionen efter statsstøttereglerne.

Forslagets hovedprincip er, at meddelelse af enerettigheder og tildelelse af offentlig støtte skal være baseret på kontrakter om offentlig trafikbetjening. Kontrakter om offentlig trafikbetjening skal indgås på grundlag af åbent udbud.

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser, der kan anvendes til at kontrollere for stærk markedskoncentration og beskytte arbejds-tagerne i tilfælde af, at en kontrakt overgår til en anden operatør.

Endeligt indeholder forslaget bestemmelser om, at de kompetente offentlige myndigheder skal sikre en fornøden offentlig personbefordring, hvor der lægges vægt på kvaliteten af den leverede tjenesteydelse.

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er modtaget i Rådssekretariatet den 13. september 2000. Det er fremsat under henvisning til traktaten, særlig artikel 71, 73 og 89 og vil skulle vedtages efter procedurerne i artikel 251 (fælles beslutningstagning).

Det er hensigten, at forslaget skal erstatte forordning 1191/69 som ændret ved forordning 1893/91, der ophæves ifølge forslaget.

Forordningen finder anvendelse på national og international varetagelse af offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og indre vandveje. Hvis der i henhold til EU's direktiver om udbud af tjenesteydelser eller forsyningsvirksomhed kræves udbud, finder reglerne i disse direktiver anvendelse på udbuddet.

Forslaget indeholder en forpligtelse for medlemsstater til at sikre person-trafiktjenester "af den fornødne høje kvalitet og med den fornødne dækning".

Forslaget indebærer, at hvis offentlige myndigheder ønsker at give finansiel kompensation for offentlig service forpligtelser eller at meddele enerettigheder, skal det ske på basis af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Sådanne kontrakter skal som hovedregel indgås på grundlag af åbent udbud. Kontraktperioden skal have en maksimal gyldighedsperiode på 5 år bortset fra tilfælde, hvor operatøren ifølge kontrakten er ansvarlig for rullende jernbanemateriel, andre transportmidler af særlig teknisk natur eller infrastruktur, der har en længere afdragsperiode end 5 år.

I visse tilfælde kan de kompetente myndigheder indgå kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende jernbane-, metro, eller light rail-trafiktjenester uden forudgående udbud:

? Hvis det er nødvendigt for at opfylde nationale eller internationale sikkerhedsnormer på området.

? Hvis alle andre løsninger ville medføre ekstra udgifter til at sikre samordningen mellem operatøren og infrastrukturforvalteren, og disse udgifter ikke ville blive modsvaret af ekstra indtægter.

? Hvis en operatør foreslår et nyt initiativ, der sikrer trafikbetjeningen i et område, hvor der ikke tidligere har været nogen, kan operatøren få eneret til at varetage denne nye tjeneste under forudsætning af, at der ikke ydes finansiel kompensation.

Udbudskravet gælder ikke for kontrakter med en anslået værdi af under 400.000 EUR på årsbasis. Hvis en kompetent myndighed kun indgår én kontrakt vedrørende offentlig tjeneste gælder udbudskravet kun, hvis kontrakten har en anslået værdi på over 800.000 EUR på årsbasis.

Den kompetente myndighed kan endeligt indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening efter en forenklet udbudsprocedure (SPA) "kvalitetssammenligning". Proceduren kan anvendes, hvor der meddeles enerettigheder, men ikke gives støtte med offentlige midler.

Forslaget indeholder en række "sikkerhedsklausuler":

? En kompetent myndighed kan kræve, at op til halvdelen af de trafik-tjenester, der er omfattet af en kontrakt gives i underentreprise til en tredjepart.

? En kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå en kontrakt med en operatør, der som følge af kontrakten ville kontrollere mere end en fjerdedel af det relevante marked for passagerbefordring.

? Hvis en kontrakt indebærer en eneret, kan den kompetente myndighed forlange, at den valgte operatør overtager de ansatte, der tidligere har varetaget trafiktjenesten i samme omfang som hvis reglerne for virksomhedsoverdragelse havde været gældende.

? De kompetente myndigheder kan med forbehold af anden gældende EF-ret forlange, at den valgte operatør etablerer sig i den pågældende medlemsstat.

De kompetente myndigheder kan uden forudgående udbud fastsætte minimumskriterier, som alle operatører skal opfylde, og kompensere for de hermed forbundne omkostninger. Det er en betingelse, at alle operatører har adgang til kompensationen på et ikke-diskriminerende grundlag. Kompensation for omkostninger må maksimalt udgøre en

femtedel af værdien af en operatørs tjenester. Hvis et minimumskriterium angår be-grænsning af takster, kan det kun finde anvendelse på visse kategorier af passagerer (pensionister, børn m.v.).

Kompensation der udbetales i henhold til forordningen skal ikke anmeldes til Kommissionen efter statsstøttere reglerne.

Forslaget indeholder bestemmelser om proceduren for åbent udbud eller kvalitetssammenligning. Der skal ske offentliggørelse i EF-tidende. Ud-vælgelseskriterierne og kriterierne for indgåelse af kontrakten skal som minimum være baseret på en liste af kriterier, der er nævnt i forslaget, f.eks. forbrugerbeskyttelsesfaktorer, takstniveauer for forskellige grupper af borgere og integrering af forskellige trafiktjenester.

Medlemsstaterne skal hvert år sende Kommissionen oplysninger om ind-gåede kontrakter samt en oversigt over omfanget og indholdet af de gene-relle regler eller minimumskriterier.

Trafiktjenester, der er omfattet af kontrakter om offentlig servicetrafik skal holdes regnskabsmæssigt adskilt fra en operatørs øvrige aktiviteter.

Forslaget indeholder en overgangsbestemmelse, hvorefter ordninger, kon-trakter og arrangementer, der ikke er i overensstemmelse med forordnin-gen ophører tre år efter forordningens ikrafttrædelse. Perioden kan for-længes til højst seks år i de tilfælde, hvor tilbagebetalingsperioden for in-vesteringer i sporinfrastruktur ikke er afsluttet inden for de tre år.

2. Gældende dansk ret

? Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.

? Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbe-kendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. lov nr. 289 af 18. maj 1998, lov nr. 355 af 2. juni 1999 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.

? Lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovebekendtgørelse nr. 493, som ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996, lov nr. lov nr. 289 af 18. maj 1998 og lov nr. 399 af 2. juni 1999.

? Lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1074 af 20 december 1995.

3. Høring

Forslagene har været sendt i høring hos følgende organisationer m.v.: Forbrugerrådet, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Øresundsbro Konsortiet, Amtsrådsforeningen, Ar-bejdsgiverforeningen for Transport og Logistik, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk TransportForskning, Danske Busvognmænd, DSB, Erhvervenes Transportudvalg, Fjernbusforeningen Danske Ekspresbusser, Hovedstadens Udviklingsråd, Jernbanea rbejdernes Fagforening, Kommunernes Landsforening, NOAH-Trafik, Privatbanen Sønderjylland, Privatbanernes Fællesrepræsentation, Specialar-bejderforbundet i Danmark, Sund og Bælt Holding A/S, Trans-portrådet.

Følgende har haft bemærkninger til forslaget:

DSB fremfører, at jernbaneoperatører har brug for fleksible og kommer-cielt fokuserede kontrakter. Kontraktforholdet bør være ligevægtigt og ikke ensidigt dikterede krav til operatørerne. DSB mener, at det er vigtigt, at princippet om udbud ikke fører til komplicerede procedurer, tab af markedsfokus og effektivitet i organiseringen af markederne.

DSB mener, at der er behov for længere kontraktperioder end 5 år i jern-banesektoren. DSB mener desuden, at bestemmelsen om, at den valgte operatør kan blive forpligtet til at give op til halvdelen af værdien af tra-fiktjenesterne i underentreprise er i modstrid med ønsket om optimering af det samlede servicetilbud og vil hæmme forretningsmæssig styring. En-deligt mener DSB, at bestemmelsen om, at en kompetent myndighed kan beslutte ikke at indgå kontrakt er med en operatør, der herved ville kon-trollere mere end 25% af det relevante marked for offentlig personbefor-dring, vil medføre tvungen opløsning af eksisterende selskaber.

NOAH-trafik mener, at en liberalisering af den kollektive trafik hverken er til fordel for de rejsende eller samfundet, idet NOAH-trafik bl.a. me-ner, at markedsåbning vil medføre, at kun de største operatører vil over-leve og vil medføre en forringelse af arbejdsmiljøet. NOAH-trafik mener, at det i forslaget bør præciseres, hvordan forslagets begreb "fornøden of-fentlig personbefordring" skal defineres, og at forslaget mangler kvalit ets-mål for passagerne.

NOAH-trafik mener, at der i stedet for øget konkurrence bør sættes på koordinering og teknisk-administrativt samarbejde omfattende koordinering af køreplaner, billetter og rabatter og af den tekniske infrastruktur.

4. Lovgivningsmæssige-, statsfinansielle- og samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvis forslaget gennemføres, vil der være behov for mindre justeringer i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Det forventes, at udbud af jernbanetrafik virker i retning af lavere omkostninger. Et relativt hurtigt udbud af hele togtrafikken vil dog forudsætte en betydelig omstilling, hvis økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at vurdere.

Erfaringerne viser, at udbud af bus trafik umiddelbart medfører relativt store besparelser for kommuner og amter, som dog reduceres lidt i løbet af nogle år.

5. Proportionalitets- og nærhedsprincippet

Kommissionen nævner ikke proportionalitetsprincippet.

Subsidiaritetsprincippet bliver nævnt af Kommissionen i forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af grundlæggende fælles procedurer, der skal overholdes af de kompetente myndigheder, når de indgår kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætter minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport. Det nævnes, at sådanne grundlæggende fælles procedurer bør levne de kompetente myndigheder i medlemsstaterne mulighed for at indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening eller fastsætte minimumskriterier for varetagelsen af offentlig transport under hensyntagen til særlige nationale eller regionale omstændigheder, hvad enten disse er retlige eller konkrete.