



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.12.2006
KOM(2006)805 endelig

2000/0212 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej**

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej

(EØS-relevant tekst)

1. BAGGRUND

Revideret forslag sendt til Europa-Parlamentet og Rådet (dok. KOM(2005) 319 endelig – 2000/0212(COD))	22.7.2005
Udtalelse fra Regionsudvalget	16.2.2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg	17.5.2006
Udtalelse afgivet af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen KOM (2000) 7	14.11.2001
Vedtagelse af den fælles holdning	11.12.2006

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

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 længere tidssvarende og derfor en kilde til juridisk usikkerhed, der allerede ses af det 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.

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).

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

Efter vedtagelsen i november 2001 af Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen forelagde Kommissionen i februar 2002 et ændret forslag. I betragtning af navnlig de store forskelle i erfaringerne med åbningen af markedet 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 ener i denne sektor. Det indeholder regler for kontraktforhold og øget gennemsigtighed, hvad angår forholdet mellem de offentlige myndigheder og transportselskabet. 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.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Den fælles holdning, der blev vedtaget med kvalificeret flertal, indeholder nogle tilpasninger, som Kommissionen anser for acceptable, da de ikke indvirker på ambitionerne om retssikkerhed, gennemsigtighed, subsidiaritet og smidighed, der udgør kernen i Kommissionens forslag.

Rådet har således udvidet muligheden for at tildele underhåndsaftaler om jernbanekontrakter til alle **banetransport**tjenester med undtagelse af metro- og sporvejtjenester, samtidig med at disse kontraktors løbetid principielt begrænses til 10 år.

Som Europa-Parlamentet ønskede, har Rådet taget hensyn til SMV'ernes specifikke situation og genvurderet niveauet for de **tærskler, der kun skal gælde for SMV**, hvilket gør det muligt at tildele disse selskaber underhåndskontrakter om offentlig trafikbetjening til en årlig værdi, der ikke overstiger 1,7 mio. EUR eller for maksimalt 500 000 km pr. år til selskaber, der højst benytter 20 køretøjer. Disse gunstige regler for SMV forklares ved nærtrafikkens helt specielle markedsstruktur, der er omfattet af de særlige regler i traktatens kapitel om "transport". Kommissionen mener ikke, at denne særordning kan rumme yderligere udvidelse.

I overensstemmelse med Europa-Parlamentets holdning og Kommissionens forslag har Rådet bekræftet **princippet om lokalmyndighedernes frie valg**, hvad angår offentligt udbud eller en intern operatør til især bus-, sporveje- og metroruter. For desuden at tage visse særlige forhold i betragtning og ikke ende med en tekst, der er vanskelig at anvende, har Rådet

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

tilpasset betingelserne for, hvordan myndighederne selv eller gennem en intern operatør kan varetage den offentlige trafikbetjening.

Rådet har ligeledes besluttet at udbygge betingelserne for **gennemsigtighed** i forbindelse med underhåndsaftaler.

Rådet har i øvrigt bekræftet indførelsen af et **princip om gensidighed** som ønsket af Europa-Parlamentet, men som Kommissionen foreslog og i overensstemmelse med EF-Domstolens retspraksis, forbliver denne klausul tidsbegrænset og indgår i processen med gradvis liberalisering. Det er således udelukkende en overgangsbestemmelse.

Rådet nåede også til enighed om ordningen for **eksisterende kontrakter** og om det nødvendige i at fastsætte en længere **overgangsperiode**, men kun for anvendelsen af bestemmelserne vedrørende tildelingen af kontrakter. Denne særlige overgangsperiode forlænges til 12 år efter forordningens ikrafttrædelse.

4. DETALJEREDE BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

I det følgende refereres der til betragtninger og artikler i den fælles holdning.

4.1 De af Europa-Parlamentet ændringer, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning

Formål og anvendelsesområde

Ændring 1, 5, 132, 21, 22 og 31, der præciserer forordningens formål, navnlig almeninteressen (forbedring af personbefordringen i forhold til samfundsmæssige, miljømæssige, prisrelaterede faktorer samt beskyttelse af bevægelsehæmmede personer, regionaludviklingspolitik m.m.) er indarbejdet i princippet med betragtning 4 og 13a og i artikel 1, stk. 1, første afsnit.

Ændring 2 og 3 om de principper, som forordningen er baseret på, er indarbejdet i betragtning 1, 7 og 9.

Ændring 6 om uregulerede markeder er indarbejdet i betragtning 6b.

Den del af ændring 23, der undtager historiske tog fra forordningens anvendelsesområde, er indarbejdet i artikel 1, stk. 2.

Definition

Ændring 25 er indarbejdet i artikel 2 n), derved at der i definitionen af integrerede trafiktjenester indgår en fælles informationstjeneste, et fælles billetsystem og en fælles køreplan.

Forholdet til udbudsreglerne

Ændring 8, der siger, at direktiverne med udbudsreglerne ikke gælder for koncessionsaftaler om offentlig trafikbefordring, er indarbejdet i artikel 5, stk. 1, og artikel 8, stk. 1.

Kontraktens løbetid

Der ønskes med ændring 15 og 54 en forlængelse af kontraktens maksimale løbetid til 8 år (for busruter) og til 15 år (for togforbindelser). Kommissionen har i sit reviderede forslag, i betragtning 12 og i artikel 4, stk. 5, indført Europa-Parlamentets foreslåede løbetider og har i artikel 4, stk. 6, indarbejdet muligheden for under visse omstændigheder at indgå kontrakter med længere løbetid. Den fælles holdning har fastsat en principiel maksimal løbetid for busrutekontrakter på 8 til 10 år og har udvidet mulighederne for kontrakter af længere løbetid. I artikel 5, stk. 6, begrænses i øvrigt principielt løbetiden for kontrakter om trafikbetjening med jernbane, når det drejer sig om underhåndsftaler.

De nærmere regler for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

Ændring 61, der uden tvivl udgjorde et centralt element i Europa-Parlamentets holdning ved førstebehandlingen, giver den kompetente myndighed valget mellem:

- tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening gennem udbudsprocedure
- selv levere den offentlige trafikbetjening, direkte eller gennem eget selskab, forudsat der ikke deltages i udbudsprocedurer om tildeling af andre kontrakter om offentlig trafikbetjening.

Denne ændring, der således fastlægger **princippet om den kompetente myndigheds frie valg**, samt ændringerne 12, 14 og 29 er indarbejdet i princippet i betragtning 15 og i artikel 5, stk. 2.

Rådet har præciseret nogle af betingelserne for, at de kompetente myndigheder selv eller gennem en intern operatør kan levere offentlig trafikbetjening:

- I artikel 5, stk. 2, første afsnit, og stk. 2, litra d), tilpasser den fælles holdning udtrykket 'kompetent lokal myndighed' for at tillade grupper af myndigheder og tage hensyn til de situationer, hvor der ikke findes nogen lokal kompetent myndighed for transport.
- Den fælles holdning bringer i artikel 5, stk. 2, litra a), en ændring af begrebet kontrol ved at opbløde kriteriet om den kompetente myndigheds ejerforhold til kapitalen. Følgelig vil nogle selskaber med blandet kapital (eller institutionelle OPP'er, partnerskaber mellem den offentlige og private sektor) kunne betragtes som interne operatører og nyde godt af muligheden for at få underhåndsftaler om offentlig trafikbetjening. Forordningen pålægger dog i alle tilfælde den interne operatør, at aktiviteterne begrænses til et præcist geografisk område. Kommissionen finder, at denne transportspecifikke tilgang er berettiget, baseret på traktatens kapitel om "transport", på grund af den offentlige trafikbetjenings særlige behov, og ikke på nogen måde er i konflikt med tilgange, der måtte vælges for andre aktivitetssektorer. Kommissionen finder desuden, at løsningen i dette tilfælde ikke vil adskille sig yderligere fra aktuelle domstolsafgørelser i fortolkninger af traktatens bestemmelser om etableringsretten (EF-traktatens artikel 43) og tjenesteydelsers frie bevægelighed (EF-traktatens artikel 49). Forordningen bevarer navnlig den grundlæggende almene regel, efter hvilken den kompetente myndighed udøver samme kontrol over en intern operatør som over sine egen afdelinger; kontrollen over den offentlige trafikbetjening vurderes efter de kriterier, der er fastsat i forordningen. Forordningen minder desuden om, at hvis en intern operatør benytter underentreprise, skal traktatens regler overholdes.

- Den fælles holdning opbløder i artikel 5, stk. 2, litra b), opbløder princippet om den interne operatørs geografiske afgrænsning, for at give denne mulighed for at drive visse udgående ruter.
- I artikel 5, stk. 2, litra c), indfører Rådet en ordning for indre operatørs mulighed for at deltage i udbudsprocedurer, før udbudsproceduren endeligt åbnes på det hjemlige marked.

Ændring 7, der modererer den positive vurdering af fordelene ved konkurrence i forbindelse med åbent udbud om kontrakter om offentlig trafikbetjening, er i princippet indarbejdet i betragtning 6 med tilføjelsen "hvis der er indført passende beskyttelsesklausuler".

Hvad angår de nærmere regler for udbudsprocedurer, er ændring 80, der tillader forhandlinger mellem den kompetente myndighed og tilbudsgivere, i princippet indarbejdet i betragtning 17 og i artikel 5, stk. 3. Ændring 81, der forpligter den kompetente myndighed til at sørge for en passende informationsformidling, er indarbejdet i betragtning 23 og i artikel 7, stk. 2.

Gennemsigtighed

Ændring 82 og 83, der udbygger medlemsstaternes og de kompetente myndigheders forpligtelse til regelmæssigt at offentliggøre oversigter over forordningens iværksættelse, er i princippet dækket af betragtning 24 og af artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 2.

I medfør af Europa-Parlamentets anmodning som udtrykt i ændring 95 indeholder artikel 11 desuden en bestemmelse om, at Kommissionen forelægger en rapport om navnlig udviklingen i den offentlige trafikbetjenings kvalitet efter overgangsperiodens udløb.

Konkurrenceforvridning

Ændring 67, 68, 91 og 94, der sigter mod at forebygge den konkurrenceforvridning, som operatører, der får underhåndsaftaler om offentlig trafikbetjening, måtte få fordel af, er i princippet indarbejdet i artikel 5, stk. 2, litra b), og i artikel 8, stk. 6, der indfører princippet om gensidighed under overgangsperioden.

Nødklausul

Parlamentets ændring 70, 78, 85 og 86 giver kompetente myndigheder mulighed for i nødstilfælde at tildele underhåndsaftaler - f.eks. hvis en operatør går fallit. Dette problem er afspejlet i artikel 5, stk. 5.

Beskyttelsesforanstaltninger

Kommissionen og Rådet har fulgt Europa-Parlamentet i ændring 71 og 72 om fjernelse af bestemmelsen om at forpligte operatører til at give en del af trafikbetjeningen i underentreprise eller udelukke visse dominerende operatører fra udbudsprocedurer.

Generelle regler for takster

Ændring 130, 76, 77 og 124 om de generelle regler for fastsættelse af maksimaltakster er i princippet indarbejdet i betragtning 5 og i artikel 3, stk. 2. For de ruter, for hvilke der ikke modtages kompensation til gengæld for takstforpligtelser, åbner den fælles holdning i artikel 3, stk. 3, muligheden for ikke at anvende forordningen, men anvende traktatens regler for statsstøtte, der medfører forpligtelse til at anmelde de pågældende udbetalinger.

Kompensation for forsyningspligt

Ændring 13, der vedrører kompensation til operatørerne, er i princippet indarbejdet i artikel 1, stk. 1, andet afsnit, og i pkt. 2 i bilaget.

Ændring 19, der vil give operatørerne mulighed for at anvende midler, som er indtjent på fuldt liberaliserede markeder, til at varetage offentlig personbefordring i nærtrafik, er indarbejdet. Forbuddet mod sådanne overførsler af indtægter, som fastsat i pkt. 5 i bilaget, gælder faktisk kun for indtægter, der er indtjent på ikke liberaliserede markeder.

Ændring 89 og 96 om reglerne for kompensation i forbindelse med underhåndsaftaler om offentlig trafikbetjening uden udbudsprocedure, er i princippet indarbejdet i artikel 4, stk. 2, artikel 6 og i bilaget.

Overgangsbestemmelser

Ændring 90, 92 og 93, der vil forlænge overgangsperioden og smidiggøre reglerne for igangværende kontrakter, er i princippet indarbejdet i artikel 8, stk. 2 og 5, og i artikel 10, stk. 1. Artikel 12 fastsætter, at forordningen træder i kraft tre år efter offentliggørelsen i EUT. Efter denne ikrafttrædelsesperiode starter en overgangsperiode på 12 år til anvendelsen af bestemmelserne om tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening. Disse bestemmelser smidiggør også den ordning, der gælder for eksisterende kontrakter for at muliggøre en gradvis harmonisering af tilrettelæggelsen af den offentlige trafikbetjening i alle medlemsstater.

4.2 Ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som Kommissionen har afvist, og som ikke indarbejdet i den fælles holdning

Anvendelsesområde

Ændring 23 begrænser forordningens anvendelsesområde til nærtrafik. Dette ville bevirke, at forordningen fra 1969 ville forblive i kraft for en del af trafikbetjeningen ad vej, og derved videreføres den hermed forbundne juridiske usikkerhed. Anvendelsesområdet bevares således som "offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej".

De nærmere regler for indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening

Ændring 9, 62, 63, 65 og 120 vedrører de særlige betingelser for udbud af bestemte typer trafikbetjening: Integrerede transporttjenester, metro- eller light rail-trafiktjenester eller nye linjer, der oprettes på operatørernes initiativ. Genstanden for disse ændringer er overflødig i det omfang, hvor den fælles holdning indeholder princippet om de kompetente myndigheder frie valg. Dette princip dækker både integrerede jernbane-, metro- eller light rail-trafiktjenester og nye linjer. Det er ikke længere nødvendigt af fastsætte specifikke undtagelser for disse situationer, og **derfor er** disse ændringer ikke indarbejdet.

Ændring 64 vil fjerne forpligtelsen for den kompetente myndighed til et år i forvejen at offentliggøre sin hensigt om at indlede udbudsprocedurer eller tildele underhåndsaftaler om offentlig trafikbetjening. I betragtning af at princippet om frit valg skal ledsages af en passende gennemsigtighed, anser Kommissionen og Rådet det ikke for nødvendigt at bibeholde denne forpligtelse til offentliggørelse i betragtning 23 og artikel 7, stk. 2.

Ændring 69, der drejer sig om den såkaldte 'kvalitetssammenligningsprocedure', er hverken medtaget i Kommissionens reviderede forslag eller i den fælles holdning.

Forholdet til udbudsreglerne

Europa-Parlamentets ændring 24 lader bestemmelserne i forordningen gå forud for direktiverne om "offentlige udbud". Denne prioritering er i modstrid med de forpligtelser, Fællesskabet har indgået i medfør af aftalen om offentlige aftaler, der er indgået inden for rammerne af Verdenshandelsorganisationen. Den fælles holdning indarbejder ikke denne ide med at lade forordningen gå forud for direktiverne om "offentlige udbud". For tydeliggørelsens skyld indfører Rådet i artikel 1, stk. 3, imidlertid en præcisering af, at forordningen ikke gælder for koncessionskontrakter om offentlige bygge- og anlægsarbejder.

Definitioner

Ændring 107 og 119 supplerer definitionen af eneret. De forekommer egentlig ikke at have noget med den pågældende definition at gøre og er derfor ikke medtaget.

Eftersom sektoren ikke længere indgår i forordningens anvendelsesområde, er genstanden for ændring 26 om definitionen af indre vandveje bortfaldet. Betragtning 8 og artikel 1, stk. 2, forklarer udelukkelsen af transport ad indre vandveje fra forordningens anvendelsesområde med den pågældende transportforms ringe omfang og præciserer den ordning, der gælder for denne sektor.

Ændring 27 er en redaktionel ændring af definitionen af 'operatør', der ikke er indarbejdet.

Genstanden for ændring 28 om definitionen af offentlig personbefordring i nærtrafik er bortfaldet, da der ikke længere opereres med dette begreb i den fælles holdning.

Ændring 30 indfører en specifik definition af bevægelseshæmmede personer, der ikke er medtaget i den fælles holdning.

Kontrakter om offentlig trafikbetjening

Ændring 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 og 131 ændrer og udbygger listen over de kriterier, som myndighederne skal tage i betragtning ved tildelingen af kontrakter om offentlig trafikbetjening.

Genstanden for disse ændringer er bortfaldet, fordi hverken Kommissionen eller Rådet har valgt tilgangen med opstilling af en obligatorisk liste over tildelingskriterier. En sådan liste ville hurtigt kunne vise sig at være uhensigtsmæssig eller endog have negative virkninger.

Den valgte tilgang, der i højere grad efterkommer princippet om subsidiaritet, gør det muligt at give de kompetente myndigheder fuldstændig frihed til at fastsætte alle de elementer, der skal tages i betragtning i forbindelse med tildeling af en kontrakt, og således at fastlægge deres prioritering, hvad angår den offentlige trafikbetjening. Betragtning 13 a præciserer ikke desto mindre, at myndighederne kan fastsætte kvalitetsstandarder vedrørende f.eks. arbejdsbetingelser, de rejsendes rettigheder, miljøbeskyttelse og de bevægelseshæmmedes særlige behov.

Ændring 108, 55, 56, 57, 58 og 59 stiller krav om, at der i kontrakter om offentlig trafikbetjening fastsættes bestemmelser om opsigelse af kontrakten, forpligtelse til at

forelægge en årlig aktivitetsrapport, vedligehold af aktiver, sanktioner og kontrakttillæg. Disse ændringer er ikke blevet indført, fordi sådanne bestemmelser henhører under princippet om subsidiaritet og den ligevægt i kontrakten, der skal fastsættes af parterne.

Af de samme grunde blev ændring 133 og 134, der pålægger den valgte operatør at overholde de kollektive overenskomster, heller ikke medtaget af Kommissionen og af Rådet. Hvad angår arbejdstagernes beskyttelse, står der dog udtrykkeligt i betragtning 13 og artikel 4, stk. 7, at myndigheder inden for rammerne af en udbudsprocedure kan forlange, at den valgte operatør indrømmer de tidligere ansatte de samme rettigheder som tidligere.

Klageprocedurer

Genstanden for ændring 8, 84, 85, 86 og 87 om klageprocedurer i forbindelse med beslutninger truffet af den kompetente myndighed er ikke omfattet, da den fælles holdning ikke længere fastlægger specifikke procedurer på området.

Operatører fra tredjelande

Hensigten med ændring 4, 20, 74 og 125 om betingelserne for adgang til og etableringsregler for operatører fra tredjelande er ikke indarbejdet, fordi dette aspekt ikke er behandlet specifikt i hverken Kommissionens forslag eller i Rådets fælles holdning. Disse ændringer er derfor ikke indarbejdet.

4.3 De af Europa-Parlamentet ændringer, som Kommissionen har afvist, men som helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning

Små og mellemstore virksomheder

Ændring 17 og 79 sigter mod at garantere en hensyntagen til SMV'ernes særlige interesse i nærtrafikbetjeningen. Disse ændringer er ikke medtaget i Kommissionens forslag, men er tydeligt afspejlet i artikel 5, stk. 4, i den fælles holdning, der indfører en specifik, og højere, tærskel, der gælder for kontrakter tildelt SMV, der i samme artikel er defineret som selskaber, der ikke opererer med mere end 20 køretøjer. Der bør mindes om, at denne bestemmelse tager hensyn til nærtrafikmarkedets specifikke struktur, hvor SMV'erne i nogle tilfælde spiller en afgørende rolle. Transportsektoren er desuden underkastet de specifikke regler i traktatens kapitel om "transport".

4.4 Nye elementer

Anvendelsesområde

Betragtningerne 8 a, 29 og artikel 1, stk. 2, drejer sig om fjernelsen af offentlige godstransporttjenester fra forordningens anvendelsesområde og præciserer den ordning, der gælder for denne sektor.

Gennemsigtilighed

Artikel 7, stk. 3, indfører en forpligtelse for den kompetente myndighed at offentliggøre bestemte oplysninger i forbindelse med underhåndsaftaler om trafikbetjening med jernbane.

I artikel 7, stk. 4, forpligtes myndigheden til på en interesseparts anmodning at forelægge en begrundet udtalelse om tildelingen af en underhåndsaftale om offentlig trafikbetjening.

Bestemmelsernes forenelighed med traktaten

I artikel 9, stk. 2, anføres den ordning, der gælder for støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og som ikke er omfattet af forordningen. Følgelig bestemmes der i artikel 10, stk. 2, en undtagelse fra Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje.

5. KONKLUSIONER

Kommissionen finder, at den fælles holdning, der blev vedtaget med kvalificeret flertal den 11.12.2006, ikke berører formålet og tilgangen i det reviderede forslag og kan derfor støtte den.