

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0131/2007

4.4.2007

*****II**

AANBEVELING VOOR DE TWEEDE LEZING

betreffende het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad
(13736/1/2006 – C6-0042/2007 –2000/0212 (COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Erik Meijer

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in *vet cursief* aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING	31
PROCEDURE.....	35

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212 (COD))

(Medebeslissingsprocedure: tweede lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het gemeenschappelijk standpunt van de Raad (13736/1/2006 – C6-0042/2007),
 - gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt¹ inzake het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2000)0007)²,
 - gezien het eerste gewijzigde voorstel van de Commissie (COM(2002)0107)³,
 - gezien het tweede gewijzigde voorstel van de Commissie (COM(2005)0319)⁴,
 - gelet op artikel 251, lid 2 van het EG-Verdrag,
 - gelet op artikel 62 van zijn Reglement,
 - gezien de aanbeveling voor de tweede lezing van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0131/2007),
1. hecht zijn goedkeuring aan het gemeenschappelijk standpunt, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Gemeenschappelijk standpunt van de Raad

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Overweging 10

(10) In tegenstelling tot hetgeen is bepaald in Verordening (EEG) nr. 1191/69, die eveneens van toepassing is op het openbaar personenvervoer via de binnenwateren,

(10) In tegenstelling tot hetgeen is bepaald in Verordening (EEG) nr. 1191/69, die eveneens van toepassing is op het openbaar personenvervoer via de binnenwateren,

¹ PB C 140 E van 13.6.2002, blz. 282.

² PB C 365 E van 19.12.2000, blz. 169.

³ PB C 151 E van 25.6.2002, blz. 146.

⁴ Nog niet in het PB gepubliceerd.

wordt het niet opportuun geacht ook de gunning van openbaardienstcontracten in die specifieke sector op te nemen in het toepassingsgebied van de onderhavige verordening. De organisatie van het openbaar personenvervoer via de binnenwateren valt bijgevolg onder de algemene beginselen van het Verdrag, tenzij de lidstaten ervoor kiezen deze verordening toe te passen op die specifieke *sector*. De bepalingen van deze verordening beletten de lidstaten niet om de binnenvaartdiensten in een ruimer stedelijk, voorstedelijk of regionaal openbaar personenvervoersnet te integreren.

wordt het niet opportuun geacht ook de gunning van openbaardienstcontracten in die specifieke sector op te nemen in het toepassingsgebied van de onderhavige verordening. De organisatie van het openbaar personenvervoer via de binnenwateren *en in de nationale zeewateren* valt bijgevolg onder de algemene beginselen van het Verdrag, tenzij de lidstaten ervoor kiezen deze verordening toe te passen op die specifieke *sectoren*. De bepalingen van deze verordening beletten de lidstaten niet om de binnenvaartdiensten *en de diensten op de nationale zeewateren* in een ruimer stedelijk, voorstedelijk of regionaal openbaar personenvervoersnet te integreren.

Amendement 2 Overweging 15

(15) Langlopende contracten kunnen leiden tot een onnodig lange sluiting van de markt, waardoor het gunstige effect van concurrentie verloren gaat. Om concurrentievervalsing zoveel mogelijk te beperken en tegelijk de kwaliteit van de dienstverlening te beschermen, dienen openbaardienstcontracten van beperkte duur te zijn. Het is echter noodzakelijk te voorzien in de mogelijkheid om openbaardienstcontracten te verlengen met ten hoogste de helft van hun oorspronkelijke looptijd, wanneer de exploitant van openbare diensten moet investeren in activa met een uitzonderlijke terugverdientijd alsmede in het geval van ultraperifere gebieden, als vermeld in artikel 299 van het Verdrag, gezien de bijzondere kenmerken en beperkingen van die gebieden. ***Tevens moet het mogelijk zijn contracten, mits via een eerlijke openbare-aanbestedingsprocedure gegund, voor een nog langere periode te verlengen*** wanneer een exploitant van openbare diensten uitzonderlijke infrastructuurinvesteringen of investeringen in rollend materieel en voertuigen doet

(15) Langlopende contracten kunnen leiden tot een onnodig lange sluiting van de markt, waardoor het gunstige effect van concurrentie verloren gaat. Om concurrentievervalsing zoveel mogelijk te beperken en tegelijk de kwaliteit van de dienstverlening te beschermen, dienen openbaardienstcontracten van beperkte duur te zijn. ***Een contractverlenging dient afhankelijk te zijn van een positieve beoordeling door de gebruikers; dit dient de bevoegde autoriteit volgens van tevoren vastgelegde procedures die de objectiviteit waarborgen, periodiek te controleren.*** Het is echter noodzakelijk te voorzien in de mogelijkheid om openbaardienstcontracten te verlengen met ten hoogste de helft van hun oorspronkelijke looptijd, wanneer de exploitant van openbare diensten moet investeren in activa met een uitzonderlijke terugverdientijd alsmede in het geval van ultraperifere gebieden, als vermeld in artikel 299 van het Verdrag, gezien de bijzondere kenmerken en beperkingen van die gebieden. Wanneer een exploitant van openbare diensten uitzonderlijke

waarmee grote sommen zijn gemoeid.

infrastructuurinvesteringen of investeringen in rollend materieel en voertuigen doet waarmee grote sommen zijn gemoeid, **dient, mits het contract via een eerlijke openbare aanbestedingsprocedure is gegund, op het moment van investering de resterende prijs voor dat deel te worden bepaald dat gedurende de looptijd van het contract niet wordt afgeschreven, aangezien dit ten laste dient te komen van de succesvolle contractnemer die in de plaats komt van de exploitant die de investering heeft gedaan.**

Amendement 3
Overweging 17

(17) In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel staat het de bevoegde instanties vrij, kwaliteitsnormen voor openbardienstverplichtingen **vast te stellen**, bijvoorbeeld met betrekking tot minimale arbeidsomstandigheden, rechten van reizigers, de behoeften van mensen met een verminderde mobiliteit **of** milieubescherming.

(17) In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel staat het de bevoegde instanties vrij **te kiezen op welke wijze zij sociale en kwaliteitscriteria vaststellen om de** kwaliteitsnormen voor openbardienstverplichtingen **te handhaven en te verhogen**, bijvoorbeeld met betrekking tot minimale arbeidsomstandigheden, rechten van reizigers, de behoeften van mensen met een verminderde mobiliteit, milieubescherming, **de veiligheid van passagiers en werknemers alsook verplichtingen uit hoofde van collectieve overeenkomsten en andere voorschriften en overeenkomsten betreffende arbeidsplaatsen en sociale bescherming op de plaats waar de dienst wordt verricht. Om te zorgen voor transparante mededingingsvoorwaarden die vergelijkbaar zijn voor alle exploitanten, moeten specifieke door de bevoegde instanties opgelegde eisen betreffende de kwaliteit van de dienst een verwijzing bevatten naar de Europese kwaliteitsnormen 13816 en 15140, die in 2002 en 2006 zijn goedgekeurd door de Europese Commissie voor Normalisatie (ECN).**

Daarbij moet er in ieder geval voor

worden gezorgd dat de algemeen geldende bepalingen voor deze sectoren ook voor openbaar personenvervoer per spoor en over de weg op vergelijkbare wijze worden nageleefd.

Motivering

Er dienen overeenkomsten over het niveau van de dienstverlening te worden gesloten en de voorwaarden voor verlening van exploitatievergunningen dienen zo duidelijk mogelijk te verwijzen naar de kwaliteit van de dienstverlening voor de consument. Het Europees Parlement heeft dit standpunt al in eerste lezing ingenomen (amendementen 32 en 37-51) en de Commissie heeft deze amendementen overgenomen (COM(2002)0107, artikel 4 bis). Hiertoe en met het oog op de sociale bescherming van de werknemers bij mededinging is het niet voldoende om sociale bescherming op vrijwillige basis te laten vaststellen door de bevoegde instantie.

Amendement 4 Overweging 20

(20) Wanneer een overheid ervoor opteert een taak van algemeen belang toe te vertrouwen aan een derde partij, is zij gehouden bij de keuze van de exploitant van openbare diensten het Gemeenschapsrecht inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten na te leven zoals dat voortvloeit uit de artikelen 43 tot en met 49 van het Verdrag en uit de beginselen van transparantie en gelijke behandeling. De bepalingen van deze verordening laten in het bijzonder de verplichtingen van overheden op grond van de richtlijnen betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten onverlet wanneer het gaat om openbaardienstcontracten die onder de toepassing van deze richtlijnen vallen.

(20) Wanneer een overheid ervoor opteert een taak van algemeen belang toe te vertrouwen aan een derde partij, is zij gehouden bij de keuze van de exploitant van openbare diensten het Gemeenschapsrecht inzake overheidsopdrachten en concessieovereenkomsten na te leven zoals dat voortvloeit uit de artikelen 43 tot en met 49 van het Verdrag en uit de beginselen van transparantie en gelijke behandeling. De bepalingen van deze verordening laten in het bijzonder de verplichtingen van overheden op grond van de richtlijnen betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten onverlet wanneer het gaat om openbaardienstcontracten die onder de toepassing van deze richtlijnen vallen. ***Gezorgd moet worden voor een uniforme rechtsbescherming van potentiële inschrijvers, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen contracten die overeenkomstig deze verordening dan wel overeenkomstig de Richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG worden gegund. De bepalingen van Richtlijn 89/665/EEG dienen derhalve op uniforme wijze te gelden voor de controle van alle gunningsprocedures.***

Motivering

Om de continuïteit van de vervoersvoorzieningen niet in gevaar te brengen, is er een snelle en doeltreffende rechtsbeschermingsprocedure nodig. Daarbij moet bovendien worden voorkomen dat er in dezelfde zaak uiteenlopende beslissingen worden genomen. Een uniforme rechtsbescherming ten aanzien van de gunning van openbare dienstcontracten - waaronder dienstconcessies en openbare dienstcontracten overeenkomstig de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG - conform de beproefde procedure van Richtlijn 89/665/EEG is daartoe noodzakelijk.

Amendement 5

Overweging 20 bis (nieuw)

(20 bis) Wanneer een vervoersonderneming op eigen initiatief voor de eerste keer een openbare personenvervoersdienst aanbiedt, moet de bevoegde plaatselijke overheid van een openbare aanbestedingsprocedure kunnen afzien en het ondernemingsinitiatief door rechtstreekse toekenning van een tijdelijk exclusief recht aan de exploitant van de openbare dienst kunnen bevorderen. Het verlenen van financiële compensatie voor de vervulling van openbare dienstverplichtingen overeenkomstig artikel 3, lid 1 is in deze procedure niet mogelijk. Dat geldt niet voor financiële compensatie overeenkomstig artikel 3, lid 2.

Motivering

Ondernemingen kunnen de behoefte aan het aanbod van openbaar vervoer vaak beter en in een vroeger stadium inschatten dan de plaatselijke autoriteiten. Voor vervoersdiensten op initiatief van ondernemers moet het mogelijk zijn dat exclusieve rechten eenmalig en tijdelijk rechtstreeks aan de initiatiefnemer worden gegund. Wanneer daarentegen ook bij vervoer op initiatief van ondernemingen het noodzakelijke exclusieve recht via een aanbestedingsprocedure door de bevoegde mededingingsautoriteit zou moeten worden verleend, zou elke motivatie voor een innovatie door ondernemingen bij voorbaat de kop worden ingedrukt.

Amendement 6

Overweging 26

(26) De compensatie ter dekking van de kosten die aan de uitvoering van een openbare dienstverplichting zijn verbonden, dient zodanig te worden berekend dat

(26) De compensatie ter dekking van de kosten die aan de uitvoering van een openbare dienstverplichting zijn verbonden, dient zodanig te worden berekend dat

overcompensatie wordt voorkomen. Wanneer een bevoegde instantie een contract zonder openbare aanbestedingsprocedure wenst te gunnen, dient ze gedetailleerde regels na te leven teneinde te waarborgen dat een passende vergoeding wordt vastgesteld en de diensten op een efficiënte manier en met een hoog kwaliteitsniveau worden verricht.

overcompensatie wordt voorkomen **en geen ondercompensatie wordt opgelegd. Met name kan worden overwogen de resultaten van vergelijkbare, via een openbare aanbestedingsprocedure gegunde diensten als maatstaf voor de berekening van de compensatie te gebruiken.** Wanneer een bevoegde instantie een contract zonder openbare aanbestedingsprocedure wenst te gunnen, dient ze gedetailleerde regels na te leven teneinde te waarborgen dat een passende vergoeding wordt vastgesteld en de diensten op een efficiënte manier en met een hoog kwaliteitsniveau worden verricht. **Een voldoende hoge kwaliteit kan met name worden gewaarborgd door te bepalen dat alleen aanspraak op het volle compensatiebedrag kan worden gemaakt als de kwaliteitsnormen overeenkomen met de stand van de techniek.**

Motivering

Veel bevoegde instanties leggen nog steeds openbardienstverplichtingen op aan historische spoorwegondernemingen zonder de kosten hiervan voldoende te compenseren. Hier is dus sprake van ondercompensatie. Zij kunnen hun eigendom van de spoorwegonderneming gebruiken om deze onbevredigende situatie af te dwingen. De spoorwegonderneming moet vrijelijk kunnen besluiten om de meest concurrerende prijs in te dienen, maar het moet een commercieel besluit blijven dat volledig in handen ligt van de betreffende spoorwegonderneming. De overheid mag geen compensatie kunnen vaststellen die onder de kostprijs van de geëiste diensten ligt.

De logica achter de methode voor de berekening van de compensatie is moeilijk te volgen. Voor de berekening van de compensatie in verband met de rechtstreekse gunning van een contract kan bijvoorbeeld de marktprijs van vergelijkbare diensten als maatstaf worden genomen - een zinvolle aanpak omdat de exploitant een bedrijf is, en een methode die al wel in het recht van de lidstaten is toegepast. Dit zou stroken met het vierde criterium dat het Hof van Justitie heeft opgesteld, en zou de rechtsonzekerheid voorkomen die zou ontstaan bij een conflict met het arrest van het Hof van Justitie van 24 juli 2003 in zaak 280/00.

Amendement 7 Overweging 27

(27) De bevoegde instantie en de exploitant van openbare diensten kunnen aantonen dat de toekenning van buitensporige vergoedingen is vermeden door in het

(27) De bevoegde instantie en de exploitant van openbare diensten kunnen aantonen dat de toekenning van buitensporige vergoedingen **of te geringe vergoedingen** is

berekeningsschema in de bijlage naar behoren rekening te houden met alle effecten van de naleving van de openbardienstverplichtingen op de vraag naar openbaar personenvervoer.

vermeden door in het berekeningsschema in de bijlage naar behoren rekening te houden met alle effecten van de naleving van de openbardienstverplichtingen op de vraag naar openbaar personenvervoer.

Motivering

Dit amendement zorgt voor rechtszekerheid voor wat betreft het beoordelingsmodel in de bijlage. De hoogte van de compensatie dient zodanig te zijn dat de kosten worden gedekt die door de vervulling van openbardienstverplichtingen worden veroorzaakt.

Amendement 8 Overweging 31

(31) Tijdens de overgangperiode mogen de bevoegde instanties de bepalingen van deze verordening op verschillende tijdstippen beginnen toe te passen. Het is dan ook mogelijk dat tijdens die periode exploitanten van openbare diensten uit nog niet onder de toepassing van deze verordening vallende markten inschrijven voor openbardienstcontracten in reeds eerder voor gecontroleerde concurrentie opengestelde markten. Teneinde met een evenredige maatregel te voorkomen dat de openstelling van de openbaarvervoermarkt onevenwichtig verloopt, dienen de bevoegde instanties tijdens de tweede helft van de overgangperiode inschrijvingen te kunnen weigeren die afkomstig zijn van ondernemingen bij welke **meer dan de helft van de waarde van** de door hen verrichte openbaarvervoersdiensten **berust** op contracten die niet in overeenstemming met deze verordening zijn gegund, mits daarbij niet wordt gediscrimineerd en hiertoe werd beslist vóór de aanvang van de aanbestedingsprocedure.

(31) Tijdens de overgangperiode mogen de bevoegde instanties de bepalingen van deze verordening op verschillende tijdstippen beginnen toe te passen. Het is dan ook mogelijk dat tijdens die periode exploitanten van openbare diensten uit nog niet onder de toepassing van deze verordening vallende markten inschrijven voor openbardienstcontracten in reeds eerder voor gecontroleerde concurrentie opengestelde markten. Teneinde met een evenredige maatregel te voorkomen dat de openstelling van de openbaarvervoermarkt onevenwichtig verloopt, dienen de bevoegde instanties tijdens de tweede helft van de overgangperiode inschrijvingen te kunnen weigeren die afkomstig zijn van ondernemingen bij welke de door hen verrichte openbaarvervoersdiensten **berusten** op contracten die niet in overeenstemming met deze verordening zijn gegund, mits daarbij niet wordt gediscrimineerd en hiertoe werd beslist vóór de aanvang van de aanbestedingsprocedure.

Amendement 9 Overweging 36

(36) Deze verordening omvat het volledige toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970

(36) Deze verordening omvat het volledige toepassingsgebied van Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970

betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . Die verordening wordt als achterhaald beschouwd omdat de toepassing van artikel 73 van het Verdrag erdoor wordt beperkt zonder dat een passende rechtsgrondslag wordt geboden voor de toelating van lopende investeringsprogramma's, met name voor investeringen in vervoerinfrastructuur in een publiek-privaat partnerschap. Derhalve dient zij te worden ingetrokken zodat bij de toepassing van artikel 73 van het Verdrag rekening kan worden gehouden met de permanente evolutie van de sector, onverminderd de onderhavige verordening en Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen . Teneinde de toepassing van de desbetreffende communautaire regelingen verder te vergemakkelijken, zal de Commissie **vóór eind 2006** richtsnoeren inzake staatssteun voor investeringen in het spoorweginfrastructuurinvesteringen, opstellen.

betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren . Die verordening wordt als achterhaald beschouwd omdat de toepassing van artikel 73 van het Verdrag erdoor wordt beperkt zonder dat een passende rechtsgrondslag wordt geboden voor de toelating van lopende investeringsprogramma's, met name voor investeringen in vervoerinfrastructuur in een publiek-privaat partnerschap. Derhalve dient zij te worden ingetrokken zodat bij de toepassing van artikel 73 van het Verdrag rekening kan worden gehouden met de permanente evolutie van de sector, onverminderd de onderhavige verordening en Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen . Teneinde de toepassing van de desbetreffende communautaire regelingen verder te vergemakkelijken, zal de Commissie **in 2007** richtsnoeren inzake staatssteun voor investeringen in het spoorweginfrastructuurinvesteringen, opstellen.

Amendement 10
Artikel 1, lid 2

2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, met andere vormen van spoorvervoer en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt. De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op het openbare personenvervoer over de binnenwateren.

2. Deze verordening is van toepassing op de nationale en internationale exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor, met andere vormen van spoorvervoer en over de weg, met uitsluiting van diensten die hoofdzakelijk geëxploiteerd worden met het oog op de instandhouding van het historisch erfgoed of vanuit toeristisch oogpunt. De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op het openbare personenvervoer over de binnenwateren **en in de nationale zeewateren.**

Amendement 11
Artikel 2, punt f)

f) "exclusief recht": het recht van een exploitant van openbare diensten om bepaalde openbare personenvervoersdiensten van een lijn, net of gebied te exploiteren, **met uitsluiting van** andere exploitanten;

f) "exclusief recht": het recht van een exploitant van openbare diensten om **ter vervulling van openbaredienstverplichtingen** bepaalde openbare personenvervoersdiensten van een lijn, net of gebied te exploiteren, **waarmee** andere exploitanten **geheel of ten dele van de exploitatie van die diensten worden uitgesloten**;

Motivering

De regelingsbevoegdheid heeft alleen betrekking op de exclusieve rechten die voor de vervulling van openbaredienstverplichtingen noodzakelijk zijn. Er is sprake van een exclusief recht wanneer andere exploitanten uitgesloten worden van de exploitatie van het vervoer in kwestie. Deze precisering is noodzakelijk omdat volgens de huidige definitie in het geval dat twee ondernemers samen verdragspartner van een dienstencontract zijn, niet wordt uitgegaan van een exclusief recht, zelfs wanneer alle andere exploitanten wegens de bestaande rechten geen toestemming krijgen voor de exploitatie van het vervoer in kwestie.

Amendement 12
Artikel 2, punt i), inleidende formule

i) "openbaredienstcontract": een **of meer** juridisch bindende **overeenkomsten** tussen een bevoegde instantie en een exploitant van openbare diensten waarbij de exploitant van openbare diensten in het kader van de openbaredienstverplichtingen wordt belast met het beheer en de exploitatie van openbare personenvervoersdiensten; naargelang de wetgeving van de lidstaten kan **het contract** ook bestaan in een door een bevoegde instantie genomen besluit:

i) "openbaredienstcontract": een juridisch bindende **overeenkomst** tussen een bevoegde instantie en een exploitant van openbare diensten waarbij de exploitant van openbare diensten in het kader van de openbaredienstverplichtingen wordt belast met het beheer en de exploitatie van openbare personenvervoersdiensten; naargelang de wetgeving van de lidstaten kan **de overeenkomst** ook bestaan in een door een bevoegde instantie genomen besluit:

Motivering

Aanpassing aan de Engelse tekst.

Amendement 13
Artikel 2, punt i bis) (nieuw)

i bis) "interne exploitant": een juridisch onafhankelijke entiteit waarop een bevoegde instantie, net als op haar eigen diensten, het volledige toezicht uitoefent.

De mate waarin toezicht wordt uitgeoefend, wordt beoordeeld op basis van onder meer de vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen terzake in de statuten, de eigendomsstructuur en de invloed en het daadwerkelijke toezicht op de strategische en individuele beheersbeslissingen;

Motivering

Overname van de definitie van het begrip "interne exploitant" die door de Commissie in haar voorstel van juli 2005 (COM(2005)0319) is voorgesteld. Alleen de conform artikel 2, punt c) bevoegde instanties kunnen externe exploitanten volgens het beginsel van het zelfbestuur van de overheden overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het EG-Verdrag zijn.

Amendement 14
Artikel 3, lid 2

2. In afwijking van lid 1 kunnen openbare dienstverplichtingen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld voor alle of bepaalde categorieën passagiers, ook worden onderworpen aan algemene regels. Op grond van de in de artikelen 4 en 6, en in de bijlage opgenomen beginselen, verleent de bevoegde instantie de exploitanten van openbare diensten een compensatie voor het netto-financiële effect - positief of negatief - op de kosten en opbrengsten voor de naleving van de in algemene regels vastgestelde tariefverplichtingen. Zij doet dit op een zodanige wijze dat overcompensatie wordt voorkomen. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de bevoegde instanties om in openbare dienstcontracten openbare dienstverplichtingen op te nemen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld.

2. In afwijking van lid 1 kunnen openbare dienstverplichtingen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld voor alle of bepaalde categorieën passagiers, ook worden onderworpen aan algemene regels. Op grond van de in de artikelen 4 en 6, en in de bijlage opgenomen beginselen, verleent de bevoegde instantie de exploitanten van openbare diensten een compensatie voor het netto-financiële effect - positief of negatief - op de kosten en opbrengsten voor de naleving van de in algemene regels vastgestelde tariefverplichtingen. Zij doet dit op een zodanige wijze dat overcompensatie wordt voorkomen **en geen ondercompensatie wordt opgelegd**. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de bevoegde instanties om in openbare dienstcontracten openbare dienstverplichtingen op te nemen waarbij maximumtarieven worden vastgesteld.

Motivering

Veel bevoegde instanties leggen nog steeds openbare dienstverplichtingen op aan historische spoorwegondernemingen zonder de kosten hiervan voldoende te compenseren. Hier is dus sprake van ondercompensatie. Zij kunnen hun eigendom van de spoorwegonderneming gebruiken om deze onbevredigende situatie af te dwingen. De spoorwegonderneming moet

vrijelijk kunnen besluiten om de meest concurrerende prijs in te dienen, maar het moet een commercieel besluit blijven dat volledig in handen ligt van de betreffende spoorwegonderneming. De overheid mag geen compensatie kunnen vaststellen die onder de kostprijs van de geëiste diensten ligt.

Amendement 15

Artikel 3, lid 3

3. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, kunnen de lidstaten algemene regels inzake financiële compensaties voor openbardienstverplichtingen waarbij de maximumtarieven voor scholieren, studenten, leerlingen en personen met verminderde mobiliteit worden vastgesteld, uitsluiten van het toepassingsgebied van deze verordening.

3. Onverminderd het bepaalde in de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, kunnen de lidstaten algemene regels inzake financiële compensaties voor openbardienstverplichtingen waarbij de maximumtarieven voor scholieren, studenten, leerlingen en personen met verminderde mobiliteit worden vastgesteld, uitsluiten van het toepassingsgebied van deze verordening. ***Een dergelijke uitsluiting mag er niet toe leiden dat een te hoge of te geringe compensatie wordt toegekend voor de kosten die de exploitant te dragen heeft.***

Motivering

Dit amendement zou rechtszekerheid bieden met betrekking tot het in de bijlage omschreven beoordelingsmodel. De hoogte van de compensatie dient in overeenstemming te zijn met de kosten die door de nakoming van openbardienstverplichtingen worden veroorzaakt.

Amendement 16

Artikel 3, lid 3 bis (nieuw)

3 bis. Een exploitant van openbare diensten die zijn aanbod op het gebied van openbaar personenvervoer, voorzover dit niet is onderworpen aan openbardienstverplichtingen, wil beëindigen of ingrijpend veranderen, stelt de plaatselijke bevoegde instantie met inachtneming van een opzegtermijn van ten minste drie maanden hiervan in kennis. De bevoegde instanties kunnen van dit kennisgevingsvereiste afzien.

Motivering

Als exploitanten uit economisch eigenbelang vervoer aanbieden dat aansluit bij het openbaar belang, is een openbardienstcontract overbodig. Wel moet de plaatselijke bevoegde instantie voldoende lang van tevoren verplicht op de hoogte worden gesteld van ingrijpende

wijzigingen in het aanbod, zodat deze daarop kan reageren. Het amendement sluit daarmee aan op de thans geldende regeling (art. 14, lid 4, Verordening (EEG) nr. 1191/69).

Amendement 17
Artikel 4, lid 1, punt i)

i) duidelijk omschreven welke openbardienstverplichtingen door de exploitant van openbare diensten worden nagekomen en in welke gebieden deze verplichtingen van toepassing zijn;

i) duidelijk omschreven welke openbardienstverplichtingen door de exploitant van openbare diensten worden nagekomen, **welke exclusieve rechten worden verleend en hoe ver deze gaan** en in welke gebieden deze verplichtingen van toepassing zijn;

Motivering

Om het inkomstenrisico voor de exploitant calculeerbaar te maken, moet in het openbardienstcontract worden geregeld welke exclusieve rechten worden verleend en hoe ver deze gaan. Deze afbakening is ook nodig om overlapping bij de verlening van verdere exclusieve rechten aan derden te vermijden, en moet daarom voldoen aan strenge eisen inzake transparantie en objectiviteit.

Amendement 18
Artikel 4, lid 1, punt ii)

ii) vooraf op objectieve en transparante wijze vastgesteld op basis van welke parameters de verschillende compensaties worden berekend om overcompensatie te voorkomen. Voor overeenkomstig artikel 5, leden 2, 4, 5 en 6, gegunde openbardienstcontracten worden deze parameters zodanig vastgesteld dat de compensatie in geen geval het bedrag overschrijdt dat nodig is om het netto-financiële effect op kosten en inkomsten van de nakoming van de openbardienstverplichtingen te dekken, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de exploitant van openbare diensten ingehouden ontvangsten en een redelijke winstmarge;

ii) vooraf op objectieve en transparante wijze vastgesteld op basis van welke parameters de verschillende compensaties worden berekend om overcompensatie te voorkomen **en ervoor te zorgen dat geen ondercompensatie wordt opgelegd**. Voor overeenkomstig artikel 5, leden 2, 4, 5 en 6, gegunde openbardienstcontracten worden deze parameters zodanig vastgesteld dat de compensatie in geen geval het bedrag overschrijdt dat nodig is om het netto-financiële effect op kosten en inkomsten van de nakoming van de openbardienstverplichtingen te dekken, waarbij rekening moet worden gehouden met de door de exploitant van openbare diensten ingehouden ontvangsten en een redelijke winstmarge. **De daadwerkelijke kosten van een exploitant kunnen slechts in zoverre worden toegeschreven aan de nakoming van de**

openbardienstverplichtingen als ook een gemiddelde, goed beheerde onderneming deze kosten zou maken bij de nakoming van de betrokken verplichtingen;

Motivering

Veel bevoegde instanties leggen nog steeds openbardienstverplichtingen op aan historische spoorwegondernemingen zonder de kosten hiervan voldoende te compenseren. Hier is dus sprake van ondercompensatie. Zij kunnen hun eigendom van de spoorwegonderneming gebruiken om deze onbevredigende situatie af te dwingen. De spoorwegonderneming moet vrijelijk kunnen besluiten om de meest concurrerende prijs in te dienen, maar het moet een commercieel besluit blijven dat volledig in handen ligt van de betreffende spoorwegonderneming. De overheid mag geen compensatie kunnen vaststellen die onder de kostprijs van de geëiste diensten ligt.

Dit amendement moet waarborgen dat de verordening aansluit bij de jurisprudentie van het Hof van Justitie inzake subsidies. Het hier genoemde criterium is het vierde criterium in de zaak-Altmark-Trans (zie arrest van het Hof van Justitie in zaak C-280/00, punt 93). Dit is het doorslaggevende criterium voor de efficiënte en economisch verantwoorde uitvoering van diensten, ook bij rechtstreekse gunning van contracten, om zo overcompensatie te voorkomen.

Amendement 19 Artikel 4, lid 3

3. De openbardienstcontracten zijn van beperkte duur, met een maximum van tien jaar voor busdiensten en vijftien jaar voor personenvervoersdiensten per spoor of met andere vormen van spoorvervoer. De maximumduur van openbardienstcontracten die betrekking hebben op verscheidene vervoerswijzen bedraagt 15 jaar indien het vervoer per spoor of met andere vormen van spoorvervoer meer dan 50% van de totale waarde van de betrokken diensten vertegenwoordigt.

3. De openbardienstcontracten zijn van beperkte duur, met een maximum van tien jaar voor busdiensten en vijftien jaar voor personenvervoersdiensten per spoor of met andere vormen van spoorvervoer. De maximumduur van openbardienstcontracten die betrekking hebben op verscheidene vervoerswijzen bedraagt 15 jaar indien het vervoer per spoor of met andere vormen van spoorvervoer meer dan 50% van de totale waarde van de betrokken diensten vertegenwoordigt. ***Contracten voor vervoersdiensten per spoor worden, onverminderd artikel 5, lid 5, gesloten voor een periode van ten minste drie jaar.***

Motivering

Ondernemingen die een hoogwaardig aanbod van vervoersdiensten per spoor willen garanderen en de verplichtingen nakomen die uit het acquis communautaire voortvloeien, moeten continu investeren. Gezien de omvang en het meerjarig karakter van deze investeringen moeten de ondernemingen van een contractduur van ten minste drie jaar

kunnen uitgaan, want een kortere looptijd biedt ondernemingen die een openbare dienst verrichten, geen financiële stabiliteit.

Amendement 20
Artikel 4, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. De bevoegde instanties zijn in staat:

a) zorg te dragen voor een adequate verrichting van diensten op het gebied van openbaar personenvervoer;

b) openbardienstcontracten te gunnen of algemene voorschriften vast te stellen, teneinde de verrichting van dergelijke diensten te waarborgen;

c) openbardienstverplichtingen vast te stellen om ervoor te zorgen dat de diensten adequaat zijn;

d) de prestaties van de exploitanten bij de uitvoering van hun contracten en de naleving van de algemene voorschriften te controleren en te beoordelen;

e) maatregelen te nemen, waaronder het opleggen van boetes of de beëindiging van openbardienstcontracten, wanneer exploitanten zich niet houden aan de contractuele voorwaarden inzake kwaliteit en omvang van de diensten.

Motivering

Dit amendement stelt de bevoegde instanties in staat te beboeten of een contract te beëindigen als een exploitant niet voldoet aan de kwaliteitsnormen die deel uitmaken van het openbardienstcontract.

Amendement 21
Artikel 4, lid 7

7. Aanbestedingsdocumenten en openbardienstcontracten moeten transparant zijn ten aanzien van de vraag of onderaanneming mag worden overwogen. In het openbardienstcontract worden overeenkomstig de nationale en de communautaire wetgeving de voorwaarden

7. Aanbestedingsdocumenten en openbardienstcontracten moeten transparant zijn ten aanzien van de vraag of ***en in welke mate*** onderaanneming mag worden overwogen. ***Indien onderaannemers worden ingeschakeld, is de opdrachtgever die overeenkomstig deze***

voor onderaanneming bepaald.

verordening belast is met het beheer en de verrichting van diensten op het gebied van openbaar personenvervoer, verplicht het overwegende deel van deze diensten zelf uit te voeren. In het openbaredienstcontract worden overeenkomstig de nationale en de communautaire wetgeving de voorwaarden voor onderaanneming bepaald.

Motivering

Als het inzetten van voertuigen en personeel geheel wordt afgewenteld op onderaannemers, die op hun beurt onderaannemers kunnen inschakelen, valt te vrezen dat dit negatieve gevolgen zal hebben voor de naleving van sociale en kwaliteitsnormen. Dit kan alleen worden voorkomen door een onderneming met een openbaredienstcontract die een onderaannemer inschakelt, ertoe te verplichten het overwegende deel van de diensten op het gebied van openbaar personenvervoer zelf uit te voeren.

Er tekent zich nu al een situatie af waarin grote concerns zonder eigen materieel en personeel offertes uitbrengen, subondernemers de pas afsnijden en na het verkrijgen van de concessie de onderaannemers uit het midden- en kleinbedrijf in hun macht hebben. In bepaalde gevallen kan het daarom goed zijn het evenwicht op de markt actief te bevorderen door minimum-, maar ook maximumpercentages voor onderaanneming vast te stellen. Alleen als een onderneming een bepaald percentage zelf moet verzorgen, kan er sprake zijn van concurrentie waarbij zij met dezelfde wapens strijdt als de lokale KMO's.

Amendement 22 Artikel 5, lid 2, alinea 1

2. Als de nationale wetgeving **het niet verbiedt**, kan een bevoegde plaatselijke overheid, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid **dan wel** een groepering van overheden die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer aanbiedt, besluiten zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden of onderhands een openbaredienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid - of **in geval van een** groepering van overheden, **ten minste één bevoegde plaatselijke overheid** - net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent (hierna "interne exploitant" genoemd). Wanneer een bevoegde plaatselijke overheid een dergelijk

2. Als de nationale wetgeving **dit toestaat**, kan een bevoegde plaatselijke overheid, ongeacht of het gaat om een afzonderlijke overheid, een groepering van overheden **dan wel een ad hoc door de bevoegde overheden in het leven geroepen overheid** die geïntegreerde diensten voor openbaar personenvervoer **in een economisch en sociaal samenhangend vervoersgebied** aanbiedt, besluiten zelf openbare personenvervoersdiensten aan te bieden of onderhands een openbaredienstcontract te gunnen aan een juridisch onafhankelijke entiteit waarover de bevoegde plaatselijke overheid of groepering van overheden **of ad hoc door de bevoegde overheden in het leven geroepen overheid** net als over haar eigen diensten zeggenschap uitoefent (hierna

besluit neemt, geldt het volgende:

"interne exploitant" genoemd). Wanneer een bevoegde plaatselijke overheid een dergelijk besluit neemt, geldt het volgende:

Motivering

Uit de nationale wetgeving blijkt normaliter niet duidelijk of een bepaalde handeling verboden is of niet. Er kan alleen voor juridische duidelijkheid worden gezorgd als er een eenduidige toepassingsopdracht in de nationale wetgeving wordt geëist. Dit sluit tevens aan bij het subsidiariteitsvereiste: het EG-recht biedt voor heel Europa uniforme procedureregels, maar pas als de nationale wetgever een actieve keuze maakt, komt vast te staan welke instrumenten in een bepaalde lidstaat zullen worden toegepast.

Amendement 23 Artikel 5, lid 2, letter a)

a) De vraag of de bevoegde plaatselijke overheid een dergelijke zeggenschap uitoefent, wordt beoordeeld op basis van onder meer de mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen ter zake in de statuten, de eigendomsstructuur en de daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen. In overeenstemming met het Gemeenschapsrecht behoeft een bevoegde overheidsinstantie, met name in het geval van publiek-private partnerschappen, niet voor 100% eigenaar te zijn om zeggenschap in de zin van dit lid uit te oefenen, mits ***de overheid een overheersende invloed heeft en die zeggenschap op grond van andere criteria kan worden uitgeoefend.***

a) De vraag of de bevoegde plaatselijke overheid een dergelijke zeggenschap uitoefent, wordt beoordeeld op basis van onder meer de mate van vertegenwoordiging in de bestuurs-, beheers- of toezichtsorganen, de bepalingen ter zake in de statuten, de eigendomsstructuur en de daadwerkelijke invloed op en de daadwerkelijke zeggenschap over strategische en individuele beheersbeslissingen. In overeenstemming met het Gemeenschapsrecht behoeft een bevoegde overheidsinstantie, met name in het geval van publiek-private partnerschappen, niet voor 100% eigenaar te zijn om zeggenschap in de zin van dit lid uit te oefenen, mits ***alle private partners geselecteerd zijn op basis van een openbare aanbesteding die geldig is voor de duur van het openbaredienstcontract. De private partners mogen individueel of collectief bovendien geen aanmerkelijke invloed uitoefenen op de publieke exploitant zoals omschreven in de internationale verslagleggingsstandaard IAS 28, vermeld in Verordening (EG) nr. 2238/2004 van de Commissie van 29 december 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1725/2003 tot goedkeuring van bepaalde internationale standaarden voor jaarrekeningen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1606/2002 van het***

Europees Parlement en de Raad wat IFRS 1, de IAS 1 tot en met 10, 12 tot en met 17, 19 tot en met 24, 27 tot en met 38, 40 en 41, en de SIC 1 tot en met 7, 11 tot en met 14, 18 tot en met 27 en 30 tot en met 33 betreft¹.

¹PB L 394 van 31.12.2004, blz. 1.

Amendement 24
Artikel 5, lid 2, letter b)

b) Voorwaarde voor de toepassing van dit lid is dat de interne exploitant en elke entiteit waarop deze exploitant een, zelfs minimale, invloed heeft hun openbare personenvervoersdiensten exploiteren op het grondgebied van de bevoegde plaatselijke overheid - uitgaande lijnen of andere kleinere elementen van die activiteit die het grondgebied van naburige bevoegde plaatselijke overheden binnenkomen daargelaten - en niet deelnemen aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbaarpersonenvervoersdiensten buiten dit grondgebied.

b) Voorwaarde voor de toepassing van dit lid is dat de interne exploitant en elke entiteit waarop deze exploitant **of bevoegde plaatselijke overheid** een, zelfs minimale, invloed heeft hun openbare personenvervoersdiensten exploiteren op het grondgebied van de bevoegde plaatselijke overheid - uitgaande lijnen of andere kleinere elementen van die activiteit die het grondgebied van naburige bevoegde plaatselijke overheden binnenkomen daargelaten - en niet deelnemen aan openbare aanbestedingen voor het verrichten van openbaarpersonenvervoersdiensten buiten dit grondgebied.

Motivering

Toevoeging om te voorkomen dat het verbod op deelname aan aanbestedingen buiten het bevoegdheidsgebied niet eenvoudig omzeild kan worden via een zusteronderneming van de interne exploitant.

Omwille van een niet-discriminerende mededinging moet de uitzonderingsregeling voor onderhandse gunning aan interne exploitanten zo sterk worden ingeperkt als mogelijk is. Doorslaggevend daarbij is de territoriale inperking. Daarmee wordt voorkomen dat interne exploitanten vanuit beschermde markten opererend op andere markten door hun voordeelpositie de concurrentie verstoren. Een beperkte en duidelijke definitie van het territoriale bereik van de interne exploitanten is van doorslaggevend belang. Daarom moet de uitbreiding tot uitgaande nevenlijnen en andere kleinere elementen op het grondgebied van naburige overheden geschrapt worden.

Amendement 25
Artikel 5, lid 2, letter c)

c) Niettegenstaande punt b, mag een interne exploitant vanaf **2 jaar** voordat zijn *onderhandse* gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de personenvervoersdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbarediensten-contracten heeft gesloten.

c) Niettegenstaande punt b, mag een interne exploitant vanaf **1 jaar** voordat zijn *onderhands* gegunde contract afloopt, meedoen aan eerlijke openbare aanbestedingen op voorwaarde dat ***definitief en*** onherroepelijk is besloten tot een eerlijke openbare aanbesteding van de personenvervoersdiensten die onder het contract van de interne exploitant vallen, en dat de interne exploitant geen andere onderhands gegunde openbarediensten-contracten heeft gesloten. ***Indien de bevoegde instantie dit besluit binnen twee jaar intrekt, komen alle contracten die in die periode aan de interne exploitant gegund zijn, automatisch te vervallen.***

Motivering

Een dergelijk besluit zal niet onmiddellijk door de bevoegde instantie worden genomen en de interne exploitant zal tijdens het besluitvormingsproces genoeg tijd hebben zich voor te bereiden. Het besluit moet onherroepelijk zijn om ervoor te zorgen dat de interne exploitant niet na aanbesteding een opdracht wordt gegund en hem vervolgens de voorgaande onderhandse opdracht opnieuw wordt gegund.

Dit artikel beoogt de markt geleidelijk aan voor concurrentie open te stellen. Op grond van het zelfbeschikkingsbeginsel kunnen overheidslichamen eerder genomen besluiten te allen tijde, met name na verkiezingen, weer intrekken. Daarom is het zaak bepalingen op te nemen die concurrerende exploitanten tegen discriminatie beschermen. Mocht een bevoegde instantie terugkomen van een besluit over de onderhandse gunning van een contract aan de interne exploitant, dan moeten de in de laatste twee jaar met die exploitant gesloten contracten automatisch komen te vervallen.

Amendement 26

Artikel 5, lid 2, letters d bis) en d ter) (nieuw)

d bis) Wanneer onderaanneming als bedoeld in artikel 4, lid 7 wordt overwogen, is de interne exploitant gehouden de personenvervoersdienst grotendeels zelf aan te bieden.

d ter) In geval van onderhandse gunning van een openbaredienstcontract is de bevoegde instantie gehouden terdege aan te geven waarom voor onderhandse gunning is gekozen.

Motivering

De zin en bedoeling van de verordening mogen in geen geval ondermijnd worden door de mogelijkheid dat interne exploitanten buiten het mededingingsmechanisme om onderhands aan hen gegunde opdrachten grotendeels door onderaannemers zouden laten uitvoeren en zich aldus tot pure beheersmaatschappijen zouden ontwikkelen. Dat zou negatieve gevolgen voor de huidige sociale en kwaliteitsnormen hebben en tot verdere concurrentievervalsing tussen interne exploitanten en derden leiden. Dit kan alleen voorkomen worden als interne exploitanten verplicht zijn om de personenvervoersdienst bij onderaanneming grotendeels zelf aan te bieden.

Amendement 27

Artikel 5, lid 4

4. *Als* de nationale wetgeving **het niet verbiedt**, kunnen de bevoegde instanties opteren voor onderhandse gunning van openbaardienstcontracten met hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van minder dan *1 miljoen euro*, hetzij een jaarlijks aantal openbaar-personevervoerskilometers dat lager ligt dan 300.000.

Wanneer een openbaardienstcontract onderhands wordt gegund aan een kleine of middelgrote onderneming die **met niet meer dan 20 voertuigen werkt**, kunnen deze drempels worden verhoogd tot hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van **1,7 miljoen euro** hetzij een geschat jaarlijks aantal van minder dan **500.000** openbaarpersonevervoerskilometers.

4. *Voorzover* de nationale wetgeving **dit toestaat**, kunnen de bevoegde instanties opteren voor onderhandse gunning van openbaardienstcontracten met hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van minder dan *1 000 000 euro**, hetzij een jaarlijks aantal openbaar-personevervoerskilometers dat lager ligt dan 300.000.

Wanneer een openbaardienstcontract onderhands wordt gegund aan een kleine of middelgrote onderneming die **tussen 50 en 250 werknemers in dienst heeft**, kunnen deze drempels worden verhoogd tot hetzij een geschatte gemiddelde jaarlijkse waarde van **3 000 000 euro*** hetzij een geschat jaarlijks aantal van minder dan **1 000 000** openbaarpersonevervoerskilometers.

** Deze cijfers worden jaarlijks in elke lidstaat aangepast aan het nationale inflatiepercentage van het voorgaande jaar, zoals bepaald door Eurostat.*

Amendement 28

Artikel 5, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. Indien de nationale wetgeving zulks toestaat, kan een exploitant van een openbare dienst op eigen initiatief verzoeken om gunning van een exclusief

recht tot het aanbieden van een nieuwe openbaarpersonenvervoersdienst. De bevoegde plaatselijke overheid gunt het desbetreffende openbaredienstcontract onderhands indien voor die dienst geen ander exclusief recht geldt en indien er geen aantoonbare benadeling van reeds gesloten openbaredienstcontracten van uitgaat.

Motivering

Ondernemingen kunnen de behoefte aan openbaarvervoerverbindingen vaak beter beoordelen dan de overheid. Voor verbindingen waartoe een onderneming het initiatief neemt, moet onderhandse gunning van een eenmalig exclusief exploitatierecht met beperkte duur mogelijk zijn. Als de bevoegde instantie ook in dit geval verplicht zou zijn een aanbesteding te organiseren, dan zou de motivatie voor innovatie vanuit het bedrijfsleven in de kiem gesmoord worden.

Amendement 29 Artikel 5, lid 6

6. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van 10 jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.

6. Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten ***over exclusieve rechten voor openbare-dienstverplichtingen*** voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen, ***voorzover dit noodzakelijk is om de rentabiliteit of veiligheid van het betrokken vervoer niet in gevaar te brengen***. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van 10 jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is.

Motivering

Het nationale recht bepaalt in de regel niet ondubbelzinnig of een bepaalde procedure verboden is of niet. Juridische duidelijkheid kan alleen worden bereikt wanneer er in het nationaal recht een ondubbelzinnig toepassingsvoorschrift is op dit gebied. Zulks is ook in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel: het communautair recht stelt procedurele voorschriften vast die voor geheel Europa gelden, maar pas door de actieve keuze van de nationale wetgever wordt besloten welke instrumenten er in de betrokken lidstaat zullen worden aangewend.

Volgens de grondbeginselen van deze verordening moet onderhandse gunning slechts in absolute uitzonderingsgevallen zijn toegelaten en daarom moeten er voor deze uitzonderlijke bepaling voor het spoorwegvervoer nauwkeurig omschreven voorwaarden gelden.

Amendement 30

Artikel 7, lid 1

1. Elke bevoegde instantie publiceert jaarlijks een overzichtsverslag van de openbardienstverplichtingen die onder haar bevoegdheid vallen, de aangewezen exploitanten van openbare diensten en de compensaties en de exclusieve rechten die als vergoeding voor de dienstverlening aan die exploitanten zijn toegekend. **Door** dit verslag **kunnen** de prestaties, de kwaliteit en de financiering van het openbaarvervoersnet **worden getoetst en beoordeeld**.

1. Elke bevoegde instantie publiceert jaarlijks een overzichtsverslag van de openbardienstverplichtingen die onder haar bevoegdheid vallen, de aangewezen exploitanten van openbare diensten en de compensaties en de exclusieve rechten die als vergoeding voor de dienstverlening aan die exploitanten zijn toegekend. Dit verslag **maakt onderscheid tussen busvervoer, spoorvervoer en spoorinfrastructuur, maakt het mogelijk** de prestaties, de kwaliteit en de financiering van het openbaarvervoersnet **te toetsen en te beoordelen en bevat informatie over de aard en de reikwijdte van de toegekende exclusieve rechten**.

Motivering

Met het oog op een minimum aan vergelijkbaarheid is differentiëring in het verslag vereist. De reikwijdte van de exclusiviteit moet voor andere exploitanten transparant zijn, opdat deze bij hun bedrijfsbeslissingen kunnen incalculeren welk deel van de markt door exclusieve rechten is afgesloten.

Amendement 31

Artikel 7, lid 2, letter c bis) (nieuw)

c bis) de kwaliteitsdoelstellingen op het punt van punctualiteit en betrouwbaarheid, alsmede de premies en sancties die in dat verband van toepassing zijn,

Amendement 32

Artikel 7, lid 3, letter a)

a) contracterende entiteit en ***eigendomsstructuur***;

a) contracterende entiteit en ***eigendoms- en controlestructuur***;

Amendement 33
Artikel 7, lid 3, letter e)

e) kwaliteitsdoelstellingen;

e) kwaliteitsdoelstellingen *op het punt van punctualiteit en betrouwbaarheid, alsmede de premies en sancties die in dat verband van toepassing zijn,*

Amendement 34
Artikel 7 bis (nieuw)

Artikel 7 bis

Bij het besluit over en de gunning van openbardienstcontracten overeenkomstig artikel 5, leden 2 tot en met 5, verzekeren de lidstaten mogelijkheden tot rechtsbescherming voor geïnteresseerde mededingers, waarvan de effectiviteit en werking beantwoordt aan de bepalingen van Richtlijn 89/665/EEG van de Raad van 21 december 1989 houdende de coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toepassing van de beroepsprocedures inzake het plaatsen van overheidsopdrachten voor leveringen en voor de uitvoering van werken.

Amendement 35
Artikel 8, lid 2, alinea 1

2. Onverminderd lid 3 verloopt de gunning van openbardienstcontracten voor vervoer per spoor en over de weg volgens artikel 5, en wel vanaf op ...*□. Tijdens deze overgangperiode nemen de lidstaten maatregelen om geleidelijk te voldoen aan artikel 5, teneinde te vermijden dat zich ernstige structurele problemen voordoen, in het bijzonder wat betreft de vervoerscapaciteit.

* *12 jaar* na de inwerkingtreding van deze verordening.

2. Onverminderd lid 3 verloopt de gunning van openbardienstcontracten voor vervoer per spoor en over de weg volgens artikel 5, en wel vanaf op ...*□. Tijdens deze overgangperiode nemen de lidstaten maatregelen om geleidelijk te voldoen aan artikel 5, teneinde te vermijden dat zich ernstige structurele problemen voordoen, in het bijzonder wat betreft de vervoerscapaciteit.

* *8 jaar* na de inwerkingtreding van deze verordening.

Amendement 36
Artikel 8, lid 3, alinea 2

De in punt a) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken. De in de punten b) en c) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, maar niet langer dan gedurende **30 jaar**. De in **punt d)** bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, op voorwaarde dat het gaat om contracten van beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de in artikel 4 vermelde looptijden.

De in punt a) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken. De in de punten b) en c) bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, maar niet langer dan gedurende **15 jaar**. De in **de punten b) en d)** bedoelde contracten kunnen doorlopen tot zij verstrijken, op voorwaarde dat het gaat om contracten van beperkte duur met een looptijd die vergelijkbaar is met de in artikel 4 vermelde looptijden.

Motivering

Daar de wetgevingsprocedure voor de herziening van deze verordening reeds sinds 2000 lopende is, kan deze overgangperiode aanmerkelijk worden bekort. Dit is ook vereist om een openbaar personenvervoer te realiseren dat zowel van goede kwaliteit als goed betaalbaar is.

Amendement 37
Artikel 8 bis (nieuw)

Artikel 8 bis

Beroepsprocedure

- 1. De lidstaten kennen de exploitanten en andere geïnteresseerde partijen het recht toe om bij een openbare of justitiële instantie beroep aan te tekenen tegen de besluiten en preliminaire besluiten die door de bevoegde instanties uit hoofde van deze verordening zijn genomen.**
- 2. De in lid 1 bedoelde instantie is onafhankelijk van de betrokken bevoegde instanties en de betrokken exploitanten en heeft het recht om alle nuttige informatie te vragen van elke betrokken partij, om bindende besluiten te nemen en schadeloosstellingen toe te kennen.**
- 3. Indien deze instantie geen justitiële instantie is, zijn haar besluiten onderworpen aan rechterlijke toetsing.**
- 4. De bepalingen betreffende de toepassing van de beroepsprocedure worden vastgesteld**

door de lidstaten.

5. Wanneer er sprake is van grensoverschrijdende diensten, komen de betrokken instanties overeen welke beroepsinstantie terzake bevoegd is.

Amendement 38
Artikel 9, lid 2, alinea 1

2. Onverminderd de artikelen 73, 86, 87 en 88 van het Verdrag, kunnen de lidstaten overeenkomstig artikel 73 van het Verdrag steun aan de vervoerssector blijven verlenen, indien deze steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip "openbare dienst" verbonden, verplichte dienstverrichtingen die niet onder deze verordening vallen, **en met name:**

2. De lidstaten **kunnen** overeenkomstig artikel 73 van het Verdrag steun aan de vervoerssector blijven verlenen, indien deze steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip "openbare dienst" verbonden, verplichte dienstverrichtingen die niet onder deze verordening vallen, **zoals:**

Amendement 39
Artikel 9, lid 2, alinea 2

Dergelijke steun wordt beperkt tot het stadium van onderzoek en ontwikkeling en mag geen betrekking hebben op de commerciële exploitatie van dergelijke vervoerssystemen en -technologieën.

schrappen

Motivering

Om te verzekeren dat de van tevoren vastgestelde doelstellingen worden gerealiseerd, is het wenselijk dat de in dit artikel voorziene maatregelen niet alleen steun omvatten voor het stadium van onderzoek en ontwikkeling, maar ook voor het operationele stadium.

Amendement 40
Artikel 12, lid 1

Deze verordening treedt in werking op ...*.
* PB: **drie jaar** na de bekendmaking van deze verordening in het Publicatieblad.

Deze verordening treedt in werking op ...*.
* PB: **achttien maanden** na de bekendmaking van deze verordening in het Publicatieblad.

Motivering

Daar de wetgevingsprocedure voor de herziening van deze verordening reeds sinds 2000 lopende is, kan deze overgangperiode aanmerkelijk worden bekort. Dit is ook vereist om een openbaar personenvervoer te verzekeren dat zowel van goede kwaliteit als goed betaalbaar is.

Amendement 41 Bijlage, punt 2 bis (nieuw)

2 bis. De kosten die bij deze berekening in aanmerking worden genomen, moeten overeenkomen met de kosten die een gemiddelde, goed geleide onderneming die met voldoende vervoersmiddelen is uitgerust om aan haar openbare-dienstverplichtingen te kunnen voldoen, zou hebben bij de nakoming van de betrokken verplichtingen.

Amendement 42 Bijlage, punt 3 bis (nieuw)

3 bis. Het compensatiebedrag mag niet hoger zijn dan het netto-financiële effect van de som van de (positieve en negatieve) gevolgen die de nakoming van de openbare-dienstverplichtingen heeft voor de kosten en inkomsten van de exploitant van een openbare dienst, op grond van een berekening van de kosten die een gemiddelde, goed geleide onderneming die met voldoende vervoersmiddelen is uitgerust om aan haar openbare dienstverplichtingen te kunnen voldoen, zou hebben bij de nakoming van de betrokken verplichtingen. Bij de analyse van deze kosten moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van de tarieven en parameters die zijn vastgesteld voor vergelijkbare openbare-dienstverplichtingen in het kader van een aanbestedingsprocedure overeenkomstig artikel 5, lid 3 of een openbare aanbestedingsprocedure overeenkomstig Richtlijn 2004/17/EG of Richtlijn

Motivering

De in de bijlage toegevoegde tekst verzekert concordantie van de verordening met de jurisprudentie van het Hof van Justitie inzake de staatssteunwetgeving. Hier wordt ook verwezen naar het "vierde Altmark-Trans-criterium" (zie arrest C-280/00 van het HvJ (zaak Altmark Trans), punt 93). Dit is het beslissende criterium om ook in het geval van een onderhandse gunning garanties te bieden voor een efficiënte en economische dienstverrichting en daardoor een overmatige compensatie effectief uit te sluiten.

TOELICHTING

I. Groei naar de huidige situatie

De oorsprong van het openbaar vervoer over de weg en het spoor was gericht op een relatief kleine en koopkrachtige klantenkring, die later grotendeels voor de auto zou kiezen.

Ondernemers investeerden kapitaal en kennis met de verwachting dat zij in deze nieuwe markt bedrijfswinsten zouden kunnen behalen. Als gevolg van toenemende verliezen werd veel openbaar vervoer later beperkt tot de drukste uren van de dag en de drukste verbindingen of werd het zelfs volledig beëindigd.

Naar pure marktnormen zou verdere uitdunning van lijnen en frequenties, alsmede een sterke verhoging van de tarieven, onvermijdelijk zijn geworden. Tegen deze trend in streven in het bijzonder besturen van stedelijke regio's naar verbetering van het openbaar vervoer om het door autoverkeer veroorzaakte ruimtebeslag te beperken, woon-, werk- en recreatiegebieden bereikbaar te houden en de door verkeer veroorzaakte milieuoverlast zo veel mogelijk tegen te gaan. Handhaving en uitbreiding van lijndiensten is daardoor in toenemende mate afhankelijk geworden van overname door bedrijven in eigendom van gemeenten, regionale bestuurslagen of nationale staten. Waar particuliere bedrijven bleven voortbestaan, werden die afhankelijk van dekking van hun onvermijdelijke exploitatietekorten door overheidsfinanciering. Dit leidt ertoe dat zowel overheidsbedrijven als particuliere contractpartners een monopoliepositie hebben verworven met betrekking tot het recht op uitvoering van lijndiensten en financiering uit overheidsgelden.

II. Commissievoorstel 2000

Gedurende de jaren '90 zijn studies uitgevoerd met betrekking tot een nieuw systeem van concurrentie, financiering en gebiedstoewijzing, een 'gereguleerde mededinging', die in de plaats zou moeten komen van alle tot dan toe bestaande verschillende nationale, regionale en lokale systemen. Daarmee werd de verwachting gewekt dat in de toekomst voor het gehele EU-gebied een aanbestedingsverplichting zou moeten gaan gelden. Sommige lidstaten liepen daarop bij de herziening van hun nationale wetgeving reeds vooruit.

In vervolg hierop wees in 2000 de Commissie in de toelichting bij haar voorstel voor een Verordening op het bestaande wettelijk kader, en met name op:

- Artikel 73 van het EG-Verdrag volgens hetwelk steunmaatregelen die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde, met het begrip "openbare dienst" verbonden diensverrichtingen, met het Verdrag verenigbaar zijn;
- Verordening 1191/69 zoals gewijzigd door Verordening 1893/91 waarin deze vormen van compensatie worden opgesomd en welke vrijgesteld zijn van notificatie van staatssteun, zoals omschreven in Artikel 88, lid van het Verdrag.

In deze verordening werd echter niet geregeld hoe de openbare-dienstcontracten moeten worden gegund en evenmin hoe de markten moeten worden opengesteld.

De wijze van gunning werd wel gedeeltelijk geregeld in de Richtlijnen 92/50/EEG en 93/38/EEG welke in 2004 vervangen zouden worden door de Richtlijnen 2004/17/EEG en 2004/18/EEG.

Voor vele contracten (en met name concessies) gelden deze procedures echter niet. In de toen door de Commissie voorgestelde verordening en ook in de latere, gewijzigde voorstellen, worden deze echter wel geregeld.

Voorts vestigde de Commissie de aandacht op een veranderde situatie als gevolg van de opkomst van grote internationale ondernemingen. Deze ondernemingen bieden zich aan om busdiensten, tramdiensten en treindiensten over te nemen van overheden en van particuliere concessiehouders, op voorwaarde dat zij een financiële compensatie ontvangen voor het verwachte exploitatietekort inclusief een bijdrage die bedrijfswinst mogelijk maakt.

Op 20 juli 2000 presenteerde de Europese Commissie haar streven om door middel van Verordening (COM(2000)0007) transparantie en gelijke behandeling van ondernemingen te garanderen, en daarmee te voorkomen dat toekenning door bevoegde overheden van langdurige concessies aan traditionele of bevriende relaties leidt tot rechtszaken met andere geïnteresseerde ondernemingen. Als middel om dit te bewerkstelligen werd uitgegaan van invoering van concurrentie tussen ondernemingen die zou moeten plaatsvinden door middel van aanbesteding van vijfjarige openbare dienst contracten. Andere vormen van selectie van ondernemingen zouden alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk blijven.

III. Eerste lezing van het Parlement

Tegen de verplichting om overal aanbesteding toe te passen werd door gemeenten, regiobesturen, gebruikersorganisaties, milieuorganisaties en vakbonden ernstig bezwaar gemaakt. Dit gebeurde mede vanuit de verwachting dat deze verplichting op termijn een eind zou maken aan voortzetting van de vele stads- en streekbedrijven in overheidseigendom, omdat die bedrijven zijn opgericht om zo goed mogelijk een thuismarkt te bedienen en niet om deel te nemen aan een concurrentiestrijd ver van huis. Als zij een keer een aanbesteding verliezen, bij voorbeeld als gevolg van prijsconcurrentie door een grotere onderneming, leidt dit tot hun definitieve liquidatie.

Daarnaast werd door alle betrokken ondernemingen bezwaar gemaakt tegen de voorgestelde contracttermijn van 5 jaar omdat een dergelijk gebrek aan continuïteit investeringen belemmert. De vakbonden verlangden in het geval periodieke aanbesteding plaatsvindt een bescherming van het vervoerspersoneel tegen ontslagen en tegen slechtere arbeidsvoorwaarden bij een nieuwe contractpartner. Vanuit de afzonderlijke lidstaten werd aandacht gevraagd voor de per land sterk uiteenlopende praktijk en de onwenselijkheid om met voorbijgaan aan de daarmee opgedane ervaringen op EU-niveau eenheidsregels voor te schrijven. In overeenstemming met deze bezwaren besloot het Parlement op 14 november 2001 in eerste lezing met 317 tegen 224 stemmen tot een wijzigingspakket, onder meer om tram en metro, alsmede buslijnen binnen een bereik van 50 km mogelijk te maken zonder aanbestedingsverplichting. Waar aanbesteding plaatsvindt, dient niet alleen een concurrentie op de prijs plaats te vinden maar ook op de kwaliteit, terwijl de termijnen worden verlengd tot 8 jaar voor de bus en 15 jaar voor railvoertuigen. De door de Europese Commissie voorgestelde eisen van transparantie bij aanbesteding werden overgenomen.

IV. Gemeenschappelijk standpunt van de Raad

Na de eerste lezing heeft het ruim zes jaar geduurd voordat de Raad erin slaagde om met betrekking tot deze ontwerpverordening een gemeenschappelijk standpunt te bereiken. Aan het bereiken van overeenstemming heeft bijgedragen dat de Commissie op 20 juli 2005 in COM(2005)0319) een herzien standpunt presenteerde waarin het door het Parlement in 2001 ingenomen standpunt grotendeels werd gevolgd. In 2006 kwam de Raad onder Oostenrijks voorzitterschap tot een overeenkomstige conclusie, waarna deze met enige verfijningen op het gebied van de verhouding tussen deze verordening en Richtlijn 2004/18/EEG betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten, leveringen en diensten, respectievelijk Richtlijn 2004/17/EEG betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten, onder Duits voorzitterschap werd afgehandeld. Kenmerk van deze tekst is een grotere mate van subsidiariteit voor de lidstaten dan was voorzien in het Commissievoorstel van 2000, waarbij in het bijzonder het vervoer in steden en agglomeraties ook in de toekomst kan worden uitgevoerd door overheidsbedrijven. Naast overheidsbedrijven en openbare aanbesteding staat het gemeenschappelijk standpunt van de Raad een derde mogelijkheid toe, namelijk onderhandse toekenning.

V. Behandeling in de parlementscommissie TRAN

Er bestaat thans in hoge mate overeenstemming tussen het standpunt van het Parlement in eerste lezing uit 2001, het herziene standpunt van de Commissie uit 2005 en het gemeenschappelijk standpunt van de Raad uit 2006. Uw rapporteur neemt deze overeenstemming als uitgangspunt voor zijn voorstellen. Zijn amendementen voor de parlementscommissie TRAN waren gericht op door maatschappelijke organisaties aangedragen aandachtspunten met betrekking tot rechtszekerheid en kwaliteit.

Een gevolg van toepassing van deze verordening kan zijn dat de continuïteit van de bedrijfsvoering vermindert. Dit betekent dat periodiek voor de betrokken werknemers grote onzekerheid ontstaat over de toekomst van hun arbeidsplaats, omdat wisseling van contractpartner kan leiden tot collectief ontslag. Eventuele nieuwe aanstelling bij een ander bedrijf zou dan kunnen plaatsvinden onder ongunstiger arbeidsvoorwaarden. Deze situatie is verwant aan bedrijfssluitingen en bedrijfsovernames. Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad, dat overeenkomstig de wens van het Parlement in eerste lezing uitgaat uit van meer keuzevrijheid voor de lidstaten, maakt in art. 4 (leden 5 en 6) wel melding van de wenselijkheid van een oplossing voor de overgang van personeel, maar stelt zo'n oplossing niet verplicht. Amendementen met de strekking dat die verplichting wel wordt vastgelegd, maar dat de invulling ervan wordt overgelaten aan de lidstaten overeenkomstig de oplossingen die nationaal gebruikelijk zijn, hebben bij de stemming in de commissie TRAN geen meerderheid gekregen. Dit gebeurde ook met amendementen die ten doel hadden tegemoet te komen aan bijzondere nationale omstandigheden en de betrokken lidstaten te beschermen tegen voor hen in het bijzonder ongunstige effecten.

TRAN volgde de definitie van de Raad in art. 2, punt c) met betrekking tot de gebieden waarvoor contracten kunnen worden afgesloten; alle gebieden die kleiner te zijn dan een lidstaat komen daarvoor in aanmerking. Voorstellen tot schrapping van de door de Raad gewenste mogelijkheid van onderhandse toekenning van contracten in art. 5, lid 6 werden

afgewezen, maar deze mogelijkheid werd met een kleine meerderheid beperkt tot een verkorte overgangperiode en anderzijds in art. 5, lid 4 met een grote meerderheid verruimd ten behoeve van contracten met kleine en middelgrote ondernemingen. Daarnaast zijn amendementen aangenomen die betrekking hebben op het vermijden van niet kostendekkende compensatiebedragen die bedrijven zodanig uithollen dat de continuïteit van de dienstverlening niet kan worden gewaarborgd, op beroepsmogelijkheden en op de voorwaarden die gesteld moeten worden aan uitbesteding. Gezien deze relatief kleine wijzigingen ten opzichte van het gemeenschappelijk standpunt verwacht uw rapporteur dat in de tweede lezing overeenstemming kan worden bereikt met de Raad, waardoor dit wetgevingsproces binnen zeven jaar na indiening door de Commissie kan worden afgerond.

PROCEDURE

Titel	Openbaar personenvervoer per spoor en over de weg
Document- en procedurenummers	13736/1/2006 - C6-0042/2007 - 2000/0212(COD)
Datum eerste lezing EP – P-nummer	14.11.2001 T5-0597/2001
Voorstel van de Commissie	COM(2000)0007 - C5-0326/2000
Gewijzigd voorstel van de Commissie	COM(2002)0107 en COM(2005)0319
Datum bekendmaking ontvangst gemeenschappelijk standpunt	18.1.2007
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 18.1.2007
Rapporteur(s) Datum benoeming	Erik Meijer 15.1.2007
Behandeling in de commissie	22.1.2007 28.2.2007
Datum goedkeuring	27.3.2007
Uitslag eindstemming	+: 37 -: 4 0: 7
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Roberts Zile
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Helmuth Markov, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)	Alexandru Athanasiu
Datum indiening	4.4.2007