



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 12.12.2006
COM(2006)805 τελικό

2000/0212 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

σχετικά με την

**κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έκδοσης κανονισμού του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και
οδικές συγκοινωνίες**

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

σχετικά με την

κοινή θέση του Συμβουλίου ενόψει της έκδοσης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές συγκοινωνίες

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

Ημερομηνία διαβίβασης της αναθεωρημένης πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (έγγραφο COM (2005) 319 τελικό – 2000/0212 (COD))	22.7.2005
Ημερομηνία γνωμοδότησης της Επιτροπής των Περιφερειών	16.2.2006
Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής	17.5.2006
Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της αρχικής πρότασης COM (2000)7	14.11.2001
Ημερομηνία έκδοσης της κοινής θέσης	11.12.2006

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Με την παρούσα πρόταση πρόκειται να αντικατασταθεί ένας κανονισμός, ο οποίος είχε εκδοθεί το 1969 και αποτελεί ακόμη και σήμερα το κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στον τομέα των δημόσιων χερσαίων επιβατικών συγκοινωνιών¹. Από το 1969, έχει αλλάξει ριζικά το οικονομικό περιβάλλον του τομέα των δημόσιων χερσαίων επιβατικών συγκοινωνιών. Ο κανονισμός αυτός είναι παρωχημένος και αποτελεί πηγή νομικής αβεβαιότητας, γεγονός που φαίνεται και από τις αυξημένες αντιδικίες.

¹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου της 26^{ης} Ιουνίου 1969 (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ.1) περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ.1)

Βασιζόμενη αφενός στη διαπίστωση ότι το κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο δεν είναι πλέον το κατάλληλο και αφετέρου για να ενισχύσει την αποτελεσματικότητα και την ποιότητα των δρομολογίων, η Επιτροπή υπέβαλε, τον Σεπτέμβριο του 2000, πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² με σκοπό την αντικατάσταση του κανονισμού του 1969.

Μετά την έκδοση γνώμης σε πρώτη ανάγνωση το Νοέμβριο του 2001 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή υπέβαλε τον Φεβρουάριο του 2002 τροποποιημένη πρόταση. Ωστόσο, ιδίως εξαιτίας των πολύ διαφορετικών εμπειριών που σημείωσαν το άνοιγμα των αγορών στα κράτη μέλη, το Συμβούλιο δεν συνέχισε τις εργασίες του.

Για να αντιμετωπισθούν οι δυσκολίες αυτές, να συγκερασθούν οι διαφορετικές θέσεις που έλαβαν στη δεδομένη υπόθεση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, και για να ληφθεί υπόψη η απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση Altmark³, η Επιτροπή ενέκρινε τον Ιούλιο του 2005 αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού, η οποία αντικαθιστά την τροποποιημένη πρόταση του 2002.

Η εν λόγω πρόταση βασίζεται κυρίως στην απλούστευση της νομοθετικής προσέγγισης, στη μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την οργάνωση των δημόσιων επιβατικών συγκοινωνιών και σε καλύτερη συνεκτίμηση των αρχών της επικουρικότητας και της διαφάνειας.

Η πρόταση αποβλέπει στην πλαισίωση των τρόπων παρέμβασης των αρμοδίων αρχών στον τομέα των δημόσιων χερσαίων επιβατικών συγκοινωνιών. Προς το σκοπό αυτό, καθορίζει τους τρόπους αντιστάθμισης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων στον δεδομένο τομέα. Γενικεύει τη σύναψη συμβάσεων και αυξάνει τη διαφάνεια στις σχέσεις των δημοσίων αρχών με τις εταιρείες μεταφορών. Ταυτόχρονα, σύμφωνα με το αίτημα που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η πρόταση αναγνωρίζει για πρώτη φορά την ελευθερία επιλογής των τοπικών αρχών όσον αφορά την οργάνωση των δημοσίων συγκοινωνιών. Διαμορφώνει ένα σαφές πλαίσιο όσον αφορά το θέμα ανοίγματος των συμβάσεων εκτέλεσης δημόσιων μεταφορών στον ανταγωνισμό, όπως επίσης και όσον αφορά τη δυνατότητα των αρμοδίων αρχών να εκτελούν οι ίδιες τα δρομολόγια ή να αναθέτουν την εκτέλεσή τους σε εγχώριο μεταφορέα.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Η κοινή θέση που εγκρίθηκε με ειδική πλειοψηφία επιφέρει ορισμένες διορθώσεις, τις οποίες η Επιτροπή κρίνει αποδεκτές, διότι δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση τις φιλοδοξίες για νομική ασφάλεια, διαφάνεια, επικουρικότητα και ευελιξία που είχε ως γνώμονα η Επιτροπή στην πρότασή της.

Έτσι, το Συμβούλιο επέκτεινε τη δυνατότητα απευθείας ανάθεσης των σιδηροδρομικών συμβάσεων σε όλα τα **σιδηροδρομικά δρομολόγια** εξαιρουμένων των δρομολογίων του μητροπολιτικού σιδηρόδρομου (μετρό) και του τροχιόδρομου (τραμ), εισάγοντας ταυτόχρονα τον καταρχήν περιορισμό της διάρκειας των συμβάσεων αυτών σε 10 χρόνια.

² COM (2000)7 τελικό - 2000/0212 (COD), όπως τροποποιήθηκε από το COM(2002)107 τελικό.

³ Απόφαση της 24^{ης} Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

Όπως είχε ζητήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση των ΜΜΕ και αναθεώρησε τα **κατώτατα όρια που ισχύουν μόνον για τις ΜΜΕ**, οπότε καθίσταται δυνατή η απευθείας ανάθεση στις επιχειρήσεις αυτές συμβάσεων δημοσίων συγκοινωνιών, ετήσιας αξίας έως 1,7 εκατ. ευρώ ή που αφορούν συνολικές μεταφορές 500.000 km κατ'ανώτατο όριο ανά έτος για τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται έως 20 οχήματα. Η ρύθμιση αυτή υπέρ των ΜΜΕ εξηγείται από την τελείως ιδιαίτερη δομή της αγοράς τοπικών συγκοινωνιών, η οποία υπόκειται στους ειδικούς κανόνες του κεφαλαίου "Μεταφορές" της Συνθήκης. Η Επιτροπή κρίνει ότι η ρύθμιση αυτή δεν είναι δυνατόν να επεκταθεί περισσότερο.

Σε συμφωνία με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και με την πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο επιβεβαίωσε την **αρχή της ελεύθερης επιλογής από τις τοπικές αρχές** όσον αφορά τη χρήση των προσκλήσεων υποβολής προσφορών ή εγχώριου μεταφορέα ιδίως για τα δρομολόγια με λεωφορείο, τροχιόδρομο και μητροπολιτικό σιδηρόδρομο. Επιπλέον, το Συμβούλιο, για να λάβει υπόψη ορισμένες ιδιαιτερότητες και να μην καταλήξει σε ένα νομοθέτημα δύσκολο στην εφαρμογή του, ρύθμισε τους όρους υπό τους οποίους οι αρχές μπορούν να εκμεταλλεύονται οι ίδιες ή να αναθέτουν σε εγχώριο μεταφορέα τα δρομολόγια δημοσίων συγκοινωνιών.

Το Συμβούλιο αποφάσισε επίσης να ενισχύσει τη **διαφάνεια** στις συμβάσεις που ανατίθενται απευθείας.

Το Συμβούλιο επιβεβαίωσε ακόμη την καθιέρωση της **αρχής της αμοιβαιότητας** την οποία επιθυμούσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπως όμως πρότεινε η Επιτροπή, και σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η ρήτρα αυτή παραμένει περιορισμένη χρονικά και εντάσσεται στη διαδικασία προοδευτικής ελευθέρωσης της αγοράς. Είναι επομένως αυστηρά μεταβατικής φύσεως.

Τέλος, το Συμβούλιο συμφώνησε και στο θέμα του καθεστώτος για τις **υπάρχουσες συμβάσεις** και στην αναγκαιότητα να προβλεφθεί **μεταβατική περίοδος** μεγαλύτερης διάρκειας για την εφαρμογή μόνον των διατάξεων εκείνων που αφορούν τους τρόπους ανάθεσης των συμβάσεων. Αυτή η μεταβατική περίοδος στη δεδομένη περίπτωση είναι διάρκειας 12 ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

4. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Οι κάτωθι παραπομπές αφορούν τις αιτιολογικές σκέψεις και τα άρθρα της κοινής θέσης.

4.1 Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αποδεκτές από την Επιτροπή που ενσωματώθηκαν πλήρως ή εν μέρει στην κοινή θέση

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Οι τροπολογίες 1, 5, 132, 21, 22 και 31, οι οποίες διευκρινίζουν τους στόχους του κανονισμού, ιδίως τους στόχους γενικού ενδιαφέροντος (βελτίωση των συγκοινωνιών σε συνάρτηση με κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες, ναύλοι, προστασία των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης...) ενσωματώθηκαν επί της αρχής στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 13^a, καθώς και στο άρθρο 1 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο.

Οι τροπολογίες 2 και 3 σχετικά με τις αρχές στις οποίες βασίζεται ο κανονισμός ενσωματώθηκαν επί της αρχής στις αιτιολογικές σκέψεις 1, 7 και 9.

Η τροπολογία 6, η οποία αναλύει την κατάσταση των αγορών όπου έχουν αρθεί οι ρυθμίσεις, ενσωματώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 6β.

Το τμήμα της τροπολογίας 23, το οποίο εξαιρεί τα ιστορικά σιδηροδρομικά δρομολόγια από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, ενσωματώθηκε στο άρθρο 1 παράγραφος 2.

Ορισμός

Η τροπολογία 25 ενσωματώθηκε στο άρθρο 2 σημείο ιγ), όπου στον ορισμό των ολοκληρωμένων υπηρεσιών περιλαμβάνονται η υπηρεσία πληροφόρησης, τα εκδοτήρια εισιτηρίων και τα ενιαία ωράρια.

Σχέση με το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων

Η τροπολογία 8, η οποία διευκρινίζει ότι οι οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις δεν εφαρμόζονται για τις συμβάσεις εκχώρησης υπηρεσιών περιλαμβάνεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 και στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

Διάρκεια των συμβάσεων

Οι τροπολογίες 15 και 54 ζητούν παράταση της μέγιστης διάρκειας των συμβάσεων σε 8 έτη (για τις οδικές μεταφορές) και σε 15 έτη (για τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Η Επιτροπή περιέλαβε στην αναθεωρημένη πρότασή της, στην αιτιολογική σκέψη 12 και στο άρθρο 4 παράγραφος 5, τις προτεινόμενες από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διάρκειες και στο άρθρο 4 παράγραφος 6 τη δυνατότητα σύναψης σε ορισμένες περιπτώσεις συμβάσεων μεγαλύτερης διάρκειας. Η κοινή θέση παρέτεινε την καταρχήν μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων οδικών μεταφορών από οκτώ σε δέκα έτη και επέκτεινε τις δυνατότητες σύναψης συμβάσεων μεγαλύτερης διάρκειας. Άλλωστε, το άρθρο 5 παράγραφος 6 περιορίζει σε δέκα χρόνια την καταρχήν μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων σιδηροδρομικών μεταφορών, όταν πρόκειται για απευθείας ανάθεση.

Τρόποι ανάθεσης των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Η τροπολογία 61, η οποία συνιστά οπωσδήποτε το κεντρικό στοιχείο της πρότασης που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να επιλέξει:

- είτε να προκηρύξει διαγωνισμό για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας
- είτε να παρέχει η ίδια, απευθείας ή μέσω της επιχείρησής της, τις υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς, με την προϋπόθεση να μην λάβει μέρος στον διαγωνισμό για την ανάθεση άλλων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Η τροπολογία αυτή, η οποία θεσπίζει επομένως την **αρχή της ελεύθερης επιλογής από την αρμόδια αρχή**, καθώς και οι τροπολογίες 12, 14, 29, περιλήφθηκαν επί της αρχής στην αιτιολογική σκέψη 15 και στο άρθρο 5 παράγραφος 2.

Το Συμβούλιο επέφερε κάποιες διευκρινίσεις όσον αφορά τους όρους υπό τους οποίους οι αρμόδιες αρχές μπορούν να παρέχουν οι ίδιες ή μέσω εγχώριου μεταφορέα τις υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών:

- Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο και στοιχείο δ), η κοινή θέση αναμορφώνει την έννοια της αρμόδιας αρχής, έτσι ώστε να επιτραπούν οι ομαδοποιήσεις διαφόρων αρχών και να ληφθούν υπόψη οι καταστάσεις στις οποίες δεν υπάρχει τοπική αρχή, αρμόδια σε θέματα μεταφορών.
- Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α), η κοινή θέση τροποποιεί την έννοια του ελέγχου, καθιστώντας πιο ευέλικτο το κριτήριο που αφορά την ιδιοκτησία του κεφαλαίου από την αρμόδια αρχή. Κατά συνέπεια, ορισμένες εταιρείες μικτού κεφαλαίου (ή PPPI (θεσμοθετημένες συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα)) θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως εγχώριες επιχειρήσεις μεταφορών και να έχουν έτσι τη δυνατότητα να τους ανατίθενται απευθείας συμβάσεις δημοσίων συγκοινωνιών. Ωστόσο, ο κανονισμός επιβάλλει ότι, σε κάθε περίπτωση, οι δραστηριότητες του εγχώριου μεταφορέα έχουν σαφή γεωγραφικά όρια. Η Επιτροπή κρίνει ότι η συγκεκριμένη προσέγγιση των μεταφορών μπορεί να δικαιολογηθεί, με βάση το κεφάλαιο "Μεταφορές" της Συνθήκης, από τις ιδιαίτερες ανάγκες των δημοσίων συγκοινωνιών, και ότι δεν προδικάζει με κανένα τρόπο την προσέγγιση που θα μπορούσε να υιοθετηθεί σε άλλους τομείς δραστηριότητας. Εξάλλου, η Επιτροπή κρίνει ότι, ακόμη και στη δεδομένη περίπτωση, η λύση δεν μπορούσε να αποκλίνει πολύ από την παρούσα κοινοτική νομολογία, η οποία ερμηνεύει τις διατάξεις της Συνθήκης σχετικά με το δικαίωμα εγκατάστασης (άρθρο 43 της συνθήκης ΕΚ) και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών (άρθρο 49 της συνθήκης ΕΚ). Συγκεκριμένα, ο κανονισμός διατηρεί τον βασικό γενικό κανόνα, σύμφωνα με τον οποίο η αρμόδια αρχή οφείλει να ασκεί στον εγχώριο μεταφορέα έλεγχο παρεμφερή με εκείνον που ασκεί στις ίδιες τις υπηρεσίες της, δεδομένου ότι ο έλεγχος αυτός εκτιμάται στις δημόσιες συγκοινωνίες με βάση συγκεκριμένα κριτήρια του κανονισμού. Εξάλλου, ο κανονισμός υπενθυμίζει ότι για να προσφύγει ένας εγχώριος μεταφορέας σε υπεργολαβία πρέπει να τηρήσει τους κανόνες της Συνθήκης.
- Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), η κοινή θέση καθιστά πιο ευέλικτη την αρχή του γεωγραφικού περιορισμού του εγχώριου μεταφορέα, έτσι ώστε αυτός να μπορεί να εκμεταλλεύεται ορισμένες γραμμές εξόδου.
- Στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ), το Συμβούλιο καθορίζει καθεστώς που επιτρέπει στους εγχώριους μεταφορείς να λαμβάνουν μέρος σε διαγωνισμό λίγο πριν ανοίξει οριστικά η εγχώρια αγορά στον ανταγωνισμό.

Η τροπολογία 7, η οποία μετριάζει την θετική εκτίμηση για την χρήση της διαδικασίας διαγωνισμού στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, περιλήφθηκε επί της αρχής στην αιτιολογική σκέψη 6α με την εξής διατύπωση "εάν υπάρχουν οι κατάλληλες ρήτρες διασφάλισης".

Όσον αφορά τη διεξαγωγή της διαδικασίας της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, η τροπολογία 80, η οποία επιτρέπει διαπραγματεύσεις μεταξύ της αρμόδιας αρχής και των υποψηφίων, έχει περιληφθεί επί της αρχής στην αιτιολογική σκέψη 17 και στο άρθρο 5 παράγραφος 3. Η τροπολογία 81, η οποία επιβάλλει στην αρμόδια αρχή να προβαίνει σε κατάλληλη γνωστοποίηση, έχει περιληφθεί στην αιτιολογική σκέψη 23 και στο άρθρο 7 παράγραφος 2.

Διαφάνεια

Οι τροπολογίες 82 και 83, οι οποίες ενισχύουν την υποχρέωση για τα κράτη μέλη και τις αρμόδιες αρχές να υποβάλλουν περιοδικά εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού, καλύφθηκαν επί της αρχής από την αιτιολογική σκέψη 24 και από το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 παράγραφος 2.

Εξάλλου, σύμφωνα με το αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που διατυπώνεται στην τροπολογία 95, το άρθρο 11 προβλέπει την υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή με αντικείμενο ιδίως την εξέλιξη της ποιότητας των δημοσίων συγκοινωνιών, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

Στρέβλωση του ανταγωνισμού

Οι τροπολογίες 67, 68, 91 και 94 που αποβλέπουν στην αποτροπή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, από τις οποίες θα μπορούσαν να ωφεληθούν οι μεταφορείς που ανέλαβαν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση, έχουν περιληφθεί επί της αρχής στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και στο άρθρο 8 παράγραφος 6, το οποίο εισάγει την αρχή της αμοιβαιότητας κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.

Έκτακτα μέτρα

Οι τροπολογίες 70, 78, 85 και 86 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν απευθείας συμβάσεις σε επείγουσες περιπτώσεις, όταν παραδείγματος χάριν ο μεταφορέας κηρύσσει πτώχευση. Στο άρθρο 5 παράγραφος 5 λαμβάνεται η σχετική μέριμνα.

Ρήτρες διασφάλισης

Η Επιτροπή και το Συμβούλιο ακολούθησαν τις τροπολογίες 71 και 72 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καταργούν τις διατάξεις, με τις οποίες υποχρεώνονται οι μεταφορείς να αναθέτουν υπεργολαβικά μέρος των δρομολογίων ή να αποκλείονται από τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών ορισμένοι μεταφορείς που κατέχουν δεσπόζουσα θέση.

Γενικοί κανόνες όσον αφορά τους ναύλους

Οι τροπολογίες 130, 76, 77 και 124 σχετικά με το καθεστώς που εφαρμόζεται για τους ναύλους, το οποίο αποβλέπει στον καθορισμό μέγιστων ναύλων, έχουν περιληφθεί επί της αρχής στην αιτιολογική σκέψη 5 και στο άρθρο 3 παράγραφος 2. Για τα δρομολόγια, για τα οποία δεν χορηγείται οικονομική αποζημίωση ως αντίτιμο των υποχρεώσεων που αφορούν τους ναύλους, η κοινή θέση δίνει τη δυνατότητα στο άρθρο 3 παράγραφος 3 να μην εφαρμόζεται ο κανονισμός αλλά οι κανόνες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις, πράγμα που συνεπάγεται επομένως την υποχρέωση κοινοποίησης των καταβολών αυτών.

Χορήγηση αντισταθμίσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Η τροπολογία 13, η οποία αφορά την αποζημίωση των μεταφορέων, έχει περιληφθεί επί της αρχής στο άρθρο 1 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και στο σημείο 2 του παραρτήματος.

Περιλήφθηκε η τροπολογία 19, η οποία σκοπό έχει να επιτραπεί στους μεταφορείς να χρησιμοποιούν τις πιστώσεις που έχουν λάβει σε ελευθερωμένες αγορές για την παροχή δημοσίων συγκοινωνιών. Πράγματι, η απαγόρευση αυτής της μεταφοράς εσόδων, η οποία

προβλέπεται στο σημείο 5 του παραρτήματος, εφαρμόζεται μόνον στα έσοδα που αποκτώνται σε μη ελευθερωμένες αγορές.

Οι τροπολογίες 89 και 96 για τους τρόπους αντιστάθμισης στο πλαίσιο της απευθείας ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών, έχουν περιληφθεί επί της αρχής στο άρθρο 4 παράγραφος 2, στο άρθρο 6 και στο παράρτημα.

Μεταβατική περίοδος

Οι τροπολογίες 90, 92 και 93, οι οποίες σκοπό έχουν να παραταθεί η μεταβατική περίοδος και να καταστεί περισσότερο ευέλικτο το καθεστώς που εφαρμόζεται για τις ισχύουσες συμβάσεις, έχουν περιληφθεί επί της αρχής στο άρθρο 8 παράγραφος 2, στο άρθρο 8 παράγραφος 5 και στο άρθρο 10 παράγραφος 1. Το άρθρο 12 ορίζει ότι ο κανονισμός θα αρχίσει να ισχύει τρία χρόνια από τη δημοσίευσή του στην ΕΕ. Μετά το τέλος αυτού του χρονικού διαστήματος, θα αρχίσει μεταβατική περίοδος 12 ετών για την εφαρμογή των διατάξεων που αφορούν την ανάθεση των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Οι εν λόγω διατάξεις καθιστούν επίσης πιο ευέλικτο το καθεστώς που εφαρμόζεται για τις υπάρχουσες συμβάσεις, προκειμένου να επιτραπεί η προοδευτική συμμόρφωση της οργάνωσης των δημοσίων συγκοινωνιών σε όλα τα κράτη μέλη.

4.2 Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που απορρίφθηκαν από την Επιτροπή και δεν ενσωματώθηκαν στην κοινή θέση

Πεδίο εφαρμογής

Η τροπολογία 23 περιορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού στις τοπικές συγκοινωνίες. Η θέση αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα να διατηρηθεί σε ισχύ ο κανονισμός του 1969, και η νομική αβεβαιότητα που τον συνοδεύει, για μέρος των χερσαίων μεταφορών. Το πεδίο επιλογής που επελέγη επομένως είναι εκείνο των « δημοσίων σιδηροδρομικών και οδικών συγκοινωνιών ».

Τρόποι ανάθεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

Οι τροπολογίες 9, 62, 63, 65 και 120 σχετίζονται με τις ειδικές συνθήκες ανοίγματος ορισμένων τύπων μεταφορών στον ανταγωνισμό: ολοκληρωμένες μεταφορές, μεταφορές με μητροπολιτικό σιδηρόδρομο ή με ελαφρύ μετρό ή ακόμη νέες γραμμές που δημιουργούνται με την πρωτοβουλία των μεταφορέων. Το αντικείμενο των τροπολογιών αυτών εκπίπτει, καθόσον η κοινή θέση υιοθετεί την αρχή της ελεύθερης επιλογής των αρμοδίων αρχών. Η αρχή αυτή καλύπτει ταυτόχρονα τις ολοκληρωμένες μεταφορές, τις μεταφορές με μητροπολιτικό σιδηρόδρομο και με ελαφρύ μετρό και τις νέες γραμμές. Δεν χρειάζεται να προβλεφθούν ειδικές εξαιρέσεις για τις περιπτώσεις αυτές. Οι εν λόγω τροπολογίες δεν περιλήφθηκαν επομένως.

Η τροπολογία 64 καταργεί την υποχρέωση της αρμόδιας αρχής να γνωστοποιεί ένα χρόνο πριν την πρόθεσή της να προκηρύξει διαγωνισμό ή να αναθέσει απευθείας μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας. Θεωρώντας ότι η αρχή της ελεύθερης επιλογής πρέπει να συνοδεύεται από την ανάλογη διαφάνεια, η Επιτροπή και το Συμβούλιο έκριναν αναγκαίο να διατηρηθεί η αυτή υποχρέωση γνωστοποίησης μέσω της αιτιολογικής σκέψης 23 και του άρθρου 7 παράγραφος 2.

Η τροπολογία 69, η οποία έχει ως αντικείμενο τη λεγόμενη διαδικασία "σύγκρισης της ποιότητας", δεν περιλήφθηκε ούτε στην αναθεωρημένη πρόταση της Επιτροπής ούτε στην κοινή θέση.

Σχέση με το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων

Με βάση την τροπολογία 24 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υπερισχύουν οι διατάξεις του κανονισμού έναντι της εφαρμογής των οδηγιών "δημοσίων συμβάσεων". Η προτεραιότητα αυτή θα άρμοζε για τις δεσμεύσεις της Κοινότητας με βάση τη συμφωνία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για τις δημόσιες συμβάσεις. Η κοινή θέση δεν περιλαμβάνει την ιδέα υπερίσχυσης του κανονισμού έναντι των οδηγιών « δημοσίων συμβάσεων ». Ωστόσο, για λόγους σαφήνειας, το άρθρο 1 παράγραφος 3 που εισάγει το Συμβούλιο διευκρινίζει ότι ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις παραχωρήσεις δημοσίων έργων.

Ορισμοί

Οι τροπολογίες 107 και 119 συμπληρώνουν τον ορισμό των αποκλειστικών δικαιωμάτων. Η εν λόγω συμπληρώσεις δεν φαίνεται να σχετίζονται πραγματικά με τον συγκεκριμένο ορισμό και για το λόγο αυτό δεν περιλήφθηκαν.

Εφόσον ο συγκεκριμένος τομέας εξαιρείται του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού, εκπίπτει το αντικείμενο της τροπολογίας 26 σχετικά με τον ορισμό των πλωτών οδών. Άλλωστε, η αιτιολογική σκέψη 8 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 αποδίδουν το γεγονός ότι η εσωτερική ναυσιπλοΐα δεν εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού λόγω του μικρού όγκου τέτοιων μεταφορών και καθορίζουν το καθεστώς που εφαρμόζεται στον τομέα αυτόν.

Η τροπολογία 27 αποτελεί φραστική τροποποίηση του ορισμού του μεταφορέα και δεν περιλήφθηκε.

Το αντικείμενο της τροπολογίας 28 σχετικά με τον ορισμό των δημοσίων συγκοινωνιών μικρών αποστάσεων εκπίπτει διότι η έννοια αυτή δεν χρησιμοποιείται πλέον στην κοινή θέση.

Η τροπολογία 30 εισάγει ειδικό ορισμό των προσώπων με μειωμένη κινητικότητα, τον οποίο δεν περιέχει η κοινή θέση.

Συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας

Οι τροπολογίες 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 116, 127 και 131 τροποποιούν και ενισχύουν τον κατάλογο των κριτηρίων που πρέπει να λαμβάνουν υπόψη οι αρμόδιες αρχές για την ανάθεση των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Το αντικείμενο των τροπολογιών αυτών εκπίπτει διότι ούτε η Επιτροπή ούτε το Συμβούλιο δεν επέλεξε την προσέγγιση που συνίσταται στην κατάρτιση καταλόγου κριτηρίων για την υποχρεωτική ανάθεση. Ένας τέτοιος κατάλογος θα μπορούσε να αποδειχθεί γρήγορα ακατάλληλος ή ακόμη και αντιπαραγωγικός.

Η προσέγγιση που επελέγη, η οποία τηρεί καλύτερα την αρχή της επικουρικότητας, παρέχει πλήρη ελευθερία στις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν όλα τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την ανάθεση σύμβασης και να καθορίζουν ανάλογα τις προτεραιότητές τους σε ό,τι αφορά τις συγκοινωνίες. Ωστόσο, στην αιτιολογική σκέψη 13^a διευκρινίζεται ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν να καθορίσουν κριτήρια ποιότητας όσον αφορά

παραδείγματος χάριν τις συνθήκες εργασίας, τα δικαιώματα των επιβατών, την προστασία του περιβάλλοντος ή τις ανάγκες των προσώπων με μειωμένη κινητικότητα.

Οι τροπολογίες 108, 55, 56, 57, 58 και 59 επιβάλλουν να περιέχουν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορισμένες διατάξεις για τη λύση της σύμβασης, την υποχρέωση υποβολής ετήσιας έκθεσης δραστηριότητας, τη διατήρηση της κληρονομιάς, το καθεστώς κυρώσεων και το καθεστώς των τροποποιήσεων. Οι τροπολογίες αυτές δεν έχουν περιληφθεί διότι οι διατάξεις του είδους αυτού εμπίπτουν στην αρχή της επικουρικότητας και στην ισορροπία της σύμβασης, την οποία αποκαθιστούν τα συμβαλλόμενα μέρη.

Για τους ίδιους λόγους, οι τροπολογίες 133 και 134, οι οποίες επιβάλλουν στον επιλεγέντα μεταφορέα να διατηρήσει τα δικαιώματα των απασχολούμενων, δεν εγκρίθηκαν από την Επιτροπή και από το Συμβούλιο. Ωστόσο, όσον αφορά την προστασία των εργαζομένων, η αιτιολογική σκέψη 13 και το άρθρο 4 παράγραφος 7 προβλέπουν ρητά ότι οι αρμόδιες αρχές μπορούν, στο πλαίσιο διαδικασίας πρόσκλησης προσφορών, να επιβάλουν στους υποψήφιους μεταφορείς να διατηρήσουν ορισμένα δικαιώματα του προσωπικού που ήδη έχει προσληφθεί από πριν.

Διαδικασία προσφυγής

Το αντικείμενο των τροπολογιών 8, 84, 85, 86 και 87, σχετικά με τις διαδικασίες προσφυγής κατά αποφάσεων της αρμοδίας αρχής, δεν καλύπτεται διότι η κοινή θέση δεν καθορίζει ειδικές διαδικασίες επ' αυτού.

Μεταφορείς τρίτων χωρών

Το αντικείμενο των τροπολογιών 4, 20, 74 και 125, σχετικά με τους όρους πρόσβασης και με τους κανόνες εγκατάστασης μεταφορέων τρίτων χωρών, δεν περιλήφθηκε διότι ούτε η πρόταση της Επιτροπής ούτε η κοινή θέση του Συμβουλίου δεν πραγματεύονται ειδικά αυτήν την πτυχή.

4.3 Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τις οποίες απέρριψε η Επιτροπή αλλά ενσωματώθηκαν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στην κοινή θέση

Μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Οι τροπολογίες 17 και 79 σκοπό έχουν να ληφθούν υπόψη τα ειδικά συμφέροντα των ΜΜΕ στην αγορά των τοπικών συγκοινωνιών. Οι τροπολογίες αυτές δεν περιλήφθηκαν στην πρόταση της Επιτροπής, αντικατοπτρίζονται όμως καθαρά στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της κοινής θέσης όπου καθορίζεται συγκεκριμένο ανώτερο όριο μόνον για τις συμβάσεις που ανατίθενται σε ΜΜΕ, οι οποίες στο ίδιο άρθρο ορίζονται ως εταιρείες που εκμεταλλεύονται το πολύ 20 οχήματα. Υπενθυμίζεται ότι στη διάταξη αυτή λαμβάνεται υπόψη η τελείως ιδιαίτερη δομή της αγοράς τοπικών συγκοινωνιών, όπου οι ΜΜΕ ορισμένες φορές διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο. Επιπλέον, ο τομέας των μεταφορών υπόκειται στους ειδικούς κανόνες του κεφαλαίου "Μεταφορές" της Συνθήκης.

4.4 Νέα στοιχεία

Πεδίο εφαρμογής

Οι τροπολογίες 8^α, 29 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 αφορούν την εξαίρεση των δημοσίων συγκοινωνιών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού και διευκρινίζουν το καθεστώς που εφαρμόζεται στον συγκεκριμένο τομέα.

Διαφάνεια

Το άρθρο 7 παράγραφος 3 εισάγει την υποχρέωση για την αρμόδια αρχή να δημοσιεύει ορισμένες πληροφορίες σε περίπτωση απευθείας ανάθεσης σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το άρθρο 7 παράγραφος 4 υποχρεώνει την αρμόδια αρχή να διαβιβάσει την αιτιολογημένη απόφασή της για την απευθείας ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σε όποιον ενδιαφερόμενο την ζητήσει.

Συμβιβασμο με τη Συνθήκη

Το άρθρο 9 παράγραφος 2 προσδιορίζει το καθεστώς που εφαρμόζεται όσον αφορά τις ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αντιστάθμιση ορισμένων εξυπηρετήσεων εγγενών με την έννοια της παροχής δημόσιας υπηρεσίας, άλλων από εκείνες που εμπίπτουν στον κανονισμό. Κατά συνέπεια, το άρθρο 10 παράγραφος 2 προβλέπει την κατάργηση του κανονισμού 1107/70 του Συμβουλίου της 4^{ης} Ιουνίου 1970 περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Επιτροπή κρίνει ότι η κοινή θέση που ενέκρινε το Συμβούλιο με ειδική πλειοψηφία στις 11.12.2006 δεν θίγει τους στόχους και την προσέγγιση της αναθεωρημένης πρότασής της και επομένως μπορεί να την υποστηρίξει.