

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 2/2007

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 11 Δεκεμβρίου 2006

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70

(2007/C 70 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 71 και 89,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 16 της συνθήκης επιβεβαιώνει τη θέση που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος στα πλαίσια των κοινών αξιών της Ένωσης.
- (2) Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί.
- (3) Το άρθρο 73 της συνθήκης αποτελεί *lex specialis* σε σχέση με το άρθρο 86 παράγραφος 2. Θεσπίζει τους κανόνες που ισχύουν για τις αποζημιώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

- (4) Οι κύριοι στόχοι της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», είναι να εξασφαλισθούν ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος θα εγγυάται επίσης τη διαφάνεια και την απόδοση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη ιδίως των κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων και των παραγόντων περιφερειακής ανάπτυξης, ή να προσφέρονται συγκεκριμένοι όροι τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών, όπως οι συνταξιούχοι, και να εξαλειφθούν οι ανομοιότητες μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών μελών, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σημαντική στρέβλωση στον ανταγωνισμό.

- (5) Σήμερα, πολλές χερσαίες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να διαθέτουν την ευχέρεια να παρεμβαίνουν για να εξασφαλίζεται η παροχή των υπηρεσιών αυτών. Οι μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εξασφαλίζεται η παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως: τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, τη χορήγηση οικονομικής αποζημίωσης στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών και τον καθορισμό γενικών κανόνων για την εκμετάλλευση των δημοσίων μεταφορών, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν για όλους τους φορείς. Εάν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιλέξουν να εξαιρέσουν ορισμένους γενικούς κανόνες από το πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να εφαρμόζεται το γενικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων.

- (6) Πολλά κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία που προβλέπει τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τουλάχιστον για ένα τμήμα της οικείας αγοράς δημοσίων μεταφορών, με βάση διαφανείς και δίκαιες διαδικασίες διαγωνισμού. Το αποτέλεσμα ήταν ότι αυξήθηκαν αισθητά οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και ότι πολλοί φορείς δημοσίων υπηρεσιών παρέχουν πλέον δημόσιες υπηρεσίες

⁽¹⁾ ΕΕ C 195 της 18.8.2006, σ. 20.

⁽²⁾ ΕΕ C 192 της 16.8.2006, σ. 1.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Νοεμβρίου 2001 (ΕΕ C 140 E της 13.6.2002, σ. 262), κοινή θέση του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2006 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

επιβατικών μεταφορών σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Ωστόσο, η εξέλιξη των εθνικών νομοθεσιών οδήγησε σε ανομοιότητες στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες και δημιουργήσε νομική ανασφάλεια όσον αφορά τα δικαιώματα των φορέων δημοσίων υπηρεσιών και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, 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⁽¹⁾, δεν πραγματεύεται ούτε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ανατίθενται στην Κοινότητα οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε, ιδίως, τις περιστάσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν, το κοινοτικό νομικό πλαίσιο οφείλει να εκσυγχρονισθεί.

- (7) Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται από ετών δείχνουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές, πιο καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών. Την προσέγγιση αυτή υιοθέτησε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στο πλαίσιο της καλούμενης διαδικασίας της Λισσαβώνας, της 28ης Μαρτίου 2000, καλώντας την Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, έκαστο εξ αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του, «να επισπεύσουν την φιλελευθεροποίηση σε τομείς όπως ... οι μεταφορές».
- (8) Οι αγορές επιβατικών μεταφορών που δεν διέπονται από ρυθμίσεις και στις οποίες δεν υπάρχουν αποκλειστικά δικαιώματα θα πρέπει να διατηρήσουν τα χαρακτηριστικά τους και τον τρόπο λειτουργίας τους, στο βαθμό που συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της συνθήκης.
- (9) Προκειμένου να οργανώσουν τις δημόσιες υπηρεσίες τους επιβατικών μεταφορών με τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες του κοινού, όλες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν ελεύθερα τους οικείους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και υπό τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για να εξασφαλισθεί ότι θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του επιλεγόμενου φορέα δημόσιας υπηρεσίας τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή. Ο τύπος ή ο τίτλος της σύμβασης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών.
- (10) Σε αντίθεση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοία, δεν κρίνεται σκόπιμο να καλυφθεί, από τον παρόντα κανονισμό, η ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, η οργάνωση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοία διέπεται από τη συμμόρφωση με τις γενικές αρχές της συνθήκης, εκτός εάν τα κράτη μέλη επιλέ-

ξουν να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό στον συγκεκριμένο τομέα. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν εμποδίζουν την ενσωμάτωση των υπηρεσιών εσωτερικής ναυσιπλοίας σε ένα ευρύτερο αστικό, προστασιακό ή περιφερειακό δημόσιο δίκτυο επιβατικών μεταφορών.

- (11) Σε αντίθεση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, δεν κρίνεται σκόπιμο να καλυφθεί, από τον παρόντα κανονισμό, η ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η οργάνωση των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να διέπεται από τη συμμόρφωση με τις γενικές αρχές της συνθήκης.
- (12) Από την άποψη του κοινοτικού δικαίου, δεν ενδιαφέρει εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, που αναφέρεται στο άρθρο 295 της συνθήκης, στην αρχή της ελευθερίας των κρατών μελών να ορίζουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, που αναφέρονται στο άρθρο 16 της συνθήκης, και στις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, που αναφέρονται στο άρθρο 5 της συνθήκης.
- (13) Ορισμένες υπηρεσίες, που συχνά συνδέονται με συγκεκριμένες υποδομές, παρέχονται κυρίως λόγω του ιστορικού τους ενδιαφέροντος ή της τουριστικής τους αξίας. Επειδή ο σκοπός των υπηρεσιών αυτών είναι καταφανώς διαφορετικός από την παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών, δεν χρειάζεται, κατά συνέπεια, να υπαχθούν στους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (14) Εφόσον οι αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες για την οργάνωση του δικτύου δημοσίων μεταφορών, εκτός από την καθαυτό παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας, η οργάνωση αυτή μπορεί να καλύπτει ένα ολόκληρο φάσμα άλλων δραστηριοτήτων και καθηκόντων τις οποίες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν την ευχέρεια είτε να εκτελούν οι ίδιες, είτε να αναθέτουν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, σε τρίτους.
- (15) Οι μακρόχρονες συμβάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε κλείσιμο της αγοράς για διάστημα μεγαλύτερο από ό,τι χρειάζεται, αποδυναμώνοντας έτσι τα οφέλη που αποφέρει η πίεση του ανταγωνισμού. Για να ελαχιστοποιηθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού με παράλληλη προστασία της ποιότητας των υπηρεσιών, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι περιορισμένου χρόνου. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων το πολύ κατά το ήμισυ της αρχικής τους διάρκειας, όταν ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επενδύσει σε στοιχεία του ενεργητικού ο χρόνος απόσβεσης των οποίων είναι εξαιρετικά μεγάλος και, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους, στην περίπτωση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, όπως ορίζονται στο άρθρο 299 της συνθήκης. Επιπλέον, εφόσον φορέας δημόσιας υπηρεσίας προβαίνει σε επενδύσεις υποδομής ή τροχιαίου υλικού και οχημάτων που είναι εξαιρετικές υπό την έννοια ότι αμφότερες αφορούν μεγάλα χρηματικά ποσά, και υπό τον όρο ότι η σύμβαση έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή ακόμα μεγαλύτερη παράταση.

⁽¹⁾ ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

- (16) Όταν η σύμβαση δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τον επιλεγόμενο φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων (1). Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις μεταφοράς των δικαιωμάτων των εργαζομένων πέραν των δικαιωμάτων που εμπίπτουν στην οδηγία 2001/23/ΕΚ, λαμβάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο υπόψη, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τα κοινωνικά πρότυπα που καθορίζονται από τις εθνικές, νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις ή τις συλλογικές συμβάσεις ή τις συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.
- (17) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, οι αρμόδιες αρχές έχουν την ευχέρεια να θεσπίζουν ποιοτικές προδιαγραφές για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσον αφορά π.χ. τις στοιχειώδεις συνθήκες εργασίας, τα δικαιώματα των επιβατών, τις ανάγκες προσώπων με μειωμένη κινητικότητα ή την προστασία του περιβάλλοντος.
- (18) Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, κάθε τοπική αρχή ή, ελλείψει αυτής, κάθε εθνική αρχή, μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει χωρίς διαγωνισμό σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά. Η αρμόδια αρχή ή η ομάδα αρχών που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, συλλογικά ή μέσω των μελών της, θα πρέπει να ασκεί τον απαιτούμενο έλεγχο. Επιπλέον, θα πρέπει να απαγορεύεται σε αρμόδια αρχή, η οποία παρέχει η ίδια υπηρεσίες μεταφορών ή σε εγχώριο φορέα να συμμετέχουν σε διαδικασίες διαγωνισμού εκτός του εδάφους της εν λόγω αρχής. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στην αρχή που ελέγχει τον εγχώριο φορέα να απαγορεύει τη συμμετοχή του φορέα αυτού σε διαγωνισμούς που διοργανώνονται εντός του εδάφους της. Οι περιορισμοί των δραστηριοτήτων εγχώριου φορέα δεν παρεμποδίζουν τη δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Επιπλέον, η απευθείας ανάθεση δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών για ταχείς σιδηροδρόμους δεν αποκλείει τη δυνατότητα των αρμόδιων αρχών να αναθέτουν σε εγχώριο φορέα συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ.
- (19) Οι υπεργολαβίες μπορούν να συντελέσουν σε αποτελεσματικότερες δημόσιες επιβατικές μεταφορές και παρέχουν τη δυνατότητα συμμετοχής και άλλων επιχειρήσεων εκτός του φορέα δημόσιας υπηρεσίας στον οποίο έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, για την καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των δημοσίων πόρων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να καθορίζουν τους λεπτομερείς κανόνες της ανάθεσης των οικείων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών σε υπεργολάβους, ιδίως στην περίπτωση υπηρεσιών που παρέχει εγχώριος φορέας. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η συμμετοχή των υπεργολάβων σε διαγωνισμούς στο έδαφος καμίας αρμόδιας αρχής. Η επιλογή υπεργολάβου από την αρμόδια αρχή ή τον εγχώριο φορέα της χρειάζεται να γίνεται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.
- (20) Όταν μια δημόσια αρχή επιλέγει να αναθέσει υπηρεσία γενικού συμφέροντος σε τρίτους, πρέπει να επιλέγει τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης, και τηρουμένων των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης. Ιδίως, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις δημόσιες αρχές δυνάμει των οδηγιών για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, εφόσον οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.
- (21) Ορισμένες προσκλήσεις υποβολής προσφορών υποχρεώνουν τις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν και να περιγράφουν σύνθετα συστήματα. Επομένως, όταν αναθέτουν συμβάσεις στις περιπτώσεις αυτές, οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να διαπραγματεύονται τις λεπτομέρειες με ορισμένους ή με όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών μετά την υποβολή των προσφορών.
- (22) Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωτικές όταν η σύμβαση αφορά μικρά ποσά ή αποστάσεις. Στη συνάρτηση αυτή, για μεγαλύτερα ποσά ή αποστάσεις θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τους τα ειδικά συμφέροντα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να κατατέμνουν τις συμβάσεις ή τα δίκτυα ούτως ώστε να αποφεύγουν τους διαγωνισμούς.
- (23) Όταν υπάρχει κίνδυνος να διακοπεί η παροχή των υπηρεσιών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να λαμβάνουν έκτακτα βραχυπρόθεσμα μέτρα έως ότου ανατεθεί νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ευθυγραμμισμένη με όλους τους όρους ανάθεσης που προβλέπει ο παρών κανονισμός.
- (24) Οι δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών θέτουν ιδιαίτερα προβλήματα όσον αφορά το ύψος των επενδύσεων και το κόστος των υποδομών. Τον Μάρτιο του 2004, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (2), προκειμένου να εξασφαλισθεί σε όλες τις κοινοτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η πρόσβαση στις υποδομές όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση νομικού πλαισίου για αποζημιώσεις ή/και αποκλειστικά δικαιώματα για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και όχι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

(1) ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16.

(2) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

- (25) Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες, ο παρών κανονισμός επιτρέπει σε κάθε αρμόδια αρχή, στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να επιλέγει τον φορέα δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Δεδομένης της ποικιλομορφίας που διακρίνει τα κράτη μέλη στην εδαφική τους οργάνωση στον τομέα αυτό, επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν ευλόγως απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (26) Η αποζημίωση που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές για την κάλυψη του κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να υπολογίζεται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Όταν μια αρμόδια αρχή προτίθεται να αναθέσει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας χωρίς διαγωνισμό, θα πρέπει επίσης να τηρεί λεπτομερείς κανόνες που θα εξασφαλίζουν την επάρκεια της αποζημίωσης και θα αντικατοπτρίζουν την επιθυμία για αποτελεσματικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών.
- (27) Εξετάζοντας δεόντως τις τυχόν επιπτώσεις της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη ζήτηση δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στο σύστημα υπολογισμού του παραρτήματος, η αρμόδια αρχή και ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να αποδεικνύουν ότι αποφεύχθηκε η υπεραντιστάθμιση.
- (28) Ενόψει της ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων μέτρων έκτακτης ανάγκης και συμβάσεων που αφορούν μικρές αποστάσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να δημοσιοποιούν το γεγονός ότι προτίθενται να αναθέσουν τέτοιες συμβάσεις τουλάχιστον ένα έτος εκ των προτέρων, ώστε να μπορέσουν να αντιδράσουν οι δυνάμει φορείς δημοσίων υπηρεσιών.
- (29) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται απευθείας θα πρέπει να διέπονται από περισσότερη διαφάνεια.
- (30) Επειδή οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειασθούν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις. Με σκοπό τη σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου εντός του εξαμήνου που ακολουθεί το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα.
- (31) Κατά τη μεταβατική περίοδο, η εισαγωγή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές μπορεί να είναι χρονικά διαφοροποιημένη. Επομένως, μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, φορείς δημοσίων υπηρεσιών προερχόμενοι από αγορές μη υπαγόμενες ακόμα στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού να υποβάλλουν υποψηφιότητα για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε αγορές που έχουν ανοίξει ταχύτερα στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό. Για να αποφευχθεί, με ανάλογη δράση, οιαδήποτε διατάραξη της ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να απορρίπτουν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τις προσφορές επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών που δεν έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ήμισυ της αξίας των υπηρεσιών αυτών, υπό τον όρο ότι η δυνατότητα αυτή θα εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις και ότι η απόφαση θα λαμβάνεται πριν από την πρόσκληση υποβολής προσφορών.
- (32) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με τις αιτιολογικές σκέψεις 87 έως 97 της απόφασης της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH (¹), έκρινε ότι οι αποζημιώσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης, υπό τον όρο ότι πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια. Εφόσον δεν πληρούνται τα κριτήρια αυτά, ενώ πληρούνται τα γενικά κριτήρια εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση εμπίπτουσα στα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης.
- (33) Η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να αποδειχθεί αναγκαία στον τομέα των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών για τη λειτουργία των επιχειρήσεων που είναι υπεύθυνες για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με βάση αρχές και υπό όρους που τους επιτρέπουν να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντά τους. Η αποζημίωση αυτή μπορεί, υπό ορισμένους όρους, να είναι συμβατή με τη συνθήκη σύμφωνα με το άρθρο 73. Πρώτον, πρέπει να χορηγείται για να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών πραγματικά γενικού συμφέροντος κατά την έννοια της συνθήκης. Δεύτερον, για να αποφευχθούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, το ύψος της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και του εύλογου κέρδους.
- (34) Η χορηγούμενη από τις αρμόδιες αρχές αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορεί, συνεπώς, να εξαιρείται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης που προβλέπει το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (35) Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καταργηθεί. Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, η πρόβλεψη τριετούς μεταβατικής περιόδου θα συντελέσει στο να καταργηθούν σταδιακά οι αποζημιώσεις τις οποίες δεν επιτρέπει η Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης. Κάθε αποζημίωση χορηγούμενη σε σχέση με την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, εκτός εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία ενδέχεται να συνεπάγεται κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, θα πρέπει να συμφωνεί με τις διατάξεις των άρθρων 73, 86, 87 και 88 αυτής, συμπεριλαμβανομένης κάθε συναφούς ερμηνείας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και ειδικότερα της απόφασης στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH. Επομένως, κατά την εξέταση των περιπτώσεων αυτών, η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόζει αρχές παρόμοιες με τις αρχές που καθορίζει ο παρών κανονισμός ή, κατά περίπτωση, άλλη νομοθετική πράξη στον τομέα των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(¹) [2003] Συλλογή ΕΚ 1-7747.

(36) Ο παρών κανονισμός καλύπτει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹⁾. Ο προηγούμενος κανονισμός θεωρείται άνευ αντικείμενου και περιορίζει την εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης, χωρίς να παρέχει κατάλληλη νομική βάση για την έγκριση των σημερινών επενδυτικών συστημάτων, ιδίως όσον αφορά τις επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών σε σύμπραξη μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Θα πρέπει, επομένως, να καταργηθεί ώστε να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης κατά τρόπο προσαρμοσμένο στις συνεχείς εξελίξεις του τομέα, με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων⁽²⁾. Για να διευκολυνθεί περαιτέρω η εφαρμογή των συναφών κοινοτικών κανόνων, η Επιτροπή θα προτείνει, εντός του 2006, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων στις υποδομές.

(37) Προκειμένου να αξιολογηθούν η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και οι εξελίξεις στην παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών στην Κοινότητα, ιδίως η ποιότητα των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και οι συνέπειες της απευθείας ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θα πρέπει να συντάξει έκθεση. Εάν χρειάζεται, η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από κατάλληλες προτάσεις για τροποποίηση του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει, σύμφωνα με τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, τον τρόπο με τον οποίον οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ενεργούν στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών για να εξασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες που θα μπορούσαν να προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς.

Προς τον σκοπό αυτόν, ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών ή συνάπτουν σχετικές συμβάσεις, οι αρμόδιες αρχές αποζημιώνουν τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται ή/και χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών

υπηρεσιών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών που παρέχονται κυρίως για ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

3. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για τις παραχωρήσεις δημοσίων έργων κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών⁽³⁾ ή του άρθρου 1 παράγραφος 3, της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών⁽⁴⁾.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «δημόσιες επιβατικές μεταφορές»: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·
- β) «αρμόδια αρχή»: κάθε δημόσια αρχή, ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·
- γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή, της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική·
- δ) «φορέας δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών·
- ε) «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή·
- στ) «αποκλειστικό δικαίωμα»: δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλεισμένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα·
- ζ) «αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε πλεονέκτημα, ιδίως οικονομικό, που χορηγείται άμεσα ή έμμεσα από αρμόδια αρχή και από δημόσιους πόρους κατά την περίοδο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή σε σχέση με την περίοδο αυτή·

⁽¹⁾ ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 543/97 (ΕΕ L 84 της 26.3.1997, σ. 6).

⁽²⁾ ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την πράξη προσχωρήσεως του 2003.

⁽³⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2083/2005 της Επιτροπής (ΕΕ L 333 της 20.10.2005, σ. 28).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2083/2005 της Επιτροπής.

η) «απευθείας ανάθεση»: ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να προηγηθεί διαδικασία διαγωνισμού·

θ) «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δικαιο των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή·

— υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή

— περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα·

ι) «αξία»: η αξία υπηρεσίας, γραμμής, σύμβασης, παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή καθεστώτος αποζημίωσης για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, η οποία αντιστοιχεί στην πλήρη αμοιβή, χωρίς ΦΠΑ, του ή των φορέων δημοσίων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των παντός είδους αποζημιώσεων που καταβάλλουν οι δημόσιες αρχές και των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων τα οποία δεν επιστρέφονται στην εν λόγω αρμόδια αρχή·

ια) «γενικός κανόνας»: το μέτρο που εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών του ίδιου τύπου σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή για την οποία είναι υπεύθυνη αρμόδια αρχή·

ιβ) «ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών»: διασυνδεδεμένες υπηρεσίες μεταφορών εντός καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής των οποίων η υπηρεσία παροχής πληροποριών, το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και το πρόγραμμα δρομολογίων είναι ενιαία.

Άρθρο 3

Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες

1. Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αποβλέπουν στον καθορισμό ανώτατου ορίου χρέωσης για όλους τους επιβάτες ή για ορισμένες κατηγορίες επιβατών, μπορούν επίσης να διέπονται από γενικούς κανόνες. Σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζουν τα άρθρα 4 και 6 καθώς και το παράρτημα, η αρμόδια αρχή αποζημιώνει τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, θετικό ή αρνητικό, επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννώνται κατά την τήρηση των τιμολογιακών υποχρεώσεων που καθορίζονται από γενικούς κανόνες, έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Τα ανωτέρω ισχύουν παρά το δικαίωμα των αρμόδιων αρχών να ενσωματώνουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζοντας ανώτατα όρια χρέωσης στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τους γενικούς κανόνες περί οικονομικών αποζημιώσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν ανώτατα όρια χρέωσης για μαθητές, σπουδαστές, μαθητευόμενους και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Οι γενικοί αυτοί κανόνες κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 88 της συνθήκης. Κάθε κοινοποίηση περιέχει πλήρη στοιχεία σχετικά με το μέτρο, και, ιδίως, λεπτομέρειες για τη μέθοδο υπολογισμού.

Άρθρο 4

Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι γενικοί κανόνες:

i) καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές,

ii) καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια, τις παραμέτρους με βάση τις οποίες υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης, κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Στην περίπτωση ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 και 6, οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται έτσι ώστε καμία πληρωμή αποζημίωσης να μην υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννά η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των συναφών εσόδων που αποκομίζει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ενός εύλογου κέρδους,

iii) καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών. Οι δαπάνες αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν ιδίως τις δαπάνες προσωπικού, ενέργειας, τελών υποδομής, συντήρησης και επισκευής οχημάτων δημοσίας μεταφοράς, τροχαίου υλικού και εγκαταστάσεων απαραίτητων για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τα πάγια έξοδα και κατάλληλο ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου.

2. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι γενικοί κανόνες καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων, τα οποία μπορούν να παρακρατούνται από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, να καταβάλλονται στην αρμόδια αρχή ή να μοιράζονται μεταξύ των δύο.

3. Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα δεκαπέντε έτη για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Όταν οι μεταφορές με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των υπηρεσιών αυτών, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν συνδυασμένες μεταφορές περιορίζεται στα δεκαπέντε έτη.

4. Εφόσον απαιτείται, δεδομένων των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ, εφόσον ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία, αφενός μεν, είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, συνδέονται κατ' εσχόλην με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η σύμβαση αυτή.

Εάν το δικαιολογεί το κόστος που προκύπτει λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζεται στην παράγραφο 3, στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ.

Εάν το δικαιολογεί η απόσβεση του κεφαλαίου σε σχέση με τις έκτακτες επενδύσεις υποδομής, τροχαίου υλικού ή οχημάτων, και εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να έχει μεγαλύτερη διάρκεια. Για να εξασφαλίσει διαφάνεια στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή, εντός ενός έτους από τη σύναψη της σύμβασης, τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα στοιχεία που αιτιολογούν την μεγαλύτερη διάρκειά της.

5. Με την επιφύλαξη του εθνικού και του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτούν από τον επιλεγέντα φορέα δημοσίων υπηρεσιών να χορηγεί στο προσωπικό που έχει ήδη προσλάβει για την παροχή υπηρεσιών, τα δικαιώματα που θα του αναλογούσαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση υπό την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές απαιτούν από τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών να πληρούν ορισμένα κοινωνικά κριτήρια, οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απογράφουν το ενδιαφερόμενο προσωπικό και διευκρινίζουν λεπτομερώς και με διαφάνεια τα συμβατικά δικαιώματά του και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι υπάλληλοι θεωρούνται συνδεδεμένοι με τις υπηρεσίες αυτές.

6. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το εθνικό δικαιο, απαιτούν από τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών να πληρούν ορισμένα κριτήρια ποιότητας, τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται στις συγγραφές υποχρεώσεων και στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

7. Οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζουν με διαφάνεια αν μπορεί να εξετασθεί το ενδεχόμενο υπεργολαβίας. Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζει, σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δικαιο, τους όρους που εφαρμόζονται στις υπεργολαβίες.

Άρθρο 5

Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/EK ή την οδηγία 2004/18/EK, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ ανατίθενται

σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/EK ή 2004/18/EK, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Εφόσον το εθνικό δικαιο δεν το απαγορεύει, κάθε αρμόδια τοπική αρχή, είτε είναι μεμονωμένη αρχή είτε ομάδα αρχών που παρέχουν ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί να αποφασίζει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, στην οποία η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί στις υπηρεσιακές μονάδες της (εφεξής: «εγχώριος φορέας»). Οσάκις αρμόδια τοπική αρχή λαμβάνει τέτοια απόφαση, εφαρμόζονται τα ακόλουθα:

α) για να διαπιστωθεί αν η αρμόδια τοπική αρχή ασκεί αυτόν τον έλεγχο, εξετάζονται στοιχεία, όπως το επίπεδο παρουσίας στα διοικητικά, διευθυντικά ή εποπτικά όργανα, οι ειδικές σχετικές διατάξεις στο καταστατικό, η κυριότητα, η επιρροή και ο έλεγχος επί της ουσίας στις στρατηγικές αποφάσεις και τις μεμονωμένες αποφάσεις διαχείρισης. Σύμφωνα με το κοινοτικό δικαιο, η 100 % κυριότητα εκ μέρους της αρμόδιας δημόσιας αρχής, ιδίως στην περίπτωση συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου, δεν αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για να θεωρηθεί ότι συντρέχει έλεγχος κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, υπό τον όρο ότι ο δημόσιος τομέας έχει δεσπόζουσα επιρροή και ότι ο έλεγχος μπορεί να αποδειχθεί βάσει άλλων κριτηρίων·

β) η προϋπόθεση για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου είναι ότι ο εγχώριος φορέας και κάθε οντότητα στην οποία ο φορέας αυτός ασκεί κάποια επιρροή, έστω και ελάχιστη, ασκούν τις δραστηριότητές τους στο πεδίο των δημοσίων επιβατικών μεταφορών εντός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής, παρά την ύπαρξη τυχόν εξωτερικών γραμμών ή άλλων βοηθητικών στοιχείων της δραστηριότητας αυτής που εισέρχονται στο έδαφος γειτονικών αρμόδιων τοπικών αρχών, και δεν μετέχουν σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής·

γ) παρά το στοιχείο β), εγχώριος φορέας μπορεί να συμμετέχει σε δικαιούς διαγωνισμούς αρχής γενομένης από δύο έτη πριν να λήξει η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που του έχει ανατεθεί απευθείας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει αποφασισθεί οριστικά ότι οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που καλύπτει η σύμβαση του εγχώριου φορέα θα υποβληθούν σε δίκαιο διαγωνισμό και ότι ο εν λόγω εγχώριος φορέας δεν έχει συνάψει άλλη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση·

δ) ελλείψει αρμόδιας τοπικής αρχής, τα στοιχεία α), β) και γ) εφαρμόζονται σε εθνική αρχή προς όφελος γεωγραφικής περιοχής που δεν είναι εθνική, υπό τον όρο ότι ο εγχώριος φορέας δεν συμμετέχει σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός της περιοχής για την οποία έχει χορηγηθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Κάθε αρμόδια αρχή που προσφεύγει σε τρίτον, άλλον από τον εγχώριο φορέα, αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 4, 5 και 6. Η διαδικασία διαγωνισμού που ακολουθείται είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Μετά την υποβολή των προσφορών και την ενδεχόμενη προεπιλογή, η διαδικασία μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις, σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, με σκοπό να προσδιοριστεί με ποιόν τρόπο θα ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα ειδικές ή σύνθετες απαιτήσεις.

4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε εάν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου ευρώ είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Σε περίπτωση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση σε μικρομεσαία επιχείρηση που χρησιμοποιεί όχι περισσότερα από 20 οχήματα, τα εν λόγω κατώτατα όρια μπορούν να αυξάνονται είτε σε μέση ετήσια αξία υπολογιζόμενη σε λιγότερα από 1,7 εκατομμύρια ευρώ είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 500 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

5. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο. Το έκτακτο αυτό μέτρο έχει τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση για επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έκτακτο μέτρο ή η επιβολή τέτοιας σύμβασης δεν υπερβαίνει τα δύο έτη.

6. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 4 παράγραφος 3, οι συμβάσεις αυτές δεν υπερβαίνουν τα δέκα έτη, εκτός των περιπτώσεων κατά τις οποίες ισχύει το άρθρο 4 παράγραφος 4.

Άρθρο 6

Αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας

1. Κάθε αποζημίωση συνδεόμενη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επιπλέον να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις που καθορίζονται στο παράρτημα.

2. Κατόπιν γραπτής αίτησης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν, εντός προθεσμίας τριών μηνών ή εντός μεγαλύτερης προθεσμίας προκαθοριζόμενης με την εν λόγω αίτηση, όλες τις πληροφορίες που η Επιτροπή κρίνει αναγκαίες για να διαπιστώσει εάν η χορηγούμενη αποζημίωση συμβιβάζεται με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 7

Δημοσίευση

1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί άπαξ του έτους συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις πληρωμές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η εν λόγω έκθεση επιτρέπει την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων, της ποιότητας και της χρηματοδότησης του δικτύου δημοσίων μεταφορών.

2. Κάθε αρμόδια αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε, το αργότερο ένα έτος πριν από την έναρξη της διαδικασίας πρόκλησης υποβολής προσφορών ή ένα έτος πριν από την απευθείας ανάθεση σύμβασης, να δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* οι ακόλουθες τουλάχιστον πληροφορίες:

α) η ονομασία και τα στοιχεία της αρμόδιας αρχής·

β) το προβλεπόμενο είδος ανάθεσης·

γ) οι υπηρεσίες και οι περιοχές που μπορεί να καλύπτει η ανάθεση.

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να μη δημοσιεύσουν τις πληροφορίες αυτές όταν μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορά ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 50 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες αλλάζουν μετά τη δημοσίευσή τους, η αρμόδια αρχή δημοσιεύει διόρθωση το ταχύτερο δυνατόν. Αυτή η διόρθωση δεν θίγει την ημερομηνία έναρξης της απευθείας ανάθεσης ή της πρόκλησης υποβολής προσφορών.

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5.

3. Στην περίπτωση απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 6, η αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες εντός ενός έτους από τη χορήγηση της ανάθεσης:

α) ονομασία της αναθέτουσας αρχής και ιδιοκτησιακή της σχέση·

β) διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

γ) περιγραφή των υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών προς εκτέλεση·

δ) περιγραφή των παραμέτρων της οικονομικής αποζημίωσης·

ε) ποιοτικοί στόχοι·

στ) προϋποθέσεις όσον αφορά βασικά στοιχεία του ενεργητικού.

4. Κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερομένου, η αρμόδια αρχή του διαβιβάζει την αιτιολογία για την απόφασή της σχετικά με την απευθείας ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Άρθρο 8

Μεταβατική περίοδος

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/EK ή την οδηγία 2004/18/EK, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/EK ή 2004/18/EK, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 4 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικών ή οδικών, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 εντός 12 ετών από τις ... (*). Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφευχθούν σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τις μεταφορικές ικανότητες.

Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη.

3. Για την εφαρμογή της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο:

- α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000 με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000 με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις ... (**) με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού,
- δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις ... (**), με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο α) εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων τα στοιχεία β) και γ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από τριάντα έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο δ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι διάρκειας περιορισμένης και συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.

(*) 12 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(**) Ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Οι συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, εφόσον η καταγγελία τους θα συνεπέφερε αδικαιολόγητες νομικές ή οικονομικές συνέπειες και υπό τον όρον ότι η Επιτροπή τις έχει εγκρίνει.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι αρμόδιες αρχές μπορούν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου που προσδιορίζεται στην παράγραφο 2, να αποκλείουν από τη συμμετοχή στην ανάθεση συμβάσεων με πρόσκληση υποβολής προσφορών τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας του συνόλου των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος. Ο αποκλεισμός αυτός δεν ισχύει για τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες πρόκειται να υποβληθεί προσφορά. Για την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις που ανατίθενται με έκτακτο μέτρο κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 5.

Όταν οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν τη δυνατότητα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ενεργούν χωρίς να κάνουν διακρίσεις, και αποκλείουν όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους υποψήφιους φορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Οι οικείες αρμόδιες αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν τη διάταξη αυτή τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

Άρθρο 9

Συμβατότητα με τη συνθήκη

1. Η αποζημίωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία καταβάλλεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για την εκτέλεση δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή για τη συμμόρφωση με τιμολογιακές υποχρεώσεις, που καθορίζονται με γενικές διατάξεις, είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Η αποζημίωση αυτή απαλλάσσεται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίζουν να χορηγούν ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών δυνάμει του άρθρου 73 της συνθήκης, οι οποίες ανταποκρίνονται στην ανάγκη συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, εκτός αυτών που διέπονται από τον παρόντα κανονισμό, και ιδίως:

α) μέχρι την έναρξη ισχύος κοινών κανόνων για την κατανομή του κόστους υποδομής, όταν η ενίσχυση χορηγείται σε επιχειρήσεις που υπόκεινται σε δαπάνες σε σχέση με την υποδομή που χρησιμοποιούν, ενώ άλλες επιχειρήσεις δεν έχουν παρόμοια επιβάρυνση. Για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης που χορηγείται κατ' αυτόν τον τρόπο, λαμβάνεται υπόψη το κόστος υποδομής στο οποίο δεν υπόκεινται ανταγωνιστικοί τρόποι μεταφοράς·

β) όταν ο σκοπός της ενίσχυσης είναι να προωθήσει την έρευνα, ή την ανάπτυξη, για συστήματα και τεχνολογίες μεταφοράς που είναι οικονομικότερα για την Κοινότητα γενικά.

Οι ενισχύσεις αυτές περιορίζονται στο στάδιο της έρευνας και της ανάπτυξης και δεν μπορούν να καλύπτουν την εμπορική εκμετάλλευση παρόμοιων συστημάτων και τεχνολογιών μεταφοράς.

Άρθρο 10

Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται. Οι διατάξεις του εξακολουθούν, εντούτοις, να ισχύουν όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 καταργείται.

Άρθρο 11

Εκθέσεις

Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου του άρθρου 8 παράγραφος 2, η Επιτροπή υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και με την εξέλιξη της παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών στην Κοινότητα, αξιολογώντας ιδίως την ποιοτική εξέλιξη των δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και τις επιπτώσεις των απευθείας αναθέσεων, συνοδευόμενη, εφόσον απαιτείται, από κατάλληλες προτάσεις τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις ... (*).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

(*) Τρία έτη από τη δημοσίευση του παρόντος κανονισμού στην Επίσημη Εφημερίδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΙΣΧΥΟΝΤΕΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1

1. Η αποζημίωση, η οποία συνδέεται με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή με γενικό κανόνα, πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες που περιέχει το παρόν παράρτημα.
2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο αντιστοιχεί στο άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα εκτιμώνται με σύγκριση της κατάστασης κατά την οποία εκπληρώνεται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κατάσταση που θα διαμορφωνόταν εάν η εν λόγω υποχρέωση δεν είχε εκπληρωθεί. Για να υπολογιστεί το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, η αρμόδια αρχή καθοδηγείται από το ακόλουθο σύστημα:

Κόστος που προκύπτει σε σχέση με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή δέσμη υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλει αρμόδια αρχή ή αρχές και περιλαμβάνονται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή/και σε γενικό κανόνα,

 - μείον οποιαδήποτε θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παράγονται εντός του δικτύου της δραστηριότητας στο πλαίσιο της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών,
 - μείον οι εισπράξεις από τιμολόγια ή άλλα έσοδα που προκύπτουν κατά την εκπλήρωση της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή δημοσίων υπηρεσιών,
 - συν εύλογο κέρδος,

= καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα.
3. Η συμμόρφωση με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να έχει αντίκτυπο σε πιθανές μεταφορικές δραστηριότητες κάποιου φορέα πέραν της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Προκειμένου να αποφευχθεί, συνεπώς, η υπεραντιστάθμιση ή η μη αποζημίωση, κατά τον υπολογισμό του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος, λαμβάνονται υπόψη τα ποσοτικά μετρήσιμα οικονομικά αποτελέσματα στα σχετικά δίκτυα του φορέα.
4. Το κόστος και τα έσοδα πρέπει να υπολογίζονται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες.
5. Για να βελτιωθεί η διαφάνεια και να αποφευχθούν οι έμμεσες επιδοτήσεις, όταν φορέας δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει μόνο υπηρεσίες αντί αποζημιώσεως υποκείμενες σε υποχρεώσεις δημοσίων μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά ταυτόχρονα ασκεί και άλλες δραστηριότητες, οι λογαριασμοί των εν λόγω δημοσίων υπηρεσιών πρέπει να είναι χωριστοί ούτως ώστε να πληρούν τουλάχιστον τις κάτωθι προϋποθέσεις:
 - οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης που αντιστοιχούν σε καθένα από αυτές τις δραστηριότητες πρέπει να είναι χωριστοί και το τμήμα των αντίστοιχων στοιχείων του ενεργητικού και το πάγιο κόστος να καταχωρίζεται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες·
 - όλο το μεταβλητό κόστος, η ανάλογη εισφορά για το πάγιο κόστος και ένα εύλογο κέρδος που συνδέονται με τυχόν άλλη δραστηριότητα του φορέα δημοσίων υπηρεσιών δεν μπορούν σε καμιά περίπτωση να επιβαρύνουν την εν λόγω δημόσια υπηρεσία·
 - το κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ισοσκελίζεται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και τις πληρωμές των δημοσίων αρχών, χωρίς δυνατότητα μεταφοράς εσόδων σε άλλο τομέα δραστηριότητας του φορέα δημόσιας υπηρεσίας.
6. Ως «εύλογο κέρδος», πρέπει να νοείται το ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου που θεωρείται σύνηθες στον τομέα στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και στο οποίο συνυπολογίζεται ο κίνδυνος, ή η απουσία κινδύνου, για τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας λόγω της παρέμβασης της δημόσιας αρχής.
7. Η μέθοδος αποζημίωσης πρέπει να προτρέπει στη διατήρηση ή την ανάπτυξη:
 - αποτελεσματικής διαχείρισης από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, η οποία να μπορεί να αξιολογηθεί αντικειμενικά και
 - προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αρκετά υψηλής ποιότητας.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- Η Επιτροπή υπέβαλε την αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, γνωστή και ως «Πρόταση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας», στις 20 Ιουλίου του 2005 ⁽¹⁾. Πριν από αυτή την αναθεωρημένη πρόταση, η Επιτροπή υπέβαλε δύο άλλες προτάσεις: στις 27 Ιουλίου 2000 την αρχική πρόταση ⁽²⁾ και στις 21 Φεβρουαρίου 2002 μια τροποποιημένη πρόταση ⁽³⁾.
- Στις 14 Νοεμβρίου 2001 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση βάσει της αρχικής πρότασης που είχε υποβάλει η Επιτροπή τον Ιούλιο του 2000 ⁽⁴⁾. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε να θεωρήσει την πρόταση του Ιουλίου 2005 ως αναθεωρημένη απόδοση της αρχικής πρότασης του Ιουλίου 2000 και κατά συνέπεια θα εξετάσει την πρόταση αυτή σε δεύτερη ανάγνωση και μόνο.
- Κατά τη σύνοδο του στις 9 Ιουνίου 2006 το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία επί της αναθεωρημένης πρότασης με αποχή από την ψηφοφορία των αντιπροσωπειών της Τσεχίας, της Ελλάδας, του Λουξεμβούργου και της Μάλτας. Στις 11 Δεκεμβρίου 2006 το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή του θέση.
- Κατά τη διεξαγωγή των εργασιών του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽⁵⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽⁶⁾.

II. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Καθώς η πρώτη ανάγνωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου βασίστηκε στην αρχική πρόταση που είχε υποβάλει η Επιτροπή το 2000 και στην κοινή θέση του Συμβουλίου επί της σημαντικά τροποποιημένης πρότασης του 2005, το Συμβούλιο δεν μπορεί στο παρόν σκεπτικό του να παραπέμψει σε συγκεκριμένες κοινοβουλευτικές τροπολογίες. Το Συμβούλιο επέλεξε να διεξέλθει τα της πρώτης ανάγνωσης του Κοινοβουλίου σε γενικές γραμμές και σε συνάρτηση προς τα βασικά στοιχεία της κοινής θέσης.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. Γενικά

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο για την πρόταση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας χρονολογείται από το 1969 και τροποποιήθηκε για τελευταία φορά το 1991 ⁽⁷⁾. Το Συμβούλιο πιστεύει ότι στη σημερινή ευρωπαϊκή αγορά δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στην οποία οι φορείς δεν είναι πια αποκλειστικά εθνικοί, περιφερειακοί ή τοπικοί, χρειάζεται νέα δέσμη κανόνων. Οι κανόνες αυτοί οφείλουν να περιορίζουν την στρέβλωση του ανταγωνισμού θεσμοθετώντας δίκαιες προϋποθέσεις ανταγωνισμού μεταξύ φορέων, ενισχύοντας τη διαφάνεια και κατοχυρώνοντας τη νομική ασφάλεια για τους φορείς αλλά και για τις αρχές που παρεμβαίνουν στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Η ισότητα των όρων ανταγωνισμού που θα προκύψει θα προωθήσει ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

Οι προτάσεις που υπέβαλε η Επιτροπή το 2000 και το 2006 δεν συγκέντρωσαν την απαραίτητη πλειοψηφία στους κόλπους του Συμβουλίου, εξ αιτίας κυρίως της μεγάλης διάστασης μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την καθιέρωση μεγαλύτερου ανταγωνισμού στις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Πέραν αυτού, τα κράτη μέλη ήθελαν να αναμείνουν την απόφαση του δικαστηρίου στην υπόθεση ALTMARK ⁽⁸⁾ για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εφαρμόζονται οι κρατικές ενισχύσεις στις δημόσιες υπηρεσίες εν γένει και στις δημόσιες μεταφορές ειδικότερα. Για να προλειανθεί το έδαφος χάριν κοινής θέσης του Συμβουλίου χρειαζόταν ρεαλιστικότερη μεθόδευση τόσο από την Επιτροπή όσο και από τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή έδωσε μεγαλύτερη έμφαση στην επικουρικότητα, πράγμα το οποίο οδήγησε σε πρόταση απλούστερη και ευελικτότερη από τις προηγούμενες, τα δε κράτη μέλη, ύστερα από αρκετά χρόνια εμπειρίας με διάφορα πρότυπα οργάνωσης των δημόσιων μεταφορών μπορούσαν να διαπιστώσουν καλύτερα τα αντίστοιχα οφέλη και μειονεκτήματα. Τέλος, η απόφαση ALTMARK υπογράμμιζε σαφώς την ανάγκη να εκσυγχρονιστεί η κοινοτική νομοθεσία περί δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 49 της 28.2.2006, σ. 37.

⁽²⁾ ΕΕ C 365 E της 19.12.2000, σ. 169.

⁽³⁾ ΕΕ C 151 E της 25.6.2002, σ. 146.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 140 E της 13.6.2002, σ. 164.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 195 της 18.8.2006, σ. 20.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 192 της 16.8.2006, σ. 1.

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1) όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

⁽⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00: Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] Συλλ. I-7747).

Στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο επιτυγχάνει να εξισορροπήσει διάφορα συμφέροντα: την ικανότητα των αρχών να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οργανώνουν οι ίδιες τις δημόσιες μεταφορές, την επιθυμία να υπάρχει περισσότερος ανταγωνισμός στον τομέα των δημόσιων μεταφορών με την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας μέσω διαδικασίας διαγωνισμού — που αποκαλείται και «ελεγχόμενος ανταγωνισμός» και την ανάγκη να διαμορφωθεί νέο νομοθετικό πλαίσιο που να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των υφισταμένων συστημάτων δημόσιων μεταφορών, παρέχοντας ταυτόχρονα αρκετό χρόνο στα συστήματα αυτά ώστε να προσαρμοστούν στους νέους κανόνες. Το Συμβούλιο επέφερε ακόμη τροποποιήσεις στην πρόταση της Επιτροπής προκειμένου για την ευκολότερη εφαρμογή της στην πράξη.

2. Βασικά ζητήματα πολιτικής

2.1. Πεδίο εφαρμογής

Το Συμβούλιο οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού έτσι ώστε να καλύπτει εκείνες τις δημόσιες υπηρεσίες σιδηροδρομικής και οδικής μεταφοράς επιβατών για τις οποίες οι αρμόδιες αρχές -οσάκις αναθέτουν σύμβαση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας- αποζημιώνουν τους φορείς για τις προκύπτουσες δαπάνες και/ή χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα ως αποζημίωση για την εκτέλεση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Υπό το πρίσμα της εξελισσόμενης ευρωπαϊκής αγοράς δημοσίων μεταφορών, το Συμβούλιο φρονεί ότι δεν ενδείκνυται πλέον ο περιορισμός του πεδίου εφαρμογής στις τοπικές μεταφορές όπως προτείνει το Κοινοβούλιο.

Επίσης, σε αντίθεση με τις προτάσεις του 2000 και του 2002, οι οποίες περιελάμβαναν ως αυτοτελείς τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές δια των εσωτερικών πλωτών οδών, η πρόταση που υπέβαλε το 2005 η Επιτροπή περιοριζόταν στις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Ο κανονισμός θα εφαρμόζοταν μόνο στις εσωτερικές πλωτές υπηρεσίες που συνιστούν μέρος ευρύτερου συστήματος δημοσίων μεταφορών. Τώρα, το Συμβούλιο επανέρχεται στο πνεύμα των προηγούμενων προτάσεων περιλαμβάνοντας στην κοινή θέση διάταξη που επιτρέπει στα κράτη μέλη που το επιθυμούν να εφαρμόζουν τον κανονισμό στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές δια των εσωτερικών πλωτών οδών.

Στην κοινή θέση, το Συμβούλιο διευκρινίζει το είδος συμβάσεων στις οποίες εφαρμόζεται ο κανονισμός. Επισημαίνει εν πρώτοις ότι οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών με λεωφορείο ή τράμ οφείλουν να ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων, παρεκτός εάν οι συμβάσεις αυτές έχουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών. Με τον τρόπο αυτό το Συμβούλιο αποφασίζει την μεθόδευση της Επιτροπής η οποία αφήνει στις αρχές το ελεύθερο να επιλέξουν το εφαρμοστέο καθεστώς. Εάν μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας ενέχει κινδύνους για τον φορέα εφαρμόζεται ο κανονισμός, εάν δε όχι οι οδηγίες περί ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων ⁽¹⁾. Λόγω αυτής της ελευθερίας κρατικών επιλογών, το Συμβούλιο προτιμά την προσέγγιση της πρότασης του Κοινοβουλίου από την Επιτροπή, σύμφωνα με την οποία ο κανονισμός θα εφαρμόζεται σε όλες τις συμβάσεις δημοσίων επιβατικών μεταφορών. Δεύτερον, η κοινή θέση εξαιρεί ρητώς τις παραχωρήσεις δημοσίων έργων από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, δηλώνοντας ότι οι οδηγίες περί δημοσίων συμβάσεων προβλέπουν τα εφαρμοστέα καθεστώτα για αυτό το είδος συμβάσεων.

Τέλος, αποβλέποντας σε μεγαλύτερη δυνατότητα των αρχών να ελίσσονται, το Συμβούλιο τους επιτρέπει στην κοινή του θέση να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού διάφορους γενικούς κανόνες περί οικονομικών αποζημιώσεων για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες θέτουν ανώτατα όρια τιμολόγησης για μαθητές, μαθητευομένους και άτομα μειωμένης κινητικότητας.

2.2. Απ' ευθείας ανάθεση

Το Συμβούλιο πιστεύει ότι ένα σύστημα που αφήνει στις αρμόδιες αρχές το ελεύθερο να επιλέξουν μεταξύ διαδικασιών διαγωνισμού ή απ' ευθείας ανάθεσης είναι η καλύτερη εγγύηση για τη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των δημοσίων μεταφορών. Υπό το πρίσμα αυτό, το Συμβούλιο διατηρεί στην κοινή του θέση τις τέσσερις παρεκκλίσεις βάσει των οποίων οι αρχές μπορούν να αναθέτουν συμβάσεις απ' ευθείας, όπως προτείνει η Επιτροπή, επιφέρει όμως ορισμένες τροποποιήσεις όσον αφορά τους ακριβείς κανόνες.

⁽¹⁾ Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114) ή οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

2.2.1. Εγγώριοι φορείς

Το Συμβούλιο επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής που επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές, οι οποίες επιλέγουν να μην υποβάλουν τις οικείες υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών σε διαδικασία διαγωνισμού, να τις αναθέτουν απ' ευθείας σε τρίτο επί του οποίου ασκούν εποπτεία ανάλογη προς εκείνη που ασκούν στις δικές τους υπηρεσίες — επονομαζόμενο και «εγγώριο φορέα». Το Συμβούλιο συμφωνεί με την πρώτη ανάγνωση του Κοινοβουλίου και με την αναθεωρημένη πρόταση της Επιτροπής ότι, για να αποφευχθεί ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού, ο εγγώριος φορέας δεν θα πρέπει κατ' αρχήν να συμμετέχει σε διαδικασίες διαγωνισμού που δεν εμπίπτουν στη δικαιοδοσία της αρχής από την οποία του έγινε η απ' ευθείας ανάθεση.

Το Συμβούλιο υιοθετεί μεν την εν γένει έννοια του εγγώριου φορέα στην κοινή του θέση, αλλ' εν τούτοις προσθέτει ορισμένες διατάξεις στην πρόταση της Επιτροπής προκειμένου να λαμβάνονται υπ' όψη οι ιδιομορφίες των εθνικών και τοπικών συστημάτων μεταφορών:

- δεδομένου ότι αναγνωρίζεται η εθνική αρμοδιότητα στην οργάνωση των δημόσιων μεταφορών, τα κράτη μέλη διατηρούν την εξουσία να απαγορεύουν δια νόμου στις τοπικές αρχές την προσφυγή σε απ' ευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στο έδαφός τους·
- πέραν του ορισμού της «αρμόδιας αρχής», υπογραμμίζεται ότι ο ορισμός «αρμόδια τοπική αρχή» καλύπτει τόσο τις κατά μόνας αρχές όσο και εκείνες που παρέχουν ομαδικώς διασυνδεδεμένες μεταφορικές υπηρεσίες·
- η βάση για τον καθορισμό του «ελέγχου» που ασκεί η αρχή επί του εγγώριου φορέα εγκρίθηκε όπως την προτείνει η Επιτροπή, ενώ διευκρινίζεται ότι η πλήρης κυριότητα του δημοσίου δεν συνιστά δεσμευτική προϋπόθεση για τον έλεγχο αυτόν·
- διευκρινίζεται το θέμα των εδαφικών περιορισμών του εγγώριου φορέα ώστε να μην χρειαστεί να μπου περιορισμοί στις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες που παρέχονται επέκεινα των διοικητικών ορίων, πράγμα που θα ήταν εις βάρος του συμφέροντος των επιβατών·
- οι εγγώριοι φορείς με δημόσιες συμβάσεις απ' ευθείας ανάθεσης που πρόκειται να λήξουν επιτρέπεται να συμμετέχουν -εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις- σε διαγωνισμούς για να προετοιμαστούν έτσι να λειτουργήσουν σε ανταγωνιστικό περιβάλλον·
- εάν δεν υπάρχουν τοπικές αρμόδιες αρχές, οι εθνικές αρχές μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με εγγώριο φορέα.

2.2.2. Συμβάσεις μικρής αξίας

Το Συμβούλιο αφήνει αμετάβλητα τα όρια κάτω των οποίων οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να ανατίθενται απ' ευθείας, ακολουθώντας τα προταθέντα από την Επιτροπή μετά την πρώτη ανάγνωση του Συμβουλίου. Οι αρχές έχουν δικαίωμα να μην προσφεύγουν σε διαγωνισμό όταν η μέση ετήσια αξία της σύμβασης παραμένει κάτω του 1 εκατομμυρίου ευρώ ή όταν η σύμβαση αφορά την παροχή λιγότερων από 300 000 χιλιόμετρα δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ετησίως. Πέραν αυτού και λαμβάνοντας υπόψη το ενδιαφέρον του Κοινοβουλίου για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, το Συμβούλιο θεσμοθετεί πρόσθετα κατώτατα όρια για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν 20 το πολύ οχήματα. Στην περίπτωση αυτή επιτρέπεται η απ' ευθείας ανάθεση όταν η μέση ετήσια αξία των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας παραμένει κάτω των 1,7 εκατομμυρίων ευρώ ή όταν παρέχονται λιγότερα από 500 000 χιλιόμετρα δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Τέλος, επειδή αναγνωρίζει την εθνική αρμοδιότητα στην οργάνωση των δημόσιων μεταφορών, η κοινή θέση παρέχει στα κράτη μέλη επιλεκτικώς τη δυνατότητα να απαγορεύουν στις αρχές της επικρατείας τους την προσφυγή σε απ' ευθείας αναθέσεις προκειμένου για συμβάσεις μικρής αξίας.

2.2.3. Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

Το Συμβούλιο υιοθετεί την εισήγηση της Επιτροπής -που εμπνέεται από την πρώτη ανάγνωση του Συμβουλίου- να ανατίθενται απ' ευθείας συμβάσεις σε περίπτωση αποδιοργάνωσης των υπηρεσιών ή άμεσου ενδεχομένου μιας τέτοιας κατάστασης. Έχοντας ωστόσο κατά νου τον χρόνο που χρειάζεται για να διοργανωθεί η ανάθεση νέων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, το Συμβούλιο επέλεξε να επιτρέπονται τα έκτακτα μέτρα για δύο χρόνια και όχι για ένα όπως προτείνει η Επιτροπή. Επίσης, για να ληφθεί υπ' όψη αυτό που συμβαίνει στην πράξη, η κοινή

θέση διευκρινίζει ότι τα έκτακτα μέτρα μπορούν να λάβουν τη μορφή της απ' ευθείας ανάθεσης, της επίσημης συμφωνίας για την παράταση μιας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας ή της επιβεβλημένης εκτέλεσης ορισμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Στην τελευταία περίπτωση, ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση.

2.2.4. Καθαυτό σιδηροδρομικές μεταφορές

Λόγω της ειδικής θέσης των δημόσιων υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, το Συμβούλιο επιτρέπει στις αρχές να αναθέτουν απ' ευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας στην περίπτωση όλων των καθαυτό σιδηροδρόμων, εκτός εάν το απαγορεύει η εθνική νομοθεσία. Επίσης, επεκτείνοντας τη δυνατότητα απ' ευθείας ανάθεσης σε όλους τους καθαυτό σιδηροδρόμους όπως οι αστικοί και προαστιακοί σιδηρόδρομοι και τα ολοκληρωμένα δίκτυα αντί μόνο στις περιφερειακές και στις μεγάλων αποστάσεων σιδηροδρομικές μεταφορές όπως προτείνει η Επιτροπή, το Συμβούλιο παρακάμπτει τις δυσκολίες που θα προέκυπταν αν έπρεπε να γίνει διάκριση μεταξύ των περιφερειακών και μεγάλων αποστάσεων σιδηροδρομικών μεταφορών αφενός και των αστικών και προαστιακών αφετέρου. Όσον αφορά την επέκταση της απ' ευθείας ανάθεσης σε όλους τους καθαυτό σιδηροδρόμους, η σουηδική αντιπροσωπεία προέβη σε δήλωση που προσυπέγραψε και η ιταλική αντιπροσωπεία, η οποία καταχωρήθηκε στα πρακτικά (παράρτημα Ι) του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνίας και Ενέργειας της 9ης Ιουνίου 2006 που κατέληξε σε πολιτική συμφωνία.

2.3. Διάρκεια των συμβάσεων

Όσον αφορά τη διάρκεια των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για τα αστικά και υπεραστικά λεωφορεία καθώς και για τους σιδηροδρόμους και τις λοιπές υπηρεσίες σταθερής τροχιάς, το Συμβούλιο ισοσταθμίζει την ανάγκη ενός οικονομικά σύμφωρου διαστήματος απόσβεσης και της διάρκειας των συμβάσεων που παρέχουν κίνητρα για νέους φορείς. Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις λοιπές μεταφορές σταθερής τροχιάς, το Συμβούλιο επεξέτεινε την διάρκεια των συμβάσεων που προτείνει η Επιτροπή από οκτώ σε δέκα χρόνια. Κατ' αυτόν τον τρόπο το Συμβούλιο ακολουθεί την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε βάσει της πρώτης ανάγνωσης του Κοινοβουλίου, με εξαίρεση μια ακόμα διάρκεια συμβάσεων για τις μεταφορές με λεωφορείο. Για να αντισταθμιστεί η επέκταση της άμεσης ανάθεσης σε όλες τις καθαυτό σιδηροδρομικές μεταφορές, η αρχική διάρκεια των συμβάσεων απ' ευθείας ανάθεσης στις καθαυτό σιδηροδρομικές μεταφορές δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα δέκα χρόνια.

Επί πλέον, το Συμβούλιο διατήρησε με μερικές αλλαγές την πρόταση της Επιτροπής να επιτραπεί η επέκταση της διάρκειας των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας κατά 50 % το πολύ όταν είναι απαραίτητο χάριν των επενδύσεων. Επίσης, το Συμβούλιο επιτρέπει επέκταση κατά 50 % για τις συμβάσεις των άκρως απόμακρων περιοχών, όταν αυτό δικαιολογείται λόγω των δαπανών που προκύπτουν από μια τέτοια ιδιόζουσα γεωγραφική θέση.

Τέλος, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η κοινή θέση προβλέπει επέκταση της διάρκειας μιας σύμβασης περισσότερο από 50 %. Την επέκταση αυτή πρέπει να δικαιολογεί η απόσβεση κεφαλαίου σε σχέση με τις έκτακτες επενδύσεις υποδομής, τροχαίου υλικού ή οχημάτων. Επίσης, η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ανατίζεται με δίκαιες διαδικασίες διαγωνισμού, η δε αρχή που επιτρέπει τη μεγαλύτερη διάρκεια οφείλει να διαβιβάζει τη σύμβαση και τα στοιχεία που αιτιολογούν τη μεγαλύτερη διάρκεια της προς την Επιτροπή εντός έτους από τη σύναψη της σύμβασης.

2.4. Κοινωνικά κριτήρια και ποιότητα υπηρεσιών

Σε αντιστάση με τις προτάσεις του 2000 και του 2002, η αναθεωρημένη πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή το 2005 αφήνει τον προσδιορισμό των κοινωνικών και ποιοτικών κριτηρίων για τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στις αρχές, τηρώντας την αρχή της επικουρικότητας. Το Συμβούλιο τάσσεται υπέρ της προσέγγισης αυτής.

Το Συμβούλιο αποσαφηνίζει και επεκτείνει τη διάταξη της πρότασης της Επιτροπής περί μεταβίβασης κοινωνικών δικαιωμάτων. Η διάταξη στην πρόταση της Επιτροπής επιτρέπει στις αρχές να αποφασίζουν αν οι επιλεγέντες φορείς δημόσιας υπηρεσίας θα υποχρεούνται να χορηγούν στο προσωπικό που έχουν ήδη προσλάβει για την παροχή υπηρεσιών τα δικαιώματα που θα του αναλογούσαν αν είχε γίνει μεταβίβαση της επιχείρησης υπό την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK. Έχοντας κατά νου την επικουρικότητα, το Συμβούλιο όπως άλλωστε και η Επιτροπή δεν βλέπει ανάγκη να καταστεί υποχρεωτική αυτή η διάταξη για τα δικαιώματα των εργαζομένων, όπως πρότεινε το Κοινοβούλιο στην πρώτη του

ανάγνωση. Παρ' όλα αυτά το Συμβούλιο προσθέτει στην εν λόγω διάταξη την υποχρέωση των αρχών να ενεργούν όταν καθορίζουν αυτά τα κριτήρια εντός των ορίων της εθνικής και/ή της κοινοτικής νομοθεσίας. Ακόμα, χάριν μεγαλύτερης διαφάνειας, το Συμβούλιο ενσωματώνει στην κοινή του θέση την υποχρέωση σύμφωνα με την οποία εφόσον οι αρχές απαιτούν από τους φορείς δημόσιων υπηρεσιών να πληρούν ορισμένα κοινωνικά κριτήρια, να απογράφουν στις συγγραφές υποχρεώσεων και τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας το ενδιαφερόμενο προσωπικό και να διευκρινίζουν λεπτομερώς τα συμβατικά του δικαιώματα, καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι εργαζόμενοι θεωρούνται συνδεδεμένοι με τις υπηρεσίες αυτές.

Προκειμένου για την απλοποίηση του κανονισμού και τηρουμένης της αρχής της επικουρικότητας, η Επιτροπή επέλεξε να μην προβλέψει στην αναθεωρημένη της πρόταση κατάλογο ποιοτικών κριτηρίων που θα εφαρμόζουν οι αρχές όταν αναθέτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας. Στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο ακολουθεί τη συλλογιστική της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία οι αρχές θα πρέπει να εξακολουθήσουν να είναι αρμόδιες για τη θέσπιση ποιοτικών κριτηρίων. Για μεγαλύτερη διαφάνεια εν τούτοις το Συμβούλιο εισάγει υποχρέωση των αρχών, σε περίπτωση που θεσπίζουν τέτοια κριτήρια, να τα περιλαμβάνουν στις οικείες συγγραφές υποχρεώσεων και συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών.

2.5. Διαφάνεια

Αποβλέποντας σε ενίσχυση της διαφάνειας, το Συμβούλιο επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής κατά την οποία απαιτείται από τις αρμόδιες αρχές να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας όταν χορηγούνται αποκλειστικά δικαιώματα και/ή αποζημιώσεις σε ανταπόδοση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης, η διαφάνεια όσον αφορά την ανάθεση και το περιεχόμενο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας έχει ζωτική σημασία προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού, ιδίως όταν η σύμβαση ανατίθεται απ' ευθείας. Το Κοινοβούλιο αναγνώρισε κατά την πρώτη του ανάγνωση τη σημασία της μεγαλύτερης διαφάνειας στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών σε πολλές και διάφορες συγκυρίες.

Χάριν μεγαλύτερης αύξησης της διαφάνειας στον τομέα των δημοσίων μεταφορών και ως μέτρο που ισοφαρίζει την επέκταση της δυνατότητας απ' ευθείας αναθέσεων σε όλες τις καθαυτό σιδηροδρομικές μεταφορές, το Συμβούλιο εισάγει τα ακόλουθα μέτρα στην κοινή θέση:

- υποχρέωση των αρχών να διαβιβάζουν, με αίτημα κάθε τυχόν ενδιαφερομένου, τις αιτιολογημένες τους αποφάσεις όσον αφορά τις απ' ευθείας ανατιθέμενες συμβάσεις υποχρεώσεων δημοσίων υπηρεσιών. Η τσεχική αντιπροσωπεία δήλωσε στα πλαίσια του Συμβουλίου Μεταφορών, Τηλεπικοινωνίας και Ενέργειας της 9ης Ιουνίου 2006 ότι απορρίπτει τη διάταξη αυτή και προσέδωσε για τα πρακτικά τη δήλωση που εκτίθεται στο παράρτημα II,
- υποχρέωση των αρχών να δημοσιοποιούν, στην περίπτωση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές που έχουν ανατεθεί απ' ευθείας, ορισμένα στοιχεία εντός έτους από την ανάθεση της σύμβασης.

Ενόσω συμφωνεί με τις προτάσεις της Επιτροπής για τη δημοσιότητα, το Συμβούλιο επιφέρει ορισμένες τροποποιήσεις με σκοπό να βελτιωθεί η έμπρακτη εφαρμογή τους και να μειωθεί η περιττή γραφειοκρατία:

- Απαιτείται από τις αρχές να υποβάλλουν συνολική έκθεση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της αρμοδιότητάς της και όχι λεπτομερή έκθεση όπως προτείνει η Επιτροπή.
- Οι αρχές οφείλουν να δημοσιεύουν στην Επίσημη Εφημερίδα την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ένα τουλάχιστον έτος πριν από την υποχρέωση αυτή εξαιρούνται οι συμβάσεις μικρής αξίας.
- Απαιτείται από τις αρχές να δημοσιεύουν διορθώσεις σε περίπτωση που υπάρχουν αλλαγές στα δημοσιευθέντα στοιχεία όσον αφορά την ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.
- Τα έκτακτα μέτρα εξαιρούνται από την εκ των προτέρων δημοσίευση.
- Η αρχική περίοδος εντός της οποίας τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για να κριθεί αν η χορηγούμενη αποζημίωση συμβαδίζει με τις διατάξεις του κανονισμού επεκτείνεται από είκοσι εργάσιμες ημέρες που προτείνει η Επιτροπή σε τρεις μήνες.

2.6. Μεταβατικές ρυθμίσεις

Για να δοθεί στις αναθέτουσες αρχές και φορείς αρκετός χρόνος ώστε να προσαρμοστούν στο νέο νομοθετικό πλαίσιο, το Συμβούλιο επιφέρει ορισμένες τροποποιήσεις στις μεταβατικές ρυθμίσεις που προτείνει η Επιτροπή. Εν πρώτοις, ο κανονισμός αρχίζει να ισχύει τρία χρόνια μετά τη δημοσίευση του κανονισμού. Δώδεκα χρόνια μετά, οι συμβάσεις δημόσιων σιδηροδρομικών και οδικών υπηρεσιών θα πρέπει να ανατίθενται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού. Δεύτερον, το Συμβούλιο αντικαθιστά τη διάκριση μεταξύ μεταβατικών περιόδων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αφενός και για τις οδικές μεταφορές αφετέρου, την οποία κάνει η Επιτροπή, με μια ενιαία μεταβατική ρύθμιση. Λόγω επέκτασης της δυνατότητας απ' ευθείας αναθέσεων στην περίπτωση των καθαυτό σιδηροδρομικών μεταφορών, το Συμβούλιο θεωρεί ότι δεν δικαιολογείται πλέον μακρότερη μεταβατική περίοδος για τις σιδηροδρομικές δημόσιες μεταφορές απ' ό,τι για τις αντίστοιχες οδικές. Τρίτον, αντί για μεταβατική περίοδο δύο φάσεων, το Συμβούλιο επιλέγει σταδιακή προσέγγιση που επιτρέπει στις αρχές να αποφασίσουν μέχρις ορισμένου βαθμού οι ίδιες πώς θα διαχειριστούν τη μετάβαση στη νέα δέσμη κανόνων για την ανάθεση συμβάσεων. Εντός έξι μηνών μετά το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη οφείλουν να διαβιβάσουν στην Επιτροπή εκθέσεις προόδου. Βάσει αυτών των εκθέσεων, η Επιτροπή θα εκτιμήσει αν χρειάζονται επί πλέον μέτρα για να αποφευχθεί η τυχόν αποδιοργάνωση της παροχής δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις συμβάσεις που θα συναφθούν πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, η κοινή θέση προβλέπει μια μεταβατική ρύθμιση που ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τις προτάσεις που υπέβαλε σε πρώτη ανάγνωση το Κοινοβούλιο. Το Συμβούλιο επιδιώκει να γίνει μεν σεβαστή η αρχή της τήρησης των συμπεφωνημένων «*pacta sunt servanda*» αλλά και να μην κλείσουν οι αγορές για υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα. Γίνεται διάκριση μεταξύ:

- συμβάσεων που ανατίθενται βάσει δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού και συμβάσεων που ανατίθενται βάσει άλλης διαδικασίας ανάθεσης·
- συμβάσεων που ανατέθηκαν πριν τις 26 Ιουλίου 2000 -όταν η Επιτροπή υπέβαλε την αρχική της πρόταση περί υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών- και συμβάσεων που ανατέθηκαν μετά από αυτή την ημερομηνία.

Για τις τέσσερις εν όλω κατηγορίες συμβάσεων, το Συμβούλιο προτείνει χωριστές ρυθμίσεις για κάθε μία όσον αφορά τη λήξη. Για εξαιρετικές περιπτώσεις όπου η καταγγελία μιας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας πιθανόν να συνεπάγεται αδικαιολόγητες νομικές ή οικονομικές συνέπειες, η κοινή θέση προβλέπει συνέχισή της έως ότου λήξει, υπό τον όρον ότι έχει δώσει την έγκρισή της η Επιτροπή.

Στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο διατηρεί τη διάταξη της πρότασης της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία εάν κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου οι φορείς δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών, για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικών δικαιωμάτων σύμφωνα με τον κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας όλων των δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν, οι αρχές μπορούν να τους αρνηθούν τη συμμετοχή στη διαδικασία διαγωνισμού που διοργανώνουν. Σε αυτή τη διάταξη το Συμβούλιο προσθέτει ότι οι αρχές δεν επιτρέπεται να αποκλείουν από τη συμμετοχή σε διαγωνισμό τους φορείς εκείνους που ήδη παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες θα γίνει διαγωνισμός. Ύστερα από έντονες συζητήσεις, το Συμβούλιο αποφάσισε να μην συμπεριλάβει διάταξη που επιτρέπει στις αρχές να αποκλείουν από συμμετοχή σε διαγωνισμό φορείς που είχαν συνάψει όλες ή ορισμένες από τις συμβάσεις τους με απ' ευθείας ανάθεση. Το Συμβούλιο κρίνει ότι μια τέτοια ρήτρα αμοιβαιότητας δεν ενδείκνυται υπό το πρίσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου. Το Δικαστήριο ορίζει αυστηρές προϋποθέσεις για την εφαρμογή ρητρών αμοιβαιότητας, θεωρώντας τις επιτρεπτές αποκλειστικά και μόνο στα πλαίσια βαθμιαίας διαδικασίας φιλελευθεροποίησης και υπό την προϋπόθεση ότι είναι μεταβατικές και περιορισμένου χρόνου.

2.7. Άλλα σημαντικά ζητήματα

Άλλα σημαντικά ζητήματα που εισάγονται στην κοινή θέση του Συμβουλίου είναι τα ακόλουθα:

- Το Συμβούλιο ακολουθεί την πρόταση της Επιτροπής να μην θεσπιστούν συγκεκριμένοι κανόνες για τις υπεργολαβίες στον τομέα των εγχώριων δημόσιων μεταφορών. Παρ' όλα αυτά το Συμβούλιο επιδιώκει μεγαλύτερη διαφάνεια ενσωματώνοντας στην κοινή θέση την απαίτηση σύμφωνα με την οποία οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις δημόσιων υπηρεσιών οφείλουν να δηλώνουν με σαφήνεια κατά πόσον υπάρχει δυνατότητα υπεργολαβίας. Επίσης, η σύμβαση πρέπει να ορίζει τις προϋποθέσεις που εφαρμόζονται στις υπεργολαβίες σύμφωνα με την εθνική και την κοινοτική νομοθεσία.

- Η Επιτροπή πρότεινε παντελή κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Επειδή ορισμένες διατάξεις των δύο αυτών κανονισμών εξακολουθούν να ισχύουν, η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει προοδευτική κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και συμπερίληψη ορισμένων ειδικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 στον νέο κανονισμό περί υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- Το Συμβούλιο προσαρμόζει τη διάταξη σχετικά με υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή με αντικείμενο τις εξελίξεις στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη, με γνώμονα την κοινή του θέση η οποία απαιτεί ειδικότερα την ποιοτική αξιολόγηση των δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και των αποτελεσμάτων των απ' ευθείας αναθέσεων.
- Το Συμβούλιο επιφέρει κάποιες τροποποιήσεις στο Παράρτημα του σχεδίου κανονισμού με σκοπό τον καλύτερο υπολογισμό των χορηγούμενων αποζημιώσεων στην περίπτωση συμβάσεων απ' ευθείας ανάθεσης, ούτως ώστε να εφαρμόζεται ευκολότερα στην πράξη.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ενώ αδυνατούσε να καταλήξει σε συμφωνία για τις προτάσεις που υπέβαλε η Επιτροπή το 2000 και το 2002 σχετικά με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, το Συμβούλιο επέτυχε να διαμορφώσει κοινή θέση βάσει της πρότασης που υπέβαλε η Επιτροπή το 2005. Η Επιτροπή συνέταξε την αναθεωρημένη πρότασή της με γνώμονα την πρώτη ανάγνωση της πρότασής της του 2000 από το Κοινοβούλιο, επιδιώκοντας να συμβιβάσει τις θέσεις των τριών οργάνων. Δεδομένου ότι η κοινή θέση ακολουθεί εν γένει την προσέγγιση της αναθεωρημένης αυτής πρότασης, το Συμβούλιο την θεωρεί καλή βάση για τις διαπραγματεύσεις με το Κοινοβούλιο στα πλαίσια της δεύτερης ανάγνωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ ΠΡΟΣΥΠΟΓΡΑΦΟΜΕΝΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ Η ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΑΧΩΡΕΙΤΑΙ ΣΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 9ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2006

Σχ.: Σημείο 9: Αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Κατά την επίτευξη συμφωνίας για την κοινή θέση που αφορά τον κανονισμό για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, η Σουηδία επιθυμεί να διαβιβάσει την ακόλουθη θέση:

1. Όπως συμφώνησε το Συμβούλιο στη σύνοδό του στις 5 Δεκεμβρίου 2005, ο κύριος στόχος του κανονισμού είναι να θεσπίσει ένα νομικό πλαίσιο για αντιστάθμιση μάλλον για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, παρά για το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Αυτός είναι ο λόγος που περιλήφθηκε η επιλογή της «απευθείας ανάθεσης» για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στον κανονισμό.
2. Η απόφαση του Συμβουλίου να επιτρέψει συνεχείς απευθείας αναθέσεις για σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών δεν εμποδίζει το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής να εκπονήσει στο μέλλον νομοθετική πρόταση για το άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών την οποία θα εξετάσουν τότε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
3. Τυχόν μελλοντική πρόταση για το άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών θα πρέπει να βασίζεται σε αιτιολογημένη απόφαση όσον αφορά το αν θα πρέπει αυτή να πάρει τη μορφή μιας ανοιχτής πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο όλων των επιχειρήσεων, ή ενός διαγωνισμού για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή αποκλειστικών δικαιωμάτων ή και τα δύο.
4. Εν απουσία εναρμονισμένης νομοθεσίας για το άνοιγμα των εθνικών αγορών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, η Σουηδία είναι της γνώμης να επιλέξουν τα κράτη μέλη το δικαίωμα να εφαρμόζουν μέτρα αμοιβαιότητας εφόσον τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΤΣΕΧΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ Η ΟΠΟΙΑ ΚΑΤΑΧΩΡΕΙΤΑΙ ΣΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 9ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2006

Σχ.: Σημείο 9: Αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

Η Τσεχική Δημοκρατία έχει πλήρη επίγνωση του ότι ένας από τους κύριους στόχους της πρότασης για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές είναι η καλύτερη δυνατή διαφάνεια κατά την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Γι' αυτό και η Τσεχική Δημοκρατία δεν έχει καμία αντίρρηση να απαιτείται να κοινοποιεί η αρμόδια αρχή σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος μετά από αίτησή του, απόφασή της που οδηγεί στην άμεση ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και να αποδεικνύει ότι ενήργησε σύμφωνα με τα σχετικά άρθρα του κανονισμού, θέτοντας επίπεδα αποζημίωσης σύμφωνα με τους κανόνες που περιέχονται στο παράρτημα του κανονισμού. Η Τσεχική Δημοκρατία δεν συμφωνεί ωστόσο με την τρέχουσα διατύπωση του άρθρου 7 παράγραφος 4 (9840/06), διότι μειώνει κατά τη γνώμη της τη νομική βεβαιότητα όλων των μερών τα οποία αφορά η άμεση ανάθεση. Η Τσεχική Δημοκρατία εκφράζει πάνω απ' όλα την ανησυχία της ότι ένα ενδιαφερόμενο μέλος που έχει θιγεί μπορεί να αμφισβητήσει μία αιτιολογημένη απόφαση προκειμένου να εξαναγκάσει να συγκριθεί η σύμβαση που έχει ήδη άμεσα ανατεθεί με την δική του εναλλακτική προσφορά. Αυτό μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να αποτρέψει την άμεση ανάθεση μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Τσεχική Δημοκρατία θεωρεί αυτό το πράγμα εντελώς απαράδεκτο.

Λόγω της επιφύλαξης της αυτής, η Τσεχική Δημοκρατία δεν μπορεί να εγκρίνει την πολιτική συμφωνία για την πρόταση αυτή του Συμβουλίου και ως εκ τούτου απέχει από την ψηφοφορία.