



ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2002 (27.02)
(OR. fr)

6530/02

Διοργανικός φάκελος :
2000/0212 (COD)

TRANS 60
CODEC 234

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας : Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
κ. Sylvain BISARRE, Διευθυντής

Ημερομηνία παραλαβής : 22 Φεβρουαρίου 2002

Αποδέκτης : κ. Javier SOLANA, Γενικός Γραμματέας / Υπατος Εκπρόσωπος

Θέμα : Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο της Επιτροπής - COM(2002) 107 final.

συνημμ. : COM(2002) 107 final



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.2.2002
COM(2002) 107 τελικό

2000/0212(COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

A. Αρχές

1. Το Σεπτέμβριο του 2000, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών (COM (2000) 7 τελικό – 2000/0212 (COD)) προκειμένου να εγκριθεί με τη διαδικασία συναπόφασης που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
2. Στις 14 Νοεμβρίου 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε μια σειρά τροπολογιών σε πρώτη ανάγνωση, επί των οποίων τοποθετήθηκε η Επιτροπή.
3. Στη συνέχεια, η Επιτροπή εκπόνησε την παρούσα τροποποιημένη πρόταση.
4. Οι στόχοι της αρχικής πρότασης της Επιτροπής ήταν:
 - α) να ενθαρρυνθεί η δημιουργία αποτελεσματικότερων και ελκυστικότερων συγκοινωνιών με χρήση του ελεγχόμενου ανταγωνισμού και άλλων μέτρων¹,
 - β) να αυξηθεί η νομική βεβαιότητα για τις αρμόδιες αρχές και τους μεταφορείς².

¹ Ο ελεγχόμενος ανταγωνισμός είναι συναφής με πιο αποτελεσματικές και ελκυστικές συγκοινωνίες.

Στον πίνακα συγκρίνονται οι τάσεις των συγκοινωνιών σε 30 μεγάλες πόλεις στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90. Οι πόλεις όπου χρησιμοποιείται ο ελεγχόμενος ανταγωνισμός προσέλκυσαν περισσότερο νέους επιβάτες. Είχαν επίσης καλύτερη οικονομική απόδοση.

	Ετήσιο ποσοστό μεταβολής σε αριθμό επιβατικών δρομολογίων	Ετήσιο μεταβολή στο ποσοστό λειτουργικού κόστους που καλύπτεται από τους ναύλους
Πόλεις με ελεγχόμενο ανταγωνισμό	+ 1,8%	+ 1,7%
Πόλεις χωρίς ελεγχόμενο ανταγωνισμό	- 0,7%	+ 0,3%
Πόλεις με έλλειψη ρυθμίσεων χωρίς σημαντικό έλεγχο από τις δημόσιες αρχές	- 3,1%	+ 0,3%

Επίσης, στα δύο κράτη μέλη που έκαναν τη μεγαλύτερη χρήση του ελεγχόμενου ανταγωνισμού στους σιδηροδρόμους μεγάλων αποστάσεων – το ΗΒ και η Σουηδία – η αύξηση του αριθμού επιβατών ήταν ταχύτερη μεταξύ 1994 και 1999.

Τα πλεονεκτήματα του ελεγχόμενου ανταγωνισμού σε σύγκριση με την έλλειψη ρυθμίσεων φαίνονται επίσης εάν συγκριθεί το Λονδίνο με την υπόλοιπη Αγγλία. Από το 1986 έως το 2000, οι μετακινήσεις με τοπικά λεωφορεία στο Λονδίνο (όπου υπάρχει ελεγχόμενος ανταγωνισμός) αυξήθηκαν κατά 13%. Στην υπόλοιπη Αγγλία (όπου δεν υπάρχουν ρυθμίσεις) έπεσαν κατά 34%.

² Ανάπτυξη μιας διεθνούς αγοράς συγκοινωνιών σημαίνει ότι οι απαιτήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού πρέπει να εφαρμόζονται πλέον στον κλάδο των συγκοινωνιών. Σε άλλους κλάδους, η εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού έθεσε υπό αμφισβήτηση την οργάνωση του κλάδου – και ιδίως, τη χρήση αποκλειστικών δικαιωμάτων. Οι αρχές στις οποίες βασίζονται οι κρίσεις αυτές ισχύουν και για τον κλάδο των συγκοινωνιών. Ήδη το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εξετάζει υποθέσεις που αφορούν τον κλάδο των συγκοινωνιών, αν και οι υποθέσεις αυτές δεν σχετίζονται με

Οι δύο στόχοι είναι αλληλένδετοι. Η νομική αβεβαιότητα παρεμποδίζει τις προσπάθειες σχεδιασμού καλύτερων συγκοινωνιών.

5. Οι ίδιες αρχές διέπουν την τροποποιημένη πρόταση, η οποία περιέχει διατάξεις που ενισχύουν τους στόχους αυτούς ή τους επιτυγχάνουν με καλύτερο τρόπο.

B. Επεξήγηση των τροποποιήσεων

Αιτιολογικές σκέψεις

Η Επιτροπή τροποποιεί τις αιτιολογικές σκέψεις με σκοπό να διευκρινισθεί η συλλογιστική του κανονισμού και να γίνουν εμφανείς οι αλλαγές.

Στο νέο κείμενο γίνονται δεκτές οι τροπολογίες 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (εν μέρει), 17, 20, 21 και 132 (με αναθεωρημένη ως ένα βαθμό διατύπωση) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Δεν έγιναν δεκτές οι τροπολογίες 4, 9, 12, 18, 19, 120 και 133.

Οι νέες αιτιολογικές σκέψεις 20-26 διευκρινίζουν τη σχέση μεταξύ κανονισμού και οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων, όπου έχει ενσωματωθεί η τροπολογία 8 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 1 – σκοπός και πεδίο εφαρμογής

Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 22 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εν μέρει, η οποία τονίζει ότι ο κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των συγκοινωνιών.

Ο κανονισμός εξακολουθεί να ισχύει για όλον τον τομέα των συγκοινωνιών. Η τροπολογία 23 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα περιόριζε τον κανονισμό στις τοπικές μεταφορές. Η Επιτροπή δεν την αποδέχεται.

Η Επιτροπή αποδέχεται το τμήμα της τροπολογίας 23, το οποίο αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής τις ιστορικής σημασίας σιδηροδρομικές διαδρομές. Οι συγκοινωνίες δεν έχουν ως κύριο σκοπό τα ιστορικά σιδηροδρομικά δρομολόγια.

Άρθρο 2 – σχέση με τη νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων

Οι οδηγίες περί δημοσίων συμβάσεων³ καθορίζουν τους όρους ανταγωνισμού για ορισμένες συμβάσεις. Οι κανόνες αυτοί είναι αυστηρότεροι από εκείνους του κανονισμού.

Το άρθρο 2 εξακολουθεί να δίδει προτεραιότητα στους κανόνες των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζονται αυτές.

Η τροπολογία 24 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα έδιδε την προτεραιότητα στους κανόνες του κανονισμού, πράγμα που αντιβαίνει τις δεσμεύσεις που έχει η Κοινότητα με βάση τη συμφωνία για τις δημόσιες συμβάσεις του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου. Η Επιτροπή δεν αποδέχεται την τροπολογία.

αποκλειστικά δικαιώματα. Η εναλλακτική λύση στην έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου δεν είναι μια τρέχουσα επιχειρηματική πρακτική – είναι η πιθανότητα μεταρρύθμισης του κλάδου με βάση τις αποφάσεις του Δικαστηρίου.

³ Οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ, 93/37/ΕΟΚ και 93/38/ΕΟΚ.

Οι κανόνες ανταγωνισμού στις οδηγίες περί δημοσίων συμβάσεων δεν ισχύουν για όλες τις συμβάσεις. Δεν ισχύουν:

- στις παραχωρήσεις δρομολογίων
- στις συμβάσεις για τις σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων και μικρών αποστάσεων, το μετρό και την εσωτερική ναυσιπλοΐα
- στις περιπτώσεις που ο μεταφορέας συνδέεται στενά με την αρχή για λογαριασμό της οποίας παρέχει τις υπηρεσίες ή όταν πρόκειται για φορέα που 'διέπεται από το δημόσιο δίκαιο'.

Συνεπώς, οι κανόνες ανταγωνισμού του κανονισμού θα καλύψουν τις συμβάσεις αυτές.

Στόχος της τροπολογίας 8 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι να διευκρινισθεί ποιες συμβάσεις καλύπτονται από τους κανόνες ανταγωνισμού του κανονισμού και ποιες από τους κανόνες των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων. Η Επιτροπή αποδέχεται ότι εν προκειμένω χρειάζεται διευκρίνιση. Αποδεχόμενη την τροπολογία αυτή, η Επιτροπή τροποποιεί τα άρθρα 2 και 3 στοιχείο (i) περίπτωση (ii), προσθέτει τις νέες αιτιολογικές σκέψεις 20-26 και προσθέτει στο άρθρο 3 το νέο στοιχείο (θ) όπου καθορίζει τις παραχωρήσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Άρθρο 3 – ορισμοί

Για λόγους συνοχής διαγράφοντας το αρχικό άρθρο 7 παράγραφος 4, η Επιτροπή διαγράφει και το αρχικό στοιχείο (δ) του άρθρου 3.

Το νέο στοιχείο (δ) του άρθρου 3 ορίζει την 'εσωτερική πλωτή οδό', με το οποίο γίνεται δεκτή ως προς την αρχή της η τροπολογία 26 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Σύμφωνα με τους κοινοτικούς κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, η αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να περιλαμβάνει ένα εύλογο ποσοστό κέρδους για τον μεταφορέα. Η Επιτροπή τροποποιεί το άρθρο 3 στοιχείο (στ) έτσι ώστε να γίνει η σχετική διευκρίνιση.

Το νέο στοιχείο (ζ) του άρθρου 3 ορίζει τα 'άτομα με μειωμένη κινητικότητα', με το οποίο γίνεται δεκτή ως προς την αρχή της η τροπολογία 30 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Προκειμένου να ενισχύσει τις τροποποιήσεις στο άρθρο 2, η Επιτροπή προσθέτει το νέο στοιχείο (θ) στο άρθρο 3 και τροποποιεί το άρθρο 3 στοιχείο (i) περίπτωση (ii) (άρθρο 3 περίπτωση (η) προηγουμένως) – αποδεχόμενη ως προς την αρχή την τροπολογία 29 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται τις τροπολογίες 25, 27, 28 και 107/119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 4 – καθήκοντα των αρμοδίων αρχών

Βάσει του άρθρου αυτού, πρώην άρθρο 4 παράγραφος 1, οι αρχές διασφαλίζουν – κατ' εφαρμογή του κανονισμού - ότι η περιοχή τους επαρκεί κατάλληλες συγκοινωνίες.

Η τροπολογία 31 του κανονισμού εμβαθύνει περισσότερο την έννοια των επαρκών συγκοινωνιών. Ταυτόχρονα, τις θέτει ως επιδιωκόμενο στόχο και όχι ως αποτέλεσμα προς επίτευξη υπό οιαδήποτε περίσταση.

Η Επιτροπή τροποποιεί την παράγραφο σύμφωνα με τα ανωτέρω.

Άρθρο 4α - κριτήρια

Το άρθρο 4α παράγραφος 1, πρώην άρθρο 4 παράγραφος 2 απαριθμεί τους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις συμβάσεις. Οι τροπολογίες 33-40, 43 και 45-48 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενισχύουν την προστασία των καταναλωτών και του περιβάλλοντος. Στο νέο κείμενο ενσωματώνονται οι τροπολογίες (με νέα διατύπωση).

Οι τροπολογίες 41, 44 και 127 απαιτούν να λαμβάνονται υπόψη στις συμβάσεις οι επικρατούσες συνθήκες εργασίας και η υγεία και η ασφάλεια των εργαζομένων. Η Επιτροπή τις αποδέχεται διευκρινίζοντας το πρώτο σημείο.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται τις τροπολογίες 49, 116 και 131.

Η κοινοτική νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων απαγορεύει προς το παρόν τη χρήση ορισμένων παραγόντων του άρθρου 4α παράγραφος 1 ως κριτηρίων ανάθεσης. Για να διατηρήσει η κατάσταση ως έχει, η Επιτροπή τροποποιεί το άρθρο 2, προσθέτοντας άρθρο 4α παράγραφος 1 στον κατάλογο των κανόνων που δεν ισχύουν όταν οι συμβάσεις υπόκεινται στις διαδικασίες διαγωνισμού των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων.

Τα εθνικά σύνορα συχνά αποτελούν φραγμό στις περιφερειακές συγκοινωνιακές συνδέσεις. Οι τροπολογίες 40, 47, 61 (εν μέρει) και 84 δείχνουν το ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο σημείο αυτό. Η Επιτροπή προσθέτει τη νέα παράγραφο 2 στο άρθρο 4α ούτως ώστε να βοηθηθούν οι αρμόδιες αρχές στην ανάπτυξη διαμεθοριακών συγκοινωνιών.

Άρθρο 4β - ενημέρωση των επιβατών

Η Επιτροπή αποδέχεται ως προς την αρχή την τροπολογία 108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Βάσει του άρθρου 4β, πρώην άρθρο 4 παράγραφος 3 βελτιώνεται η ενημέρωση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Άρθρο 6 – ανάθεση των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Η Επιτροπή τροποποιεί την εισαγωγική φράση και το στοιχείο (α) του άρθρου 6, καθώς επίσης προσθέτει νέα καταληκτική πρόταση για να δείξει τον τρόπο με τον οποίο συνδυάζονται τα διάφορα μέρη του κανονισμού.

Η τροπολογία 54 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αυξάνει την τυποποιημένη μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων από πέντε σε οκτώ έτη (λεωφορεία) και σε δέκα πέντε έτη (σιδηρόδρομοι). Η Επιτροπή τροποποιεί το άρθρο 6 στοιχείο (γ) αποδεχόμενη την τροπολογία.

Οι μακράς διάρκειας συμβάσεις χρειάζονται για να αποδώσουν οι μακροχρόνιες επενδύσεις. Ιδιαίτερα στους σιδηροδρόμους, οι επενδύσεις μπορούν να χρειασθούν περισσότερο από δέκα πέντε χρόνια για να αποδώσουν. Η τροπολογία 54 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα επέλυε το πρόβλημα διότι θα υποχρέωνε τους νέους μεταφορείς να αποζημιώνουν τους προκατόχους τους. Ωστόσο, αυτό ευνοεί τους εδραιωμένους μεταφορείς και περιορίζει επίσης τη μεταφορά επιχειρηματικού κινδύνου στους μεταφορείς. Η Επιτροπή δεν αποδέχεται αυτό το μέρος της τροπολογίας. Αντ'αυτού το νέο κείμενο, όπως και το αρχικό, προβλέπει συμβάσεις ακόμη

μεγαλύτερης διάρκειας για τους σιδηροδρόμους, όταν αυτό είναι αναγκαίο για τις επενδύσεις. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται πάντα να καθιερώνουν, εφόσον το επιθυμούν, διατάξεις αποζημίωσης που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Άρθρο 6α - περιεχόμενο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Οι τροπολογίες 51 (εν μέρει) και 55-59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προωθούν την ορθή πρακτική στην ανάθεση συμβάσεων. Στο νέο άρθρο 6α ενσωματώνονται οι τροπολογίες αυτές (με αναθεωρημένη διατύπωση).

Το άρθρο 6α παράγραφος 1 στοιχείο (δ) θέτει κανόνες για τη γεωγραφική έκταση που καλύπτουν οι συμβάσεις στο κυρίως κείμενο (πριν ήταν αιτιολογική σκέψη).

Άρθρο 7 – απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Το άρθρο 7 παράγραφος 2 της αρχικής πρότασης επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν συμβάσεις για το σιδηρόδρομο μικρών αποστάσεων και το μετρό χωρίς διαγωνισμό όταν αυτή είναι η πιο αποτελεσματική λύση.

Οι τροπολογίες 62 και 63 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου διευρύνουν τη βάση της εξαίρεσης αυτής.

Η Επιτροπή αναθεωρεί το άρθρο 7 παράγραφος 2 και προσθέτει στο άρθρο 7 τη νέα παράγραφο 3 προκειμένου να αποδεχθεί τις τροπολογίες αυτές εν μέρει.

Η Επιτροπή, αποδεχόμενη την τροπολογία 65 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, καταργεί την εξαίρεση από τον ανταγωνισμό ορισμένων ‘ολοκληρωμένων δρομολογίων’ στο άρθρο 7 παράγραφος 4 της αρχικής της πρότασης.

Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 66 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με την οποία αυξάνεται από 400.000 € σε 1.000.000 € η μέγιστη ετήσια αξία για την γενική εξαίρεση, που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4, προηγουμένως άρθρο 7 παράγραφος 5. Αυξάνεται από 800.000 € σε 3.000.000 € το ποσό για την εξαίρεση όταν πρόκειται για μικρά δίκτυα. Αυτή η δεύτερη αλλαγή θα επηρεάσει ιδιαίτερα τις περιοχές της υπαίθρου.

Η Επιτροπή προσθέτει τη νέα παράγραφο 6 στο άρθρο 7 για να δείξει με ποιο τρόπο συνδυάζονται τα διάφορα μέρη του κανονισμού.

Σύνοψη των διατάξεων για την απευθείας ανάθεση	
Σιδηρόδρομοι μεγάλων αποστάσεων	<ul style="list-style-type: none"> - Εάν τα εθνικά ή διεθνή σιδηροδρομικά πρότυπα ασφαλείας δεν θα είναι δυνατόν να τηρηθούν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο - Εάν η ετήσια αξία της σύμβασης είναι κατώτερη του 1 000 000€ - Εάν η ετήσια αξία όλου του δικτύου είναι κατώτερη των 3 000 000€ και ανατίθεται με ενιαία σύμβαση
Μετρό	<ul style="list-style-type: none"> - Εάν το μέγεθος ή η τεχνική μοναδικότητα του συστήματος συνεπάγεται ότι ο εδραιωμένος μεταφορέας έχει σημαντικό πλεονέκτημα στην υποβολή προσφοράς με διαγωνισμό - Εάν η άμεση ανάθεση θα έχει ως αποτέλεσμα την αποδοτικότερη αξιοποίηση των δημόσιων πόρων του δημοσίου χρήματος ή των χρηματοδοτούμενων από το δημόσιο περιουσιακών στοιχείων - Εάν η ετήσια αξία της σύμβασης είναι κατώτερη του 1 000 000€ - Εάν η ετήσια αξία όλου του δικτύου είναι κατώτερη των 3 000 000€ και ανατίθεται με ενιαία σύμβαση
Σιδηρόδρομοι μικρών αποστάσεων	<ul style="list-style-type: none"> - Εάν η άμεση ανάθεση θα έχει ως αποτέλεσμα την αποδοτικότερη αξιοποίηση των δημόσιων πόρων ή των χρηματοδοτούμενων από το δημόσιο περιουσιακών στοιχείων - Εάν η ετήσια αξία της σύμβασης είναι κατώτερη του 1 000 000€ - Εάν η ετήσια αξία όλου του δικτύου είναι κατώτερη των 3 000 000€ και ανατίθεται με ενιαία σύμβαση
Bus and inland waterway	<ul style="list-style-type: none"> - Εάν η ετήσια αξία της σύμβασης είναι κατώτερη του 1 000 000€ - Εάν η ετήσια αξία όλου του δικτύου είναι κατώτερη των 3 000 000€ και ανατίθεται με ενιαία σύμβαση

Άρθρο 7α - Διασφαλίσεις για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων

Για να εξασφαλίσει ότι οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφοι 1 έως 3 εξυπηρετούν τα συμφέροντα των επιβατών, το νέο κείμενο περιέχει τρεις διασφαλίσεις:

- οι αρμόδιες αρχές πρέπει να λαμβάνουν τις αποφάσεις τους κατά τρόπο που να επιτρέπουν το δημόσιο διάλογο (νέο άρθρο 7α παράγραφος 1, πρώην παράγραφος 3 του άρθρου 7).
- στο πλαίσιο αυτό, επιτρέπεται να προτείνουν οι ανταγωνιστές δικό τους εναλλακτικό σχέδιο (νέο άρθρο 7α παράγραφος 2).
- οι αρμόδιες αρχές πρέπει να εξετάζουν την απόδοση του μεταφορέα ανά πενταετία (νέο άρθρο 7α παράγραφος 3).

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται την τροπολογία 64 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία θα καταργούσε το νέο άρθρο 7α παράγραφος 1.

Άρθρο 7β - ενέργειες έκτακτης ανάγκης

Οι τροπολογίες 70, 78, 85 και 86 επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν συμβάσεις απευθείας σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης - π.χ. όταν ο μεταφορέας κηρύσσει πτώχευση. Η Επιτροπή αποδέχεται τις τροπολογίες αυτές ως προς την αρχή και τις συγκεντρώνει στο νέο άρθρο 7β.

Άρθρο 8 – σύγκριση της ποιότητας

Η Επιτροπή τροποποιεί την παράγραφο 1 του άρθρου 8 για να δείξει με ποιο τρόπο συνδυάζονται τα διάφορα μέρη του κανονισμού.

Η σύγκριση της ποιότητας είναι λιγότερο διαφανής διαδικασία από μια πρόσκληση υποβολής προσφορών. Δεν πρέπει να προσφέρεται έμμεση πρόσβαση σε μεγάλα δημόσια κονδύλια. Δεν θα έπρεπε να επιτρέπει σε έναν και μόνον μεταφορέα να 'ασφαλίζει' ένα ολόκληρο δίκτυο συγκοινωνιών.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 69 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία θα διακύβευε τις αρχές αυτές.

Η Επιτροπή προσθέτει επίσης τη νέα παράγραφο 2 στο άρθρο 8.

Χωρίς την προσθήκη αυτή, οι αλλαγές στο άρθρο 10 θα επέτρεπαν απεριόριστη πρόσβαση στο δημόσιο χρήμα για συμβάσεις, των οποίων η ανάθεση θα γινόταν μετά από σύγκριση της ποιότητας.

Άρθρο 9 – διασφαλίσεις

Οι αγορές συγκοινωνιών ορισμένες φορές καταλήγουν να κυριαρχούνται από κάποιους μεταφορείς. Το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να εμποδίσουν την κατάληξη αυτή.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται τις τροπολογίες 71 και 72 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οι οποίες καταργούν τις διατάξεις αυτές. Αντ'αυτού, το νέο κείμενο τις διευκρινίζει περισσότερο – περιλαμβάνοντας την τροπολογία 79 ως προς την αρχή της και εν μέρει.

Το άρθρο 9 παράγραφος 3 επεκτείνει τη δυνατότητα των αρμοδίων αρχών να προστατεύουν τους απασχολούμενους όταν μεταβιβάζονται οι συμβάσεις. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής την περιόριζε στις περιπτώσεις που υπάρχει αποκλειστικό δικαίωμα. Το νέο κείμενο αίρει τον περιορισμό αυτό. Η Επιτροπή δεν αποδέχεται την τροπολογία 134 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία καθιστούσε τη διάταξη υποχρεωτική.

Με βάση τη Συνθήκη, οι αρχές δύνανται να επιμείνουν να εγκαθίστανται οι μεταφορείς στο κράτος μέλος όπου είναι αρμόδιες. Ωστόσο, οι μεταφορείς άλλων χωρών πρέπει πάντα να είναι σε θέση να υποβάλλουν προσφορά χωρίς να είναι εδραιωμένοι. Το άρθρο 9 παράγραφος 4 θέτει τους σχετικούς κανόνες. Το νέο κείμενο τους διευκρινίζει περισσότερο. Η Επιτροπή δεν αποδέχεται την τροπολογία 74 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία καθιστούσε την εγκατάσταση υποχρεωτική.

Άρθρο 10 – γενικοί κανόνες

Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να επιβάλλουν γενικούς κανόνες σε όλους τους μεταφορείς – π.χ. για τη μεταφορά ηλικιωμένων με μισό ναύλο. Δύνανται να επιστρέφουν στους μεταφορείς το κόστος συμμόρφωσης προς τους κανόνες αυτούς.

Το άρθρο 10 καθορίζει τις σχετικές προϋποθέσεις.

Οι τροπολογίες 77 και 130 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αίρουν ορισμένες από τις προϋποθέσεις αυτές. Η Επιτροπή τις αποδέχεται (η 130 με απλούστερη διατύπωση).

Είναι σημαντικό η αντιστάθμιση για τη συμμόρφωση σε γενικούς κανόνες να καταβάλλεται κατά τρόπο που να προωθείται η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα. Το νέο κείμενο περιλαμβάνει λοιπόν την απαίτηση του άρθρου 10 παράγραφος 4 για τους γενικούς κανόνες για να ενσωματωθούν τα πρότυπα ποιότητας και αξιοπιστίας. Η παράγραφος περιλαμβάνει επίσης τις τροπολογίες 76 και 124 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ως προς την αρχή τους.

Άρθρο 11 - κοινοποίηση

Το άρθρο είναι αναγκαίο προς διευκόλυνση των αρμοδίων αρχών. Ειδικά, τα κράτη μέλη θα ήταν υποχρεωμένα να διαβιβάζουν σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή πριν χορηγήσουν την ενίσχυση εκτέλεσης των συγκοινωνιών. Σύμφωνα με το άρθρο 89 της Συνθήκης, αυτή η εξαίρεση από τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων πρέπει να λάβει τη μορφή κανονισμού (όχι οδηγίας).

Άρθρο 12 – διαδικασίες ανάθεσης

Το νέο κείμενο διευκρινίζει τις διατάξεις αυτές περισσότερο. Περιλαμβάνει τις τροπολογίες 79 (εν μέρει) και 80 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 13 – διαφάνεια

Η Επιτροπή τροποποιεί το άρθρο 13 παράγραφος 1 για να δείξει με ποιο τρόπο συνδυάζονται τα διάφορα μέρη του κανονισμού.

Για λόγους συνοχής με την τροποποίηση του άρθρου 7 παράγραφος 5, η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 81 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αυξάνοντας τα κατώτατα όρια δημοσίευσης στο άρθρο 13 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 82 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η οποία αυξάνει τα πληροφοριακά στοιχεία που δημοσιοποιούνται βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 3.

Η Επιτροπή απλουστεύει τη διαδικασία σύνταξης της έκθεσης στο άρθρο 13 παράγραφος 5. Περιέλαβε την τροπολογία 83 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ως προς την αρχή της.

Για να ενισχυθεί η τροποποίηση του άρθρου 19 παράγραφος 2, η Επιτροπή προσθέτει τη νέα παράγραφο 6 στο άρθρο 13.

Άρθρο 14 - προσφυγές

Η Επιτροπή απλουστεύει τη διαδικασία. Περιέλαβε την τροπολογία 84 ως προς την αρχή της και την τροπολογία 87 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Άρθρο 15 – λογιστικές διατάξεις

Οι μεταφορείς δεν πρέπει να είναι σε θέση να βελτιώνουν τη θέση τους χρησιμοποιώντας προς το σκοπό αυτό την αντιστάθμιση που τους χορηγείται για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε άλλους τομείς. Το άρθρο 15 αποσκοπεί να εξασφαλίσει ακριβώς αυτό. Ανταποκρινόμενη στο ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το θέμα της αμοιβαιότητας, η Επιτροπή ενισχύει τις διατάξεις του νέου κειμένου. Περιέλαβε τις τροπολογίες 79 (ως προς την αρχή και εν μέρει) και 88 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Αναγνωρίζει ότι οι μεταφορείς πρέπει να έχουν εύλογο κέρδος.

Άρθρο 17 – μεταβατικά μέτρα

Οι τροπολογίες 90 και 93 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου παρατείνουν τη μεταβατική περίοδο από τρία σε οκτώ έτη. Η Επιτροπή εν μέρει το αποδέχεται και προσθέτει τη νέα παράγραφο 4 στο άρθρο 17 με την οποία απαιτείται από τις αρμόδιες αρχές η εφαρμογή του κανονισμού σε δύο στάδια, αρχίζοντας τέσσερα έτη από την θέση σε ισχύ του κανονισμού και τελειώνοντας μετά από οκτώ έτη .

Ορισμένα κράτη μέλη ήδη χρησιμοποιούν τον θεμιτό ανταγωνισμό για την ανάθεση συμβάσεων. Ορισμένες τέτοιες συμβάσεις είναι διάρκειας μεγαλύτερης από την επιτρεπόμενη βάσει του άρθρου 6 στοιχείο (γ). Η τροπολογία 92 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιτρέπει να συνεχισθούν οι συμβάσεις αυτές έως τη λήξη τους. Στο άρθρο 17 παράγραφος 1, η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία κατ'αρχήν.

Ειδικό καθεστώς των τοπικών μεταφορών που ανήκουν στο δημόσιο

Η τροπολογία 61 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι η πλέον μεγαλεπήβολη⁴, η οποία αφορούσε τη δημιουργία του άρθρου 8. Το άρθρο αυτό θα προστάτευε τις τοπικές συγκοινωνίες από τον ανταγωνισμό, εάν η αρμόδια αρχή αποφάσιζε να παρέχει η ίδια τις συγκοινωνίες αυτές.

Στην έκθεσή της προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Laeken σχετικά με τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «κατά γενικό κανόνα, το κοινοτικό δίκαιο αφήνει τα κράτη μέλη να αποφασίσουν εάν θα παρέχουν υπηρεσίες κοινής ωφέλειας τα ίδια, άμεσα ή έμμεσα (μέσω άλλων δημόσιων φορέων), ή εάν θα εμπιστευτούν την παροχή τους σε τρίτους».

Ωστόσο, η προσέγγιση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχει ευρύτερη εμβέλεια. Θα επέτρεπε στις αρμόδιες αρχές να απολαμβάνουν αποκλειστικών δικαιωμάτων για την εκτέλεση τοπικών συγκοινωνιών. Αυτά τα αποκλειστικά δικαιώματα στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και θα ήταν δυνατόν να αμφισβητηθούν εύκολα με βάση τους κανόνες περί ανταγωνισμού της Συνθήκης.

Για ανταποκριθεί στην τροπολογία 61, η Επιτροπή προσθέτει στο άρθρο 17 τις νέες παραγράφους 2 και 3. Με βάση αυτές τις παραγράφους, οι αρμόδιες αρχές θα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν οι ίδιες Με κατάλληλες διασφαλίσεις, η νέα παράγραφος θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές να αποφασίζουν να εκτελούν οι ίδιες δρομολόγια λεωφορείων για μακρά μεταβατική περίοδο οκτώ ετών, χωρίς να είναι υποχρεωμένες να καταργήσουν αυτές τις διευθετήσεις μετά από τέσσερα έτη. Αφού παρέλθει αυτή το χρονικό διάστημα, οι αρχές θα έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν αυτές τις διευθετήσεις μόνον υπό την προϋπόθεση ότι δεν έχει εκχωρηθεί κανένα αποκλειστικό δικαίωμα. Αυτό σημαίνει ότι από τότε άλλοι μεταφορείς θα δύνανται ελεύθερα να προσφέρουν πρόσθετες, εμπορικώς βιώσιμες υπηρεσίες στους πολίτες της περιοχής. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι αρχές πρέπει να εισάγουν τους κατάλληλους γενικούς κανόνες για την προστασία της ποιότητας και την ολοκλήρωση. Για αυτή τη συνέχιση των διευθετήσεων θα χρειάζεται έγκριση της Επιτροπής.

⁴ COM(2001)598 τελικό

Αμοιβαιότητα

Οι διαρθρωτικές ρήτρες αμοιβαιότητας, οι οποίες εφαρμόζονται σε περιπτώσεις που η κοινοτική νομοθεσία δεν απαιτεί άνοιγμα της αγοράς, δεν είναι συμβιβάσιμες με τις διατάξεις της Συνθήκης για τη μη εισαγωγή διακρίσεων.

Αντίθετα, η κοινοτική νομοθεσία μπορεί να εμμένει στο άνοιγμα της αγοράς αλλά με σταδιακή μετάβαση. Στις περιπτώσεις αυτές, για να αποφεύγεται η έλλειψη ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς, είναι αποδεκτή μια 'μεταβατική ρήτρα αμοιβαιότητας' με βάση την κοινοτική νομοθεσία. Αυτή δεν πρέπει να είναι η γενική αντιμετώπιση αλλά να χρησιμοποιείται κατ'εξάιρση.

Αναγνωρίζοντας την ανησυχία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο θέμα αυτό, η Επιτροπή στο νέο κείμενο περιλαμβάνει μια μεταβατική ρήτρα αμοιβαιότητας στο άρθρο 17 παράγραφος 7.

Στην κοινοτική νομοθεσία περί δημοσίων προμηθειών δεν υπάρχει ρήτρα αμοιβαιότητας. Για να διατηρήσει την κατάσταση ως έχει, η Επιτροπή τροποποιεί άρθρο 2, προσθέτοντας την παράγραφο 7 στο άρθρο 17 στον κατάλογο των κανόνων που δεν ισχύουν όταν οι συμβάσεις υπόκεινται στις διαδικασίες διαγωνισμού των οδηγιών περί δημοσίων προμηθειών.

Άρθρο 18 – μεταφορείς τρίτων χωρών

Η Επιτροπή τροποποιεί το άρθρο και καταργεί το Παράρτημα II για να δείξει σαφέστερα τον τρόπο με τον οποίο συνδυάζονται τα διάφορα μέρη του κανονισμού, αποδεχόμενη την τροπολογία 125 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ως προς την αρχή της.

Άρθρο 19 – παρακολούθηση

Το άρθρο 19 παράγραφος 2 προβλέπει ότι η Επιτροπή θα συντάξει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού πέντε έτη από την έναρξη ισχύος του.

Η τροπολογία 95 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προσθέτει και άλλα θέματα που πρέπει να καλύπτει η έκθεση. Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία ως προς την αρχή της.

Για να συντάξει την έκθεση η Επιτροπή θα χρειασθεί πληροφορίες. Η Επιτροπή προσθέτει προς το σκοπό αυτό τη νέα παράγραφο 6 στο άρθρο 13.

Παράρτημα I – κανόνες που διέπουν τη χορήγηση αντιστάθμισης ελλείψει διαδικασίας διαγωνισμού

Η Επιτροπή απλουστεύει τους κανόνες αυτούς, πράγμα που αντικατοπτρίζει την αρχή από την οποία διαπνέονται οι τροπολογίες 89 και 96 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η ανάπτυξη των πλέον υψηλών επιπέδων δημόσιας υπηρεσίας στις ~~οδικές, σιδηροδρομικές~~ σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές συγκοινωνίες είναι, ως μέσο για να προωθηθεί η χρήση βιώσιμων μορφών μεταφοράς, ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της Κοινότητας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Η κοινή πολιτική μεταφορών αποσκοπεί επίσης σε ουσιαστική στροφή προς άλλους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που συνήλθε στο Γκέτεμποργκ στις 15 και 16 Ιουνίου 2001 έθεσε τη στροφή αυτή στο επίκεντρο της κοινοτικής στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης.
- (2) Πολλές κοινωνικά αναγκαίες συγκοινωνίες δεν είναι δυνατόν να εκτελούνται σήμερα σε εμπορική βάση. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ~~Οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη διαθέτουν τρεις κύριους μηχανισμούς για την επιδίωξη του στόχου αυτού~~ πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρεμβαίνουν ώστε να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των συγκοινωνιών αυτών. Οι μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιούν οι αρμόδιες αρχές για να εξασφαλίσουν την εκτέλεση συγκοινωνιών περιλαμβάνουν: τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με φορείς εκμετάλλευσης, τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων σε μεταφορείς σε φορείς εκμετάλλευσης, τη χορήγηση χρηματοδοτικής αντιστάθμισης στους

¹ EE C

² EE C 221/04 (7.8.01) σ. 31.

³ EE C 253/09 (12.9.01) σ. 9.

μεταφορείς και την καθιέρωση ελαχίστων προτύπων γενικών κανόνων για την εκτέλεση των συγκοινωνιών, που ισχύουν για όλους τους μεταφορείς.

- (3) Οι αρμόδιες αρχές στην Κοινότητα εξασφαλίζουν τις συγκοινωνίες με διάφορους τρόπους: ενεργώντας απευθείας οι ίδιες, ενεργώντας έμμεσα μέσω εταιρειών που ελέγχουν ή αναθέτοντας την εκτέλεσή τους σε τρίτα μέρη, δημόσια ή ιδιωτικά.
- (34) Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί η νομική θέση των εν λόγω μηχανισμών και των τρόπων παροχής συγκοινωνιών, όσον αφορά το κοινοτικό δίκαιο. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι οι ενέργειές τους είναι συμβατές με τους κανόνες και τις αρχές της Συνθήκης που αποσκοπούν στην εξασφάλιση ίσης μεταχείρισης και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων.
- (45) Όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές, το άρθρο 73 της συνθήκης αναφέρεται στην άρση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. 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 δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁴, θεσπίζει κοινοτικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τις συγκοινωνίες, κατ'εφαρμογήν του εν λόγω άρθρου της Συνθήκης και καταδεικνύει πώς δύνανται οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν επαρκείς μεταφορές, οι οποίες να συνεισφέρουν στη βιώσιμη ανάπτυξη, την κοινωνική ολοκλήρωση των περιφερειών, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ισορροπία μεταξύ των περιφερειών.
- (56) Πολλά κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομοθεσία που προβλέπει την χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων καθορισμένης διάρκειας και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μέρος τουλάχιστον της αγοράς συγκοινωνιών, βάσει ανοικτών, διαφανών και θεμιτών διαδικασιών. Χάρη σε αυτές τις εξελίξεις και στην εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων για την ελευθερία εγκατάστασης και στην εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων περί δημοσίων συμβάσεων, έχει επέλθει σημαντική πρόοδος στην πρόσβαση στην αγορά στο σύνολο της Κοινότητας/του ΕΟΧ όσον αφορά τις συγκοινωνίες. Ως αποτέλεσμα, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών έχει αναπτυχθεί σημαντικά και πολλοί μεταφορείς εκτελούν πλέον δρομολόγια σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη.
- (67) Ωστόσο, το άνοιγμα της αγοράς βάσει της εθνικής νομοθεσίας οδήγησε σε ανισότητες στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες και έχει δημιουργήσει νομική αβεβαιότητα όσον αφορά τα δικαιώματα των μεταφορέων και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών.
- (78) Μελέτες που εκπονήθηκαν για λογαριασμό της Επιτροπής⁵, και η πείρα των κρατών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των συγκοινωνιών υφίσταται από αρκετά χρόνια, καταδεικνύουν ότι, με κατάλληλες διασφαλίσεις, η εισαγωγή ρυθμιζόμενου ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων της ΕΕ στον τομέα αυτό οδηγεί σε ελκυστικότερες συγκοινωνίες με χαμηλότερο κόστος και δεν φαίνεται να

⁴ ΕΕ L 156, 28.6.1969, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169, 26.6.1991, σ. 1).

⁵ 'Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe' Isotope consortium, CEC, 1998; 'Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport', που υποβλήθηκαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή από τη ΝΕΑ Transport research and training, 1998.

- παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους μεταφορείς.
- (89) Είναι σημαντικό να προσαρμοσθεί στα σύγχρονα δεδομένα το κοινοτικό νομικό πλαίσιο, προκειμένου να διασφαλισθεί η περαιτέρω ανάπτυξη του ελεγχόμενου ανταγωνισμού στην εκτέλεση των συγκοινωνιών και να λαμβάνονται υπόψη οι νέες νομοθετικές προσεγγίσεις τις οποίες έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση των συγκοινωνιών. Αυτό ανταποκρίνεται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβόνας της 28ης Μαρτίου 2000, ~~όπου~~ στο οποίο η Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, εντός των πλαισίων των αντιστοίχων αρμοδιοτήτων τους «να επιταχύνουν την ελευθέρωση σε τομείς όπως ... οι μεταφορές». Η προσαρμογή του κοινοτικού νομικού πλαισίου στα σύγχρονα δεδομένα θα προσφέρει την ευκαιρία να διασφαλισθεί το ομαλό άνοιγμα της αγοράς σε κοινοτικό επίπεδο και να εναρμονισθούν τα βασικά στοιχεία των διαδικασιών ανταγωνισμού σε όλα τα κράτη μέλη.
- (10) Οι μηχανισμοί πρέπει να βασίζονται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά τους κανόνες που διέπουν το καθεστώς ιδιοκτησίας βάσει του άρθρου 295 της Συνθήκης ΕΚ, στην αρχή της ελευθερίας καθορισμού των υπηρεσιών κοινής ωφελείας βάσει του άρθρου 16 της Συνθήκης ΕΚ και στην αρχή της αναλογικότητας βάσει του άρθρου 5 της Συνθήκης ΕΚ.
- (911) Με το άρθρο 16 της Συνθήκης ΕΚ ορίζεται ως ανάγκη να διασφαλισθεί ότι οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος λειτουργούν βάσει αρχών και προϋποθέσεων, οι οποίες να επιτρέπουν την εκπλήρωση του σκοπού τους. Επομένως, η ανάπτυξη του ανταγωνισμού πρέπει να συνοδεύεται από κοινοτικούς κανόνες οι οποίοι να ~~εγγυώνται~~ προωθούν την προστασία του γενικού συμφέροντος από πλευράς ~~κατάλληλης ποιότητας και επαρκούς προσφοράς σε όλες τις περιφέρειες συγκοινωνιών~~ υψηλής ποιότητας με εύλογη τιμολόγηση, προσβάσιμες στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και με πλήρη κάλυψη των κοινωνικών αναγκών. Ο όρος "μειωμένη κινητικότητα" δεν συνεπάγεται αυτόματα κάποια αναπηρία ιατρικής υφής. Για τη διασφάλιση του γενικού αυτού ενδιαφέροντος, είναι σημαντικό για τους καταναλωτές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν στη διάθεσή τους ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με τις προσφερόμενες υπηρεσίες.
- (12) Οι απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενσωματωθούν στην εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για να εξασφαλισθεί ότι, κατά την αξιολόγηση της επάρκειας των δικτύων συγκοινωνιών, κατά τον καθορισμό των κριτηρίων επιλογής και ανάθεσης και κατά την ανάθεση των συμβάσεων εκτέλεσης συγκοινωνιών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς παράγοντες και ιδίως την ορθολογική χρήση της ενέργειας και τα τοπικά, εθνικά και διεθνή προδιαγραφές και πρότυπα, ειδικά όταν αφορούν την εκπομπή ρύπων, θορύβου και αερίων του θερμοκηπίου.
- (4013) Η ελευθερία εγκατάστασης αποτελεί βασική αρχή της κοινής πολιτικής μεταφορών και απαιτεί όλοι οι μεταφορείς ~~κράτους μέλους~~ που είναι νόμιμα εδραιωμένοι σε ~~άλλο~~ κράτος μέλος να έχουν εγγυημένη και ουσιαστική πρόσβαση στην αγορά συγκοινωνιών του κράτους μέλους εγκατάστασής τους με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις.
- (414) Η Συνθήκη καθορίζει ειδικούς κανόνες όσον αφορά τους περιορισμούς του ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, το άρθρο 86 παράγραφος 1 της Συνθήκης υποχρεώνει

τα κράτη μέλη να τηρούν τους εν λόγω κανόνες ~~απώθευ~~ όσον αφορά τις δημόσιες επιχειρήσεις και τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα. Σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης, επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες αυτούς, υπό ειδικές προϋποθέσεις.

- (15) Για την τήρηση των απαιτήσεων της Συνθήκης στον τομέα των συγκοινωνιών, ιδίως τις απαιτήσεις που αφορούν τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος και τα αποκλειστικά δικαιώματα, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κάνουν χρήση μιας σειράς επιλογών.
- (16) Οι αγορές συγκοινωνιών που δεν διέπονται από ρυθμίσεις και στις οποίες δεν υπάρχουν αποκλειστικά δικαιώματα πρέπει να διατηρήσουν τα χαρακτηριστικά τους και τον τρόπο λειτουργίας τους εφόσον συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της Συνθήκης.
- (17) Ως εναλλακτική λύση στην έλλειψη ρυθμίσεων, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιλέγουν τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό στις συγκοινωνίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος. Ο ανταγωνισμός αυτός είναι δυνατόν να λάβει τη μορφή διαγωνισμού για τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων ή της ανάθεσης ειδικών καθηκόντων στους μεταφορείς που ανήκουν στο δημόσιο όταν και άλλοι μεταφορείς είναι επίσης ελεύθεροι να εκτελούν δρομολόγια, εφόσον όμως όλοι οι μεταφορείς υπόκεινται σε απαιτήσεις όσον αφορά την ποιότητα και την ολοκλήρωση.
- (1218) Προκειμένου να διασφαλίζεται η εφαρμογή της αρχής περί της αποφυγής των διακρίσεων και της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζομένων μεταφορέων, είναι ουσιαστικό να ορίζονται βασικές κοινές διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να τηρούνται από τις αρμόδιες αρχές κατά τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ή κατά την καθιέρωση ~~ελαχίστων κριτηρίων λειτουργίας~~ γενικών κανόνων για τις συγκοινωνίες. Σύμφωνα με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου, οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να ~~αναγνωρίζουν~~ τηρούν την αμοιβαία την αναγνώριση των τεχνικών προδιαγραφών και την αναλογικότητα των κριτηρίων επιλογής κατά την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών. Ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τέτοιου είδους βασικές κοινές διαδικασίες πρέπει να επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας ή να καθορίζουν ~~ελάχιστα κριτήρια λειτουργίας των δημοσίων μεταφορών~~ γενικούς κανόνες για τις συγκοινωνίες κατά τρόπο που να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές εθνικές ή περιφερειακές συνθήκες, νομικές ή πραγματικές.
- (1319) Οι μελέτες και η πείρα δείχνουν ότι η διενέργεια διαγωνισμού για τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ~~συνιστά~~ είναι δυνατόν σε πολλές περιπτώσεις να αποτελέσει αποτελεσματικό τρόπο για να επιτευχθούν τα πλεονεκτήματα του ανταγωνισμού όσον αφορά το κόστος, την απόδοση και την καινοτομία, χωρίς να παρεμποδίζεται η εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους μεταφορείς προς το γενικό δημόσιο συμφέρον.

- (1420) Στην οδηγία 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992 για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας⁵, στην οδηγία 93/36/ΕΟΚ της 14ης Ιουνίου 1993 για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων δημόσιων προμηθειών⁶, στην οδηγία 93/37/ΕΟΚ της 14ης Ιουνίου 1993 για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων δημόσιων έργων⁷ και στην οδηγία 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Ιουνίου 1993 περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών⁸ καθορίζονται υποχρεωτικοί κανόνες υποβολής προσφορών για τη σύναψη ορισμένων συμβάσεων.
- (1421) Όταν πρέπει να εφαρμοστούν ~~αυτοί~~ οι υποχρεωτικοί κανόνες για την υποβολή προσφορών δυνάμει των εν λόγω οδηγιών δεν ισχύουν οι πτυχές του παρόντος κανονισμού που αφορούν την απαίτηση σύναψης συμβάσεων κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ούτε οι μέθοδοι με τις οποίες πρέπει να επιλέγονται οι μεταφορείς.
- (22) Όταν οι κανόνες για την υποβολή προσφορών δυνάμει των εν λόγω οδηγιών δεν εφαρμόζονται υποχρεωτικά, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται πλήρως.
- (23) Οι κανόνες για την υποβολή προσφορών δυνάμει των εν λόγω οδηγιών δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται στις παραχωρήσεις δημόσιας υπηρεσίας. Προκειμένου να βοηθηθούν οι αρμόδιες υπηρεσίες στην ορθή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, είναι λοιπόν αναγκαίο να καθορισθεί η έννοια της παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας ως προς τις συγκοινωνίες. Λαμβανομένης υπόψη της ερμηνευτικής ανακοίνωσης της Επιτροπής για τις παραχωρήσεις βάσει του κοινοτικού δικαίου⁹, παραχώρηση είναι η χορήγηση σε μεταφορέα του δικαιώματος να εκμεταλλεύεται συγκεκριμένη γραμμή, με τον αντίστοιχο οικονομικό κίνδυνο.
- (24) Οι κανόνες για την υποβολή προσφορών δυνάμει των εν λόγω οδηγιών δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται όταν η αρμόδια αρχή αποφασίζει να αναθέσει την παροχή υπηρεσιών σε μεταφορέα ο οποίος υπάγεται διοικητικά σε αυτήν. Δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται όταν η δημόσια αρχή αποφασίζει να αναθέσει την παροχή υπηρεσιών σε μεταφορέα στον οποίο ασκεί έλεγχο παρεμφερή με τον έλεγχο που ασκεί στις ίδιες της τις υπηρεσίες και ο οποίος, ταυτόχρονα, εκτελεί ουσιαστικό μέρος των δραστηριοτήτων του με την αρχή ή τις αρχές που τον ελέγχει(ουν). Δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν αποκλειστικά τα δρομολόγια των σιδηροδρόμων μεγάλων αποστάσεων, του μετρό ή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και όχι τα δρομολόγια λεωφορείων ή του σιδηροδρόμου μικρών αποστάσεων.

⁵ ΕΕ L 209, 24.7.1992, σ. 1 οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 285, 29.10.2001, σ. 1)-97/52/ΕΚ (ΕΕ L 328, 28.11.1997, σ. 1)

⁶ ΕΕ L 199, 9.8.1993 σ.1 οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 285, 29.10.2001, σ. 1).

⁷ ΕΕ L 199, 9.8.1993 σ. 54-οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 285, 29.10.2001, σ. 1)

⁸ ΕΕ L 199, 9.8.1993, σ. 84 οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/78/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 285, 29.10.2001, σ. 1) οδηγία 98/4/ΕΚ (ΕΕ L 101, 1.4.1998, σ. 1).

⁹ ΕΕ C 121, 29.4.2000, σ. 2.

- (25) Οι κανόνες για την υποβολή προσφορών στις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ και 93/38/ΕΟΚ δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται όταν αρχή αναθέτει σύμβαση σε μεταφορέα βάσει ορισμένων αποκλειστικών δικαιωμάτων, υπό την προϋπόθεση ότι το αποκλειστικό δικαίωμα είναι συμβιβάσιμο με τη Συνθήκη και ότι ο ίδιος ο μεταφορέας είναι κρατική, περιφερειακή ή τοπική αρχή, οργανισμός δημοσίου δικαίου ή ένωση αποτελούμενη από μια ή περισσότερες αρχές ή οργανισμούς του είδους αυτού.
- (26) Οι κανόνες για την υποβολή προσφορών στην οδηγία 93/38/ΕΟΚ δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται όταν αρχή αναθέτει σύμβαση σε μεταφορέα ο οποίος συνδέεται, όπως ορίζει η οδηγία αυτή, με την αρμόδια αρχή.
- (27) Ορισμένα σιδηροδρομικά δρομολόγια εκτελούνται στα κράτη μέλη κυρίως για λόγους ιστορικούς ή αναψυχής. Στα δρομολόγια αυτά περιλαμβάνονται ορισμένα για τα οποία χρησιμοποιούνται ατμομηχανές, στενή σιδηροδρομική γραμμή ή γραμμές μη συνδεδεμένες με το δημόσιο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ακόμη και αν χορηγείται ενδεχομένως περιστασιακά χρηματοδοτική ενίσχυση από τους δημόσιους φορείς για τα δρομολόγια αυτά, οι συγκεκριμένες εκμεταλλεύσεις έχουν σαφώς άλλο σκοπό από εκείνον της εκτέλεσης συγκοινωνιών και πρέπει επομένως να μην θιγούν από κανόνες και διαδικασίες που ισχύουν για τις απαιτήσεις σχετικά με τις δημόσιες υπηρεσίες.
- (4528) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι υποχρεωτική, σε περιπτώσεις στις οποίες θα ετίθετο σε κίνδυνο η τήρηση των προτύπων ασφαλείας για την εκτέλεση σιδηροδρομικών δρομολογίων μεγάλων αποστάσεων.
- (4529) Η υποβολή προσφορών πρέπει επίσης να μην είναι υποχρεωτική όταν σε περιπτώσεις στις οποίες θα ετίθετο σε κίνδυνο η τήρηση των προτύπων ασφαλείας για τον συντονισμό του δικτύου μετρό ή του ελαφρού σιδηροδρομικού δικτύου η συνθετότητα ή τα ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά του δικτύου του μετρό καθιστούν αδύνατη την υποβολή προσφορών για μεμονωμένες γραμμές ή ομάδες γραμμών χωρίς την πιθανότητα ο εδραιωμένος μεταφορέας να αποβεί ο μόνος πραγματικός υποψήφιος και να δημιουργηθεί έτσι εκ των πραγμάτων μονοπώλιο.
- (30) Εφόσον οι αρχές κρίνουν ότι η εξοικονόμηση που προβλεπόταν εύλογα από την ανάθεση σύμβασης για την εκτέλεση δρομολογίων του μετρό ή σιδηροδρομικών δρομολογίων μικρών αποστάσεων με διαδικασία διαγωνισμού θα επιβαρυνθεί από πρόσθετο κόστος, επίσης δεν πρέπει να είναι υποχρεωτικός ο διαγωνισμός. Προβαίνοντας στη σχετική εκτίμηση, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να λάβουν υπόψη: το κόστος διατήρησης του συντονισμού μεταξύ μεταφορέα και διαχειριστή της υποδομής· το κόστος διατήρησης του συντονισμού μεταξύ μεταφορέα και αρμόδιας αρχής· και το κόστος του διαγωνισμού και διαχείρισης της σύμβασης. Ο όρος αυτός θεωρείται κανονικά ότι πληροίται όταν τα λειτουργικά έξοδα του μεταφορέα στον οποίο έγινε απευθείας ανάθεση είναι συμβατά με εκείνα παρεμφερών μεταφορέων, συμπεριλαμβανομένων ιδίως εκείνων στους οποίους ανατέθηκαν συμβάσεις κατόπιν διαγωνισμού.
- (15) Τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διατυπώσουν σχόλια σχετικά με σχέδια για την ανάθεση συμβάσεων με τον τρόπο αυτό, και μάλιστα εγκαίρως ώστε να ληφθούν υπόψη οι απόψεις τους. Όταν ανατίθενται κατ' αυτόν τον τρόπο συμβάσεις για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών πλήρως

~~ολοκληρωμένων με υπηρεσίες λεωφορείων, πρέπει να είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν στην ίδια σύμβαση οι υπηρεσίες λεωφορείων.~~

- (4631) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει επίσης ομοίως να μην είναι υποχρεωτική σε περιπτώσεις στις οποίες η σύμβαση είναι χαμηλής αξίας. Η αξία αυτή πρέπει να είναι υψηλότερη για την πρόσκληση υποβολής προσφορών για ολόκληρο δίκτυο απ' ό,τι για την πρόσκληση υποβολής προσφορών για μέρος του δικτύου ή μιας μόνον διαδρομής.
- (4732) Λαμβάνοντας υπόψη ότι για ορισμένα τμήματα της αγοράς συγκοινωνιών η εκμετάλλευσή τους είναι εμπορικά βιώσιμη, πρέπει επίσης να παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές να έχουν την αρμοδιότητα να χορηγούν αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηρεσιών για συγκεκριμένη διαδρομή, κατόπιν αιτήσεως του μεταφορέα και εφόσον δεν απαιτείται χρηματοδοτική αντιστάθμιση για ζημίες οφειλόμενες στο κόστος λειτουργίας, ούτως ώστε να προωθούνται νέες πρωτοβουλίες που προκύπτουν στην αγορά και καλύπτονται κενά που δεν εξυπηρετούνται επί του παρόντος από κανένα μεταφορέα. Δεν είναι ασυμβίβαστη η χορήγηση του αποκλειστικού δικαιώματος χωρίς πρόσκληση υποβολής προσφορών, υπό την προϋπόθεση ότι είναι αυστηρά περιορισμένης διάρκειας και δεν είναι ανανεώσιμη.
- (4833) Στις περιπτώσεις χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος χωρίς άμεση οικονομική αντιστάθμιση, οι αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα πρέπει να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να χορηγούν το αποκλειστικό δικαίωμα με απλουστευμένη διαδικασία, η οποία εντούτοις εξασφαλίζει ισότιμο ανταγωνισμό μεταξύ μεταφορέων.
- (34) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που ισχύουν για τους μεταφορείς πρέπει επίσης να ισχύουν στις περιπτώσεις που οι υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών παρέχονται από δημόσια διοίκηση η οποία δεν συνιστά ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου και ενεργεί ως η αρμόδια αρχή. Οποιαδήποτε άλλη διευθέτηση, εφόσον δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις αυτές σε περιπτώσεις στις οποίες το κράτος ενεργεί υπό επιχειρηματική ιδιότητα, δεν θα ήταν δυνατόν να διασφαλίσει την άνευ διακρίσεων εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου. Ωστόσο, η εφαρμογή αυτής της προσέγγισης πρέπει να μην παρακωλύει τον ρόλο των δημοσίων αρχών για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών, είτε από τις ίδιες είτε από μεταφορείς υπό τον έλεγχό τους, όταν αυτό είναι προς το δημόσιο συμφέρον.
- (35) Σε αρμόδιες αρχές που παρέχουν απευθείας δρομολόγια λεωφορείων, ή μέσω μεταφορέων υπό τον έλεγχό τους, πρέπει να επιτρέπεται να συνεχίσουν αυτές τις διευθετήσεις για μακρόχρονη μεταβατική περίοδο.
- (36) Επιπλέον, μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλλουν προτάσεις στην Επιτροπή για να συνεχίσουν να παρέχουν απευθείας δρομολόγια λεωφορείων, και να παρέχουν ανάλογη χρηματοδοτική αντιστάθμιση για να εξασφαλίζονται τα απαραίτητα για κοινωνικούς λόγους δρομολόγια, χωρίς να απαιτείται διαδικασία διαγωνισμού, υπό τον όρο ότι άλλοι μεταφορείς είναι δυνατόν να προσφέρουν συμπληρωματικά δρομολόγια εντός των περιορισμών που απαιτούν οι γενικοί κανόνες για τη μη διακριτική μεταχείριση.
- (37) Ωστόσο, εάν αρχή επιθυμεί, για λόγους πολιτικής μεταφορών, να αποκλείσει όλους τους άλλους μεταφορείς από την παροχή υπηρεσιών στην ίδια περιοχή,

αυτό πρέπει να γίνεται με τρόπο που να ελαχιστοποιείται ο περιορισμός του ανταγωνισμού. Μια θεμιτή διαδικασία διαγωνισμού για την ανάθεση αποκλειστικού δικαιώματος φυσιολογικά πρέπει να θεωρείται ότι πληροί την απαίτηση αυτή.

- (38) Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων μεγάλων αποστάσεων, η οδηγία 91/440/ΕΟΚ¹⁰ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων απαιτεί από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν ανεξάρτητη διαχείριση από το κράτος. Αποκλείει λοιπόν την εκτέλεση σιδηροδρομικών δρομολογίων μεγάλων αποστάσεων από τις δημόσιες αρχές.
- (39) Οι αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες για τη διαχείριση του δικτύου· πρόκειται για δραστηριότητες, διαφορετικές της εκτέλεσης συγκοινωνιών, οι οποίες συντελούν στην προσφορά δικτύου ολοκληρωμένων συγκοινωνιών. Οι δραστηριότητες αυτές είναι δυνατό να περιλαμβάνουν: καθορισμό γενικών κανόνων λειτουργίας των συγκοινωνιών· δημοσιοποίηση του δικτύου και ενημέρωση των χρηστών και πιθανών χρηστών· συντονισμό του πίνακα δρομολογίων· σχεδιασμό και διεύθυνση ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων όπου συμπεριλαμβάνονται οι διευθετήσεις μεταξύ μεταφορέων για την επιστροφή αντιτίμου εισιτηρίου· συντονισμός ή επιβολή διακανονισμών ασφαλείας και επιθεώρησης· οργάνωση υπηρεσιών για την αντιμετώπιση βραχυπρόθεσμων αλλαγών ή διαταραχών της ζήτησης· παροχή ή διαχείριση της υποδομής ή παροχή τροχαίου υλικού. Πρέπει να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να εκτελούν οι ίδιες τα καθήκοντα αυτά, να τα αναθέτουν σε μεταφορείς που ανήκουν στο δημόσιο ή άλλους φορείς ή να περιλαμβάνουν όλα ή μερικά από αυτά σε συμβάσεις που αναθέτουν κατόπιν διαγωνισμού.
- (1940) Οι αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα Πρέπει να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να χορηγούν αντιστάθμιση στους μεταφορείς όχι μόνον για το κόστος συμμόρφωσης προς τα ελάχιστα κριτήρια τους γενικούς κανόνες για την εκτέλεση συγκοινωνιών, και αλλά και για το κόστος ή τις απώλειες εσόδων που προκύπτουν από δραστηριότητες που προωθούν τη χρήση των συγκοινωνιών, υπό την προϋπόθεση ότι η αντιστάθμιση αυτή είναι δυνατόν να υπολογιστεί δίκαια και δεν είναι τόσο υψηλή ώστε να ελαττώνεται η συνοδεύεται από απαιτήσεις που ασκούν πίεση στους μεταφορείς να επικεντρώνονται κυρίως στις απαιτήσεις των επιβατών. Για να εξασφαλίζεται διαφάνεια, απλουστευμένες διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων και η απευθείας ανάθεση αποκλειστικών δικαιωμάτων για καινοτόμες υπηρεσίες πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνον εφόσον το ύψος της πληρωτέας αντιστάθμισης για τη συμμόρφωση προς γενικούς κανόνες είναι μικρό ως προς τη συνολική αξία του δρομολογίου.
- (2041) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που ισχύουν για τους φορείς εκμετάλλευσης πρέπει επίσης να ισχύουν στις περιπτώσεις που οι υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών παρέχονται από δημόσια διοίκηση η οποία δεν συνιστά ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο έναντι της δημόσιας διοίκησης που ενεργεί ως η αρμόδια αρχή. Οποιαδήποτε άλλη λύση, εφόσον δεν εφαρμόζει τις διατάξεις αυτές σε περιπτώσεις στις οποίες το κράτος ενεργεί υπό επιχειρηματική ιδιότητα, δεν θα ήταν δυνατόν να διασφαλίσει την άνευ διακρίσεων εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου. Οι επιβάτες και το ευρύ κοινό πρέπει

¹⁰ ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 25 οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ.1.

- να έχουν τη δυνατότητα να σχολιάζουν έγκαιρα τα σχέδια απευθείας ανάθεσης συμβάσεων, έτσι ώστε να λαμβάνεται υπόψη η άποψή τους.
- (42) Όταν η αρμόδια αρχή προτείνει να αναθέσει σύμβαση χωρίς διαγωνισμό, οι πιθανοί μεταφορείς οι οποίοι έτσι θα αποκλεισθούν από την υποβολή προσφορών για την εκτέλεση δρομολογίων πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προβούν σε εναλλακτικές προτάσεις. Εφόσον υπάρξει εναλλακτική πρόταση, η αρχή οφείλει να την εξετάσει και να εξηγήσει γραπτώς τους λόγους αποδοχής ή απόρριψής της.
- (43) Για να προστατεύονται τα συμφέροντα των επιβατών και του ευρύτερου κοινού, οι μεταφορείς, στους οποίους ανατίθενται συμβάσεις απευθείας πρέπει να δικαιολογούν την εμπιστοσύνη αυτή αποδεικνύοντας ιδίως τακτικά ότι οι επιδόσεις τους από άποψη προσέλκυσης επιβατών και η επιγορηγούμενη από το δημόσιο εκτέλεση των υπηρεσιών τους συμβαδίζει με την απόδοση παρεμφερών μεταφορέων και τις προγενέστερες επιδόσεις των ιδίων. Οι χαμηλές επιδόσεις πρέπει να θέτουν το ερώτημα εάν ο μεταφορέας εκπληρεί με επιτυχία τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας που του έχουν επιβληθεί ή κατά πόσον άλλη διευθέτηση θα είχε καλύτερα αποτελέσματα για τους επιβάτες και για το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον.
- (44) Όταν οι αρμόδιες αρχές αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο διακοπής της εκτέλεσης συγκοινωνιών, πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να λάβουν έκτακτα μέτρα εν αναμονή της ανάθεσης νέας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.
- (2145) Οι μελέτες και η πείρα δείχνουν ότι σε περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας των οποίων η διάρκεια περιορίζεται σε πέντε έτη, δεν παρεμποδίζεται κατ' ανάγκη η εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης. Οι συμβάσεις δημόσιων υπηρεσιών είτε πολύ μικρής είτε πολύ μεγάλης διάρκειας παρουσιάζουν μειονεκτήματα. Οι συμβάσεις μικρής διάρκειας ενδέχεται να δημιουργήσουν προβλήματα στη συνεχή παροχή των υπηρεσιών, τις επενδύσεις και τη σταθερότητα του προσωπικού. Οι συμβάσεις μεγάλης διάρκειας ενδέχεται να οδηγήσουν σε πιο μακρόχρονο κλείσιμο της αγοράς από εκείνο που χρειάζεται, με αποτέλεσμα να μειώνονται τα οφέλη της πίεσης του ανταγωνισμού. Για να ελαχιστοποιείται η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να προστατεύεται παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, η διάρκεια συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών πρέπει κατά κανόνα να περιορίζεται σε οκτώ έτη κατ' ανώτατο όριο για τα δρομολόγια λεωφορείων και σε δέκα πέντε για τα δρομολόγια των σιδηροδρόμων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Έτσι θα έχουν οι αρμόδιες αρχές την απαραίτητη ευελιξία να αναπροσαρμόζουν τη διάρκεια των συμβάσεων στις τοπικές περιστάσεις.
- (2146) Ωστόσο ~~θα~~ είναι ίσως αναγκαίο να προβλεφθούν συμβάσεις μεγαλύτερης διάρκειας είναι ενδεχομένως απαραίτητες σε περιπτώσεις που ο μεταφορέας πρέπει να επενδύσει σε υποδομές, τροχαίο σιδηροδρομικό υλικό ή άλλα οχήματα λόγω ειδικών και γεωγραφικώς καθοριζόμενων συγκοινωνιών και επειδή μακροχρόνια η περίοδος αποπληρωμής αυτών των επενδύσεων να είναι πιο μακρόχρονη από τη συνήθη διάρκεια των συμβάσεων. Ειδάλλως, πρέπει να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να χρηματοδοτούν προγράμματα χρονομίσθωσης των οχημάτων και του τροχαίου υλικού ή χωρίς διακρίσεις διευθετήσεις αποζημίωσης οι οποίες δεν θα ευνοούν ούτε εδραιωμένο ούτε νεοεμφανιζόμενο μεταφορέα.

22 — Σύμφωνα με την αρχή της αποφυγής των διακρίσεων, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν καλύπτουν ευρύτερη γεωγραφική περιοχή από εκείνη που απαιτεί το γενικό συμφέρον και ιδίως, την ανάγκη παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε σημαντικές ομάδες επιβατών, οι οποίοι συνήθως μετεπιβιβάζονται πλέον της μιας φορές στο δίκτυο δημοσίων μεταφορών κατά τη διάρκεια του ιδίου ταξιδιού.

(47) Οι συμβάσεις πρέπει να περιέχουν διατάξεις οι οποίες προστατεύουν τις αρμόδιες αρχές και τους επιβάτες από τις χαμηλές επιδόσεις των μεταφορέων. Πρέπει επίσης εν ανάγκη να παρέχουν κίνητρα στους μεταφορείς να βελτιώνουν την υπηρεσία που προσφέρουν στο κοινό. Οι συμβάσεις υπόκεινται ενδεχομένως σε διακυμάνσεις αναλόγως με τα συμφωνηθέντα μεταξύ των συμβαλλομένων μερών αλλά, για λόγους διαφάνειας, οι αυξήσεις της αξίας της σύμβασης δεν πρέπει να είναι υπέρμετρες.

(48) Η ολοκλήρωση δρομολογίων πέραν των γεωγραφικών ορίων αρμοδιότητας των αρμοδίων αρχών είναι μεγάλης σημασίας για τους επιβάτες οι οποίοι αναγκάζονται να χρησιμοποιούν συγκοινωνίες για τις οποίες ευθύνονται περισσότερο από ένας μεταφορείς ή αρμόδιες αρχές. Μέσα στα κράτη μέλη, οι εθνικοί κανόνες ή διαδικασίες είναι δυνατό να εξασφαλίζουν ότι συνεργάζονται οι αρμόδιες αρχές. Όταν οι γειτνιάζουσες αρχές χωρίζονται από φυσικό όριο, δεν υπάρχει αρμόδια αρχή που να εξασφαλίζει τη συνεργασία αυτών μεταξύ των αρχών τους. Σε πολλές περιπτώσεις η συνεργασία επιτυγχάνεται διμερώς. Όμως, όταν αυτό δεν είναι δυνατόν, πρέπει να δικαιούται αρμόδια αρχή να προτείνει σε άλλη αρχή την επέκταση των ολοκληρωμένων συστημάτων της, και να θεωρείται δεδομένο ότι οι προτάσεις αυτές θα γίνουν δεκτές, εκτός εάν η άλλη αρχή έχει σοβαρούς λόγους να τις απορρίψει.

(2349) Όταν είναι σκόπιμο, οι αρμόδιες αρχές, προασπίζοντας το γενικό συμφέρον, να προστατεύουν τους εργαζομένους σε περιπτώσεις που η σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή μεταφορέα, πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να απαιτούν από τους μεταφορείς την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της οδηγίας **2001/23/EK** 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου της **12ης Μαρτίου 2001** 14ης Φεβρουαρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων¹¹.

(50) Κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να διασφαλίσουν ότι όλοι οι μεταφορείς συμμορφώνονται πλήρως με τις κοινωνικές υποχρεώσεις που ορίζει το σχετικό ευρωπαϊκό και εθνικό δίκαιο και με τις διατάξεις οιασδήποτε εν γένει εφαρμοζόμενων των συλλογικών συμφωνιών. Αυτές πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις. Είναι επίσης σκόπιμο οι αρμόδιες αρχές να είναι σε θέση να απαιτούν από τους μεταφορείς στους οποίους έχουν αναθέσει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας να συμμορφώνονται με άλλες κοινωνικές υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν στο έδαφος όπου θα παρέχονται οι υπηρεσίες, υπό τον όρο ότι οι υποχρεώσεις αυτές είναι συμβιβάσιμες με το κοινοτικό δίκαιο.

¹¹ ΕΕ L 82, 22.3.2001, σ. 16. ΕΕ L 61, 5.3.1977, σ. 26· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/50/ΕΚ (ΕΕ L 201, 17.7.1998, σ. 88.).

- (51) Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να απαιτούν από όλους τους μεταφορείς που εκτελούν συγκοινωνίες στο έδαφός τους να είναι εδραιωμένοι στο κράτος μέλος όπου ανήκει η εν λόγω αρμόδια αρχή, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά από το κοινοτικό δίκαιο. Οι μεταφορείς πρέπει να πληρούν όλες τις απαιτήσεις έκδοσης σχετικής αδειάς από το κράτος μέλος. Για να αποφευχθεί η διακριτική μεταχείριση δεν πρέπει να αποκλείονται από τις διαδικασίες υποβολής προσφορών μεταφορείς οι οποίοι δεν είναι ακόμη εδραιωμένοι στο κράτος μέλος ή δεν έχουν αποκτήσει ακόμη τις απαραίτητες άδειες.
- (52) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει επιτρέπουν στις αρμόδιες αρχές να εξασφαλίζουν ότι οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις εξακολουθούν να έχουν τη δυνατότητα να καλύπτουν μερίδια της αγοράς στις τοπικές συγκοινωνίες. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί ιδίως με περιορισμό των συμβάσεων στο αντίστοιχο γεωγραφικό μέγεθος και με την εφαρμογή μέτρων ελέγχου της δημιουργίας ολιγοπωλίων σε αγορές που είναι ανοικτές σε ελεγχόμενο ανταγωνισμό.
- (53) Η υποβολή προσφορών για συμβάσεις μεγάλης αξίας απαιτεί από τις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν και να περιγράφουν σύνθετα συστήματα. Πρέπει επομένως να έχουν την αρμοδιότητα οι αρμόδιες αρχές όταν αναθέτουν τέτοιες συμβάσεις, να διαπραγματεύονται τις λεπτομέρειες με ορισμένους ή όλους τους πιθανούς μεταφορείς μετά την υποβολή των προσφορών. Η διαδικασία αυτή δεν πρέπει να δημιουργεί διακρίσεις.
- (2454) Είναι απαραίτητο οι διαδικασίες που καθιερώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό βάσει του παρόντος κανονισμού να είναι διαφανείς και να ισχύουν προβλέπονται διαδικασίες προσφυγής κατά των αποφάσεων των αρμοδίων αρχών. Οι αρχές πρέπει επίσης να τηρούν αρχεία των αποφάσεών τους επί χρονικό διάστημα δέκα ετών, σύμφωνα με το περιοριστικό διάστημα που προβλέπεται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 για τις διαδικασίες σε θέματα κρατικών ενισχύσεων¹².
- (2555) Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προβλέπεται ότι οι λειτουργικές δαπάνες και έσοδα, τα γενικά έξοδα, τα περιουσιακά στοιχεία και οι υποχρεώσεις που συνδέονται με την εκπλήρωση των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να διαχωρίζονται λογιστικώς. Η απαίτηση αυτή πρέπει να διατηρηθεί, με εκσυγχρονισμένη και ενισχυμένη μορφή, προκειμένου να διασφαλίζεται ιδίως ότι οι αρχές επιτυγχάνουν υψηλή απόδοση των δημοσίων δαπανών και ότι η καταβαλλόμενη αντισταθμιστική δεν χρησιμοποιείται κατά τρόπο που να δημιουργείται στρέβλωση του ανταγωνισμού. Κρίνεται σκόπιμο να γίνεται δεκτό ένα εύλογο κέρδος ως μέρος των εξόδων του μεταφορέα. Πρέπει να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να απαιτούν εγγυήσεις από τους μεταφορείς και οι εγγυήσεις αυτές να παρέχονται από τρίτα μέρη, εφόσον χρειάζεται, υπό την προϋπόθεση ότι ο μεταφορέας ή το τρίτο μέρος παρέχοντας τις εγγυήσεις αυτές δεν κάνει κατάχρηση κονδυλίων που του έχει χορηγήσει δημόσιος φορέας για άλλους σκοπούς.
- (2656) Οι πληρωμές που καταβάλλονται ως αντισταθμίσεις και υπερβαίνουν τις καθαρές δαπάνες του μεταφορέα, ως αποτέλεσμα εκπλήρωσης της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας, ελέγχονται βάσει των κοινοτικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Επομένως, είναι σκόπιμο η Κοινότητα να θεσπίσει κανόνες οι οποίοι να καθορίζουν

¹²

EE L 83, 27.3.1999, σ. 1.

- τις περιπτώσεις που η αντιστάθμιση επιτρέπεται να θεωρείται μη υπερβολική. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τη σύναψη συμβάσεων συνιστά αποτελεσματικό τρόπο για να διασφαλισθεί ότι η αντιστάθμιση δεν είναι υπερβολική, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα της υποβολής προσφορών αντικατοπτρίζουν ισότιμες και ρεαλιστικές συνθήκες στην αγορά.
- (2757) Με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, οι αντισταθμίσεις που καταβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού αυτού εξαιρούνται από τη διαδικασία κοινοποίησης κρατικής ενίσχυσης η οποία προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει νέες και λεπτομερείς διατάξεις, οι οποίες έχουν μελετηθεί για τις ειδικές συνθήκες του τομέα των συγκοινωνιών, και περιλαμβάνουν εκσυγχρονισμένες απαιτήσεις για τον λογιστικό διαχωρισμό, ώστε να εξασφαλιστεί ότι η αντιστάθμιση συμβιβάζεται με τους κανόνες της Κοινότητας για τις κρατικές ενισχύσεις. Επιπλέον, ο παρών κανονισμός καθορίζει νέες λεπτομερείς διαδικασίες που παρέχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να παρακολουθεί αυτές τις πληρωμές. Κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να διατηρηθεί η εξαίρεση των αντισταθμίσεων που καταβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού από την διαδικασία κοινοποίησης των κρατικών ενισχύσεων.
- (2858) Προκειμένου να βελτιωθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με τις συνέπειες της κοινοτικής νομοθεσίας και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Για λόγους συμμόρφωσης με την απαίτηση αυτή, τα κράτη μέλη χρειάζεται να παρέχουν στην Επιτροπή ορισμένες πληροφορίες.
- (2959) Δεδομένου ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και οι μεταφορείς θα χρειαστούν χρόνο για να προσαρμοστούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές διευθετήσεις. Επιπλέον πρέπει να προβλεφθούν μακροχρόνιες μεταβατικές διευθετήσεις για δρομολόγια που ήδη προσφέρονται απευθείας από αρχή ή από μεταφορέα υπό τον έλεγχό της.
- (60) Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, πιθανόν οι αρμόδιες αρχές να εφαρμόσουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Ενδέχεται επομένως, κατά την περίοδο αυτή, μεταφορείς προερχόμενοι από αγορές τις οποίες δεν θα αφορούν ακόμη τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού να υποβάλουν προσφορές για συμβάσεις σε αγορές που είχαν ανοίξει στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό ενωρίτερα. Για να αποφευχθεί η έλλειψη ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς συγκοινωνιών, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απορρίψουν τις προσφορές επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αγορές οι οποίες θα ανοίξουν μελλοντικά αλλά δεν είναι ακόμη ανοικτές, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό δεν θα εφαρμοσθεί χωρίς διακρίσεις και ότι θα αποφασισθεί πριν την πρόσκληση υποβολής προσφορών.
- (3061) Ως αποτέλεσμα των διεθνών υποχρεώσεων της Κοινότητας, έχει χορηγηθεί σε ορισμένους μεταφορείς από τρίτες χώρες το δικαίωμα πρόσβασης στις αγορές συγκοινωνιών των κρατών μελών. Όταν οι όροι των συμφωνιών αυτών επιτρέπουν στους μεταφορείς τρίτων χωρών να εγκαθίστανται στα κράτη μέλη, οι μεταφορείς αυτοί οφείλουν να συμμορφώνονται με τις νομικές διατάξεις που ισχύουν στο έδαφος όπου θα εκτελείται το δρομολόγιο, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων που αφορούν τους εργαζομένους, το υλικό και τη διαχείριση. Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να χορηγεί πρόσθετα δικαιώματα σε μεταφορείς τρίτων χωρών.

(3462) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 επικαλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό και πρέπει, κατά συνέπεια, να καταργηθεί.

(3263) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών¹³, περιλαμβάνει διάταξη σχετικά με την άρση ορισμένων υποχρεώσεων συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. Η διάταξη αυτή, η οποία προβλέπει ρητά την έναρξη ισχύος νέων κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων, είναι πλέον περιττή και πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να βελτιωθεί η απόδοση και η ελκυστικότητα των συγκοινωνιών στην Κοινότητα ως μέρος μιας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών, η οποία αποσκοπεί στη διαρκή κινητικότητα λαμβανομένης δεόντως υπόψη της πολεοδομίας, της περιφερειακής ανάπτυξης και του περιβάλλοντος, και να προαχθεί η νομική βεβαιότητα για τις παρεμβάσεις των αρμοδίων αρχών στις συγκοινωνίες.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην εκτέλεση σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους βάσει των οποίων οι αρμόδιες αρχές δύναται να καταβάλλουν αντιστάθμιση σε μεταφορείς για το κόστος της εκπλήρωσης απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας και βάσει των οποίων δύναται να χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα για την εκτέλεση συγκοινωνιών, λαμβανομένης υπόψη της προώθησης θεμιτών στόχων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού.
3. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για τα σιδηροδρομικά δρομολόγια που διατηρούνται κυρίως για ιστορικούς λόγους και για την παροχή διευκολύνσεων αναψυχής.

Άρθρο 2

Σχέση με την περί δημοσίων συμβάσεων νομοθεσία

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις υποχρεώσεις των αρμοδίων αρχών που απορρέουν από τις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ, 93/37/ΕΟΚ και 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

Όταν μία από τις οδηγίες αυτές καθιστά υποχρεωτική την πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, δεν εφαρμόζονται για την ανάθεση της σύμβασης το άρθρο 4 παράγραφος 2, 4α παράγραφος 1, άρθρο 6 α), τα άρθρα 7, 7α, 7β, 8, 12, το άρθρο

¹³ ΕΕ L 130, 15.6.1970, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 543/97 (ΕΕ L 84, 26.3.1997, σ. 6).

13 παράγραφοι 1 και 2, και το άρθρο 14 και το άρθρο 17 παράγραφος 7 του παρόντος κανονισμού.

Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται πλήρως για την ανάθεση όλων των υπόλοιπων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των παραχωρήσεων δημόσιας υπηρεσίας.

Άρθρο 3 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (α) ως «**αρμόδια αρχή**» νοείται οποιοσδήποτε κρατικός φορέας με αρμοδιότητα να παρεμβαίνει σε αγορές συγκοινωνιών ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας, στον οποίο έχει ανατεθεί τέτοιου είδους κρατική αρμοδιότητα·
- (β) ως «**απευθείας ανάθεση**» νοείται η ανάθεση σύμβασης σε συγκεκριμένο μεταφορέα σύμφωνα με διαδικασία στην οποία δεν **είναι δυνατόν** να συμμετάσχει κανένας άλλος μεταφορέας·
- (γ) ως «**αποκλειστικό δικαίωμα**» νοείται το δικαίωμα που παρέχεται σε μεταφορέα να εκμεταλλεύεται συγκεκριμένο τύπο συγκοινωνιών σε συγκεκριμένη διαδρομή ή δίκτυο ή σε συγκεκριμένη περιοχή, αποκλειόμενων άλλων πιθανών μεταφορέων·
- (δ) ως «**ολοκληρωμένες υπηρεσίες**» νοούνται υπηρεσίες μεταφοράς σιδηροδρομικώς και με λεωφορεία οι οποίες παρέχονται από κοινού, από έναν φορέα εκμετάλλευσης στο πλαίσιο μιας μόνον σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, από σύνολο υπαλλήλων που τελούν υπό το ίδιο εργασιακό καθεστώς, και οι οποίες έχουν κοινό λογαριασμό κίνησης και ενιαία υπηρεσία παροχής πληροφοριών, έκδοσης εισιτηρίων και ενιαία ωράρια δρομολογίων **ως 'εσωτερική πλωτή οδός' νοούνται ποταμοί, διώρυγες και λίμνες κατάλληλες για τη διέλευση σκαφών.**
- (ε) ως «**μεταφορέας**» νοείται επιχείρηση και έχει που έχει συσταθεί βάσει του δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, η οποία παρέχει εκτελεί συγκοινωνίες, ή **το τμήμα εκείνο** μιας διοίκησης **που εκτελεί συγκοινωνίες.**
- (στ) ως «**περίοδος αποπληρωμής**» νοείται το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου προβλέπεται ότι, με βάση το κατάλληλο προεξοφλητικό επιτόκιο, το κόστος περιουσιακού στοιχείου του **ενός** μεταφορέα, **λαμβάνομένων υπόψη των κινδύνων που παρουσιάζει η επένδυση και** αφαιρουμένης τυχόν αξίας επαναπώλησης, θα υπερβεί τα καθαρά έσοδα που ο μεταφορέας θα έχει εισπράξει γι' αυτό το περιουσιακό στοιχείο, συγκεκριμένα από επιβάτες και δημόσιες αρχές·
- (ζ) **ως 'άτομο με μειωμένη κινητικότητα' νοείται οιοδήποτε άτομο δυσκολεύεται να χρησιμοποιήσει τις συγκοινωνίες, συμπεριλαμβάνονται δε οι ηλικιωμένοι, οι ανάπηροι και τα άτομα με ασθενείς αισθήσεις και τα άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρική πολυθρόνα, οι έγκυες γυναίκες, τα άτομα που συνοδεύουν μικρά παιδιά ή τα άτομα με βαριές ή ογκώδεις αποσκευές.**
- (ξη) ως «**συγκοινωνίες**» νοούνται οι μεταφορές που προσφέρονται στο ευρύ κοινό σε συνεχή βάση·

(θ) ως **‘παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας’** νοείται σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας η οποία χορηγεί σε μεταφορέα το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται συγκεκριμένη γραμμή, με τον αντίστοιχο οικονομικό κίνδυνο. Συνεπώς:

(i) το μεγαλύτερο μέρος της αμοιβής του μεταφορέα προέρχεται από τους επιβάτες και ιδίως από τους ναύλους:

(ii) ο μεταφορέας αναλαμβάνει τις περισσότερες οικονομικές επιπτώσεις από τις αλλαγές των ναύλων και από τη διακύμανση του αριθμού επιβατών:

(iii) όταν η δημόσια αρχή θέτει μέγιστα όρια ναύλων, ο μεταφορέας έχει ευχέρεια να ορίσει ναύλους κάτω των ορίων αυτών:

(iv) όταν η δημόσια αρχή θέτει ελάχιστα όρια ναύλων, ο μεταφορέας έχει ευχέρεια να ορίσει ναύλους άνω των ορίων αυτών.

(η) ως «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» νοείται οποιαδήποτε νομικώς εκτελεστή συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και μεταφορέα για την εκπλήρωση απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί επίσης:

(i) συμφωνία η οποία ενσωματώνεται σε νομικώς εκτελεστή απόφαση ειλημμένη με τη συναίνεση του μεταφορέα, μέσω της οποίας η αρμόδια αρχή αναθέτει στον μεταφορέα την παροχή υπηρεσιών· ή

(ii) οι όροι οι οποίοι επισυνάπτονται σε απόφαση που λαμβάνεται από αρμόδια αρχή για την ανάθεση παροχής υπηρεσιών σε μεταφορέα που αποτελεί μέρος της ίδιας δημόσιας διοίκησης, **ή σε μεταφορέα στον οποίο η αρμόδια αρχή ασκεί έλεγχο παρεμφερή με εκείνον που ασκεί στις ίδιες της τις υπηρεσίες και ο οποίος, ταυτόχρονα, εκτελεί ουσιαστικό μέρος των δραστηριοτήτων της αρμόδιας αρχής κατ’εντολήν της:**

(θκ) ως «απαίτηση δημόσιας υπηρεσίας» νοείται η απαίτηση που καθορίζεται από αρμόδια αρχή, προκειμένου να διασφαλίζει επαρκείς συγκοινωνίες:

(ιλ) ως «αξία» δρομολογίου, διαδρομής, σύμβασης, καθεστώτος αντισταθμίσεων ή της αγοράς **συγκοινωνιών**» νοείται η συνολική αμοιβή, χωρίς ΦΠΑ, την οποία λαμβάνει ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων ιδίως χρηματικής αντιστάθμισης από το Δημόσιο και οποιωνδήποτε εσόδων από επιβάτες τα οποία δεν μεταβιβάζονται στην εν λόγω αρμόδια αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Διασφάλιση της ποιότητας των συγκοινωνιών

Άρθρο 4

Καθήκοντα των αρμοδίων αρχών

1. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι αρμόδιες αρχές **αποσκοπούν να διασφαλίζουν επαρκείς με βάση τις ανάγκες των χρηστών** συγκοινωνίες υψηλής ποιότητας και ευρέως διαθέσιμες, σε λογικές τιμές, **οι οποίες να συντελούν στην ολοκλήρωση και να προσφέρουν συνεχή σύνδεση, ασφάλεια και πλήρη κοινωνική**

κάλυψη, με τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κεφάλαιο III ή με την καθιέρωση ~~ελάχιστων κριτηρίων~~ γενικών κανόνων για την εκτέλεση συγκοινωνιών σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

Άρθρο 4α Κριτήρια

2-1. Για να εκτιμήσουν την επάρκεια των συγκοινωνιών, να ορίσουν τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης και να αναθέσουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα κριτήρια:

- (α) την εν γένει ποιότητα της παρεχόμενης δημόσιας υπηρεσίας και ειδικούς παράγοντες προστασίας των επιβατών, καθώς και η δυνατότητα πρόσβασης στις εκτελούμενες συγκοινωνίες, όσον αφορά τη συχνότητα, την ταχύτητα, την ακρίβεια, την αξιοπιστία εκτέλεσής τους, την έκταση και τη χωρητικότητα του δικτύου και τις πληροφορίες για τις εκτελούμενες συγκοινωνίες·
- (β) το ύψος των ναύλων που έχει ορίσει η αρμόδια αρχή ή ο μεταφορέας για διάφορες ομάδες χρηστών και τη διαφάνεια των ναύλων·
- (γ) την ολοκλήρωση μεταξύ διαφόρων δρομολογίων, όπου περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση των πληροφοριών, της έκδοσης εισιτηρίων, των ωραρίων δρομολογίων, των δικαιωμάτων των καταναλωτών και των δυνατοτήτων μετεπιβίβασης, καθώς και την ολοκλήρωση των διαφόρων μεταφορέων και των γραμμών για τις οποίες είναι υπεύθυνες γειτνιάζουσες αρχές·
- (δ) τη δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα·
- (ε) περιβαλλοντικούς παράγοντες, στους οποίους περιλαμβάνονται η ορθολογική χρήση της ενέργειας και τα τοπικά, εθνικά και διεθνή πρότυπα και προδιαγραφές που σχετίζονται ιδίως ~~σχετικά~~ με τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, θορύβου και αερίων που προξενούν θέρμανση του πλανήτη·
- (στ) τις προδιαγραφές και την κατάσταση των οχημάτων, των σκαφών και του τροχαίου υλικού, της υποδομής και άλλων περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιούνται για την παροχή της υπηρεσίας και τις διευθετήσεις για τη συντήρηση και ανανέωση των περιουσιακών στοιχείων·
- (εζ) την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών, καθώς και την ολοκλήρωση των τοπικών, περιφερειακών και των μεγάλων αποστάσεων συστημάτων μεταφορών·
- (εη) τις ανάγκες μεταφοράς του πληθυσμού που διαβιεί σε αραιοκατοικημένες περιοχές·
- (θ) τις ανάγκες μεταφοράς του πληθυσμού που διαβιεί σε παραμεθόριες περιοχές και την ολοκληρωμένη διαμεθοριακή ενημέρωση, οργάνωση των ωραρίων των δρομολογίων, έκδοση εισιτηρίων και την εξυπηρέτηση εν γένει·
- (η) την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών των εργαζομένων και των επιβατών·

(ικ) τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού και την επιμόρφωση που προσφέρουν εσωτερικά οι μεταφορείς·

(θ-αλ) τις αμοιβές και τους υπόλοιπους εργασιακούς και κοινωνικούς όρους που ισχύουν στο κράτος μέλος, την περιφέρεια ή την περιοχή όπου εκτελούνται τα δρομολόγια, καθώς και τους τυχόν ειδικούς όρους που έχει συμφωνήσει η ίδια αρμόδια αρχή να εφαρμόσει·

(ιμ) τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα παράπονα, επιλύονται οι διαφορές μεταξύ επιβατών και μεταφορέων και αποκαθίστανται οι ελλείψεις των συγκοινωνιών· και

(κν) το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

2. Για τους σκοπούς του στοιχείου (θ) της παραγράφου 1, οι αρμόδιες αρχές οι οποίες είναι υπεύθυνες για τις τοπικές και περιφερειακές συγκοινωνίες, τις υπηρεσίες ενημέρωσης ή τα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων από τη μια πλευρά των εθνικών συνόρων, δύνανται να προτείνουν την επέκταση αυτών των συγκοινωνιών και υπηρεσιών στην άλλη πλευρά των συνόρων.

Οι αρμόδιες αρχές που παραλαμβάνουν τις προτάσεις αυτές τις εξετάζουν και ενημερώνουν την Επιτροπή όταν τις απορρίπτουν.

Άρθρο 4β

Ενημέρωση των επιβατών

3. — Οι μεταφορείς που εκτελούν συγκοινωνίες παρέχουν κατόπιν αιτήσεως σε προσβάσιμη μορφή και εντός εύλογων χρονικών περιθωρίων, πλήρεις και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τον πίνακα των δρομολογίων, τους ναύλους και τη δυνατότητα προσπέλασης για άτομα με διάφορες μορφές μειωμένη κινητικότητα, τον πίνακα ωραρίων των δρομολογίων τους και τους ναύλους τους. Τα τέλη που επιβάλλουν οι μεταφορείς προς το σκοπό αυτό καλύπτουν απλώς το οριακό διοικητικό κόστος παροχής των πληροφοριών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

Συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας

Άρθρο 5

Υποχρεωτική χρήση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συνάπτεται για την καταβολή όλης της οικονομικής αντιστάθμισης με σκοπό την κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία περιλαμβάνεται η αντιστάθμιση υπό μορφή χρήσης περιουσιακών στοιχείων όταν η χρήση τους χρεώνεται σε τιμές κατώτερες της αγοράς, εξαιρουμένης της περίπτωσης αντιστάθμισης που καταβάλλεται για τη συμμόρφωση προς γενικούς κανόνες εκτέλεσης συγκοινωνιών σύμφωνα με το άρθρο 10.

Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συνάπτεται και για την χορήγηση όλων των αποκλειστικών δικαιωμάτων.

Άρθρο 6
Ανάθεση Χαρακτηριστικά των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Όταν απαιτείται η ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, βάσει των διατάξεων του άρθρου 5 του παρόντος κανονισμού, οι συμβάσεις πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) Οι συμβάσεις ανατίθενται κατόπιν διαδικασίας διαγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 12, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7, 7β και 8.
- (β) Οι συμβάσεις προβλέπουν ότι ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, τουλάχιστον, για το κόστος παροχής των υπηρεσιών που αφορά η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, περιλαμβανομένων ιδίως των δαπανών για το προσωπικό, την ενέργεια, καθώς και τη συντήρηση και επισκευή των οχημάτων και του τροχαίου υλικού.
- (γ) Η διάρκεια των συμβάσεων ορισμένου χρόνου δεν υπερβαίνει τα πέντε οκτώ έτη για τις γραμμές λεωφορείων και τα δέκα πέντε έτη για τα σιδηροδρομικά και τα εσωτερικά πλωτά δρομολόγια. Ωστόσο, στη διάρκεια της σύμβασης επιτρέπεται να λαμβάνεται υπόψη η περίοδος αποπληρωμής, ~~έτη~~ εάν:
 - (i) η σύμβαση καθιστά τον μεταφορέα υπεύθυνο για την παροχή τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού για σιδηροδρομικές μεταφορές μικρών και μεγάλων αποστάσεων ή για το μετρό, άλλων οχημάτων ιδιαίτερας προηγμένης τεχνολογίας, σκαφών ή υποδομής, υπό τον όρο ότι αυτά τα περιουσιακά στοιχεία συνδέονται άμεσα με ειδικές, γεωγραφικά καθορισμένες υπηρεσίες μεταφορών και
 - (ii) ο χρόνος αποπληρωμής των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων ενεργητικού για το μεταφορέα υπερβαίνει τα ~~πέντε έτη~~ τη διάρκεια της σύμβασης η οποία επιτρέπεται βάσει άλλων διατάξεων της παρούσας παραγράφου.

Στις περιπτώσεις αυτές στη διάρκεια της σύμβασης λαμβάνεται επίσης υπόψη η σχετική οικονομική αξία των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων σε σύγκριση με τη συνολική υπολογιζόμενη αξία των υπηρεσιών που καλύπτονται από τη σύμβαση.

Οι συγκοινωνίες που αποτελούν το αντικείμενο συμβάσεων είναι δυνατόν, ταυτόχρονα, να αποτελούν το αντικείμενο οικονομικής αντιστάθμισης για το κόστος συμμόρφωσης προς γενικούς κανόνες σύμφωνα με το Κεφάλαιο IV.

Άρθρο 6α
Περιεχόμενο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

(δ)1. Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας

(α) απαιτούν από τους μεταφορείς να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες σε αυτές για να παρακολουθούν και να αξιολογούν τις επιδόσεις των μεταφορέων και τις επιδόσεις του δικτύου μεταφορών στο σύνολό του. Απαιτούν, ιδίως, από τους μεταφορείς να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές, σε ετήσια βάση και χωριστά για κάθε διαδρομή, πληροφορίες σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τους επιβαλλόμενους ναύλους και τον αριθμό των μεταφερομένων επιβατών και των παραπόνων που παραλήφθηκαν, και σχετικά με τυχόν προβλήματα ή περιστατικά συνδεδεμένα με την ασφάλεια. Οι πληροφορίες αυτές

παρέχονται χωριστά για κάθε διαδρομή. Οι γειτνιάζουσες πάντως διαδρομές είναι δυνατό να ομαδοποιούνται προς το σκοπό αυτό υπό την προϋπόθεση ότι η ομάδα διαδρομών έχει σωρευτική ετήσια αξία κατώτερη των 3.000.000 €.

- (β) περιέχουν διατάξεις με τις οποίες εξασφαλίζεται η συντήρηση τυχόν δημόσιων περιουσιακών στοιχείων που έχουν διατεθεί στους μεταφορείς, μεταξύ των οποίων είναι οι σήραγγες, η σιδηροδρομική υποδομή, οι σταθμοί λεωφορείων και σιδηροδρόμων και οι κόμβοι τους, οι αποθήκες, τα συνεργεία, τα οχήματα, τα σκάφη και το τροχαίο υλικό. Προδιαγράφουν ιδίως τις υποχρεώσεις του μεταφορέα, της αρμόδιας αρχής και των λοιπών υπηρεσιών σχετικά με τη συντήρηση αυτών των περιουσιακών στοιχείων.
- (γ) προδιαγράφουν με σαφήνεια τις κυρώσεις που ισχύουν σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις που ορίζει η σύμβαση, καθώς και το χρονοδιάγραμμα και τη διαδικασία εφαρμογής τους. Στις κυρώσεις είναι δυνατό να περιλαμβάνεται πρόωρη λήξη της σύμβασης· και
- (δ) δεν καλύπτουν ευρύτερη γεωγραφική περιοχή από εκείνη που απαιτεί το γενικό συμφέρον, και, ιδίως, η ανάγκη της προσφοράς συγκοινωνιών σε μεγάλες ομάδες επιβατών που συνήθως χρησιμοποιούν περισσότερες από μια συνδέσεις του δικτύου συγκοινωνιών για την ίδια μετακίνηση.
2. Οι συμβάσεις είναι δυνατό να περιλαμβάνουν πριμ ή κυρώσεις με βάση τις επιδόσεις του μεταφορέα σύμφωνα με μετρήσεις ποσοτικών στοιχείων, έρευνες των καταναλωτών, ανεξάρτητη παρακολούθηση και επιθεώρηση ή μετρήσεις με άλλα μέσα. Οι συμβάσεις είναι δυνατό να παρέχουν επίσης εγγυήσεις από τους μεταφορείς ή τρίτα μέρη.
3. Οι συμβάσεις είναι δυνατό να προβλέπουν τη διαπραγμάτευση ή την επιβολή αλλαγών του περιεχομένου τους. Εφόσον οι αλλαγές αυτές οδηγούν σε υψηλότερη οικονομική αντιστάθμιση ή σε νέα αποκλειστικά δικαιώματα, η αρμόδια αρχή κινεί νέα διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφόσον η συνολική ετήσια αξία όλων αυτών των αλλαγών υπερβαίνει το ένα πέμπτο της ετήσιας αξίας των υπηρεσιών που κάλυπτε η αρχική σύμβαση.
4. Το περιεχόμενο των συμβάσεων δεν μεταβάλλεται εκτός εάν αυτό προβλέπεται από τους όρους των συμβάσεων.

Άρθρο 7

Απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση και βάσει του άρθρου 7α σύμφωνα με την παράγραφο 3, την απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων αποστάσεων, μετρό ή ελαφρών σιδηροδρόμων, εάν τα εθνικά ή διεθνή σιδηροδρομικά πρότυπα ασφαλείας δεν θα είναι δυνατόν να τηρηθούν με οποιοδήποτε άλλο τρόπο.
2. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση και βάσει του άρθρου 7α, είτε να αναλαμβάνουν απευθείας οι ίδιες συμβάσεις δημόσιας

υπηρεσίας για το μετρό ή να τις αναθέτουν απευθείας σε μεταφορέα υπό τον έλεγχό τους εφόσον:

(α) το μέγεθος ή η τεχνική μοναδικότητα του συστήματος συνεπάγεται ότι ο εδραιωμένος μεταφορέας έχει σημαντικό πλεονέκτημα στην υποβολή προσφοράς με διαγωνισμό· ή

(β) αυτό προάγει την αποδοτικότερη αξιοποίηση του δημοσίου χρήματος ή των χρηματοδοτούμενων από το δημόσιο περιουσιακών στοιχείων.

23. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση και βάσει του άρθρου 7α, σύμφωνα με την παράγραφο 3, είτε να αναλαμβάνουν απευθείας οι ίδιες είτε να αναθέτουν σε μεταφορέα υπό τον έλεγχό τους συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για το μετρό ή τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες μικρών αποστάσεων, εάν αυτό προάγει την αποδοτικότερη αξιοποίηση του δημοσίου χρήματος ή των χρηματοδοτούμενων από το δημόσιο περιουσιακών στοιχείων. οποιαδήποτε άλλη λύση θα συνεπάγεται συμπληρωματικές δαπάνες για τη διατήρηση του συντονισμού μεταξύ του φορέα εκμετάλλευσης και του υπεύθυνου διαχείρισης της υποδομής και οι εν λόγω δαπάνες δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν από συμπληρωματικά οφέλη.

3. Οι αρμόδιες αρχές που προτίθενται να αναθέσουν σύμβαση βάσει των διατάξεων των ανωτέρω παραγράφων 1 ή 2 δημοσιεύουν, τουλάχιστον ένα χρόνο προηγουμένως και σύμφωνα με το άρθρο 13, την προκαταρκτική τους απόφαση να ενεργήσουν κατ' αυτόν τον τρόπο, καθώς και τα στοιχεία και την ανάλυση επί των οποίων έχουν βασίσει την απόφαση αυτή.

4. Σε περίπτωση που, κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος κανονισμού, φορέας εκμετάλλευσης παρέχει άμεσα ολοκληρωμένες υπηρεσίες οι οποίες περιλαμβάνουν υπηρεσίες λεωφορείων, και πληρούνται οι όροι της παραγράφου 1 ή 2, η αρμόδια αρχή δύναται να συμπεριλάβει τις πέραν των σιδηροδρομικών υπηρεσιών υπηρεσίες του φορέα εκμετάλλευσης στη σύμβαση για δημόσια υπηρεσία που θα ανατεθεί απευθείας στον φορέα εκμετάλλευσης, υπό τον όρο ότι τούτο εγκρίνεται από το οικείο κράτος μέλος και κοινοποιείται στην Επιτροπή με αιτιολόγηση όπου να περιλαμβάνονται οι κατάλληλοι συγκριτικοί δείκτες απόδοσης.

54. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση, την απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για συγκοινωνίες με που έχουν εκτιμηθείσα μέση ετήσια αξία κατώτερη των 400.000 1.000.000 €. Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας σε μια μόνον σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, δύναται να αποφασίσει την απευθείας ανάθεσή της υπό τον όρο ότι η εκτιμηθείσα μέση ετήσια αξία είναι κατώτερη των 800.0003.000.000 €.

Δεν επιτρέπεται η κατάτμηση ορισμένων υποχρεώσεων Οι αρμόδιες αρχές δεν κάνουν κατάτμηση συμβάσεων ή δικτύων για την αποφυγή διαγωνισμού.

65. Εάν ο μεταφορέας προτείνει νέα πρωτοβουλία με την οποία θα παρέχεται υπηρεσία η οποία δεν προσφέρεται καθόλου, η αρμόδια υπηρεσία δύναται να αναθέσει απευθείας το αποκλειστικό δικαίωμα παροχής αυτής της νέας υπηρεσίας, με την προϋπόθεση ότι η υπηρεσία αυτή δεν υπόκειται σε χρηματοδοτική αντιστάθμιση βάσει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τους όρους του πρώτου εδαφίου επιτρέπεται να ανατεθεί απευθείας μόνον άπαξ.

6. Όλες οι χρηματοδοτικές αντισταθμίσεις με βάση τους όρους των συμβάσεων που ανατίθενται απευθείας είναι σύμφωνες με τους κανόνες του άρθρου 16 και του Παραρτήματος Ι.

Άρθρο 7α

Διασφαλίσεις για τις συμβάσεις που ανατίθενται απευθείας

1. Οι αρμόδιες αρχές που προτίθενται να αναθέσουν απευθείας σύμβαση βάσει των διατάξεων του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2 ή 3 δημοσιεύουν, τουλάχιστον ένα έτος πριν και σύμφωνα με το άρθρο 13, τη σχετική προκαταρκτική τους απόφαση, καθώς και τα στοιχεία και την ανάλυση στην οποία βάσισαν την απόφασή τους αυτή.
2. Για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2 ή 3, άλλοι πιθανοί μεταφορείς δύνανται, κατά τη διάρκεια των έξι μηνών που ακολουθούν τη δημοσίευση σύμφωνα με την παράγραφο 1, να υποβάλουν στην αρμόδια αρχή άλλη προσφορά με σκοπό να αμφισβητήσουν τα αποτελέσματα που έχει επιτύχει στο παρελθόν ο μεταφορέας στον οποίο πρόκειται να ανατεθεί απευθείας η σύμβαση, και να προτείνουν άλλους τρόπους επίτευξης των στόχων της νέας σύμβασης. Η αρμόδια αρχή εξετάζει τις προσφορές αυτές και δημοσιεύει σύμφωνα με το άρθρο 13 τους λόγους για τους οποίους αποφάσισε να τις αποδεχθεί ή να τις απορρίψει.
3. Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν την απόδοση και την αποτελεσματικότητα των δρομολογίων τις οποίες περιλαμβάνουν οι συμβάσεις που έχουν ανατίθενται απευθείας βάσει του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2, 3 ή 4.

Προς το σκοπό αυτό ιδίως:

- (α) εξετάζουν τουλάχιστον ανά πενταετία, τις τάσεις του κόστους ανά μονάδα και των ποσοστών χρήσης των δρομολογίων αυτών ως προς τις επιδόσεις του ίδιου του μεταφορέα, τις τυπικές επιδόσεις του κλάδου συνολικά και τις επιδόσεις παρεμφερών δρομολογίων που εκτελούνται από άλλους μεταφορείς·
- (β) αξιολογούν τα αποτελέσματα της εξέτασης και αποφασίζουν εάν αυτά δικαιολογούν την απόφαση ανάθεσης της σύμβασης χωρίς διαγωνισμό ή εάν υπάρχουν σαφή στοιχεία πολύ χαμηλών επιδόσεων·
- (γ) στις περιπτώσεις πολύ χαμηλών επιδόσεων, αποφασίζουν για τις ενέργειες στις οποίες θα προβούν οι ίδιες για να βελτιώσουν τις επιδόσεις και απαιτούν από το μεταφορέα, βάσει των όρων της σύμβασης, να πράξει το ίδιο·
- (δ) επανεξετάζουν τις περιπτώσεις που αναφέρονται στο στοιχείο (γ) εντός τριών ετών μετά την αρχική εξέταση· εάν από αυτή την επανεξέταση δεν διαπιστωθεί σαφώς σημαντική βελτίωση των επιδόσεων, η αρμόδια αρχή λύει τη σύμβαση για το εν λόγω δρομολόγιο μόνον κατόπιν διαγωνισμού σύμφωνα με το άρθρο 12·

(ε) δημοσιεύουν, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 2

(i) τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3,

(ii) τα αποτελέσματα των επανεξετάσεων,

(iii) την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους,

(iv) τα δικά τους σχέδια, καθώς και εκείνα του μεταφορέα, για τη βελτίωση των επιδόσεων σε περίπτωση που είναι πολύ χαμηλές.

Άρθρο 7β Δράση έκτακτης ανάγκης

Αρμόδια αρχή δύναται να αναλάβει δράση έκτακτης ανάγκης για να εξασφαλίσει την εκτέλεση επαρκών συγκοινωνιών εάν:

(α) δεν έχει υποβληθεί καμία προσφορά που να πληροί τις απαιτήσεις οι οποίες έχουν καθορισθεί σε πρόσκληση υποβολής προσφορών·

(β) δικαστική απόφαση ή απόφαση εφετείου για την ανάθεση της σύμβασης εμποδίζει την ανάθεση νέας σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού πριν τη λήξη των υφιστάμενων διευθετήσεων·

(γ) η συνεχής αδυναμία του μεταφορέα να τηρήσει τα πρότυπα που ορίζει η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συνεπάγεται, με βάση τους όρους της σύμβασης, την πρόωρη λήξη της·

(δ) ο μεταφορέας δεν δύναται να τηρήσει τους όρους της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας λόγω αφερεγγυότητας· ή

(ε) ο μεταφορέας προτίθεται να διακόψει την εκτέλεση δρομολογίου το οποίο δεν αποτελεί το αντικείμενο σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να απαιτούν από τους μεταφορείς να τις προειδοποιούν έξι μήνες πριν τη διακοπή εκτελούμενου δρομολογίου.

Η δράση έκτακτης ανάγκης επιτρέπεται να λάβει τη μορφή άμεσης ανάθεσης ή συμπεφωνημένης παράτασης της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης σε έκτακτη ανάγκη ισχύει μόνον για το χρονικό διάστημα που χρειάζεται η αρμόδια αρχή για να διοργανώσει νέα διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, και για ένα έτος κατ'ανώτατο όριο, εκτός εάν η δράση έκτακτης ανάγκης έχει αναληφθεί βάσει του στοιχείου (α) και από τη νέα διαδικασία ανάθεσης δεν προκύψει και πάλι καμιά προσφορά που να πληροί τις προδιαγεγραμμένες απαιτήσεις.

Άρθρο 8 Ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με βάση σύγκριση της ποιότητας

1. Η αρμόδια αρχή δύναται, χωρίς πρόσκληση υποβολής προσφορών, να αναθέτει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για δρομολόγιο το οποίο περιορίζεται σε συγκεκριμένη

διαδρομή και το οποίο δεν υπόκειται σε οικονομική αντιστάθμιση βάσει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, με την προϋπόθεση ότι, τηρουμένων των διαδικασιών του άρθρου 12:

- (α) έχει δημοσιευθεί πρόσκληση υποβολής προσφορών· και
- (β) η αρμόδια αρχή έχει επιλέξει, κατόπιν σύγκρισης της ποιότητας των προσφορών που υποβλήθηκαν, τον μεταφορέα ή τους μεταφορείς που θα παρέχει(ουν) το καλύτερο δρομολόγιο στο κοινό.

2. Μεταφορέας με τον οποίο έχει συναφθεί σύμβαση σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 ή σύμφωνα με την παράγραφο 1 επιτρέπεται να λαμβάνει οικονομική αντιστάθμιση ώστε να πληρούνται οι γενικοί κανόνες που έχουν ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 και αφορούν τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση. Το ποσό της οικονομικής αντιστάθμισης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει ετησίως το ένα πέμπτο της αξίας των δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση.

Άρθρο 9

Διασφαλίσεις για τις αρμόδιες αρχές

1. Για να εξασφαλισθεί ότι άλλοι πιθανοί φορείς εκτέλεσης συγκοινωνιών έχουν τη δυνατότητα να παραμείνουν στην αγορά ή ότι η εφαρμογή ελεγχόμενου ανταγωνισμού δεν παρακωλύει τη συμμετοχή μικρομεσαίων επιχειρήσεων, η αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από τον επιλεγέντα μεταφορέα να αναθέσει υπεργολαβίες, για καθορισμένο ποσοστό δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση, σε τρίτους με τους οποίους ούτε η αρμόδια αρχή ούτε ο μεταφορέας δεν έχει εταιρική σχέση. Η εν λόγω απαίτηση υπεργολαβικής ανάθεσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το ήμισυ της αξίας των δρομολογίων που καλύπτονται από τη σύμβαση. Η αρμόδια αρχή δεν καθορίζει τους υπεργολάβους.

2. Η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να μην αναθέσει συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας σε μεταφορέα σε περίπτωση που η ανάθεση έχει ήδη ή θα είχε ως αποτέλεσμα ο εν λόγω μεταφορέας να εκμεταλλεύεται περισσότερο από το ένα τέταρτο της σχετικής αγοράς συγκοινωνιών. Τα κράτη μέλη δύνανται ιδίως να καθορίζουν για τους σκοπούς της παρούσας διάταξης ότι:

(α) για τις σιδηροδρομικές γραμμές μικρών αποστάσεων, το μετρό, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις τοπικές και περιφερειακές γραμμές λεωφορείων, η αντίστοιχη αγορά είναι η περιφερειακή αγορά συγκοινωνιών· και

(β) για τις σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων αποστάσεων και τις γραμμές λεωφορείων μεγαλύτερων αποστάσεων, η αντίστοιχη αγορά είναι η εθνική αγορά για το αντίστοιχο μέσο συγκοινωνίας.

Η παρούσα παράγραφος, με την επιφύλαξη του δικαιώματος των αρμοδίων αρχών να αποφασίζουν την ανάθεση συμβάσεων σε μεταφορέα για όλο το έδαφος για το οποίο είναι υπεύθυνες, υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 6 στοιχείο (δ) περίπτωση (iv).

Η παρούσα παράγραφος υπόκειται στις διαδικασίες και αποφάσεις της Κοινότητας και των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών.

3. ~~Σε περιπτώσεις που σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει αποκλειστικό δικαίωμα, η~~ **Η** αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από το μεταφορέα που επέλεξε να προσφέρει στους εργαζόμενους που απασχολούνταν στο παρελθόν στην εκτέλεση συγκοινωνιών τα δικαιώματα που θα είχαν οι εργαζόμενοι εάν η μεταβίβαση είχε επιτελεσθεί σύμφωνα με την οδηγία 77/187/ΕΟΚ **2001/23/ΕΚ**. Η αρμόδια αρχή δίνει στοιχεία σχετικά με το προσωπικό, καθώς και τις λεπτομέρειες των συμβατικών δικαιωμάτων του.
4. Οι αρμόδιες αρχές δύναται να απαιτούν από τον επιλεγέντα μεταφορέα να εγκατασταθεί στο οικείο κράτος μέλος, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες η κοινοτική νομοθεσία που έχει εκδοθεί δυνάμει του άρθρου 71 της Συνθήκης θεσπίζει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Ωστόσο, αρμόδιες αρχές που αναθέτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν επιτρέπεται να εισάγουν διακρίσεις μεταξύ υποψήφιων μεταφορέων, με την αιτιολογία ότι δεν έχουν ακόμη εγκατασταθεί στο κράτος μέλος ή δεν έχουν ακόμη λάβει την άδεια που απαιτείται για την εκμετάλλευση υπηρεσιών. **Οι αρμόδιες αρχές δύναται να απαιτούν από τους υποψήφιους μεταφορείς να ζητούν άδεια και να συμμορφώνονται με οιαδήποτε άλλη εύλογη απαίτηση προκειμένου να αποδείξουν ότι είναι σε θέση να αποκτήσουν την απαραίτητη άδεια. Οι αρμόδιες αρχές προβλέπουν αρκετό χρόνο μεταξύ ανάθεσης της σύμβασης και ημερομηνίας έναρξης εκτέλεσης του δρομολογίου ούτως ώστε να καταστεί δυνατόν ο επιλεγέντας μεταφορέας να εγκατασταθεί και να αποκτήσει την απαραίτητη άδεια.**
5. Σε περιπτώσεις που οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν μια από τις προϋποθέσεις των παραγράφων 1 έως 4, πληροφορούν τους υποψήφιους μεταφορείς σχετικά με όλες τις σχετικές λεπτομέρειες, κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Ελάχιστα κριτήρια Γενικοί κανόνες εκτέλεσης των συγκοινωνιών

Άρθρο 10

1. ~~Με την επιφύλαξη των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται σύμφωνα με το κεφάλαιο III, ο~~ **Ο**ι αρμόδιες αρχές καθιερώνουν ειδικούς κανόνες ή ~~ελάχιστα κριτήρια~~ που πρέπει να τηρούνται από όλους τους μεταφορείς. Οι εν λόγω κανόνες ή κριτήρια πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις για όλες τις συγκοινωνίες παρομοίου χαρακτήρα στον γεωγραφικό χώρο για τον οποίο είναι αρμόδια η αρχή.
2. **Οι γενικοί κανόνες είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν:**
 - (α) **απαιτήσεις από τους μεταφορείς να χρησιμοποιούν οχήματα, σκάφη, τροχιαίο υλικό ή υποδομή που να πληρούν τα καθορισμένα πρότυπα ποιότητας, για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τις δυνατότητες προσπέλασης ή την εμφάνιση:**

(β) απαιτήσεις από τους μεταφορείς να συμμετέχουν σε ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, οργάνωσης των ωραρίων δρομολογίων ή ενημέρωσης·

(γ) περιορισμούς, οι οποίοι εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις μεταξύ μεταφορέων, για το συνολικό αριθμό οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένο οδικό τμήμα, για λόγους ασφαλείας του κοινού ή προστασίας του περιβάλλοντος.

3 Οι γενικοί κανόνες είναι δυνατόν να καθορίζουν υποχρεώσεις όσον αφορά την τιμολόγηση, ορίζοντας μέγιστους ναύλους για ορισμένες ή όλες τις διαδρομές.

4 Τέτοιου είδους ~~Οι~~ γενικοί κανόνες ~~ή ελάχιστα κριτήρια~~ είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν αντιστάθμιση για το κόστος συμμόρφωσης προς αυτούς, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 16 και το Παράρτημα I, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

(α) ~~εάν ο κανόνας ή το κριτήριο περιορίζει το ύψος των ναύλων, αυτό να ισχύει μόνον για ορισμένες κατηγορίες επιβατών·~~

(β) ~~το ποσό αντιστάθμισης για τη συμμόρφωση προς τους γενικούς κανόνες ή τα ελάχιστα κριτήρια το οποίο λαμβάνει οποιοδήποτε έτος οποιοσδήποτε φορέας εκμετάλλευσης στο χώρο που καλύπτεται από τον εν λόγω κανόνα ή κριτήριο, δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ένα πέμπτο της αξίας των υπηρεσιών του εν λόγω φορέα στον χώρο αυτό·~~

(γ) ~~η αντιστάθμιση να διατίθεται σε όλους τους μεταφορείς σε ισότιμη βάση~~

και

(β) ο σχετικός γενικός κανόνας να σχετίζεται με τα πρότυπα ποιότητας και αξιοπιστίας για τα δρομολόγια που αφορά, και να προβλέπει κυρώσεις που θα επιβάλλονται στους μεταφορείς οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τα πρότυπα αυτά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Διαδικαστικά θέματα

Άρθρο 11 Κοινοποίηση

Η αντιστάθμιση που καταβάλλεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εξαιρείται από τη διαδικασία κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 12 Διαδικασίες ανάθεσης

1. Η διαδικασία που ακολουθείται για την πρόσκληση υποβολής προσφορών ή τη σύγκριση της ποιότητας είναι δίκαιη, ανοικτή και δεν εισάγει διακρίσεις.
2. Η διαδικασία περιλαμβάνει δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 13.

3. Σε περίπτωση πρόσκλησης υποβολής προσφορών, η διαδικασία περιλαμβάνει τα εξής:
- (α) κριτήρια επιλογής, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων του άρθρου—4 ~~παράγραφος 2~~ **4α παράγραφος 1**, τα οποία ορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής·
 - (β) κριτήρια ανάθεσης, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων του άρθρου—4 ~~παράγραφος 2~~ **4α παράγραφος 1**, τα οποία να ορίζουν τους λόγους βάσει των οποίων η αρμόδια αρχή επιλέγει μεταξύ των προσφορών που πληρούν τα κριτήρια επιλογής· και
 - (γ) τεχνικές προδιαγραφές, οι οποίες να καθορίζουν τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτει η σύμβαση και αναφέρουν τυχόν περιουσιακά στοιχεία που τίθενται στη διάθεση του επιτυχόντος υποψηφίου, καθώς και τους σχετικούς όρους και προϋποθέσεις.

Μεταξύ της ανακοίνωσης της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και της καταληκτικής ημερομηνίας για την παραλαβή των προσφορών μεσολαβούν 52 ημέρες.

4. Οι αρμόδιες αρχές περιλαμβάνουν στις πληροφορίες που παρέχουν σε υποψήφιους μεταφορείς τα στοιχεία που διαθέτουν, βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, σχετικά με τις υπηρεσίες μεταφορέων, τους ναύλους και το πλήθος επιβατών κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών.
- 5. Οι αρμόδιες αρχές απαιτούν από τους πιθανούς μεταφορείς να περιγράψουν πώς προγραμματίζουν να εκτελούν τα δρομολόγια για τα οποία διενεργείται ο διαγωνισμός, καθώς και τον τρόπο απασχόλησης του προσωπικού τους και χρήσης των περιουσιακών στοιχείων.**
- 6. Στην περίπτωση προσφορών για συμβάσεις—με που έχουν εκτιμώμενη αξία άνω των 3.000.000 €, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να διαπραγματεύονται με τους πιθανούς μεταφορείς τις προσφορές που υπέβαλαν. Οι αρμόδιες αρχές δεν μπορούν, μετά τις διαπραγματεύσεις, να αποδεχθούν μια προσφορά η οποία, από άποψη κριτηρίων ανάθεσης που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο (β), είναι λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη που έχει υποβληθεί από οιονδήποτε άλλον μεταφορέα και είναι σύμφωνη με τα κριτήρια επιλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο (α).**

*Άρθρο 13
Διαφάνεια*

1. **Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών, υποβολής προτάσεων με βάση τις διαδικασίες σύγκρισης της ποιότητας, η ενημέρωση σχετικά με νέους γενικούς κανόνες και η καταβολή σχετικής αντιστάθμισης, οι προπαρασκευαστικές αποφάσεις για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων βάσει των όρων του άρθρου 7α παράγραφος 1, και άλλες Ανακοινώσεις, και αποφάσεις και προκαταρκτικές αποφάσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δημοσιεύονται με τον κατάλληλο τρόπο και αναφέρουν, στην περίπτωση αποφάσεων και προκαταρκτικών αποφάσεων, τους λόγους στους οποίους βασίζονται.**

2. Οι αρμόδιες αρχές διαβιβάζουν, με τους πλέον κατάλληλους τρόπους, στην Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προς δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ανακοινώσεις και αποφάσεις σχετικά με συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και καθεστώτα αντιστάθμισης με αποτιμώμενη ετήσια αξία τουλάχιστον 1.000.000 € ~~400.000 ευρώ~~, ή και τουλάχιστον 3.000.000 € ~~800.000 ευρώ~~ αντιστοίχως.

Το ανωτέρω όριο αξίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται μόνον αν η αρμόδια αρχή έχει ενσωματώσει όλες τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας σε μία μόνο σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας.

3. Οι αρμόδιες αρχές διαθέτουν ~~των ενδιαφερομένων~~, κατόπιν αιτήσεως:
- (α) τους όρους οποιωνδήποτε συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που έχουν αναθέσει, όπως και, για τις απευθείας αναθέσεις, τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης σύμφωνα με το άρθρο 16 και το Παράρτημα I.
 - (β) τους όρους οποιωνδήποτε γενικών κανόνων για την εκτέλεση συγκοινωνιών που έχουν θεσπίσει, όπως και τις υποχρεώσεις τιμολόγησης αναλυτικά και τη μέθοδο καθορισμού του ύψους αντιστάθμισης; και
 - (γ) τις πληροφορίες που διαθέτουν, βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, σχετικά με τα δρομολόγια των μεταφορέων, τους ναύλους ~~και~~, το πλήθος επιβατών και τη γενική τάση όσον αφορά την ποιότητα εξυπηρέτησης.
4. Επί διάστημα τουλάχιστον δέκα ετών οι αρχές διατηρούν αρχείο για κάθε διαδικασία ανάθεσης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας το οποίο αρκεί για να τους επιτρέψει να αιτιολογούν μεταγενέστερα τις αποφάσεις τους. Κατόπιν αιτήσεως των ενδιαφερομένων μερών, διαθέτουν περιλήψεις αυτών των αρχείων.
5. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή στα τέλη ~~Μαρτίου~~ Ιουνίου ~~κάθε έτους~~ κάθε ζυγού έτους:
- (α) περίληψη για ~~το~~ τα προηγούμενα δύο ημερολογιακά έτη, σχετικά με τον αριθμό, την αξία και τη διάρκεια των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες έχουν αναθέσει, διαχωρίζοντας, αφενός, μεταξύ σιδηροδρομικών, λεωφορειακών και εσωτερικών πλωτών υπηρεσιών, και, αφετέρου, μεταξύ συμβάσεων που ανατέθηκαν κατόπιν υποβολής προσφορών, σύγκρισης της ποιότητας και απευθείας ανάθεσης; ~~και~~
 - (β) περίληψη του πεδίου εφαρμογής και του περιεχομένου των γενικών κανόνων ~~ή ελαχίστων κριτηρίων που ίσχυαν το~~ τα προηγούμενα δύο ημερολογιακά έτη και για τα οποία είχε προβλεφθεί αντιστάθμιση, καθώς και το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε; και
 - (γ) τα πορίσματα τυχόν επανεξετάσεων απόδοσης που διενεργήθηκαν βάσει των διατάξεων του άρθρου 7α παράγραφος 3 κατά τη διάρκεια των προηγούμενων δύο ημερολογιακών ετών.
6. Για τους σκοπούς πολιτικής ανάλυσης και επανεξέτασης, καθώς και της έκθεσης που ορίζεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2, η περίληψη που αναφέρεται στην παράγραφο 5, υποπαράγραφος (α) παρέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με:

- (α) τα επίπεδα γρήσης·
- (β) την ικανοποίηση των χρηστών·
- (γ) τον αριθμό εργαζομένων και τις μεταβολές στον τρόπο εργασίας και τις συνθήκες απασχόλησης και
- (δ) το κόστος εκτέλεσης των δρομολογίων, στο οποίο γίνεται διαχωρισμός μεταξύ:
- (i) χορηγούμενης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης βάσει των όρων του παρόντος κανονισμού, καθώς και της αντιστάθμισης για τη συμμόρφωση προς τους γενικούς κανόνες και
 - (ii) οιασδήποτε άλλης σχετικής ιδιωτικής ή δημόσιας επένδυσης, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε υποδομές, οχήματα, σκάφη και τροχαίο υλικό, η οποία καλύπτεται από τους όρους του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14
Προσφυγές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι μεταφορείς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να προσφεύγουν σε δημόσιο ή δικαστικό φορέα κατά αποφάσεων αρμοδίων αρχών βάσει του παρόντος κανονισμού.
- ~~2.~~ Ο φορέας απτός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι ανεξάρτητος όσον αφορά την οργάνωση, τη χρηματοδότηση, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε σχετική αρμόδια αρχή και από τους ενεχόμενους μεταφορείς και έχουν την αρμοδιότητα να ζητούν σχετικές πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές, επιχειρήσεις και οποιονδήποτε τρίτο εμπλεκόμενο οποιονδήποτε φορέα εκμετάλλευσης, λαμβάνοντας δεσμευτικές αποφάσεις και επιβάλλοντας αποζημιώσεις.
3. Οι φορείς ενώπιον των οποίων ασκούνται οι προσφυγές καλούνται να αντιμετωπίζουν τυχόν καταγγελίες και να λαμβάνουν μέτρα για να επανορθώνουν την κατάσταση εντός μέγιστης προθεσμίας δύο μηνών από την παραλαβή όλων των πληροφοριών. Εφόσον ο φορέας δεν είναι δικαστικού χαρακτήρα, οι αποφάσεις του υπόκεινται σε δικαστική εξέταση.
4. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 5, οι αποφάσεις των φορέων ενώπιον των οποίων ασκούνται οι προσφυγές είναι δεσμευτικές για όλα τα μέρη που καλύπτονται από τις αποφάσεις αυτές. Οι διατάξεις εφαρμογής της διαδικασίας προσφυγής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.
5. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από φορείς, ενώπιον των οποίων ασκούνται οι προσφυγές, υπόκεινται σε δικαστική αναθεώρηση. Για τις διαμεθοριακές γραμμές, οι ενεχόμενες αρμόδιες αρχές συμφωνούν ποιος φορέας προσφυγής έχει δικαιοδοσία.

Άρθρο 15
Λογιστικές διατάξεις

1. Οι υπηρεσίες που υπόκεινται στη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με συγκεκριμένη αρμόδια αρχή αντιμετωπίζονται ως ιδιαίτερη δραστηριότητα για λογιστικούς σκοπούς και υπάγονται σε ιδιαίτερη λογιστική κατηγορία διαφορετική από οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες, της επιχείρησης, είτε οι δραστηριότητες αυτές σχετίζονται με συγκοινωνίες είτε όχι.
- 2. Οι μεμονωμένες συμβάσεις που ανατίθενται απευθείας βάσει του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2 ή 3 και οι τυχόν συμβάσεις με ετήσια αξία άνω των 3.000.000 € παρακολουθούνται λογιστικά αυτοτελώς.**
- ~~2.3.~~ Για κάθε αυτοτελή λογιστική παρακολούθηση πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - (α) οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης είναι χωριστοί·
 - (β) τα μερίδια των γενικών εξόδων, των περιουσιακών στοιχείων και των υποχρεώσεων που αντιστοιχούν σε κάθε δραστηριότητα καταμερίζονται σύμφωνα με την πραγματική τους χρήση·
 - (γ) οι αρχές κοστολόγησης που διέπουν την τήρηση αυτοτελών λογαριασμών είναι σαφώς καθορισμένες·
 - (δ) για κάθε δραστηριότητα, οι δαπάνες ισοσκελίζονται από το σύνολο των λειτουργικών εσόδων από τις αντίστοιχες υπηρεσίες και των πληρωμών από τις δημόσιες αρχές ως αντιστάθμιση του κόστους εκπλήρωσης των εν λόγω απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς δυνατότητα μεταφοράς από ή προς άλλη δραστηριότητα. Στην οικονομική αντιστάθμιση επιτρέπεται να περιλαμβάνεται εύλογο κέρδος για τον μεταφορέα.
- ~~3.4.~~ Οι μεταφορείς που λαμβάνουν αντιστάθμιση για τη συμμόρφωση προς ~~τα ελάχιστα κριτήρια~~ γενικούς κανόνες για την εκτέλεση συγκοινωνιών σύμφωνα με το άρθρο 10, διαχωρίζουν στους λογαριασμούς τους: το κόστος που προκύπτει για τη συμμόρφωση προς τον σχετικό γενικό κανόνα ~~ή κριτήριο~~: τα συμπληρωματικά έσοδα που κερδίζουν ως αποτέλεσμα της συμμόρφωσης προς τον κανόνα ~~ή τα κριτήρια~~ και την καταβληθείσα αντιστάθμιση. Η καταβληθείσα αντιστάθμιση και τα συμπληρωματικά έσοδα ισοσκελίζουν τις δαπάνες που επήλθαν, οι οποίες μπορούν να περιλαμβάνουν εύλογο κέρδος για τον μεταφορέα, χωρίς δυνατότητα μεταφοράς από ή προς άλλη δραστηριότητα που δεν υπόκειται στον σχετικό κανόνα ~~ή κριτήριο~~. Στην οικονομική αντιστάθμιση επιτρέπεται να περιλαμβάνεται εύλογο κέρδος για τον μεταφορέα.
- 5. Οι μεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια για τα οποία έγινε απευθείας ανάθεση σύμβασης βάσει των όρων του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2 ή 3 ή του άρθρου 17 παράγραφος 3 δημοσιεύουν τους λογαριασμούς τους υπό μορφή που να επιτρέπει τον έλεγχο συμμόρφωσής τους με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου και του άρθρου 7α παράγραφοι 1 και 3, του άρθρου 8 παράγραφος 2 και του άρθρου 16.**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 16
Αντιστάθμιση

Εξαιρουμένης της περιπτώσεως συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, οι αρμόδιες αρχές δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση να χορηγούν υψηλότερη αντιστάθμιση ή να εφαρμόζουν λιγότερο αυστηρές διαδικασίες από εκείνες που απαιτούν οι κανόνες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 17
Μεταβατικά μέτρα

- ~~1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν ότι τα καθεστάτα, οι συμβάσεις και οι ρυθμίσεις που δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού παύουν να ισχύουν εντός τριών **οκτώ** ετών μετά την έναρξη ισχύος του.~~
- ~~2. Σε περίπτωση που κατά την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του παρόντος κανονισμού, φορέας εκμετάλλευσης υποχρεωθεί με βάση σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας να επενδύσει σε σιδηροδρομική υποδομή και υπολείπονται πέραν των τριών ετών για την περίοδο αποπληρωμής της υποδομής αυτής, η αρμόδια αρχή δύναται να προσθέσει μέχρι τρία έτη στην μεταβατική περίοδο των τριών ετών που καθορίζονται στην παράγραφο 1, λαμβάνοντας υπόψη αυτή την περίοδο αποπληρωμής και την σχετική οικονομική σημασία των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων ως προς την συνολική εκτιμηθείσα αξία των υπηρεσιών που καλύπτονται από την σύμβαση.~~
- 1. Για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, με διαδικασία σύμφωνη προς τις οδηγίες 92/50/ΕΟΚ, 93/36/ΕΟΚ, 93/37/ΕΟΚ ή 93/38/ΕΟΚ, ή με οιαδήποτε άλλη θεμιτή διαδικασία διαγωνισμού, επιτρέπεται να εξαντληθεί η διάρκεια που ορίζεται σε αυτές, με την προϋπόθεση ότι η διάρκεια αυτή είναι καθορισμένη και εύλογη.**
- 2. Αρμόδια αρχή η οποία παρέχει δρομολόγια λεωφορείων η ίδια, ή μέσω μεταφορέα υπό τον έλεγχό της, πριν αρχίσει να ισχύει ο παρών κανονισμός, επιτρέπεται να συνεχίσει την παροχή αυτών των δρομολογίων, χωρίς διαγωνισμό, επί οκτώ έτη μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού.**
- 3. Σε εξαιρετικές περιστάσεις, υπό την επιφύλαξη της απαίτησης για σύμβαση σύμφωνα με το άρθρο 5 και τις διατάξεις σχετικά με τη διάρκεια των συμβάσεων σύμφωνα με το άρθρο 6 στοιχείο γ), και κατόπιν έγκρισης από την Επιτροπή, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να παρατείνουν την προθεσμία που αναφέρεται στην παράγραφο 2, εφόσον:**
 - (α) εφαρμόζουν το άρθρο 7α:**
 - (β) με τη σύμβαση δεν χορηγείται αποκλειστικό δικαίωμα:**
 - (γ) για οποιαδήποτε αποζημίωση σχετική με τις υποχρεώσεις τιμολόγησης εφαρμόζεται το άρθρο 10.**
- 4. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1, 2 και 3, κάθε αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι:**

(α) τουλάχιστον το, με βάση την αξία, ήμισυ των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού εντός τεσσάρων ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού· και

(β) όλες οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας έχουν ανατεθεί εντός οκτώ ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού.

Κατά την εφαρμογή των διατάξεων και για τον υπολογισμό των ποσοστών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στην παράγραφο 2, οι αρμόδιες αρχές δεν λαμβάνουν υπόψη τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί απευθείας πριν την 1η Φεβρουαρίου 2003 σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφοι 1, 2, 3 και 45 ή τις συμβάσεις που υπόκεινται στις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3.

5. Τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίσουν ότι τα καθεστάτα, οι συμβάσεις ή οι διευθετήσεις, που εφαρμόζονται με άλλο τρόπο ο οποίος δεν συμφωνεί με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, παύουν να ισχύουν έγκαιρα ούτως ώστε να επιτραπεί στις αρμόδιες αρχές να συμμορφωθούν προς τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 4.

3-6. Έως την ημερομηνία πάυσης της ισχύος τους, τα καθεστάτα, οι συμβάσεις και οι διευθετήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 στην παράγραφο 4 εξακολουθούν να υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1991/69 που εφαρμόζονταν πριν αρχίσει να ισχύει ο παρών κανονισμός.

7. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που ορίζεται στην παράγραφο 42, να αποκλείουν από τη συμμετοχή σε διαδικασίες ανάθεσης συμβάσεων τους μεταφορείς που απολαμβάνουν αποκλειστικών δικαιωμάτων ή οικονομικής αντιστάθμισης για την εκμετάλλευση συγκοινωνιών που δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Όταν οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν το πρώτο εδάφιο, δεν εισάγουν διακρίσεις, αποκλείουν όλους τους πιθανούς μεταφορείς που πληρούν την συγκεκριμένη προϋπόθεση και τους γνωστοποιούν την απόφασή τους στην αρχή της διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης.

Οι αρμόδιες αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν την παρούσα διάταξη τουλάχιστον δύο μήνες πριν δημοσιεύσουν την πρόσκληση υποβολής προσφορών ή προτάσεων με βάση τη διαδικασία σύγκρισης ποιότητας.

Οι μεταφορείς είναι δυνατόν να εξαιρεθούν από την εφαρμογή των διατάξεων του πρώτου εδαφίου εφόσον δύνανται να αποδείξουν ότι η αξία των συγκοινωνιών που εκμεταλλεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού υπερβαίνει την αξία εκείνων που αποτελούν το αντικείμενο αποκλειστικών δικαιωμάτων ή οικονομικής αντιστάθμισης που δεν χορηγήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 18
Μεταφορείς τρίτων χωρών

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 4, οι μεταφορείς τρίτων χωρών συμβεβλημένων με την Κοινότητα με συμφωνίες που παρέχουν στους μεταφορείς των χωρών αυτών το δικαίωμα εγκατάστασης στα κράτη μέλη που απαριθμούνται στο παράρτημα Η αντιμετωπίζονται ως κοινοτικές εταιρείες, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμφωνίας καθεμιάς από αυτές τις χώρες με την Κοινότητα. Η Επιτροπή ενημερώνει το παράρτημα αυτό, όπως απαιτούν οι αλλαγές στις διεθνείς υποχρεώσεις της Κοινότητας, με τη δημοσίευση ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (σειρά L).

Άρθρο 19
Παρακολούθηση της Επιτροπής

1. Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με την Επιτροπή σχετικά με τυχόν νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, οι οποίες είναι απαραίτητες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση, εντός πέντε ετών μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, σχετικά με τον τρόπο που ο κανονισμός εφαρμόστηκε στα κράτη μέλη και τις ποσοτικές και ποιοτικές συνέπειες για τους επιβάτες, τους απασχολούμενους, τις δημόσιες αρχές και τις εξυπηρετούμενες κοινότητες και προτείνει τροποποιήσεις του κανονισμού, εφόσον είναι απαραίτητες. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει εξέταση του τρόπου εφαρμογής της εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 7.

Άρθρο 20
Κατάργηση και τροποποίηση

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται.
2. Το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 καταργείται.

Άρθρο 21
Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Κανόνες που διέπουν την αντιστάθμιση ελλείπει διαδικασίας διαγωνισμού

1. ~~Σε περιπτώσεις που αρμόδια αρχή χορηγεί αντιστάθμιση σε φορέα εκμετάλλευσης για την τήρηση απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και όταν η αντιστάθμιση δεν προκύπτει από σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που κατακυρώνεται κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το ποσό της εν λόγω αντιστάθμισης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα για την εκπλήρωση της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας όπως υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες του παρόντος παραρτήματος.~~
2. ~~Το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα είναι το άθροισμα των εξής:~~
 - (i) ~~των αποτελεσμάτων που έχει στις δαπάνες του φορέα εκμετάλλευσης η εκπλήρωση της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας (αποφευχθέν κόστος αφαιρουμένης της πρόσθετης δαπάνης που προέκυψε) και~~
 - (ii) ~~των αποτελεσμάτων που έχει στα έσοδα του φορέα εκμετάλλευσης η εκπλήρωση της απαίτησης της δημόσιας υπηρεσίας (πρόσθετα έσοδα αφαιρουμένων των διαφυγόντων εσόδων).~~
3. ~~Το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα πρέπει να καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της εκπλήρωσης της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας επί του συνόλου των δραστηριοτήτων του φορέα εκμετάλλευσης.~~
4. ~~Για τον υπολογισμό του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος συγκρίνεται η κατάσταση εκπλήρωσης της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας προς την κατάσταση η οποία θα προέκυπτε εάν δεν είχε τηρηθεί η απαίτηση και το κόστος των υπηρεσιών που αφορά η απαίτηση είχε αντ' αυτού καθοριστεί σε εμπορική βάση.~~
5. ~~Για την κατάσταση που θα προέκυπτε εάν δεν είχε εκπληρωθεί η απαίτηση δημόσιας υπηρεσίας (η περίπτωση αναφοράς), πρέπει να υπολογιστούν κατ' εκτίμηση οι ναύλοι, πλήθος επιβατών και οι δαπάνες.~~
6. ~~Η περίπτωση αναφοράς επιτρέπεται να υπολογισθεί:~~
 - (i) ~~με βάση δεδομένα για την κατάσταση πριν ο φορέας εκμετάλλευσης αρχίσει να εκπληρώνει την απαίτηση δημόσιας υπηρεσίας, εάν οι περιστάσεις δεν έχουν αλλάξει σε βαθμό που αυτό να καθίσταται αναξιόπιστος γνώμονας για τους τρέχοντες ναύλους, πλήθος επιβατών και δαπάνες είτε~~
 - (ii) ~~συγκρίνοντας με δεδομένα παρόμοιων υπηρεσιών που λειτουργούν σε εμπορική βάση είτε~~
 - (iii) ~~με εκτίμηση των δαπανών και της ζήτησης για τις υπηρεσίες.~~

~~Ο υπολογισμός της περίπτωσης αναφοράς πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις τάσεις που επηρεάζουν την σχετική αγορά μεταφορών.~~

7. Ο υπολογισμός των αποτελεσμάτων επί των εσόδων που προκύπτουν από την εκπλήρωση απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη, ιδίως, αλλαγές των ναύλων και του πλήθους επιβατών. Ο υπολογισμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες που έχει η εκπλήρωση της απαίτησης και τις αλλαγές στην ποιότητα, ποσότητα και τιμή των παρεχομένων υπηρεσιών επί της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών. Η εκτίμηση αυτή δεν πρέπει να περιορίζεται στην επίπτωση επί του τμήματος του δικτύου όπου εκπληρώνεται άμεσα η απαίτηση, αλλά πρέπει να περιλαμβάνει τα αποτελέσματα σε άλλα τμήματα του δικτύου.

8. Ο υπολογισμός των αποτελεσμάτων επί του κόστους που έχει η εκπλήρωση απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι ανάλογος προς τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων επί των εσόδων. Σε περιπτώσεις που η απαίτηση καλύπτει μέρος μόνον των υπηρεσιών τις οποίες παρέχει δεδομένος φορέας εκμετάλλευσης, οι κοινές δαπάνες, όπως π.χ. τα πάγια έξοδα, πρέπει να καταμερίζονται μεταξύ των υπηρεσιών αυτών και των άλλων, κατ' αναλογίαν προς την αξία εκάστου συνόλου υπηρεσιών.

9. Το κόστος που προκύπτει από την εκπλήρωση απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να υπολογίζεται με βάση την αποτελεσματική διαχείριση από τον φορέα εκμετάλλευσης και την παροχή υπηρεσιών μεταφορών κατάλληλης ποιότητας.

Το ποσό της αντιστάθμισης καθορίζεται εκ των προτέρων για την χρονική διάρκεια της σύμβασης ή του καθεστώτος αντιστάθμισης, με τη μόνη εξαίρεση ότι η σύμβαση ή το καθεστώς αντιστάθμισης ενδέχεται να προβλέπει προσαρμογή του ποσού αντιστάθμισης βάσει προκαθορισμένων συντελεστών. Το ποσό της αντιστάθμισης πρέπει οπωσδήποτε να παραμένει σταθερό για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός έτους.

Η αντιστάθμιση για τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να καταβάλλεται μόνο σε περιπτώσεις που ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης, εάν ελάμβανε υπόψη τα δικά του εμπορικά συμφέροντα και ελλείψει της εν λόγω αντιστάθμισης, δε θα εκπληρούσε την απαίτηση ή δεν θα την εκπληρούσε στον ίδιο βαθμό ή υπό τις ίδιες προϋποθέσεις.

1. Οι κανόνες του παρόντος Παραρτήματος ισχύουν για κάθε χρηματοδοτική αντιστάθμιση χορηγούμενη για την εκπλήρωση απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα διαγωνισμό, εξαιρουμένων εκείνων που χορηγούνται κατόπιν διαδικασίας διαγωνισμού. Σε αυτές περιλαμβάνεται η αντιστάθμιση που καταβάλλεται για τη συμμόρφωση προς γενικούς κανόνες σύμφωνα με το άρθρο 10. Οι κανόνες δεν ισχύουν για τη συνολική ή μερική απαλλαγή από το χρηματοοικονομικό αποτέλεσμα του ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων.

2. Το ύψος της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει τη διαφορά μεταξύ του πρόσθετου κόστους που αναλαμβάνει ο μεταφορέας για την εκτέλεση του δρομολογίου και των πρόσθετων εσόδων του από το δρομολόγιο, λαμβανομένων υπόψη των δραστηριοτήτων του μεταφορέα συνολικά, καθώς και των επικερδών δρομολογίων που καλύπτονται από τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας.

3. Στο πρόσθετο κόστος που αναλαμβάνει ο μεταφορέας είναι δυνατόν να συμπεριληφθούν τα εξής:

(i) τα άμεσα πρόσθετα έξοδα που συνδέονται με την εκπλήρωση της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας:

- (ii) ανάλογο μερίδιο των πάγιων εξόδων, των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού του μεταφορέα για την εκτέλεση του δρομολογίου.
- (iii) εύλογο κέρδος.
- (iv) οιοδήποτε αποποιούμενο έσοδο λόγω εφαρμογής της απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας.
4. Στον υπολογισμό των πρόσθετων εσόδων του μεταφορέα μπορούν να συμπεριληφθούν τα εξής:
- (i) πρόσθετα έσοδα του μεταφορέα από τους ναύλους των επιβατών και άλλες δραστηριότητες άμεσα συνδεδεμένες με το δρομολόγιο όπως οι διαφημίσεις και η πώληση αναψυκτικών στο όχημα.
- (ii) τυχόν έξοδα τα οποία αποφεύγονται με την εκτέλεση του δρομολογίου.
5. Σε περίπτωση αντιστάθμισης εξαιτίας της επιβολής υποχρεώσεων τιμολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 που αφορούν τα περισσότερα ή όλα τα δρομολόγια, η αντιστάθμιση καταβάλλεται ισόποσα ανά δρομολόγιο σε όλους τους μεταφορείς που εκτελούν δρομολόγια παρεμφερούς χαρακτήρα. Το ποσό της αντιστάθμισης βασίζεται σε εκτίμηση του μέσου χρηματοοικονομικού αποτελέσματος της υποχρέωσης επί όλων των θιγόμενων μεταφορέων.
6. Το κόστος εκπλήρωσης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας υπολογίζεται με βάση την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης του μεταφορέα και την παροχή συγκοινωνιών επαρκούς ποιότητας.
- Το ύψος της αντιστάθμισης προκαθορίζεται για τη διάρκεια της σύμβασης ή του προγράμματος αντιστάθμισης. Οι συμβάσεις και τα προγράμματα μπορούν ωστόσο να περιλαμβάνουν διαδικασίες αναπροσαρμογής του ύψους της αντιστάθμισης με βάση ορισμένους προκαθορισμένους παράγοντες ή περιστάσεις. Το ύψος της αντιστάθμισης παραμένει ούτως ή άλλως σταθερό για μια περίοδο τουλάχιστον ενός έτους.
- Η αντιστάθμιση για τη συμμόρφωση στις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να χορηγείται μόνον εφόσον ο συγκεκριμένος μεταφορέας, εξετάζοντας τα εμπορικά του συμφέροντα, δεν θα εκπλήρωνε την απαίτηση ή δεν θα την εκπλήρωνε σε τέτοια έκταση ή υπό τους ίδιους όρους εάν δεν υπήρχε η αντιστάθμιση αυτή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Η

~~Χώρες στις οποίες οι φορείς εκμετάλλευσης θεωρούνται ως εταιρείες από την Κοινότητα για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 18:~~

~~Βουλγαρία, Δημοκρατία της Τσεχίας, Εσθονία, Ουγγαρία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβακία, Σλοβενία.~~