

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23^{ης}
ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2007

«Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές
και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ.
1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70»

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 16 της συνθήκης επιβεβαιώνει τη θέση που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος στα πλαίσια των κοινών αξιών της Ένωσης.

(2) Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί.

(3) Το άρθρο 73 της συνθήκης αποτελεί *lex specialis* σε σχέση με το άρθρο 86 παράγραφος 2. Θεσπίζει τους κανόνες που ισχύουν για τις αποζημιώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

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

(5) Σήμερα, πολλές χερσαίες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών

μελών πρέπει να διαθέτουν την ευχέρεια να παρεμβαίνουν για να εξασφαλίζεται η παροχή των υπηρεσιών αυτών. Οι μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εξασφαλίζεται η παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως: τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, τη χορήγηση οικονομικής αποζημίωσης στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών και τον καθορισμό γενικών κανόνων για την εκμετάλλευση των δημοσίων μεταφορών, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν για όλους τους φορείς. Εάν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιλέξουν να εξαιρέσουν ορισμένους γενικούς κανόνες από το πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής το γενικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων.

(6) Πολλά κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία που προβλέπει τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τουλάχιστον για ένα τμήμα της οικείας αγοράς δημοσίων μεταφορών, με βάση διαφανείς και δίκαιες διαδικασίες διαγωνισμού. Το αποτέλεσμα ήταν ότι αυξήθηκαν αισθητά οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και ότι πολλοί φορείς δημοσίων υπηρεσιών παρέχουν πλέον δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Ωστόσο, η εξέλιξη των εθνικών νομοθεσιών οδήγησε σε ανομοιότητες στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες και δημιούργησε νομική ανασφάλεια όσον αφορά τα δικαιώματα των φορέων δημοσίων υπηρεσιών και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, δεν πραγματεύεται ούτε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ανατίθενται στην Κοινότητα οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε, ιδίως, τις περιστάσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν, το κοινοτικό νομικό πλαίσιο οφείλει να εκσυγχρονισθεί.

(7) Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται από ετών δείχνουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές και καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε την προσέγγιση αυτή, στο πλαίσιο της κοινώς γνωστής διαδικασίας της Λισαβόνας, της 28ης Μαρτίου 2000, καλώντας την Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, έκαστο εξ αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του, "να επισπεύσουν τη φιλελευθεροποίηση σε τομείς όπως οι μεταφορές".

(8) Οι αγορές επιβατικών μεταφορών που δεν διέπονται από ρυθμίσεις και στις οποίες δεν υπάρχουν αποκλειστικά δικαιώματα θα πρέπει να διατηρήσουν τα χαρακτηριστικά τους και τον τρόπο λειτουργίας τους, στο βαθμό που συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της συνθήκης.

(9) Προκειμένου να μπορέσουν να οργανώσουν τις υπηρεσίες τους δημοσίων επιβατικών μεταφορών με τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες του κοινού, όλες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν ελεύθερα τους οικείους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και υπό τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για να εξασφαλισθεί ότι θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται, με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ

της αρμόδιας αρχής και του επιλεγόμενου φορέα δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή. Ο τύπος ή ο τίτλος της σύμβασης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών.

(10) Αντιθέτως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, δεν κρίνεται σκόπιμο να καλύψει ο παρών κανονισμός την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, η οργάνωση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και, στον βαθμό που αυτές δεν εμπίπτουν σε συγκεκριμένο κοινοτικό δίκαιο, στα εθνικά θαλάσσια ύδατα, οφείλει να συμμορφούται προς τις γενικές αρχές της συνθήκης, εκτός εάν τα κράτη μέλη επιλέξουν να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό στους συγκεκριμένους αυτούς τομείς. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν εμποδίζουν την ενσωμάτωση των υπηρεσιών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εθνικών θαλασσιών υδάτων σε ένα ευρύτερο αστικό, προαστιακό ή περιφερειακό δημόσιο δίκτυο επιβατικών μεταφορών.

(11) Αντιθέτως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, δεν κρίνεται σκόπιμο να διέπει ο παρών κανονισμός την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η οργάνωση των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις γενικές αρχές της συνθήκης.

(12) Από την άποψη του κοινοτικού δικαίου, δεν έχει σημασία εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, του άρθρου 295 της συνθήκης, στην αρχή της ελευθερίας των κρατών μελών να ορίζουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, του άρθρου 16 της συνθήκης, και στις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, του άρθρου 5 της συνθήκης.

(13) Ορισμένες υπηρεσίες, οι οποίες συχνά συνδέονται με συγκεκριμένη υποδομή, παρέχονται κυρίως λόγω του ιστορικού τους ενδιαφέροντος ή της τουριστικής τους αξίας. Επειδή ο σκοπός των υπηρεσιών αυτών είναι καταφανώς διαφορετικός από την παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών, δεν χρειάζεται, κατά συνέπεια, να υπαχθούν στους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(14) Εφόσον οι αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες για την οργάνωση του δικτύου δημοσίων μεταφορών, εκτός από την καθαυτό παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας, η οργάνωση αυτή μπορεί να καλύπτει ολόκληρο φάσμα άλλων δραστηριοτήτων και καθηκόντων, τις οποίες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν την ευχέρεια είτε να εκτελούν οι ίδιες, είτε να αναθέτουν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, σε τρίτους.

(15) Οι μακρόχρονες συμβάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε εμπόδια προς την είσοδο στην αγορά επί μεγαλύτερο από το απαιτούμενο χρονικό διάστημα, αποδυναμώνοντας έτσι τα οφέλη που αποφέρει η πίεση του ανταγωνισμού. Για να μειωθεί στο ελάχιστο η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να προστατεύεται παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι περιορισμένου χρόνου. Η παράταση των εν λόγω συμβάσεων μπορεί να εξαρτάται από τη θετική υποδοχή των χρηστών. Εν προκειμένω, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων το πολύ κατά το ήμισυ της αρχικής τους διάρκειας, όταν ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να

επενδύσει σε στοιχεία του ενεργητικού ο χρόνος απόσβεσης των οποίων είναι εξαιρετικά μεγάλος και, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους, στην περίπτωση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, όπως ορίζονται στο άρθρο 299 της συνθήκης. Επιπλέον, εφόσον φορέας δημόσιας υπηρεσίας προβαίνει σε επενδύσεις υποδομής ή τροχαίου υλικού και οχημάτων που είναι εξαιρετικές υπό την έννοια ότι αμφότερες αφορούν μεγάλα χρηματικά ποσά, και υπό τον όρο ότι η σύμβαση έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή ακόμα μεγαλύτερη παράταση.

(16) Όταν η σύναψη σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τον επιλεγόμενο φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/EK του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις μεταφοράς των δικαιωμάτων των εργαζομένων πέραν των δικαιωμάτων που εμπίπτουν στην οδηγία 2001/23/EK, λαμβάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο υπόψη, κατά περίπτωση, τα κοινωνικά πρότυπα που καθορίζουν οι εθνικές, νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις ή οι συλλογικές συμβάσεις ή οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.

(17) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, οι αρμόδιες αρχές έχουν την ευχέρεια να θεσπίζουν κοινωνικά και ποιοτικά κριτήρια ούτως ώστε να διατηρούν και να αναβαθμίζουν ποιοτικές προδιαγραφές για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσον αφορά π.χ. τις στοιχειώδεις συνθήκες εργασίας, τα δικαιώματα των επιβατών, τις ανάγκες προσώπων με μειωμένη κινητικότητα, την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια των επιβατών και των εργαζομένων καθώς και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από συλλογικές συμβάσεις και άλλους κανόνες και συμφωνίες που αφορούν τον τόπο εργασίας και την κοινωνική προστασία στον τόπο όπου παρέχεται η υπηρεσία. Για τη διασφάλιση διαφανών και συγκρίσιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών, και προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος κοινωνικού ντάμπινγκ, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να επιβάλλουν ειδικά κοινωνικά πρότυπα και πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών.

(18) Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, κάθε τοπική αρχή ή, ελλείψει αυτής, κάθε εθνική αρχή, μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει, χωρίς διαγωνισμό, σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά. Η αρμόδια αρχή ή η ομάδα αρχών που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, συλλογικά ή μέσω των μελών της, θα πρέπει να ασκεί τον απαιτούμενο έλεγχο. Επιπλέον, θα πρέπει να απαγορεύεται σε αρμόδια αρχή, η οποία παρέχει η ίδια υπηρεσίες μεταφορών, ή σε εγχώριο φορέα να συμμετέχουν σε διαδικασίες διαγωνισμού εκτός του εδάφους της εν λόγω αρχής. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στην αρχή που ελέγχει τον εγχώριο φορέα να απαγορεύει τη συμμετοχή του φορέα αυτού σε διαγωνισμούς που διοργανώνονται εντός του εδάφους της. Οι περιορισμοί των δραστηριοτήτων εγχώριου φορέα δεν παρεμποδίζουν τη δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Επιπλέον, η

απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών για ταχείς σιδηροδρόμους δεν αποκλείει τη δυνατότητα των αρμοδίων αρχών να αναθέτουν σε εγχώριο φορέα συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ.

(19) Οι υπεργολαβίες μπορούν να συντελέσουν σε αποτελεσματικότερες δημόσιες επιβατικές μεταφορές και παρέχουν τη δυνατότητα συμμετοχής και άλλων επιχειρήσεων εκτός του φορέα δημόσιας υπηρεσίας στον οποίο έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, για την καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των δημοσίων πόρων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να καθορίζουν τους λεπτομερείς κανόνες της ανάθεσης των οικείων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών σε υπεργολάβους, ιδίως στην περίπτωση υπηρεσιών που παρέχει εγχώριος φορέας. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η συμμετοχή των υπεργολάβων σε διαγωνισμούς στο έδαφος καμίας αρμόδιας αρχής. Η επιλογή υπεργολάβου από την αρμόδια αρχή ή τον εγχώριο φορέα της χρειάζεται να διενεργείται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

(20) Όταν μια δημόσια αρχή επιλέγει να αναθέσει υπηρεσία γενικού συμφέροντος σε τρίτους, πρέπει να επιλέγει τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης, και τηρουμένων των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης. Ειδικότερα, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις δημόσιες αρχές δυνάμει των οδηγιών για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, εφόσον οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.

(21) Θα πρέπει να διασφαλίζεται ουσιαστική νομική προστασία, όχι μόνο όταν πρόκειται για ανάθεση η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και της οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, αλλά επίσης και για άλλες συμβάσεις που ανατίθενται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Απαιτείται αποτελεσματική διαδικασία αναθεώρησης, η οποία θα πρέπει να είναι συγκρίσιμη, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διαδικασίες που προβλέπουν η οδηγία 89/665/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων περί της εφαρμογής των διαδικασιών προσφυγής στον τομέα της σύναψης συμβάσεων κρατικών προμηθειών και δημοσίων έργων και η οδηγία 92/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων στις διαδικασίες σύναψης των συμβάσεων φορέων οι οποίοι λειτουργούν στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών.

(22) Ορισμένες προσκλήσεις υποβολής προσφορών υποχρεώνουν τις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν και να περιγράφουν σύνθετα συστήματα. Επομένως, όταν αναθέτουν συμβάσεις στις περιπτώσεις αυτές, οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να διαπραγματεύονται τις λεπτομέρειες, με ορισμένους ή με όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, μετά την υποβολή των προσφορών.

(23) Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωτικές όταν η σύμβαση αφορά μικρά ποσά ή αποστάσεις. Συναφώς, για μεγαλύτερα ποσά ή αποστάσεις θα πρέπει οι

αρμόδιες αρχές να μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τους τα ειδικά συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να κατατέμνουν τις συμβάσεις ή τα δίκτυα ούτως ώστε να αποφεύγουν τους διαγωνισμούς.

(24) Όταν υπάρχει κίνδυνος να διακοπεί η παροχή των υπηρεσιών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να λαμβάνουν έκτακτα βραχυπρόθεσμα μέτρα έως ότου ανατεθεί νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ευθυγραμμισμένη με όλους τους όρους ανάθεσης κατά τον παρόντα κανονισμό.

(25) Οι δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών θέτουν ιδιαίτερα προβλήματα όσον αφορά το ύψος των επενδύσεων και το κόστος των υποδομών. Τον Μάρτιο του 2004, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, προκειμένου να εξασφαλισθεί σε όλες τις κοινοτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η πρόσβαση στις υποδομές όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση νομικού πλαισίου για αποζημιώσεις ή/και αποκλειστικά δικαιώματα για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και όχι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

(26) Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες, ο παρών κανονισμός επιτρέπει σε κάθε αρμόδια αρχή, στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να επιλέγει τον φορέα δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Δεδομένων των διαφορών όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη οργανώνουν το έδαφός τους στον τομέα αυτό, επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν ευλόγως απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές.

(27) Η αποζημίωση που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές για την κάλυψη του κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να υπολογίζεται έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Όταν μια αρμόδια αρχή προτίθεται να αναθέσει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας χωρίς διαγωνισμό, θα πρέπει επίσης να τηρεί λεπτομερείς κανόνες που θα εξασφαλίζουν την επάρκεια της αποζημίωσης και θα αντικατοπτρίζουν την επιθυμία για αποτελεσματικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών.

(28) Εξετάζοντας δεόντως τις επιπτώσεις της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη ζήτηση δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το σύστημα υπολογισμού του παραρτήματος, η αρμόδια αρχή και ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να αποδεικνύουν ότι αποφεύχθηκε η υπεραντιστάθμιση.

(29) Ενόψει της ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των μέτρων έκτακτης ανάγκης και των συμβάσεων που αφορούν μικρές αποστάσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να δημοσιοποιούν το γεγονός ότι προτίθενται να αναθέσουν τέτοιες συμβάσεις τουλάχιστον ένα έτος εκ των προτέρων, έτσι ώστε να μπορέσουν να αντιδράσουν οι δυνάμει φορείς δημοσίων υπηρεσιών.

(30) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται απευθείας θα πρέπει να διέπονται από μεγαλύτερη διαφάνεια.

(31) Επειδή οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειασθούν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις. Με σκοπό τη σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου εντός του εξαμήνου που

ακολουθεί το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα.

(32) Κατά τη μεταβατική περίοδο, η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές μπορεί να είναι χρονικά διαφοροποιημένη. Επομένως, μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, φορείς δημοσίων υπηρεσιών προερχόμενοι από αγορές οι οποίες δεν επηρεάζονται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, να υποβάλλουν υποψηφιότητα για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε αγορές που έχουν ανοίξει ταχύτερα στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό. Για να αποφευχθεί, με ανάλογη δράση, οιαδήποτε διατάραξη της ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να απορρίπτουν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τις προσφορές επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών που δεν έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ήμισυ της αξίας των υπηρεσιών αυτών, υπό τον όρο ότι η δυνατότητα αυτή θα εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις και ότι η απόφαση θα λαμβάνεται πριν από την πρόσκληση υποβολής προσφορών.

(33) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με τις σκέψεις 87 έως 95 της απόφασης της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH, έκρινε ότι οι αποζημιώσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης, υπό τον όρο ότι πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια. Εφόσον δεν πληρούνται τα κριτήρια αυτά, ενώ πληρούνται τα γενικά κριτήρια εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση εμπίπτουσα στα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης.

(34) Η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να αποδειχθεί αναγκαία στον τομέα των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών για τη λειτουργία των επιχειρήσεων που είναι υπεύθυνες για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με βάση αρχές και υπό όρους που τους επιτρέπουν να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντά τους. Η αποζημίωση αυτή μπορεί, υπό ορισμένους όρους, να είναι συμβατή με τη συνθήκη σύμφωνα με το άρθρο 73. Πρώτον, πρέπει να χορηγείται για να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών πραγματικά γενικού συμφέροντος κατά την έννοια της συνθήκης. Δεύτερον, για να αποφευχθούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, το ύψος της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και του ευλόγου κέρδους.

(35) Η χορηγούμενη από τις αρμόδιες αρχές αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορεί, συνεπώς, να εξαιρείται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης που προβλέπει το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(36) Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καταργηθεί. Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, η πρόβλεψη τριετούς μεταβατικής περιόδου θα συντελέσει στο να καταργηθούν σταδιακά οι αποζημιώσεις τις οποίες δεν επιτρέπει η Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης. Κάθε αποζημίωση χορηγούμενη σε σχέση με την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, εκτός εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία ενδέχεται να συνεπάγεται κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, θα πρέπει να συμφωνεί με τις διατάξεις των άρθρων 73, 86, 87 και 88 αυτής, συμπεριλαμβανομένης κάθε συναφούς ερμηνείας του

Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και ειδικότερα της απόφασης στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH. Επομένως, κατά την εξέταση των περιπτώσεων αυτών, η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόζει αρχές παρόμοιες με τις αρχές που καθορίζει ο παρών κανονισμός ή, κατά περίπτωση, άλλη νομοθετική πράξη στον τομέα των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(37) Ο παρών κανονισμός καλύπτει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Ο εν λόγω κανονισμός θεωρείται άνευ αντικειμένου ενώ περιορίζει παράλληλα την εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης, χωρίς να παρέχει κατάλληλη νομική βάση για την έγκριση των σημερινών επενδυτικών συστημάτων, ιδίως όσον αφορά τις επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών με σύμπραξη μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Θα πρέπει, επομένως, να καταργηθεί ώστε να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης στις συνεχείς εξελίξεις του τομέα, με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Για να διευκολυνθεί περαιτέρω η εφαρμογή των συναφών κοινοτικών κανόνων, η Επιτροπή θα προτείνει, εντός του 2007, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων στις υποδομές.

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

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

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

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

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών που παρέχονται κυρίως για ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και, υπό την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της

ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ), στα εθνικά θαλάσσια ύδατα.

3. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για τις παραχωρήσεις δημοσίων έργων κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/EK ή του άρθρου 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/18/EK.

Άρθρο 2 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) "δημόσιες επιβατικές μεταφορές": οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.

β) "αρμόδια αρχή": κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα.

γ) "αρμόδια τοπική αρχή": κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική.

δ) "φορέας δημόσιας υπηρεσίας": κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών.

ε) "υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας": η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή.

στ) "αποκλειστικό δικαίωμα": δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλειομένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα.

ζ) "αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας": κάθε πλεονέκτημα, ιδίως οικονομικό, που χορηγείται άμεσα ή έμμεσα από αρμόδια αρχή και από δημόσιους πόρους κατά την περίοδο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή σε σχέση με την περίοδο αυτή.

η) "απευθείας ανάθεση": ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να προηγηθεί διαδικασία διαγωνισμού.

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

- υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή

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

ι) "εγχώριος φορέας": νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών,

ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της.

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

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

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

Άρθρο 3

Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες

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

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

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

Άρθρο 4

Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων

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

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

β) καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια,
i) τις παραμέτρους με βάση τις οποίες υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης, εάν υπάρχει και

ii) τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων, έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Στην περίπτωση ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 και 6, οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται έτσι ώστε καμία πληρωμή αποζημίωσης να μην υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννά η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των συναφών εσόδων που αποκομίζει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ενός εύλογου κέρδους.

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

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

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

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

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

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

5. Με την επιφύλαξη του εθνικού και του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων

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

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

7. Οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζουν, με τρόπο διαφανή, αν και σε ποιο βαθμό μπορεί να εξετασθεί η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία. Σε περίπτωση υπεργολαβίας, ο φορέας που έχει αναλάβει τη διαχείριση και τη λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος μεγάλο μέρος των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διέπει συγχρόνως τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών μπορεί να επιτρέπει πλήρως τις υπεργολαβίες. Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζει, σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο, τους όρους που εφαρμόζονται στις υπεργολαβίες.

Άρθρο 5

Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/EK ή την οδηγία 2004/18/EK, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ, ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/EK ή 2004/18/EK, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, κάθε αρμόδια τοπική αρχή, είτε είναι μεμονωμένη αρχή είτε ομάδα αρχών που παρέχουν ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί να αποφασίζει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της. Οσάκις αρμόδια τοπική αρχή λαμβάνει τέτοια απόφαση, εφαρμόζονται τα εξής:

α) για να διαπιστωθεί αν η αρμόδια τοπική αρχή ασκεί αυτόν τον έλεγχο, εξετάζονται στοιχεία, όπως το επίπεδο παρουσίας στα διοικητικά, διευθυντικά ή εποπτικά όργανα, οι ειδικές σχετικές διατάξεις στο καταστατικό, η κυριότητα, η επιρροή και ο έλεγχος επί της ουσίας στις στρατηγικές αποφάσεις και τις μεμονωμένες αποφάσεις

διαχείρισης. Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, η 100% κυριότητα εκ μέρους της αρμόδιας δημόσιας αρχής, ιδίως στην περίπτωση συμπράξεων ιδιωτικού – δημοσίου, δεν αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για να θεωρηθεί ότι συντρέχει έλεγχος κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, υπό τον όρο ότι ο δημόσιος τομέας έχει δεσπόζουσα επιρροή και ότι ο έλεγχος μπορεί να αποδειχθεί βάσει άλλων κριτηρίων.

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

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

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

ε) εάν εξετάζεται η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 7, ο εγχώριος φορέας είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος το μεγαλύτερο μέρος των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

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

4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε εάν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Σε περίπτωση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση σε μικρή και μεσαία επιχείρηση που χρησιμοποιεί όχι περισσότερα από 23 οχήματα, τα εν λόγω κατώτατα όρια μπορούν να αυξάνονται είτε σε μέση ετήσια αξία υπολογιζόμενη σε λιγότερα από 2 εκατομμύρια EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 600.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

5. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο. Το έκτακτο αυτό μέτρο έχει τη

μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση για επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έκτακτο μέτρο ή η επιβολή τέτοιας σύμβασης δεν υπερβαίνει τα δύο έτη.

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

7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα με σκοπό να εξασφαλίσουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6, μπορούν να αναθεωρηθούν με αποτελεσματικότητα και ταχύτητα, μετά από αίτημα ατόμου που έχει ή είχε συμφέρον να συνάψει συγκεκριμένη σύμβαση ή που ζημιώθηκε ή κινδυνεύει να ζημιωθεί από κατ' ισχυρισμόν παράβαση, με την αιτιολογία ότι αυτές οι αποφάσεις έχουν παραβιάσει το κοινοτικό δίκαιο ή τους εθνικούς κανόνες περί εφαρμογής του.

Σε περίπτωση που η φύση των αρμοδίων φορέων για τις διαδικασίες επανεξέτασης δεν είναι δικαστική, παρέχονται πάντοτε γραπτώς οι λόγοι για τις αποφάσεις που λαμβάνουν. Επιπλέον, για μια τέτοια περίπτωση, πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις δυνάμει των οποίων οιοδήποτε κατ' ισχυρισμόν παράνομο μέτρο έχει ληφθεί από αναθεωρητικό φορέα ή οιαδήποτε κατ' ισχυρισμόν ανεπάρκεια κατά την άσκηση των εξουσιών που έχουν ανατεθεί στον εν λόγω φορέα, να μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο δικαστικής αναθεώρησης ή αναθεώρησης από άλλον φορέα, ο οποίος είναι δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 234 της συνθήκης και είναι ανεξάρτητος τόσο σε σχέση με την αναθέτουσα αρχή όσο και σε σχέση με τον αναθεωρητικό φορέα.

Άρθρο 6

Αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας

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

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

Άρθρο 7

Δημοσίευση

1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί άπαξ του έτους συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις πληρωμές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων

υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η εν λόγω έκθεση διακρίνει ανάμεσα στις μεταφορές με λεωφορείο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθιστά δυνατή την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων, της ποιότητας και της χρηματοδότησης του δικτύου δημοσίων μεταφορών και, εφόσον απαιτείται, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη φύση και την έκταση κάθε τυχόν χορηγηθέντος αποκλειστικού δικαιώματος.

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

α) η ονομασία και η διεύθυνση της αρμόδιας αρχής

β) το προβλεπόμενο είδος ανάθεσης

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

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να μην δημοσιεύσουν τις πληροφορίες αυτές όταν μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορά ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 50.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

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

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5.

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

α) την ονομασία της αναθέτουσας αρχής, την ιδιοκτησιακή της σχέση και, εφόσον απαιτείται, την ονομασία του οργανισμού ή των οργανισμών που ασκούν νομικό έλεγχο.

β) τη διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

γ) την περιγραφή των υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών προς εκτέλεση.

δ) την περιγραφή των παραμέτρων της οικονομικής αποζημίωσης.

ε) τους ποιοτικούς στόχους, όπως η ακρίβεια και η αξιοπιστία, καθώς και τις επιβραβεύσεις και τις ποινές που προβλέπονται.

στ) τις προϋποθέσεις όσον αφορά βασικά στοιχεία του ενεργητικού.

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

Άρθρο 8

Μεταβατική περίοδος

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

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα.

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

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

α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο α) εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων τα στοιχεία β) και γ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από 30 έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο δ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.

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

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

Όταν οι αρμόδιες αρχές κάνουν χρήση της δυνατότητας του πρώτου εδαφίου, ενεργούν χωρίς να κάνουν διακρίσεις, και αποκλείουν όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους υποψήφιους φορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

Άρθρο 9 **Συμβατότητα με τη συνθήκη**

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

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

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

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

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

Άρθρο 10 **Κατάργηση**

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

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

Άρθρο 11 **Εκθέσεις**

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

Άρθρο 12 **Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009.
Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
H.-G. Pöttering

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. Lobo Antunes

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ισχύοντες κανόνες αποζημίωσης στις περιπτώσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1

1. Η αποζημίωση, η οποία συνδέεται με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 με γενικό κανόνα, πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες που περιέχει το παρόν παράρτημα.

2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο ισοδυναμεί με το άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημόσιων υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα εκτιμώνται με σύγκριση της κατάστασης κατά την οποία εκπληρούται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί, εάν η εν λόγω υποχρέωση δεν είχε εκπληρωθεί. Για να υπολογίσει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, η αρμόδια αρχή καθοδηγείται από το ακόλουθο σύστημα:

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

Μείον οποιαδήποτε θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παράγονται εντός του δικτύου της δραστηριότητας στο πλαίσιο της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών,

Μείον οι εισπράξεις από τιμολόγια ή άλλα έσοδα που προκύπτουν κατά την εκπλήρωση της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

Συν εύλογο κέρδος,

Ίσον καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα.

3. Η συμμόρφωση με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να έχει αντίκτυπο σε πιθανές μεταφορικές δραστηριότητες κάποιου φορέα πέραν της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Προκειμένου να αποφευχθεί συνεπώς, η υπεραντιστάθμιση ή η έλλειψη αποζημίωσης, κατά τον υπολογισμό του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος, λαμβάνονται υπόψη τα ποσοτικά μετρήσιμα οικονομικά αποτελέσματα στα σχετικά δίκτυα του φορέα.

4. Το κόστος και τα έσοδα πρέπει να υπολογίζονται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες.

5. Για να βελτιωθεί η διαφάνεια και να αποφευχθούν οι έμμεσες επιδοτήσεις, όταν φορέας δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει μόνο υπηρεσίες αντί αποζημίωσης υποκείμενες σε υποχρεώσεις δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά ταυτόχρονα ασκεί και άλλες δραστηριότητες, οι λογαριασμοί των εν λόγω δημόσιων υπηρεσιών πρέπει να είναι χωριστοί ούτως ώστε να πληρούν τουλάχιστον τις κάτωθι προϋποθέσεις:

- οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης που αντιστοιχούν σε καθεμιά από αυτές τις δραστηριότητες πρέπει να είναι χωριστοί και το τμήμα των αντίστοιχων στοιχείων του ενεργητικού και το πάγιο κόστος να καταχωρίζεται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες,

- όλο το μεταβλητό κόστος, η ανάλογη εισφορά για το πάγιο κόστος και ένα εύλογο κέρδος που συνδέονται με τυχόν άλλη δραστηριότητα του φορέα δημόσιων υπηρεσιών δεν μπορούν, ουδόλως, να επιβαρύνουν την εν λόγω δημόσια υπηρεσία,

- το κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ισοσκελίζεται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και τις πληρωμές των δημόσιων αρχών, χωρίς καμία δυνατότητα μεταφοράς εσόδων σε άλλο τομέα δραστηριότητας του φορέα δημόσιας υπηρεσίας.

6. Ως «εύλογο κέρδος» πρέπει να νοείται το ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου που θεωρείται σύνηθες για τον τομέα, στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και στο οποίο συνυπολογίζεται ο κίνδυνος, ή η απουσία κινδύνου, για τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας λόγω της παρέμβασης της δημόσιας αρχής.

7. Η μέθοδος αποζημίωσης πρέπει να προτρέπει στη διατήρηση ή την ανάπτυξη:

- αποτελεσματικής διαχείρισης από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, η οποία να μπορεί να αξιολογηθεί αντικειμενικά και

- προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αρκετά υψηλής ποιότητας.