

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 μεταφορών επιβατών

(2000/C 365 E/10)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

COM(2000) 7 τελικό — 2000/0212(COD)

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 26 Ιουλίου 2000)

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 Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η ανάπτυξη των πλέον υψηλών προτύπων δημόσιας υπηρεσίας στην παροχή οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών επιβατών είναι ένας από τους πρωταρχικούς στόχους της Κοινότητας στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.
- (2) Οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη διαθέτουν τρεις κύριους μηχανισμούς για την επιδίωξη του στόχου αυτού: τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με φορείς εκμετάλλευσης, την χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης και την καθιέρωση ελαχίστων προτύπων για τη λειτουργία δημοσίων μεταφορών.
- (3) Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί η νομική θέση των εν λόγω μηχανισμών, όσον αφορά το κοινοτικό δικαιο.
- (4) Σε σχέση με τις χερσαίες μεταφορές, το άρθρο 73 της συνθήκης αναφέρεται στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών που είναι συνυφασμένα 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 μεταφορών⁽¹⁾ θεσπίζει κοινοτικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τις δημόσιες μεταφορές επιβατών, που εφαρμόζει το άρθρο αυτό της Συνθήκης και καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη μπορούν να διασφαλίζουν ικανοποιητικές υπηρεσίες μεταφορών, οι οποίες συνεισφέρουν στη βιώσιμη ανάπτυξη, την κοινωνική ολοκλήρωση περιφερειών, τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την ισορροπία μεταξύ των.

(5) Πολλά κράτη μέλη έχουν θεσπίσει νομοθεσία που προβλέπει τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων καθορισμένης διάρκειας και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μέρος τουλάχιστον της αγοράς τους δημοσίων μεταφορών, βάσει ανοικτών, διαφανών και θεμιτών διαδικασιών ανάθεσης. Βάσει των εξελίξεων αυτών, της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων για την ελευθερία εγκατάστασης και της εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων δημοσίων συμβάσεων, έχει επέλθει σημαντική πρόοδος για την πρόσβαση στην αγορά στο σύνολο της Κοινότητας/του ΕΟΧ όσον αφορά τις δημόσιες μεταφορές. Ως αποτέλεσμα, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών έχει αναπτυχθεί σημαντικά και πολλοί φορείς εκμετάλλευσης δημοσίων μεταφορών παρέχουν τώρα υπηρεσίες σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη.

(6) 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 φορέων εκμετάλλευσης και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών.

(7) Μελέτες που εκπονήθηκαν από την Επιτροπή⁽²⁾, και η πείρα των κρατών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται εδώ και αρκετά χρόνια, καταδεικνύουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η εισαγωγή ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης της ΕΕ στον τομέα αυτό οδηγεί σε ελκυστικότερες υπηρεσίες με χαμηλότερο κόστος και δεν είναι πιθανό να παρεμποδίσει την εκτέλεση των ιδιαίτερων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης.

(8) Είναι σημαντικό να προσαρμοσθεί στα σύγχρονα δεδομένα το κοινοτικό νομικό πλαίσιο, προκειμένου να διασφαλίζεται η περαιτέρω ανάπτυξη του ανταγωνισμού για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών και να λαμβάνονται υπόψη οι νέες νομοθετικές προσεγγίσεις τις οποίες έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση της παροχής υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών. Αυτό ανταποκρίνεται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισσαβώνας της 28ης Μαρτίου 2000, κατά το οποίο η Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, έκαστο σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του, κλήθηκαν 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.

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

⁽²⁾ «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 NEA Transport research and training, 1998.

- (9) Με το άρθρο 16 της Συνθήκης ΕΚ καθιερώνεται η ανάγκη να διασφαλίζεται 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 την προστασία του γενικού ενδιαφέροντος από πλευράς κατάλληλης ποιότητας και επαρκούς προσφοράς δημοσίων μεταφορών. 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 υπηρεσίες που προσφέρονται.
- (10) Η ελευθερία εγκατάστασης αποτελεί βασική αρχή της κοινής πολιτικής μεταφορών και απαιτεί οι φορείς εκμετάλλευσης κράτους μέλους που είναι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος να έχουν εγγυήσεις ουσιαστικής πρόσβασης στην αγορά δημοσίων μεταφορών του άλλου κράτους μέλους κατά διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις.
- (11) 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 κανόνες αυτούς 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.
- (12) Προκειμένου να διασφαλίζεται η εφαρμογή της αρχής περί της αποφυγής των διακρίσεων της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζομένων φορέων εκμετάλλευσης, είναι στοιχειώδες να ορίζονται βασικές ενιαίες διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να τηρούνται από τις αρμόδιες αρχές κατά τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ή κατά την καθιέρωση ελαχίστων κριτηρίων λειτουργίας των δημοσίων μεταφορών. Σύμφωνα με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να αναγνωρίζουν αμοιβαία τις τεχνικές προδιαγραφές και την αναλογικότητα των κριτηρίων επιλογής κατά την εφαρμογή των εν λόγω διαδικασιών. Ωστόσο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τέτοιου είδους βασικές ενιαίες διαδικασίες πρέπει να αφήνουν ελεύθερες τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας ή να καθορίζουν ελάχιστα κριτήρια λειτουργίας των δημοσίων μεταφορών κατά τρόπο που να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές εθνικές ή περιφερειακές νομικές ή πραγματικές συνθήκες.
- (13) Οι μελέτες και η πείρα καταδεικνύουν ότι η ανταγωνιστική υποβολή προσφορών για τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας συνιστά 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 φορείς εκμετάλλευσης προς το γενικό δημόσιο συμφέρον.
- (14) Στην οδηγία 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992 για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών⁽¹⁾ 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 τηλεπικοινωνιών⁽²⁾ καθορίζονται υποχρεωτικοί κανόνες υποβολής προσφορών για τη σύναψη ορισμένων συμβάσεων. Όπου πρέπει να εφαρμοστούν αυτοί οι κανόνες δεν ισχύουν οι πτυχές του παρόντος κανονισμού που αφορούν την απαίτηση σύναψης συμβάσεων κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, καθώς και τις μεθόδους με τις οποίες πρέπει να επιλέγονται οι φορείς εκμετάλλευσης.
- (15) 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 παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή τον συντονισμό του δικτύου μετρό ή του ελαφρού σιδηροδρομικού δικτύου. Ωστόσο, 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.
- (16) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας πρέπει επίσης 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.
- (17) Λαμβάνοντας υπόψη ότι για ορισμένα τμήματα της αγοράς δημοσίων μεταφορών είναι εμπορικά βιώσιμη η εκμετάλλευσή τους, θα πρέπει επίσης να παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές να χορηγούν αποκλειστικό δικαίωμα παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένη διαδρομή, κατόπιν αιτήσεως του φορέα εκμετάλλευσης, ούτως ώστε να προωθούν νέες πρωτοβουλίες που προκύπτουν στην αγορά και καλύπτουν κενά που δεν εξυπηρετούνται επί του παρόντος από κανένα φορέα εκμετάλλευσης. Δεν είναι ασυμβίβαστη η χορήγηση του αποκλειστικού δικαιώματος χωρίς πρόσκληση υποβολής προσφορών, υπό την προϋπόθεση ότι αφορά αυστηρά περιορισμένο χρονικό διάστημα και δεν είναι ανανεώσιμη.
- (18) Στις περιπτώσεις χορήγησης αποκλειστικού δικαιώματος χωρίς άμεσο οικονομικό αντιστάθμισμα, οι αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν το αποκλειστικό δικαίωμα μέσω απλουστευμένης διαδικασίας, η οποία παρ' όλα αυτά εξασφαλίζει ισότιμο ανταγωνισμό μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης.
- (19) Οι αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν αντιστάθμιση στους φορείς εκμετάλλευσης για το κόστος συμμόρφωσης με τα ελάχιστα κριτήρια για την εκμετάλλευση δημοσίων μεταφορών, υπό την προϋπόθεση ότι η αντιστάθμιση αυτή είναι δυνατόν να υπολογιστεί δίκαια και δεν είναι τόσο υψηλή ώστε να ελαττώνεται η πίεση επί των φορέων εκμετάλλευσης να επικεντρώνονται κυρίως στις απαιτήσεις των επιβατών.

(1) ΕΕ L 209 της 24.7.1992, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 97/52/ΕΚ (ΕΕ L 328 της 28.11.1997, σ. 1).

(2) ΕΕ L 199 της 9.8.1993, σ. 84· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/4/ΕΚ (ΕΕ L 101 της 1.4.1998, σ. 1).

- (20) 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.
- (21) Οι μελέτες και η πείρα καταδεικνύουν 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. Επομένως, προκειμένου να ελαχιστοποιείται η στρέβλωση του ανταγωνισμού ενώ θα προστατεύεται παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, η διάρκεια συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών πρέπει κατά κανόνα να περιορίζεται σε αυτό το χρονικό διάστημα. Ωστόσο, ενδέχεται να είναι απαραίτητα μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα, σε περιπτώσεις που ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να επενδύσει σε υποδομές, τροχάιο σιδηροδρομικό υλικό ή άλλα οχήματα λόγω ειδικών και γεωγραφικώς καθοριζόμενων υπηρεσιών μεταφορών και είναι μακροχρόνια η περίοδος αποπληρωμής αυτών των επενδύσεων.
- (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 φοράς στο δίκτυο δημοσίων μεταφορών κατά τη διάρκεια του ιδίου ταξιδιού.
- (23) Όταν είναι σκόπιμο οι αρμόδιες αρχές, προασπίζοντας το γενικό συμφέρον, να προστατεύσουν εργαζομένους σε περιπτώσεις που η σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή φορέα εκμετάλλευσης, πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Φεβρουαρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων⁽¹⁾.
- (24) Είναι απαραίτητο οι διαδικασίες που καθιερώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό να είναι διαφανείς και να προβλέπονται διαδικασίες προσφυγής κατά αποφάσεων των αρμοδίων αρχών. Οι αρχές πρέπει επίσης να τηρούν αρχεία των αποφάσεών τους για χρονικό διάστημα δέκα ετών, σύμφωνα με το χρονικό διάστημα περιορισμού που προβλέπεται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999⁽²⁾ για τις διαδικασίες σε θέματα κρατικών ενισχύσεων.
- (25) Στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προβλέπεται ότι οι δαπάνες και τα έσοδα λειτουργίας, οι πάγιες δαπάνες, 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, υπό εκσυγχρονισμένη μορφή, προκειμένου να διασφαλιστεί ιδίως ότι οι αρχές επιτυγχάνουν υψηλή ποιότητα για τις δημόσιες δαπάνες και ότι δεν γίνεται κατάχρηση της καταβολής αντισταθμίσεων που να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό.
- (26) Οι πληρωμές που καταβάλλονται ως αντισταθμίσεις και υπερβαίνουν τις καθαρές δαπάνες φορέα εκμετάλλευσης, ως αποτέλεσμα εκπλήρωσης απαίτησης δημόσιας υπηρεσίας, ελέγχονται βάσει των κοινοτικών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Επομένως, είναι σκόπιμο η Κοινότητα να θεσπίσει κανόνες οι οποίοι να καθορίζουν τις περιπτώσεις που η αντιστάθμιση μπορεί να θεωρείται μη υπερβολική. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών για τη σύναψη συμβάσεων συνιστά αποτελεσματικό τρόπο για να διασφαλιστεί ότι η αντιστάθμιση δεν είναι υπερβολική, υπό την προϋπόθεση ότι τα αποτελέσματα της υποβολής προσφορών αντικατοπτρίζουν ισότιμες και ρεαλιστικές συνθήκες στην αγορά.
- (27) Με βάση τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, οι αντισταθμίσεις που πληρώνονται 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, που έχουν καταστρωθεί για τις ειδικές συνθήκες του τομέα των δημοσίων μεταφορών επιβατών, 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.
- (28) Ενόψει προτάσεων που μπορούν να υποβληθούν για την βελτίωση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με τις συνέπειες της κοινοτικής νομοθεσίας και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
- (29) Δεδομένου ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και οι φορείς εκμετάλλευσης θα χρειαστούν χρόνο για να προσαρμοστούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις για μεταβατικά καθεστώτα.
- (30) Ως αποτέλεσμα των διεθνών υποχρεώσεων της Κοινότητας, έχει χορηγηθεί σε ορισμένους φορείς εκμετάλλευσης από τρίτες χώρες το δικαίωμα πρόσβασης στις αγορές δημοσίων μεταφορών των κρατών μελών. Ο παρών κανονισμός δεν περιορίζει αυτήν την πρόσβαση.
- (31) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 επικαλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό και πρέπει, κατά συνέπεια, να καταργηθεί.

⁽¹⁾ ΕΕ L 61 της 5.3.1977, σ. 26· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/50/ΕΚ (ΕΕ L 201 της 17.7.1998, σ. 88).

⁽²⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

(32) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ⁽¹⁾ περιλαμβάνει διάταξη σχετικά με την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας. Η διάταξη αυτή, η οποία ρητώς προβλέπει την θέση σε ισχύ νέων κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων, είναι πλέον περιττή και πρέπει να διαγραφεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων οι αρμόδιες αρχές δύνανται να καταβάλλουν αντιστάθμιση σε φορείς εκτέλεσης μεταφορών για το κόστος της εκπλήρωσης απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας και βάσει των οποίων δύνανται να χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα για την εκμετάλλευση δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, λαμβανομένης υπόψη της προώθησης θεμιτών στόχων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού.

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 και 93/38/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

Όταν μία από τις οδηγίες αυτές καθιστά υποχρεωτική την πρόσκληση υποβολής προσφορών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, το άρθρο 6 παράγραφος 1, το άρθρο 7, το άρθρο 8, το άρθρο 12, το άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 14 του παρόντος κανονισμού, δεν εφαρμόζονται στην ανάθεση της σύμβασής.

Άρθρο 3

Ορισμοί

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

- α) ως «αρμόδια αρχή» νοείται οποιοσδήποτε φορέας του Δημοσίου με αρμοδιότητα να παρεμβαίνει σε αγορές δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας, στον οποίο έχει ανατεθεί τέτοιου είδους αρμοδιότητα του Δημοσίου·
- β) ως «απευθείας ανάθεση» νοείται η ανάθεση σύμβασης σε συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης σύμφωνα με διαδικασία, στην οποία δεν μπορεί να συμμετάσχει κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης·

γ) ως «αποκλειστικό δικαίωμα» νοείται το δικαίωμα που παρέχεται σε φορέα εκμετάλλευσης να εκμεταλλεύεται συγκεκριμένο είδος υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε συγκεκριμένη διαδρομή ή δίκτυο ή σε συγκεκριμένη περιοχή, ενώ αποκλείει άλλους πιθανούς φορείς εκμετάλλευσης·

δ) ως «ολοκληρωμένες υπηρεσίες» νοούνται υπηρεσίες μεταφοράς σιδηροδρομικών 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·

ε) ως «φορέας εκμετάλλευσης» νοείται επιχείρηση η οποία παρέχει δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και έχει συσταθεί ως νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου· ή αποτελεί τμήμα του Δημοσίου το οποίο παρέχει δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών·

στ) ως «περίοδος αποπληρωμής περιουσιακού στοιχείου φορέα εκμετάλλευσης» νοείται το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου προβλέπεται ότι, με βάση το κατάλληλο προεξοφλητικό επιτόκιο, το κόστος περιουσιακού στοιχείου του φορέα εκμετάλλευσης, αφαιρουμένης τυχόν αξίας επαναπώλησης, θα υπερβεί τα καθαρά έσοδα που ο φορέας θα έχει εισπράξει γι' αυτό το περιουσιακό στοιχείο, συγκεκριμένα από επιβάτες και δημόσιες αρχές·

ζ) ως «δημόσιες μεταφορές επιβατών» νοούνται μεταφορές που προσφέρονται στο ευρύ κοινό σε συνεχή βάση·

η) ως «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» νοείται οποιαδήποτε νομικώς εκτελεστή συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα εκμετάλλευσης 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, επί της οποίας έχει συναινέσει προηγουμένως ο φορέας εκμετάλλευσης, μέσω της οποίας αρμόδια αρχή αναθέτει στον φορέα εκμετάλλευσης την παροχή υπηρεσιών· ή

ii) οι όροι οι οποίοι επισυνάπτονται σε απόφαση που λαμβάνεται από αρμόδια αρχή για να αναθέσει την παροχή υπηρεσιών σε φορέα εκμετάλλευσης ο οποίος αποτελεί μέρος της ίδιας δημόσιας διοίκησης.

θ) ως «απαιτήση δημόσιας υπηρεσίας» νοείται απαίτηση που καθορίζεται από αρμόδια αρχή, προκειμένου να διασφαλίζει επαρκείς δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών·

ι) ως «αξία δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών, διαδρομής, σύμβασης, καθεστώτος αντιστάθμισης, ή αγοράς» νοείται η συνολική αμοιβή, χωρίς ΦΠΑ, την οποία λαμβάνει ο φορέας εκμετάλλευσης ή οι φορείς εκμετάλλευσης, περιλαμβανομένης κυρίως χρηματικής αντιστάθμισης από το Δημόσιο και οποιοδήποτε έσοδο από επιβάτες το οποίο δεν μεταβιβάζεται στην εν λόγω αρμόδια αρχή.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 4

1. Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν επαρκείς δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, υψηλής ποιότητας και ευρέως διαθέσιμες, με τη σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κεφάλαιο III ή με τον καθορισμό ελάχιστων κριτηρίων για την εκμετάλλευση των δημοσίων μεταφορών επιβατών σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

2. Για να εκτιμήσουν την επάρκεια των δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, να ορίσουν τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης και να αναθέσουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν υπόψη τουλάχιστον τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) παράγοντες προστασίας των επιβατών, όπου περιλαμβάνονται η δυνατότητα προσπέλασης στις παρεχόμενες υπηρεσίες, όσον αφορά τη συχνότητα, την ταχύτητα, την ακρίβεια, την αξιοπιστία εκτέλεσής τους, την έκταση του δικτύου και τις πληροφορίες επί των υπηρεσιών που παρέχονται·
- β) το επίπεδο ναύλων για διάφορες ομάδες χρηστών και τη διαφάνεια των ναύλων·
- γ) την ολοκλήρωση μεταξύ διαφόρων υπηρεσιών μεταφορών, όπου περιλαμβάνεται η ολοκλήρωση των πληροφοριών, της έκδοσης εισιτηρίων, των ωραρίων δρομολογίων, τα δικαιώματα των καταναλωτών και οι δυνατότητες μετεπιβίβασης·
- δ) την δυνατότητα προσπέλασης για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα·
- ε) περιβαλλοντικούς παράγοντες, όπου περιλαμβάνονται τοπικά, εθνικά και διεθνή πρότυπα σχετικά με τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, θορύβου και αερίων που προξενούν θέρμανση του πλανήτη·
- στ) την ισόρροπη ανάπτυξη των περιφερειών·
- ζ) τις ανάγκες μεταφορών του πληθυσμού που διαβιεί σε αραιοκατοικημένες περιοχές·
- η) την ασφάλεια των επιβατών·
- θ) τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού· και
- ι) τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται τα παράπονα, επιλύονται διαφορές μεταξύ επιβατών και φορέων εκμετάλλευσης και αποκαθίστανται ελλείψεις υπηρεσιών.

3. Οι φορείς εκμετάλλευσης δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, πλήρεις και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τα ωράρια των υπηρεσιών, τους ναύλους και την δυνατότητα προσπέλασης για άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας. Επιτρέπεται να χρεώνεται μόνον το οριακό διοικητικό κόστος για την παροχή των πληροφοριών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Άρθρο 5

Η υποχρεωτική χρήση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας συνάπτεται για την πληρωμή όλων των οικονομικών αντιστάθμισεων προς κάλυψη του κόστους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας, όπου περιλαμβάνεται η αντιστάθμιση που προσλαμβάνει τη μορφή χρήσης περιουσιακών στοιχείων στις περιπτώσεις που η χρέωση γίνεται κάτω από τις τιμές της αγοράς, εξαιρουμένης της περίπτωσης αντιστάθμισης που καταβάλλεται για τη συμμόρφωση προς γενικούς κανόνες λειτουργίας δημοσίων μεταφορών επιβατών σύμφωνα με το άρθρο 10.

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

Άρθρο 6

Η ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

Όταν ανατίθενται συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, βάσει του παρόντος κανονισμού, τηρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) Οι συμβάσεις καθίστανται αντικείμενο ανταγωνιστικής πρόσκλησης υποβολής προσφορών, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπονται στα άρθρα 7 και 8.
 - β) Οι συμβάσεις προβλέπουν ότι ο φορέας εκμετάλλευσης είναι υπεύθυνος, τουλάχιστον, για το κόστος παροχής των υπηρεσιών τις οποίες 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 σιδηροδρομικού υλικού.
 - γ) Η διάρκεια των συμβάσεων ορισμένου χρόνου δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Ωστόσο, η διάρκεια της σύμβασης δύναται να λαμβάνει υπόψη την περίοδο αποπληρωμής, όταν:
 - i) η σύμβαση καθιστά τον φορέα εκμετάλλευσης υπεύθυνο για την παροχή τροχαίου σιδηροδρομικού υλικού, άλλων οχημάτων ιδιαιτέρως προηγμένης τεχνολογίας, ή υποδομής·
- υπό τον όρο ότι συνδέεται άμεσα με ειδικές, γεωγραφικά καθορισμένες υπηρεσίες μεταφορών· και
- ii) τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία ενεργητικού έχουν χρόνο αποπληρωμής για τον φορέα εκμετάλλευσης ο οποίος υπερβαίνει τα πέντε έτη.

Στις περιπτώσεις αυτές λαμβάνεται επίσης υπόψη η σχετική οικονομική σημασία της αξίας των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων σε σύγκριση προς τη συνολική υπολογιζόμενη αξία των υπηρεσιών που καλύπτονται από τη σύμβαση.

δ) Οι συμβάσεις απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης 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 υποβλήθηκαν.

Άρθρο 7

Απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση και σύμφωνα με την παράγραφο 3, να αναθέτουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες σιδηροδρόμων, μετρό ή ελαφρών σιδηροδρόμων, εάν τα εθνικά ή διεθνή πρότυπα σιδηροδρομικής ασφαλείας δεν θα ήταν δυνατόν να τηρηθούν με οποιδήποτε άλλο τρόπο.

2. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση και σύμφωνα με την παράγραφο 3, να αναθέτουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες μετρό ή ελαφρών σιδηροδρόμων, εάν οποιαδήποτε άλλη λύση θα συνεπάγετο 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.

5. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίζουν, κατά περίπτωση, να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες με εκτιμώμενα μέση ετήσια αξία κατώτερη των 400 000 ευρώ. Σε περίπτωση που αρμόδια αρχή περιλαμβάνει όλες τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας σε μια μόνον σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, δύναται να αποφασίσει να αναθέσει απευθείας αυτήν την σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας υπό τον όρο ότι η εκτιμώμενη μέση ετήσια αξία είναι κατώτερη των 800 000 ευρώ.

Δεν επιτρέπεται να διαχωρισθεί απαίτηση για υπηρεσία δεδομένου ποσού προκειμένου να αποφευχθεί η πρόσκληση υποβολής προσφορών.

6. Εάν φορέας 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, υπό την προϋπόθεση ότι η υπηρεσία αυτή δεν θα υπόκειται σε χρηματοδοτική αντιστάθμιση βάσει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

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

Άρθρο 8

Ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας μετά από ποιοτική σύγκριση

Αρμόδια αρχή δύναται, χωρίς πρόσκληση υποβολής προσφορών, να αναθέτει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσία η οποία περιορίζεται σε συγκεκριμένη διαδρομή και η οποία δεν θα υπόκειται σε οικονομική αντιστάθμιση βάσει οποιασδήποτε σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) έχει δημοσιευθεί πρόσκληση υποβολής προσφορών· και

β) η αρχή έχει επιλέξει, κατόπιν σύγκρισης της ποιότητας των προσφορών που υποβλήθηκαν, τον φορέα ή τους φορείς εκμετάλλευσης που θα παρέχει(ουν) την καλύτερη υπηρεσία στο κοινό.

Άρθρο 9

Διασφαλίσεις

1. Αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από τον επιλεγέντα φορέα εκμετάλλευσης να αναθέσει καθορισμένο ποσοστό των υπηρεσιών που καλύπτονται από τη σύμβαση σε τρίτους, με τους οποίους δεν έχει εταιρική σχέση. Η εν λόγω απαίτηση υπεργολαβικής ανάθεσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το ήμισυ της αξίας των υπηρεσιών που καλύπτονται από τη σύμβαση.

2. Αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να μην αναθέσει συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας σε φορέα εκμετάλλευσης, σε περίπτωση που η ανάθεση θα είχε ως αποτέλεσμα ο εν λόγω φορέας να εκμεταλλεύεται περισσότερο από το ένα τέταρτο της σχετικής αγοράς δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

3. Σε περιπτώσεις που σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει αποκλειστικό δικαίωμα, η αρμόδια αρχή δύναται να απαιτήσει από τον επιλεγέντα φορέα εκμετάλλευσης να προσφέρει στο προσωπικό το οποίο είχε αναλάβει στο παρελθόν την παροχή των υπηρεσιών, τα δικαιώματα των οποίων θα απολάμβανε εάν η μεταβίβαση είχε επιτελεσθεί σύμφωνα με την οδηγία 77/187/ΕΟΚ. Η αρχή δίνει στοιχεία σχετικά με το προσωπικό, καθώς και τις λεπτομέρειες των συμβατικών δικαιωμάτων του.

4. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να απαιτούν από τον επιλεγέντα φορέα εκμετάλλευσης να εγκατασταθεί στο οικείο κράτος μέλος, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες η κοινοτική νομοθεσία που εκδόθηκε δυνάμει του άρθρου 71 της συνθήκης θεσπίζει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών. Ωστόσο, αρμόδιες αρχές που αναθέτουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν επιτρέπεται να επιφέρουν διακρίσεις εναντίον υποψηφίων φορέων εκμετάλλευσης, με τη δικαιολογία ότι δεν έχουν ακόμη εγκατασταθεί στο κράτος μέλος ή δεν έχουν ακόμη λάβει την άδεια που απαιτείται για την εκμετάλλευση υπηρεσιών.

5. Σε περιπτώσεις που οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν μια από τις προϋποθέσεις των παραγράφων 1 έως 4, πληροφορούν τους υποψήφιους φορείς εκμετάλλευσης σχετικά με όλες τις σχετικές λεπτομέρειες, κατά την έναρξη της διαδικασίας κατακύρωσης της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Άρθρο 10

Με την επιφύλαξη των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτονται σύμφωνα με το κεφάλαιο III, οι αρμόδιες αρχές καθορίζουν ειδικούς κανόνες ή ελάχιστα κριτήρια που πρέπει να τηρούνται από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης. Οι εν λόγω κανόνες ή κριτήρια πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις για όλες τις υπηρεσίες μεταφορών παρομοίου χαρακτήρα στον γεωγραφικό χώρο για τον οποίο είναι αρμόδια η αρχή. Τέτοιου είδους γενικοί κανόνες ή ελάχιστα κριτήρια ενδεχομένως να περιλαμβάνουν αντιστάθμιση για το κόστος συμμόρφωσης προς αυτά, 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 διατίθεται σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης σε ισότιμη βάση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 11

Κοινοποίηση

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 κατακύρωσης

- 1. Η διαδικασία που ακολουθείται για την πρόσκληση υποβολής προσφορών ή την ποιοτική σύγκριση είναι δίκαιη, ανοικτή και δεν συνεπάγεται διακρίσεις.
- 2. Η διαδικασία περιλαμβάνει δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 13.
- 3. Σε περίπτωση πρόσκλησης υποβολής προσφορών, η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει τα εξής:

α) κριτήρια επιλογής, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων του άρθρου 4 παράγραφος 2, τα οποία να ορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις της αρχής·

β) κριτήρια κατακύρωσης, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων του άρθρου 4 παράγραφος 2, τα οποία να ορίζουν τους λόγους βάσει των οποίων η αρχή θα επιλέξει μεταξύ των προσφορών που θα πληρούν τα κριτήρια επιλογής· και

γ) τεχνικές προδιαγραφές, οι οποίες να καθορίζουν τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας που θα καλύπτει η σύμβαση και να αναφέρουν τυχόν περιουσιακά στοιχεία που θα τεθούν 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 πενήντα δύο ημέρες.

4. Οι αρμόδιες αρχές περιλαμβάνουν στις πληροφορίες τις οποίες παρέχουν σε υποψήφιους φορείς εκμετάλλευσης τις πληροφορίες που διαθέτουν, βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, σχετικά με τις υπηρεσίες φορέων εκμετάλλευσης, τους ναύλους και το πλήθος επιβατών κατά τη διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών.

Άρθρο 13

Διαφάνεια

1. Ανακοινώσεις, αποφάσεις και προκαταρκτικές αποφάσεις σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό δημοσιεύονται κατά τον κατάλληλο τρόπο, αναφέροντας, 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 καθεστώς αντιστάθμισης με αποτιμώμενη ετήσια αξία τουλάχιστον 400.000 ευρώ, ή τουλάχιστον 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 θέτουν στη διάθεση των ενδιαφερομένων, κατόπιν αιτήσεως,

α) τους όρους οποιωνδήποτε συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που έχουν αναθέσει·

β) τους όρους οποιωνδήποτε γενικών κανόνων για την εκμετάλλευση δημοσίων μεταφορών που έχουν θεσπίσει·

γ) τις πληροφορίες που διαθέτουν, βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, σχετικά με τις υπηρεσίες των φορέων εκμετάλλευσης, τους ναύλους και το πλήθος επιβατών.

4. Επί διάστημα τουλάχιστον δέκα ετών οι αρχές διατηρούν αρχείο για κάθε διαδικασία ανάθεσης σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας το οποίο αρκεί για να τους επιτρέπει 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 κάθε έτους:

- α) περίληψη για το προηγούμενο έτος, 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, ποιοτικής συγκρίσεως και απευθείας, και
- β) περίληψη του πεδίου εφαρμογής και του περιεχομένου των γενικών κανόνων ή ελαχίστων κριτηρίων που ίσχυαν το προηγούμενο έτος και για τα οποία είχε προβλεφθεί αντιστάθμιση, καθώς και το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε.

Άρθρο 14

Προσφυγές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι φορείς εκμετάλλευσης και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν το δικαίωμα να προσφεύγουν σε δημόσιο φορέα κατά αποφάσεων αρμοδίων αρχών βάσει του παρόντος κανονισμού. Ο φορέας αυτός είναι ανεξάρτητος όσον αφορά την οργάνωση, τη χρηματοδότηση, τη νομική δομή και τη διαδικασία λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε σχετική αρμόδια αρχή και από οποιονδήποτε φορέα εκμετάλλευσης.

2. Οι φορείς ενώπιον των οποίων ασκούνται οι προσφυγές πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να ζητούν σχετικές πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές, επιχειρήσεις και οποιοδήποτε τρίτο εμπλεκόμενο, εντός του εν λόγω κράτους μέλους. Οι πληροφορίες αυτές υποβάλλονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

3. Οι φορείς ενώπιον των οποίων ασκούνται οι προσφυγές καλούνται να αντιμετωπίζουν τυχόν καταγγελίες και να λαμβάνουν μέτρα για να επανορθώσουν την κατάσταση εντός μέγιστης προθεσμίας δύο μηνών από την παραλαβή όλων των πληροφοριών.

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.

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.

Άρθρο 15

Λογιστικές διατάξεις

1. Οι υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας και συνάπτονται με συγκεκριμένη αρμόδια αρχή αντιμετωπίζονται ως ιδιαίτερη δραστηριότητα για λογιστικούς σκο-

πούς και υπάγονται σε ιδιαίτερη λογιστική κατηγορία, διαφορετική από οποιεσδήποτε άλλες δραστηριότητες, της επιχείρησης, είτε οι δραστηριότητες αυτές σχετίζονται με τη μεταφορά επιβατών είτε όχι.

2. Κάθε λογιστική κατηγορία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) οι επιχειρησιακοί λογαριασμοί είναι χωριστοί·
- β) τα μερίδια των παγίων εξόδων, περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων που αντιστοιχούν σε κάθε δραστηριότητα καταμερίζονται σύμφωνα με την πραγματική τους χρήση·
- γ) οι αρχές κοστολόγησης σύμφωνα με τις οποίες τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί είναι σαφώς καθορισμένες·
- δ) για κάθε δραστηριότητα, η δαπάνη ισοσκελίζεται από τα επιχειρησιακά έσοδα που προέρχονται από τις αντίστοιχες υπηρεσίες και τις πληρωμές που προέρχονται από τις δημόσιες αρχές ως αντιστάθμιση του κόστους εκπλήρωσης των εν λόγω απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς δυνατότητα μεταφοράς από τη μια δραστηριότητα στην άλλη.

3. Φορείς εκμετάλλευσης που λαμβάνουν αντιστάθμιση για τη συμμόρφωση προς τα ελάχιστα κριτήρια για την εκμετάλλευση μεταφορών 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, χωρίς τη δυνατότητα μεταφοράς προς δραστηριότητα η οποία δεν υπόκειται στον σχετικό κανόνα ή κριτήριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 16

Αντιστάθμιση

Εξαιρουμένης της περιπτώσεως συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που κατακυρώνονται κατόπιν προσκλήσεως υποβολής προσφορών, οι αρμόδιες αρχές δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση να χορηγούν υψηλότερη αντιστάθμιση ή να εφαρμόζουν λιγότερο αυστηρές διαδικασίες από τις προβλεπόμενες στις διατάξεις του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 17

Μεταβατικά μέτρα

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να διασφαλίζουν ότι τα καθεστώτα, οι συμβάσεις και οι ρυθμίσεις που δεν συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού παύουν να ισχύουν εντός τριών 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 εκτιμώμενη αξία των υπηρεσιών που καλύπτονται από την σύμβαση.

3. Μέχρι την ημερομηνία που παύουν να ισχύουν τα καθεστώτα, οι συμβάσεις και οι ρυθμίσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2, εξακολουθούν να υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1991/69 που εφαρμόζονταν προτού τεθεί σε ισχύ ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 18

Φορείς εκμετάλλευσης από τις παρατιθέμενες στο παράρτημα II χώρες

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 4, οι φορείς εκμετάλλευσης στις χώρες που απαριθμούνται στο παράρτημα II αντιμετωπίζονται ως κοινοτικές εταιρείες, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμφωνίας καθεμιάς από αυτές τις χώρες και της Κοινότητας. 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 από την Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με την Επιτροπή σχετικά με τυχόν νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές πράξεις, 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 συνέπειες για τους επιβάτες, και προτείνει τροποποιήσεις του κανονισμού, εφόσον είναι απαραίτητες. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει εξέταση του τρόπου εφαρμογής της εξαίρεσης που θεσπίζεται δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 4.

Άρθρο 20

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται.

2. Το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 καταργείται.

Άρθρο 21

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.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κανόνες που διέπουν την αντιστάθμιση σε περίπτωση ανάθεσης χωρίς πρόσκληση υποβολής προσφορών

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 μπορεί 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.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

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.