

Άρθρο 12

Η απόφαση 75/327/ΕΟΚ καταργείται (*).

Άρθρο 13

1. Μετά από διαβουλεύσεις με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις νομοθετικού, κανονιστικού ή διοικητικού χαρακτήρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1993. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Οι διατάξεις που θεσπί-

(*) ΕΕ αριθ. L 152 της 12. 6. 1975, σ. 3.

ζονται δυνάμει του πρώτου εδαφίου παραπέμπουν ρητά στην παρούσα οδηγία.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στο τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή πληροφορεί σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 14

Η οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για τις ενέργειες των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που συνδέονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

COM(89) 564 τελικό

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή την 1η Δεκεμβρίου 1989)

(90/C 34/07)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι ένας από τους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι η κατάργηση των ανισοτήτων στις υποχρεώσεις που συνδέονται με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας και οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν ουσιώδη νόθευση των όρων ανταγωνισμού στην αγορά μεταφορών·

ότι ο ιδιαίτερα κοινωφελής χαρακτήρας των υπηρεσιών μεταφορών μπορεί να δικαιολογήσει την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας που ισχύει για τις δραστηριότητές τους·

ότι οι λεπτομέρειες παροχής των υπηρεσιών αυτών πρέπει να καθορίζονται από κοινού με τις αρμόδιες αρχές και με τις επιχειρήσεις στο πλαίσιο μιας σύμβασης, με σκοπό να εξασφαλιστεί η εμπορική δραστηριότητα των εν λόγω επιχειρήσεων·

ότι λαμβανομένων υπόψη των δυνατοτήτων που παρέχουν οι συμβάσεις αυτές, τα να επιβάλλονται επί μόνιμης βάσης

υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας δεν μπορεί πλέον να δικαιολογείται από την ανάγκη κάλυψης των αναγκών δημόσιων μεταφορών, εκτός από την παροχή ορισμένων υπηρεσιών αστικών, προαστιακών και περιφερειακών μεταφορών·

ότι, κατά συνέπεια, κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου (*) ώστε να καθοριστούν οι γενικοί κανόνες που θα διέπουν τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 τροποποιείται ως εξής:

1. Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του άρθρου 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Εάν κριθεί αναγκαίο για να εξασφαλιστεί ικανοποιητική μεταφορά σε μια ιδιαίτερη γραμμή ή γεωγραφική περιφέρεια, το κράτος μέλος μπορεί να λάβει μέτρα για τη δημιουργία ή τη συνέχιση παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς βάσει των συμβάσεων που θα διαπραγματευθεί με τις επιχειρήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 14.

3. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να υποβάλλουν τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές

(*) ΕΕ αριθ. L 156 της 28. 6. 1969, σ. 1.

υπηρεσίες στην επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην παράγραφο 1. Η εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών θα γίνεται στο πλαίσιο μιας ιδιαίτερης διοικητικής μονάδας που θα ανταποκρίνεται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) οι λογιστικές καταχωρήσεις πρέπει να είναι ξεχωριστές και τα στοιχεία ενεργητικού να διακρίνονται σαφώς·
 - β) πρέπει να αναγνωρίζεται η εσωτερική αυτονομία της μονάδας, όσον αφορά την τρέχουσα διαχείριση και τον έλεγχο του διοικητικού και λογιστικού τομέα·
 - γ) πρέπει ο ισολογισμός να ισοσκελίζεται από τα έσοδα εκμετάλλευσης, περιλαμβανομένων και των δημόσιων επιχορηγήσεων και των αντιστάθμισεων, χωρίς ενίσχυση από ή προς έναν άλλο τομέα δραστηριότητας της επιχείρησης.
4. Η χρηματοοικονομική επιδάρυνση μιας επιχείρησης μεταφορών που προκύπτει από την επιβολή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στην παράγραφο 3 αποτελεί το αντικείμενο αντιστάθμισης σύμφωνα με τις κοινές μεθόδους που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.»

2. Στο άρθρο 1 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 5:

«5. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- “αστικές και προαστιακές υπηρεσίες” οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που λειτουργούν σύμφωνα με ιδιαίτερο σύστημα τιμολόγησης με σκοπό να καλύψουν τις ανάγκες ενός αστικού κέντρου ή μιας περιοχής, καθώς και τις ανάγκες της μεταφοράς επιβατών μεταξύ του κέντρου αυτού ή της περιοχής αυτής και των προαστείων τους,
- “περιφερειακές υπηρεσίες” οι υπηρεσίες μεταφοράς που αποβλέπουν στο να καλύψουν τις ανάγκες μεταφοράς μιας περιφέρειας, ή τις ανάγκες μεταφοράς μεταξύ μιας περιφέρειας και των κέντρων μεταφοράς.»

3. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1, η παράγραφος 2 του άρθρου 10 καθώς και η παράγραφος 3 του άρθρου 11 καταργούνται.

4. Το τμήμα V αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΤΜΗΜΑ V

Συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας

Άρθρο 4

1. Με τον όρο “σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας” νοείται μια σύμβαση που διαπραγματεύεται και συνάπτεται μεταξύ του κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφοράς με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα θα διασφαλίζονται η αυτονομία και τα εμπορικά συμφέροντα της επιχείρησης μεταφορών.

2. Μέσω της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, το κράτος μέλος μπορεί ιδιαίτερα να εγγυηθεί:

- την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς που ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτικότητα, τη μεταφορική ικανότητα και την ποιότητα,
- την εκμετάλλευση συμπληρωματικών υπηρεσιών,
- τη μεταφορά με καθορισμένα κόμιστρα και όρους μεταφοράς, ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες γραμμές.

Μία σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να καλύπτει είτε την παροχή μιας υπηρεσίας με τρόπο ώστε, χωρίς τη σύμβαση, θα προέκυπτε οικονομικό μειονέκτημα για την επιχείρηση, είτε τη δημιουργία ή τη διατήρηση μιας υπηρεσίας μεταφοράς η οποία, διαφορετικά, δεν θα υπήρχε.

3. Κάθε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάπτεται προκαταβολικά και να καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, που πρέπει να είναι πολυετής·
- β) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, κυρίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας·
- γ) τους διαδικαστικούς κανόνες σχετικά με τον καθορισμό ή την αναπροσαρμογή των τιμολογίων των μεταφορών·
- δ) την τιμή της σύμβασης, η οποία μπορεί να καθοριστεί είτε ως προστιθέμενη στα έσοδα από τα κόμιστρα — εφόσον η επιχείρηση πρέπει να καθορίσει τις τιμές της εντός ορισμένων ορίων που θέτει η σύμβαση — είτε ως περιλαμβανόμενα τα έσοδα από τα κόμιστρα — εφόσον το κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να καθορίζει τα τιμολόγια·
- ε) τη σαφή και ρητή αναγραφή των μέσων και των προθεσμιών καταβολής της τιμής της σύμβασης·
- ς) τη δυνατότητα πρόβλεψης τροποποιητικών ρητρών ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι απρόβλεπτες μεταβολές των συνθηκών·
- η) κάθε ενδεχόμενη πρόβλεψη για την απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών.

4. Όταν μια επιχείρηση επιθυμεί να διακόψει ή να μεταβάλει σημαντικά την παροχή υπηρεσίας που υπόκειται σε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας, η αρμόδια αρχή ενημερώνεται προκαταβολικά και μπορεί να επιβάλει την αναστολή της απόφασης για περίοδο που κρίνεται ικανοποιητική ώστε να διοργανωθεί δημόσια διαβούλευση. Αν η αρμόδια αρχή επιθυμεί να διατηρήσει την παροχή αυτής της υπηρεσίας, πρέπει να πραγματοποιήσει για το σκοπό αυτό διαπραγματεύσεις για τη σύναψη μιας σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

5. Σε περίπτωση που αποτύχουν οι διαπραγματεύσεις αυτές, ή στην περίπτωση που προκύψει διαφωνία σχε-

τικά με την εκτέλεση μιας σύμβασης, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να απευθυνθούν σε μία επιτροπή διαιτησίας την οποία καθορίζουν τα δύο μέρη. Κατά τη διάρκεια της ανάλυσης που πραγματοποιεί η επιτροπή διαιτησίας, εξακολουθεί να παρέχεται η εν λόγω υπηρεσία. Για να καταλήξει σε συμπεράσματα, η επιτροπή πρέπει κυρίως να λάβει υπόψη:

- το γενικό συμφέρον του κοινωνικού συνόλου,
- τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας,
- την κάλυψη του πραγματικού κόστους της υπηρεσίας.

Τα συμπεράσματα της επιτροπής πρέπει να ανακοινωθούν εντός προθεσμίας τριών μηνών και δεσμεύουν τα δύο μέρη.

6. Η εταιρεία δικαιούται αντιστάθμισης που χορηγείται σύμφωνα με τις μεθόδους που παρατίθενται στο τμήμα IV για την περίοδο που προηγείται της σύμβασης.

7. Το κράτος μέλος διαβιβάζει στις 31 Μαΐου κάθε έτους στην Επιτροπή τις πληροφορίες σχετικά με τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που ίσχυαν κατά το προηγούμενο έτος, και ιδιαίτερα:

- περίληψη του περιεχομένου των νέων συμβάσεων και των τροποποιητικών ρητρών,

— τα συμπεράσματα των επιτροπών διαιτησίας που ορίζονται στην παράγραφο 5,

— μια γενική εκτίμηση των συμβάσεων που έληξαν.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, αφού το ζητήσει η ίδια, κάθε συμπληρωματική πληροφορία για τους όρους, την εκμετάλλευση και τα αποτελέσματα των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.»

5. Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Κοινότητα (1).

2. Όσον αφορά τις άλλες επιχειρήσεις μεταφορών, οι επιχειρήσεις των οποίων κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 1992.

(1) Βλέπε πρόταση οδηγίας σελίδα 8 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας

COM(89) 564 τελικό

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή την 1η Δεκεμβρίου 1989)

(90/C 34/08)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη, για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς απαιτεί την ενίσχυση και την αύξηση της αποτελεσματικότητας των υποδομών στον τομέα των μεταφορών μεταξύ των περιοχών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, κυρίως με ένα δίκτυο τρένων μεγάλης ταχύτητας για τη μεταφορά προσώπων και, ενδεχομένως, εμπορευμάτων·

ότι η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο το 1986 μια έκθεση με τίτλο «προς ένα ευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας» (1), ότι το Κοινοβούλιο συμφώνησε για μια κοινοτική δράση στον τομέα αυτό (2), και ότι η Κοινότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων υπέβαλε, στην αρχή του 1989, μία «πρόταση για ευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας»·

ότι η κατάσταση κορεσμού του εναερίου χώρου και πολλών οδικών αξόνων είναι ανησυχητική και ότι η αύξηση της αεροπορικής και οδικής μεταφορικής ικανότητας συνεπάγεται σημαντικές επενδύσεις·

ότι η Κοινότητα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στην ανάπτυξη των τεχνολογιών που συμβάλλουν περισσότερο στη διαφύλαξη του περιβάλλοντος·

ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές ανταποκρίνονται στην ανάγκη αυτή και η ανάπτυξη της τεχνολογίας της μεγάλης ταχύτητας θα ήταν χρήσιμη σ'αυτές·

(1) COM(89) 341 τελικό.

(2) Έκθεση Starita PE 109.323.