

## II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

## 63Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 15ΗΣ ΚΑΙ 16ΗΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 2006

**Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα την Αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές**

(2006/C 192/01)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, COM(2005) 319 τελικό — 20000/0212(COD)·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση του Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2005 να ζητήσει, με βάση τα άρθρα 71 και 265, παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη γνωμοδότησή της για το θέμα αυτό·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση του Προέδρου της, της 23<sup>ης</sup> Μαρτίου 2005, να αναθέσει στην επιτροπή «Πολιτική εδαφικής συνοχής» την κατάρτιση σχετικής γνωμοδότησης·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τον Κανονισμό (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, που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την πρόταση κανονισμού COM(2000) 7 τελικό, που τροποποιήθηκε από το COM(2002) 107 τελικό, σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ τη γνωμοδότησή της 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 CdR 292/2000 fin (1) COM(2000)7 τελικό — 2000/0212(COD)·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση του Δικαστηρίου C-280/00 της 24<sup>ης</sup> Ιουλίου 2003, στην υπόθεση Altmark Trans GmbH κατά Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH και την απόφαση του Δικαστηρίου C-26/03 της 11<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2005, στην υπόθεση Stadt Halle — RPL Recyclingpark Lochau GmbH κατά Arbeitsgemeinschaft Thermische Restabfall- und Energieverwertungsanlage TREA Leuna·

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το σχέδιο της σχετικής γνωμοδότησης (CdR 255/2005 rev 1 ) που υιοθετήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου 2005 από την επιτροπή «πολιτική εδαφικής συνοχής» (εισηγητής: κ. **Bernard Soulage**, Πρώτος αντιπρόεδρος του περιφερειακού συμβουλίου του Ροδανού-Άλπεων (FR/PSE))·

**κατά την 63η σύνοδο ολομέλειάς της, της 15ης και 16ης Φεβρουαρίου 2006 (συνεδρίαση της 16ης Φεβρουαρίου) υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση:**

(1) EE C 253 της 12.9.2001, σελ. 9

## I. Γενικές παρατηρήσεις

Η Επιτροπή των Περιφερειών

**είναι της γνώμης** ότι οι δημόσιες μεταφορές θα ευνοηθούν από την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού και από τη **μείωση της νομικής αβεβαιότητας**.

**εκτιμά** ότι η εναρμόνιση και η διευκρίνιση των όρων ανταγωνισμού κατά την παροχή υπηρεσιών στις δημόσιες μεταφορές είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση μεγαλύτερης **διαφάνειας σε ό,τι αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας** και την αμοιβή των υπηρεσιών.

1. Όσον αφορά την **πραγματοποίηση των ΥΔΥ (Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας) με τη μορφή συμβάσεων**

1.1 **επικροτεί** την αναγνώριση της ιδιαιτερότητας των δημόσιων ενισχύσεων που υποστηρίζουν την παροχή **υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος** και τον ορισμό των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας που διευκρινίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις κάθε μέρους.

1.2 **εκφράζει** την ικανοποίησή της για την ουδετερότητα του κανονισμού όσον αφορά τους **κοινωνικούς και εδαφικούς στόχους** που επιδιώκει κάθε αρμόδια αρχή.

1.3 **τάσεται υπέρ** της λογικής των συμβάσεων, όπου αναγνωρίζεται ο ρόλος των ΥΔΥ για την επίτευξη των στόχων της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Οι **συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας** καθιστούν διαφανή τον χαρακτήρισμό των ΥΔΥ και του κόστους τους.

2. Όσον αφορά την **οργάνωση των υπηρεσιών**

2.1 **εκτιμά** ότι, στα πλαίσια της τήρησης της **αρχής της επικουρικότητας**, το σχέδιο κανονισμού παρέχει στις τοπικές αρχές, τα περιθώρια ελιγμών που απαιτούνται για να ανταποκριθούν όσο το δυνατόν καλύτερα στην ιδιαιτερότητα ή στην πολυπλοκότητα των τοπικών αναγκών σε δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς, σε συνδυασμό με τους στόχους της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής των τοπικών αρχών.

2.2 **υπενθυμίζει** την προσηλωσή της στην **αρχή της ελεύθερης διοίκησης** των τοπικών αρχών, αναγνωρίζοντάς τους το δικαίωμα να επιλέγουν κυρίαρχα τον τρόπο διαχείρισης των υπηρεσιών των δημόσιων μεταφορών τους, σύμφωνα με τις περισσότερες νομοθεσίες των κρατών μελών.

2.3 **εκφράζει την ικανοποίησή της για την ελευθερία** που έχουν οι τοπικές αρχές **να επιλέγουν τον τρόπο διαχείρισης**, όπου λαμβάνεται υπόψη η ποικιλία των τοπικών αναγκών και η πολυμορφία των συνθηκών παραγωγής.

2.4 **συμφωνεί** με τον κανόνα του **γεωγραφικού περιορισμού** για τους εγχώριους μεταφορείς (άρθρο 5.2), πράγμα που θα συμβάλλει στην άρση των περισσότερων υπονοιών για «ασυμβίβαστες» ενισχύσεις, επιτρέποντας την προσφυγή σε έναν εγχώριο μεταφορέα. Εκτιμά ότι ο κανόνας του γεωγραφικού περιορισμού δεν προδικάζει τη δυνατότητα μιας τοπικής αρχής να συνεχίσει να παρέχει ορισμένες υπηρεσίες μεταφορών πέραν των διοικητικών συνόρων.

2.5 **επαναλαμβάνει** την υποστήριξή της για το άνοιγμα των αγορών στον τομέα των τοπικών δημόσιων συγκοινωνιών, σύμφωνα με την αρχή του **«ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού»**, ο οποίος επιβεβαιώνει την απαίτηση για ικανοποίηση των αναγκών των πλέον ευάλωτων μελών της κοινωνίας, που κατοικούν σε μειονεκτικές συνοικίες και αναζητούν απασχόληση, και ταυτόχρονα είναι περιβαλλοντικά βιώσιμος.

2.6 **εκφράζει την ικανοποίησή της** για την αναγνώριση της **ευθύνης των αρμόδιων αρχών** σχετικά με την οργάνωση μέσω συμβάσεων της παροχής των υπηρεσιών. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να επιλέξουν να προσφύγουν σε μία ή περισσότερες συμβάσεις για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφοράς, και είναι ελεύθερες για την κατανομή των κινδύνων.

2.7 **εκφράζει την ικανοποίησή της** για τα περιθώρια ελιγμών κατά την προκήρυξη διαγωνισμών: η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις (άρθρο 5.3) ή να αντικατασταθεί από απευθείας ανάθεση σε περίπτωση διακοπής της παροχής υπηρεσιών (άρθρο 5.5).

2.8 **εκφράζει την έκπληξή της** που οι **αστικές θαλάσσιες ή μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας μεταφορές** δεν περιλαμβάνονται σε αυτή τη νέα πρόταση κανονισμού. Η ΕΤΠ εκφράζει την λύπη της που το σχέδιο κανονισμού δεν εφαρμόζεται και στις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που πραγματοποιούνται μέσω πλωτής οδού, ενώ αυτές οι υπηρεσίες έχουν ενσωματωθεί στο τοπικό δίκτυο δημόσιων μεταφορών.

3. Όσον αφορά τους φορείς παροχής υπηρεσιών μεταφοράς

3.1 **διαπιστώνει** ότι ο κανονισμός δεν περιορίζει την **ιδιωτική πρωτοβουλία** στην χωρίς ρυθμίσεις αγορά των δημόσιων επιβατικών μεταφορών σε εθνικό επίπεδο (χωρίς αποκλειστικά δικαιώματα και χωρίς αποζημιώσεις).

3.2 **εκτιμά** ότι ο κανονισμός συμβάλλει στην αποφυγή νέων μονοπωλιακών θέσεων στις τοπικές δημόσιες μεταφορές και ότι δεν αποκλείει τις **ΜΜΕ** από την αγορά.

3.3 **εκφράζει την ικανοποίησή της** για την ισορροπία που προτείνεται **στον συσχετισμό δυνάμεων** μεταξύ των αρμόδιων αρχών και των μεγάλων επιχειρήσεων μεταφορών. Για να διασφαλισθεί μια καλή και αποτελεσματική τοπική κυκλοφορία είναι σημαντικό να ασκείται από το περιφερειακό επίπεδο ισχυρή επιρροή όσον αφορά τον προγραμματισμό και την οργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η αύξηση της κυκλοφορίας από και προς την εργασία δημιουργεί συγχρόνως μεγάλες απαιτήσεις σχετικά με το συντονισμό των αγορών των μέσων μαζικής μεταφοράς από το εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

3.4 **συμφωνεί** με την εξαίρεση των **δημοσίων περιφερειακών σιδηροδρομικών συγκοινωνιών** και συγκοινωνιών μεγάλων αποστάσεων από τις διατάξεις του άρθρου 5 του κανονισμού.

3.5 **διερωτάται** για την εφαρμογή των προτεινόμενων κανόνων στην αξιολόγηση μιας **δίκαιης (fair) αποζημίωσης** των ΥΔΥ. Η δυσκολία (η αδυναμία μάλιστα) αυτής της αξιολόγησης ενδέχεται να καταστεί πηγή νομικής αβεβαιότητας.

3.6 **επισημαίνει** ότι δεν προβλέπεται κανένα **πλαίσιο για τις απευθείας αναθέσεις στον τομέα δημοσίων σιδηροδρομικών περιφερειακών συγκοινωνιών** ή συγκοινωνιών μεγάλων αποστάσεων. Ορισμένες επιχειρήσεις αναλαμβάνουν καμιά φορά «απευθείας αναθέσεις» στον τομέα περιφερειακών συγκοινωνιών ή συγκοινωνιών μεγάλων αποστάσεων και υποβάλλουν υποψηφιότητα σε διαγωνισμούς. Πρέπει να δοθεί προσοχή σε ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

4. Όσον αφορά τη μορφή του κειμένου

4.1 **εκφράζει την έκπληξή της** που σε κανένα σημείο η Επιτροπή δεν αιτιολογεί την επιλογή της υπέρ του πλέον δεσμευτικού μέσου κοινοτικής ολοκλήρωσης, του κανονισμού.

4.2 **διαπιστώνει** ότι λόγω των πολύ διαφορετικών καταστάσεων των κρατών μελών, το σχέδιο κανονισμού προτείνει **ανακριβείς ενίοτε ορισμούς**, αλλά αναθέτει στα κράτη μέλη την ευθύνη να τους ορίσουν στην αντίστοιχη επικράτειά τους. Τούτο αφορά κυρίως τον ορισμό για τα αστικά κέντρα (άρθρο 2 ιγ), όπου οι ανάγκες μεταφοράς σπανίως συμπίπτουν με τα όρια των θεσμικών αρμοδιοτήτων.

## II. Συστάσεις

### Τροπολογίες

#### Σύσταση 1

##### Άρθρο 1.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή εκμετάλλευση σιδηροδρομικών, ή σε άλλη τροχιά, δρομολογίων και οδικών δρομολογίων δημοσίων επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των δρομολογίων, των οποίων η εκμετάλλευση οφείλεται ουσιαστικά σε ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους.	2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή εκμετάλλευση <del>σιδηροδρομικών, ή σε άλλη τροχιά, δρομολογίων και οδικών δρομολογίων</del> δημοσίων επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των δρομολογίων, των οποίων η εκμετάλλευση οφείλεται ουσιαστικά σε ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους.

#### Αιτιολογία:

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, η ΕΤΠ εκφράζει τη λύπη της που ο τρόπος προσέγγισης του σχεδίου κανονισμού τείνει να υποτιμήσει τη σημασία της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών στις ολοκληρωμένες τοπικές πολιτικές για τη συγκοινωνία. Η ΕΤΠ επιθυμεί να ληφθούν υπόψη οι προκλήσεις των συνδυασμένων μεταφορών, ώστε οι τοπικές αρχές να ενθαρρυνθούν να συνάψουν συμβάσεις υποχρέωσης παροχής δημοσίας υπηρεσίας για συστήματα συνδυασμένων μεταφορών (μετρό, τραμ, λεωφορείο, καλωδιokinητος σιδηρόδρομος, πλωτές οδοί, χώροι στάθμευσης, ενοικίαση ποδηλάτων, ενοικίαση αυτοκινήτων, σταθμός συνδυασμένων μεταφορών, συστήματα ενημέρωσης... ).

#### Σύσταση 2

##### Άρθρο 2 (ι): Ορισμοί

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
(ι) «εγχώριος μεταφορέας»: μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα, στην οποία η αρμόδια αρχή ασκεί έλεγχο πλήρη και ανάλογο εκείνου που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες. Για να διαπιστωθεί η ύπαρξη του ελέγχου αυτού, 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.	(ι) «εγχώριος μεταφορέας»: μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα, στην οποία η αρμόδια αρχή ασκεί έλεγχο πλήρη και ανάλογο εκείνου που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες. Για να διαπιστωθεί η ύπαρξη του ελέγχου αυτού, 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. <u>Η ιδιότητα του εγχώριου μεταφορέα αποκλείει κάθε συμμετοχή μιας ιδιωτικής επιχείρησης στο κεφάλαιο του φορέα παροχής υπηρεσιών μέχρι ποσοστού του 33 %. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 (ι), η άμεση ανάθεση σε εγχώριο μεταφορέα επιτρέπεται και σε περίπτωση συνεργασίας με εξωτερικό μεταφορέα, στον οποίον δεν ασκεί έλεγχο η αρμόδια αρχή, για λόγους αναδιάρθρωσης. Μετά τη λήξη της, στην προκειμένη περίπτωση άμεσης ανάθεσης, ο εγχώριος μεταφορέας δεν δικαιούται εκ νέου άμεση ανάθεση</u>

## Αιτιολογία:

Όσον αφορά τον ορισμό του εγχώριου μεταφορέα, η ΕΤΠ ζητά μεγαλύτερη ακρίβεια στον εν λόγω ορισμό και κανόνες που να προσδιορίζουν τον έλεγχο της τοπικής αρχής σε αυτόν τον μεταφορέα.

Η αρχική σύσταση σημαίνει στην πράξη ευθυγράμμιση με τη νομολογία της απόφασης «Stadt Halle» της 11ης Ιανουαρίου 2005 (Υπόθεση C-26/03) η οποία στο σημείο 49 ορίζει: «Η έστω και κατά μειοψηφία συμμετοχή μιας ιδιωτικής επιχειρήσεως στο κεφάλαιο εταιρίας στην οποία συμμετέχει και η οικεία αναθέτουσα αρχή αποκλείει εν πάση περιπτώσει τη δυνατότητα αυτής της αναθέτουσας αρχής να ασκεί επί της εταιρίας αυτής έλεγχο ανάλογο προς αυτόν που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες».

Η απόφαση Stadt Halle, στην ουσία, σημαίνει ότι η συμμετοχή ενός ιδιωτικού παράγοντα, ανεξάρτητα από το επίπεδο συμμετοχής του, σε μία τοπική ή περιφερειακή δημόσια επιχείρηση καθιστά υποχρεωτική την τήρηση των κοινοτικών κανόνων για τη σύναψη συμβάσεων, των οποίων οι διοικητικές υποχρεώσεις είναι ιδιαίτερα βαρείς. Αυτό σημαίνει επίσης στην πράξη την αμφισβήτηση της ουδετερότητας σε σχέση με την ιδιοκτησία, η οποία καθιερώνεται από το άρθρο 296 της ΣΕΕ, καθώς και τον περιορισμό του περιθωρίου δράσης για τις εταιρικές σχέσεις δημόσιου-ιδιωτών. Η απόφαση Stadt Halle θέτει περισσότερα προβλήματα στις μικτές επιχειρήσεις από όσα επιλύει.

Ως εκ τούτου, η ΕΤΠ ζητεί από τον ευρωπαίο νομοθέτη να μην αποδεχθεί τους περιορισμούς που επιβάλλει η κοινοτική νομολογία και να επιβάλει ένα μέγιστο όριο, κάτω του οποίου η αρμόδια αρχή θεωρείται ότι μπορεί να ασκήσει έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί στις ίδιες υπηρεσίες. Σ' αυτή την περίπτωση, απαλλάσσεται από την υποχρέωση προσφυγής σε πρόσκληση για την υποβολή προσφορών.

Σκοπός της πρότασης κανονισμού είναι η δημιουργία ρυθμιζόμενης ανταγωνιστικής αγοράς στην Ε.Ε.. Αυτό προϋποθέτει επιχειρήσεις, τόσο ιδιωτικές όσο και δημόσιες, που λειτουργούν αποτελεσματικά. Σκοπός των ρυθμίσεων της Συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις είναι να εμποδίσουν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού από δημόσιες αρχές, με δημόσιους πόρους, προς όφελος ορισμένων επιχειρήσεων. Οι ρυθμίσεις αυτές δεν μπορούν όμως να εφαρμόζονται με σκοπό τον αποκλεισμό δημοσίων επιχειρήσεων από την αγορά. Προκειμένου να προετοιμαστούν οι δημόσιες επιχειρήσεις συγκοινωνιών στο άνοιγμα της αγοράς, θα πρέπει να θεσπιστούν μεταβατικές διατάξεις. Διαφορετικά θα βρεθούν σε μειονεκτική θέση έναντι ιδιωτικών επιχειρήσεων, λόγω των «επιβαρύνσεων» που συνεπάγονταν κατά το παρελθόν οι δημόσιες συμβάσεις (μισθολογικές συμβάσεις, προσφορές υπηρεσιών σε περιόδους χαμηλής ζήτησης και για ορισμένες κατηγορίες του πληθυσμού). Συνεπώς, θα ήταν σκόπιμο να επιτρέπεται σε δημόσιες επιχειρήσεις, εντός μιας καθορισμένης μεταβατικής περιόδου, να καταστούν ανταγωνιστικές, χάρη στη συμμετοχή ιδιωτικού κεφαλαίου, χωρίς αυτό να συνεπάγεται, κατά την διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, αυτομάτως υποχρεωτική προκήρυξη διαγωνισμού. Στην αντίθετη περίπτωση οι δημόσιες επιχειρήσεις είτε θα αναγκάζονται να προβαίνουν σε ιδιωτικοποίηση είτε να μην διαθέτουν αποτελεσματικές διαρθρώσεις.

## Σύσταση 3

## Άρθρο 2 (ιγ): Ορισμοί

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
... (ιγ) «περιφερειακές μεταφορές ή μεταφορές μεγάλων αποστάσεων»: ένα δρομολόγιο μεταφορών που δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες μεταφορών ενός αστικού κέντρου ή μιας κατοικημένης περιοχής ή των συνδέσεων μεταξύ μιας κατοικημένης περιοχής και των προαστίων της.	... (ιγ) «περιφερειακές μεταφορές ή μεταφορές μεγάλων αποστάσεων»: ένα δρομολόγιο μεταφορών που <del>δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες μεταφορών ενός αστικού κέντρου ή μιας κατοικημένης περιοχής ή των συνδέσεων μεταξύ μιας κατοικημένης περιοχής και των προαστίων της.</del> <u>δεν αποτελεί ειδικά αστική ή προαστιακή υπηρεσία</u>

## Αιτιολογία:

Όσον αφορά την παρέκκλιση από το άρθρο 5.6, θα ήταν κρίμα να εδραιωθεί μια νομική αβεβαιότητα στον τομέα αυτό, λόγω διαφορετικών ερμηνειών. Η ΕΤΠ, για να βελτιώσει τον ορισμό των υπηρεσιών περιφερειακών μεταφορών ή μεγάλων αποστάσεων μεταφορών, προτείνει, είτε να διευκρινιστεί στο κείμενο ότι τα κράτη μέλη πρέπει τα ίδια να ορίσουν τις υπηρεσίες που διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 2 (ιγ), είτε να επιλέξουν έναν ορισμό που να περιλαμβάνει όλες τις νομικά εγκεκριμένες έννοιες. Στη δεύτερη περίπτωση η ΕΤΠ προτείνει ο γεωγραφικός

ορισμός («κατοικημένη περιοχή», «αστικό κέντρο», «προάστια»), να αντικατασταθεί από ένα ορισμό υπηρεσιών που να είναι συναφής με τις «σιδηροδρομικές δεσμες». Οι οδηγίες 2001/13 (άρθρο 1.2β) και 2001/14 (άρθρο 1.3β) ορίζουν εν προκειμένω τις «αστικές και προαστιακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών». Επισημαίνεται ότι μια τυπολογία για τις υπηρεσίες χρησιμοποιείται ήδη από το 1991 στον κανονισμό 1191/69 (άρθρο 1.1 που τροποποιήθηκε από τον 1893/91).

#### Σύσταση 4

- Όσον αφορά τα σχέδια για τα οποία εφαρμόζονται οι οδηγίες «δημόσιες συμβάσεις», η Επιτροπή των Περιφερειών
- **Ζητεί** να οριστεί σαφώς ότι οι διατάξεις της πρότασης κανονισμού υπερισχύουν έναντι των ρυθμίσεων των γενικών οδηγιών για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, σύμφωνα με την αρχή των ειδικών νομοθετικών κανόνων (*lex specialis*)
  - **Επιθυμεί** οι συμβάσεις **παραχώρησης** να αποτελέσουν αντικείμενο συγκεκριμένων διατάξεων στον παρόντα κανονισμό, καθιστώντας σαφέστερο το καθεστώς τους σε σχέση με τις οδηγίες «δημόσιες συμβάσεις» (93/37 και 2004/18).
  - **Ζητεί** η περίπτωση των συμβάσεων τύπου «BOT» (*Built Operate and Transfer-*) να εξετάζεται σαφέστερα από ό,τι στα άρθρα 5.1 και 8.1. Στον κανονισμό πρέπει απαραίτητως να διευκρινίζονται οι νομικοί όροι, σε περιπτώσεις όπου ένα αποκλειστικό δικαίωμα (και/ ή μία αποζημίωση) συνδέεται με την κατασκευή βαριάς υποδομής.

#### Σύσταση 5

##### Άρθρο 4.6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
6. Εάν χρειασθεί, δεδομένων των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης μπορεί να παραταθεί κατ' ανώτατο όριο κατά το ήμισυ, εφόσον ο μεταφορέας προσκομίσει στοιχεία ενεργητικού, τα οποία αφενός είναι αξιοσημείωτα για το σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των συγκοινωνιών που αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αφετέρου συνδέονται αποκλειστικά με τις συγκοινωνίες της σύμβασης αυτής.	6. Εάν χρειασθεί, δεδομένων των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης μπορεί να παραταθεί κατ' ανώτατο όριο κατά το ήμισυ, εφόσον ο μεταφορέας προσκομίσει στοιχεία ενεργητικού, τα οποία αφενός είναι αξιοσημείωτα για το σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των συγκοινωνιών που αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αφετέρου συνδέονται αποκλειστικά με τις συγκοινωνίες της σύμβασης αυτής. <u>Οι υλικές και άυλες επενδύσεις δεν μπορούν να δικαιολογήσουν παράταση της διάρκειας της σύμβασης όταν υπάρχει δευτερεύουσα αγορά ή η εναπομένουσα αξία τους σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης δεν δημιουργεί δυσκολίες εκτίμησης.</u>

#### Αιτιολογία:

Η παρέκκλιση του άρθρου 4.6 για την απόσβεση των στοιχείων του ενεργητικού δεν μπορεί να καθυστερεί τη δυναμική του ανταγωνισμού με την παράταση της διάρκειας των συμβάσεων χωρίς βάσιμα οικονομικά επιχειρήματα.

#### Σύσταση 6

##### Άρθρο 4 (να προστεθεί νέα παράγραφος)

Τροπολογία της ΕΤΠ
4.8 <u>Οι παράγραφοι 5 και 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται όταν ισχύουν οι οδηγίες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων. Στις περιπτώσεις αυτές, η μέγιστη διάρκεια της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας ορίζεται στα 30 έτη από την πραγματική ημερομηνία έναρξης των εργασιών.</u>

#### Αιτιολογία:

Η ΕΤΠ προτείνει στην περίπτωση σύμβασης παραχώρησης και εκμετάλλευσης έργων να υπάρχει ειδικό άρθρο, στον βαθμό που η διάρκεια εκμετάλλευσης αποτελεί θεμελιώδη παράμετρο για την οικονομική ισορροπία του σχεδίου. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να προβλεφθεί παρέκκλιση στη μέγιστη διάρκεια των 22,5 ετών που προβλέπεται στο σχέδιο κανονισμού.

## Σύσταση 7

## Άρθρο 5.4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
4. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, των οποίων η μέση ετήσια αξία υπολογίζεται κάτω του ενός εκατομμυρίου ευρώ ή των οποίων το αντικείμενο είναι η ετήσια εκτέλεση δρομολογίων κάτω των 300.000 χιλιομέτρων.	4. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, των οποίων η μέση ετήσια αξία <u>ανά επιχείρηση</u> υπολογίζεται κάτω του <u>ενάμιση</u> <del>ενός</del> εκατομμυρίου ευρώ ή των οποίων το αντικείμενο είναι η ετήσια εκτέλεση δρομολογίων κάτω των <u>300.000</u> <del>300.000</del> <u>500.000</u> χιλιομέτρων.

## Αιτιολογία:

Η ΕΤΠ προτείνει να απαγορεύεται ρητά η απευθείας ανάθεση από τις αρμόδιες αρχές πολλών συμβάσεων σε ένα μεταφορέα όταν το συνολικό ποσό των συμβάσεων υπερβαίνει το ανώτατο όριο που ορίζει το άρθρο 5.4. Το άρθρο αυτό δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για την παρέκκλιση της υποχρέωσης προκήρυξης διαγωνισμού, αλλά για να μην επιβαρυνθεί το κόστος των συναλλαγών ενός διαγωνισμού όταν η ανατιθέμενη υπηρεσία είναι «μικρού μεγέθους» ή όταν η αρμόδια αρχή αντικαθιστά τις ανταγωνιστικές πιέσεις του διαγωνισμού με μία σύγκριση των διαφόρων «μικρών μεταφορέων» που δρουν στην επικράτεια της. Από την άλλη πλευρά η ΕΤΠ προτείνει ο καθορισμός των ανωτάτων ορίων να πραγματοποιείται από κάθε κράτος μέλος, ανάλογα με τις εθνικές οικονομικές συνθήκες.

## Σύσταση 8

## Άρθρα 8.2 και 8.3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΤΠ
<p>2. Κάθε αρμόδια αρχή μεριμνά ώστε:</p> <p>α) τουλάχιστον το ήμισυ των συμβάσεων της δημοσίων μεταφορών με λεωφορείο, σε αξία, να ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εντός προθεσμίας τεσσάρων ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, και</p> <p>β) το σύνολο των συμβάσεων της δημοσίων μεταφορών με λεωφορείο να ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εντός προθεσμίας οκτώ ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.</p> <p>3. Κάθε αρμόδια αρχή μεριμνά ώστε:</p> <p>α) τουλάχιστον το ήμισυ των συμβάσεων της δημοσίων σιδηροδρομικών μεταφορών, σε αξία, να ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εντός προθεσμίας πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, και</p> <p>β) το σύνολο των συμβάσεων της δημοσίων σιδηροδρομικών μεταφορών να ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό εντός προθεσμίας δέκα ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.</p>	<p>2. Κάθε αρμόδια αρχή μεριμνά ώστε:</p> <p>α) <u>οι συμβάσεις</u> <del>τουλάχιστον το ήμισυ των συμβάσεων της δημοσίων μεταφορών με λεωφορείο, σε αξία, να ανατεθεί σύμφωνα με</del> <u>να είναι σύμφωνες με το άρθρο 4</u> του με τον παρόντος κανονισμού εντός προθεσμίας τεσσάρων ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, και</p> <p>β) το σύνολο των συμβάσεων της δημοσίων μεταφορών με λεωφορείο να ανατεθεί σύμφωνα με <u>το άρθρο 5</u> του <del>των</del> παρόντος κανονισμού εντός προθεσμίας οκτώ ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.</p> <p>3. Κάθε αρμόδια αρχή μεριμνά ώστε:</p> <p>α) <u>οι συμβάσεις</u> <del>τουλάχιστον το ήμισυ των συμβάσεων της δημοσίων σιδηροδρομικών μεταφορών, σε αξία, να ανατεθεί σύμφωνα με</del> <u>να είναι σύμφωνες με το άρθρο 4</u> του με τον παρόντος κανονισμού εντός προθεσμίας πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού, και</p> <p>β) το σύνολο των συμβάσεων της δημοσίων σιδηροδρομικών μεταφορών να ανατεθεί σύμφωνα με <u>το άρθρο 5</u> του <del>των</del> παρόντος κανονισμού εντός προθεσμίας δέκα ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.</p>

## Αιτιολογία:

Με τη σημερινή τους διατύπωση, οι δύο παράγραφοι θα προκαλέσουν δυσκολίες στις αρμόδιες αρχές που επιθυμούν την εκμετάλλευση του δικτύου τους από έναν μόνον μεταφορέα. Σε λιγότερο από 4 ή 5 χρόνια θα χρειαστεί να προβούν στην επεξεργασία σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και να διοργανώσουν διαγωνισμό.

**Σύσταση 9**

Άρθρο 8.5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠΠ
5. Για την εφαρμογή των παραγράφων 2, 3 και 4 δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες έχουν ανατεθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού με θεμιτή διαδικασία διαγωνισμού, με την προϋπόθεση ότι είναι διάρκειας περιορισμένης και συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5. Οι εν λόγω συμβάσεις επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους.	5. Για την εφαρμογή των παραγράφων 2, 3 και 4 δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες έχουν ανατεθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού με <del>θεμιτή διαδικασία διαγωνισμού</del> , με την προϋπόθεση ότι είναι διάρκειας περιορισμένης και συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προβλέπονται στο άρθρο 4 <del>παράγραφος 5</del> . Οι εν λόγω συμβάσεις επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους.

## Αιτιολογία:

Όσον αφορά τη μεταβατική περίοδο, οι συμβάσεις που συνάπτονται πριν από τη θέση σε ισχύ του κανονισμού και οι οποίες λήγουν πριν το τέλος της εφαρμογής του κανονισμού, θα πρέπει να εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους προκειμένου να αποφευχθούν νομικές διαδικασίες για την αποζημίωση της υφιστάμενης ζημίας.

**Σύσταση 10**

Άρθρο 8.6 (να διαγραφεί):

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕΠΠ
Οι αρμόδιες αρχές μπορούν κατά τη διάρκεια του δεύτερου ημίσεως των μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 να αποκλείσουν από τις αναθέσεις συμβάσεων με πρόσκληση υποβολής προσφορών τους μεταφορείς, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των συγκοινωνιών για την οποία απολαύουν αποκλειστικών δικαιωμάτων ή οικονομικών αποζημιώσεων που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας του συνόλου των δρομολογίων δημοσίων μεταφορών για τα οποία απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος ή αποζημίωσης. Για την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις που ανατίθενται επειγόντως σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5. Οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν τη δυνατότητα αυτή χωρίς διακρίσεις, αποκλείουν όλους τους μεταφορείς που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους δυνητικούς μεταφορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν τη διάταξη αυτή τουλάχιστον δύο μήνες πριν τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.	<del>Οι αρμόδιες αρχές μπορούν κατά τη διάρκεια του δεύτερου ημίσεως των μεταβατικών περιόδων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 3 να αποκλείσουν από τις αναθέσεις συμβάσεων με πρόσκληση υποβολής προσφορών τους μεταφορείς, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των συγκοινωνιών για την οποία απολαύουν αποκλειστικών δικαιωμάτων ή οικονομικών αποζημιώσεων που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας του συνόλου των δρομολογίων δημοσίων μεταφορών για τα οποία απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος ή αποζημίωσης. Για την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις που ανατίθενται επειγόντως σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 5. Οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν τη δυνατότητα αυτή χωρίς διακρίσεις, αποκλείουν όλους τους μεταφορείς που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους δυνητικούς μεταφορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν τη διάταξη αυτή τουλάχιστον δύο μήνες πριν τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.</del>

## Αιτιολογία:

Το άρθρο αυτό είναι ιδιαίτερα διφορούμενο και ενέχει κινδύνους διακρίσεων και διαφορών.

Βρυξέλλες, 16 Φεβρουαρίου 2006

Ο Πρόεδρος  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Michel DELEBARRE