



Βρυξέλλες, 30.1.2013  
COM(2013) 28 final

2013/0028 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 10 final}

{SWD(2013) 11 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 για την πολιτική των μεταφορών που εγκρίθηκε στις 28 Μαρτίου 2011<sup>1</sup>, η Επιτροπή εξέφρασε το όραμά της για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο με μια εσωτερική αγορά σιδηροδρόμων, στην οποία οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να παρέχουν μεταφορές χωρίς περιττούς τεχνικούς και διοικητικούς φραγμούς.

Αρκετές πολιτικές πρωτοβουλίες έχουν αναγνωρίσει τις δυνατότητες των σιδηροδρομικών υποδομών ως κορμού της εσωτερικής αγοράς και ως κινητήριας δύναμης της βιώσιμης ανάπτυξης. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιανουαρίου 2012 επισημάνθηκε η σπουδαιότητα της απελευθέρωσης του δυναμικού ανάπτυξης μιας πλήρως ολοκληρωμένης ενιαίας αγοράς, συμπεριλαμβανομένων μέτρων σχετικά με τις βιομηχανίες δικτύου. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Δράση για τη σταθερότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση» που εκδόθηκε στις 30 Μαΐου 2012 υπογραμμίστηκε η σπουδαιότητα της περαιτέρω μείωσης των κανονιστικών επιβαρύνσεων και φραγμών για την είσοδο στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Παρομοίως, στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την ενίσχυση της διακυβέρνησης της ενιαίας αγοράς, η οποία εκδόθηκε στις 6 Ιουνίου 2012<sup>2</sup>, υπογραμμίστηκε η σπουδαιότητα του τομέα των μεταφορών.

Την τελευταία δεκαετία, τρεις νομοθετικές «δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους» είχαν ως στόχο να ανοίξουν τις εθνικές αγορές και να καταστήσουν τους σιδηροδρόμους πιο ανταγωνιστικούς και πιο λειτουργικούς σε επίπεδο ΕΕ. Ο κανονισμός 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές που δημοσιεύθηκε τον Δεκέμβριο του 2007 καθόρισε ένα πλαίσιο για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και για την αποζημίωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αλλά όχι μια κοινή προσέγγιση για την ανάθεση συμβάσεων για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Παρά τη νέα νομοθεσία της ΕΕ, το μερίδιο των σιδηροδρόμων στις μεταφορές εντός της ΕΕ παρέμεινε χαμηλό.

#### 1.2 Προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν

Τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν ότι, υπό το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν μείνει πίσω όσον αφορά την ποιότητα της εξυπηρέτησης και την αποτελεσματικότητα. Το 54% των συμμετεχόντων στην έρευνα του Ευρωβαρόμετρου το 2012 δήλωσαν ότι δεν ήταν ικανοποιημένοι από τα εθνικά και περιφερειακά σιδηροδρομικά συστήματά τους. Στον Πίνακα Επιδόσεων Καταναλωτών 2011<sup>3</sup> η συνολική ικανοποίηση των επιβατών τρένων ήταν 6,7/10, αρκετά κατώτερη της ικανοποίησης που δηλώνεται για τα περισσότερα καταναλωτικά προϊόντα και υπηρεσίες. Σύμφωνα με τις απόψεις των καταναλωτών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές συγκεντρώνουν τη χειρότερη βαθμολογία από όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς (με τις αστικές συγκοινωνίες και τις αεροπορικές εταιρείες να εμφανίζουν την καλύτερη βαθμολογία) και κατατάσσονται στην 27<sup>η</sup> θέση μεταξύ των 30 αγορών παροχής υπηρεσιών. Υπάρχουν σημαντικά κενά αποτελεσματικότητας μεταξύ των σιδηροδρομικών συστημάτων με τις βέλτιστες και των σιδηροδρομικών συστημάτων με τις χειρίστες επιδόσεις. Τα κενά αυτά αντανakλούν σημαντικές διαφορές στη χρήση των περιουσιακών στοιχείων, όπως του τροχαίου υλικού και των υποδομών, καθώς και στην παραγωγικότητα της εργασίας. Αυτά τα κενά

<sup>1</sup> Λευκή Βίβλος: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών· COM(2011)144

<sup>2</sup> Καλύτερη διακυβέρνηση για την ενιαία αγορά· COM(2012)259

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/consumer\\_research/cms\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm);

αποτελεσματικότητας οδηγούν σε ουσιαστική ανάγκη για δημόσια χρηματοδότηση σε σύγκριση με άλλους οικονομικούς τομείς (χωρίς να εξετάζεται η χρηματοδότηση των υποδομών), καθώς πολλές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ζημιογόνες.

Παρουσιάζονται αρκετοί φραγμοί στη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης και της αποτελεσματικότητας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι φραγμοί αυτοί αφορούν πρώτα απ' όλα την πρόσβαση στην αγορά παροχής υπηρεσιών εγχώριων επιβατικών μεταφορών και την έλλειψη ανταγωνιστικής πίεσης. Σε πολλά κράτη μέλη, η αγορά αυτή είναι κλειστή στον ανταγωνισμό, γεγονός που δεν περιορίζει μόνο την ανάπτυξη αλλά και δημιουργεί ανισότητες μεταξύ των κρατών μελών που έχουν ανοίξει τις αγορές τους και αυτών που δεν το έχουν πράξει. Οι διαφορετικές εθνικές προσεγγίσεις στο άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών εμποδίζουν την ανάδυση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ωστόσο, στη συντριπτική τους πλειονότητα, οι εγχώριες επιβατικές μεταφορές δεν πραγματοποιούνται στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας και, συνεπώς, εκτελούνται βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Δεδομένου ότι δεν εφαρμόζονται κοινοί κανόνες σε επίπεδο ΕΕ για την ανάθεση των εν λόγω συμβάσεων, ορισμένα κράτη μέλη αναθέτουν τις συμβάσεις αυτές μέσω διαγωνισμού, ενώ άλλα πραγματοποιούν απευθείας ανάθεση. Αυτό το συνονθύλευμα ρυθμιστικών συστημάτων στην ΕΕ εμποδίζει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αξιοποιήσουν πλήρως τις δυνατότητες της λειτουργίας εντός μιας εσωτερικής αγοράς. Συνεπώς, η συγκεκριμένη νομοθετική δέσμη μέτρων καλύπτει, επίσης, τον ανταγωνισμό για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τους φραγμούς στον ανταγωνισμό, όπως είναι η διαθεσιμότητα κατάλληλου τροχαίου υλικού για εν δυνάμει υποψηφίους ανάθεσης τέτοιων συμβάσεων και η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφοριακά συστήματα και ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων προς όφελος του επιβάτη.

### 1.3 Γενικοί στόχοι

Ο κύριος στόχος της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η θέσπιση μιας εσωτερικής αγοράς μεταφορών η οποία θα συμβάλλει σε υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητα και στην εναρμονισμένη, ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων. Στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές του 2011 αναφέρεται ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να αντιστοιχούν στην πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων έως το 2050. Αυτή η μεταβολή στον τρόπο πραγματοποίησης των μεταφορών θα συμβάλει στη μείωση κατά 20% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προβλέπεται στο θεματολόγιο Ευρώπη 2020 για έξυπνη, βιώσιμη και ανάπτυξη χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς<sup>4</sup>. Η Λευκή Βίβλος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι καμία μείζων αλλαγή στον τομέα των μεταφορών δεν θα είναι εφικτή εάν δεν στηριχτεί σε ένα κατάλληλο σιδηροδρομικό δίκτυο και σε ευφύστερη προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση του.

Ο συνολικός στόχος της παρούσας πρότασης, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, είναι η βελτίωση της ποιότητας των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών και η ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητάς τους, με τη βελτίωση κατά τον τρόπο αυτόν της ανταγωνιστικότητας και της ελκυστικότητας του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς και με την περαιτέρω ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

### 1.4 Ειδικοί στόχοι

<sup>4</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής: «Ευρώπη 2020. Μια στρατηγική για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη», COM(2010) 2020.

Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει κοινούς κανόνες για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και συνοδευτικά μέτρα για την αύξηση του βαθμού επιτυχίας των διαδικασιών ανάθεσης μέσω διαγωνισμού.

Στόχος της υποχρεωτικής ανάθεσης με διαγωνισμό συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι να ενταθεί η ανταγωνιστική πίεση στις εγχώριες σιδηροδρομικές αγορές, προκειμένου να αυξηθεί η ποσότητα και να βελτιωθεί η ποιότητα των επιβατικών μεταφορών. Η ανάθεση με διαγωνισμό των σιδηροδρομικών συμβάσεων διασφαλίζει επίσης καλύτερη σχέση κόστους-οφέλους όσον αφορά τις δημόσιες μεταφορές. Οι κοινοί κανόνες για τη διαδικασία ανάθεσης συμβάλλουν στη δημιουργία ενιαίων επιχειρηματικών όρων για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι προτάσεις αυτές πρέπει να μελετηθούν σε συνάρτηση με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση)<sup>5</sup>, οι οποίες θεσπίζουν δικαιώματα ανοικτής πρόσβασης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ενισχύουν τις διατάξεις για τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

Για την υποστήριξη της Επιτροπής στη διαδικασία εκτίμησης επιπτώσεων, ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο η εκπόνηση υποστηρικτικής μελέτης και η διεξαγωγή στοχοθετημένης διαβούλευσης. Η μελέτη ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2011 και η τελική έκθεση υποβλήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2012.

Για να συγκεντρωθούν οι απόψεις των ενδιαφερομένων, προτιμήθηκε ένα ευρύ φάσμα μεθόδων στοχοθετημένης διαβούλευσης αντί μιας ανοικτής διαβούλευσης. Από την 1η Μαρτίου έως τις 16 Απριλίου 2012 απεστάλησαν προσαρμοσμένα ερωτηματολόγια σε 427 ενδιαφερόμενους του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών, υπουργεία συγκοινωνιών, αρχές ασφαλείας, υπουργεία, φορείς εκπροσώπησης, συνδικαλιστικές οργανώσεις κ.λπ.). Οι απόψεις των επιβατών συγκεντρώθηκαν μέσω έρευνας του Ευρωβαρόμετρου στην οποία έλαβαν μέρος 25.000 ερωτηθέντες ομοιόμορφα κατανομημένοι στα 25 κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρόμους. Το δίκτυο της Επιτροπής των Περιφερειών χρησιμοποιήθηκε για την πρόσβαση στις τοπικές και περιφερειακές αρχές.

Οι διαβουλεύσεις αυτές συμπληρώθηκαν από ακρόαση των ενδιαφερομένων μερών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 29 Μαΐου 2012 (με περίπου 85 συμμετέχοντες), συνέδριο (με περίπου 420 συμμετέχοντες) στις 24 Σεπτεμβρίου 2012 και συνεντεύξεις με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη καθ' όλη τη διάρκεια του 2012. Το προσωπικό της Επιτροπής συναντήθηκε με εκπροσώπους της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) (που εκπροσωπεί τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις), των Ευρωπαϊκών Επιχειρήσεων Μεταφοράς Επιβατών (ΕΡΤΟ), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών (EPF), των Ευρωπαϊκών Διαχειριστών Σιδηροδρομικών Υποδομών (ERIM) και της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Συγκοινωνιών (UTIP). Επίσης, οργανώθηκαν ειδικές συναντήσεις με ενδιαφερόμενους στη Γαλλία, τη Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων (60%) συμφώνησε ότι επιπρόσθετα νέα δικαιώματα ανοικτής πρόσβασης, ο υποχρεωτικός δημόσιος διαγωνισμός ή ένας συνδυασμός αυτών θα μπορούσαν να δώσουν ώθηση στην ενοποίηση των αγορών. Η πλέον δημοφιλής επιλογή (από

<sup>5</sup> ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

το 55% των ερωτηθέντων) ήταν η ανοικτή πρόσβαση στις εγχώριες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές βάσει μιας δοκιμής οικονομικής ισορροπίας για την εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων της στη βιωσιμότητα των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας. Η γνώμη για τις υφιστάμενες ρυθμίσεις ήταν πολύ αρνητική (μόνο το 20% των ερωτηθέντων τις υποστήριξαν). Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων θεωρούν ότι τυχόν άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών θα οδηγήσει σε χειρότερους όρους εργασίας και σε περισσότερες απεργίες.

Όσον αφορά την υποχρεωτική διενέργεια διαγωνισμού, το 45% των ερωτηθέντων ήταν υπέρ ευέλικτων επιλογών παρόμοιων με αυτών της διαδικασίας διαπραγμάτευσης για τις δημόσιες προμήθειες και των μεταβατικών περιόδων για τη βαθμιαία διενέργεια διαγωνισμών για όλες τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας (80% των ερωτηθέντων).

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων (60%) συμφώνησε ότι η δημιουργία εταιρειών μίσθωσης τροχαίου υλικού θα συνέβαλε στην βελτίωση της πρόσβασης σε τροχαίο υλικό και ένα μεγάλο μέρος (75%) ζήτησε να παρέχεται πλήρης πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες από το διαχειριστή υποδομών. Όσον αφορά τα ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, υπήρξε προτίμηση σε μη δεσμευτικές διατάξεις ή ρήτρες εξουσιοδότησης για εθελοντικές συμφωνίες έναντι των υποχρεωτικών μέτρων σε επίπεδο ΕΕ ή σε επίπεδο κράτους μέλους.

Πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με την επιτροπή κλαδικού κοινωνικού διαλόγου για τους σιδηροδρόμους στις 26 Μαρτίου και τις 19 Ιουνίου, ιδίως για τις εναλλακτικές επιλογές και την εκτίμηση των κοινωνικών τους επιπτώσεων.

Βάσει της εξωτερικής μελέτης που αναφέρθηκε ανωτέρω και των συμπερασμάτων της διαδικασίας διαβούλευσης, η Επιτροπή πραγματοποίησε ποιοτική και ποσοτική εκτίμηση των επιπτώσεων των διάφορων επιλογών για τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου.

Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι ο συνδυασμός των ακόλουθων επιλογών έχει τα καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις και παράγει καθαρή πραγματική αξία που κυμαίνεται από 21 έως 29 δισεκατομμύρια ευρώ από το 2019 έως το 2035:

- γενικώς οριζόμενα δικαιώματα ανοικτής πρόσβασης βάσει δοκιμής των επιπτώσεών τους στην οικονομική ισορροπία των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας·
- ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με διαγωνισμό·
- εθελοντικά εθνικά ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων· και
- υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε κατάλληλο τροχαίο υλικό για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θέλουν να συμμετάσχουν σε διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

#### **3.1 Ορισμός της αρμόδιας τοπικής αρχής (άρθρο 2, στοιχείο γ)**

Η παρούσα τροποποίηση αυξάνει την ασφάλεια δικαίου προσδιορίζοντας ότι ο όρος «αρμόδια τοπική αρχή» καλύπτει αστικούς οικισμούς ή αγροτικές περιοχές και όχι μεγάλα τμήματα της εθνικής επικράτειας.

3.2 Προδιαγραφές σχετικά με τον τρόπο ορισμού των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τις αρμόδιες αρχές και του γεωγραφικού πεδίου των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 2 στοιχείο ε) και νέο άρθρο 2α)

Το άρθρο αυτό προβλέπει μια ευέλικτη αλλά τυποποιημένη και διαφανή διαδικασία για τον καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και του γεωγραφικού πεδίου των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εάν οι αρμόδιες αρχές θεωρούν ότι απαιτείται δημόσια παρέμβαση για την εξασφάλιση ενός πολιτικά επιθυμητού επιπέδου κινητικότητας στην επικράτεια υπό την ευθύνη τους. Ορίζει ότι οι αρμόδιες αρχές πρέπει να θεσπίζουν σχέδια δημόσιων μεταφορών που να καθορίζουν τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών επιβατών και μοντέλα προμήθειας και απόδοσης για τις δημόσιες μεταφορές επιβατών. Ορίζει επίσης ότι οι αρμόδιες αρχές πρέπει να αιτιολογούν το είδος και την έκταση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες προτίθενται να επιβάλουν σε δημόσιους μεταφορείς και το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να επιτυγχάνονται οι στόχοι που καθορίζονται στα σχέδια δημόσιων μεταφορών. Πρέπει να εφαρμόζουν κριτήρια βάσει των γενικών αρχών της Συνθήκης, όπως είναι η καταλληλότητα, η αναγκαιότητα και η αναλογικότητα, καθώς και οικονομικά κριτήρια, όπως είναι η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας και η οικονομική βιωσιμότητα. Το άρθρο ορίζει επίσης ότι η αρμόδια αρχή πρέπει να εξασφαλίζει κατάλληλη διαβούλευση μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, π.χ. των οργανώσεων επιβατών και εργαζομένων και των μεταφορικών εταιρειών. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, προβλέπει ότι οι ανεξάρτητοι ρυθμιστικοί φορείς στον τομέα των σιδηροδρόμων πρέπει να εξασφαλίζουν τη νομική αναθεώρηση της διαδικασίας. Επίσης, θέτει όριο για τον μέγιστο όγκο σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στο πλαίσιο κάθε σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, κατά τρόπο ευέλικτο, ώστε να εξασφαλίζεται πραγματικός ανταγωνισμός, ενώ λαμβάνεται υπόψη το μεταβαλλόμενο μέγεθος και η διοικητική διάρθρωση των αγορών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στα κράτη μέλη.

3.3 Παροχή επιχειρησιακών, τεχνικών και οικονομικών πληροφοριών για τις επιβατικές μεταφορές που καλύπτονται από σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας η οποία να υποβάλλεται σε διαδικασίες διαγωνισμού (άρθρο 4 παράγραφος 6 και νέο άρθρο 4 παράγραφος 8).

Αυτή η νέα διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 8 υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές να παρέχουν συγκεκριμένα επιχειρησιακά, τεχνικά και οικονομικά δεδομένα σε εν δυνάμει υποψηφίους για μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να μπορούν να προετοιμάσουν τεκμηριωμένη προσφορά, και εξασφαλίζει με αυτόν τον τρόπο βελτιωμένο ανταγωνισμό. Η τροποποίηση του άρθρου 4 παράγραφος 6 αποσαφηνίζει ότι οι αρμόδιες αρχές πρέπει να δηλώνουν με σαφήνεια στη συγγραφή υποχρεώσεων εάν απαιτούν από τους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας να συμμορφώνονται με κοινωνικά πρότυπα ή κριτήρια.

3.4 Ανώτατα όρια για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων μικρού όγκου και τις απευθείας αναθέσεις σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις (άρθρο 5 παράγραφος 4).

Η διάταξη θεσπίζει συγκεκριμένα ανώτατα όρια για την αξία των απευθείας αναθέσεων συμβάσεων σιδηροδρομικών μεταφορών μικρού όγκου. Τα υφιστάμενα όρια προσαρμόζονται στις μεταφορές με λεωφορείο και μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς εκτός των σιδηροδρόμων. Το προτεινόμενο όριο για τους σιδηροδρόμους ακολουθεί τη λογική να επιτρέπονται οι απευθείας αναθέσεις εάν το κόστος της οργάνωσης ενός διαγωνισμού υπερβαίνει τα αναμενόμενα οφέλη. Το αντίστοιχο όριο όσον αφορά χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες αντικατοπτρίζει το μέσο μοναδιαίο κόστος της παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών.

3.5 Υποχρεωτική ανάθεση σιδηροδρομικών συμβάσεων με διαγωνισμό (άρθρο 5 παράγραφος 6 και άρθρο 4)

Η απαλοιφή του άρθρου 5 παράγραφος 6 στερεί από τις αρμόδιες αρχές τη δυνατότητα να αποφασίζουν εάν θα απονεύμουν μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές

μεταφορές απευθείας ή μέσω διαγωνισμού. Ο γενικός κανόνας της ανάθεσης με διαγωνισμό θα ισχύει και για τους σιδηρόδρομους.

### 3.6 Περιορισμοί στις αναθέσεις (νέο άρθρο 5 παράγραφος 6)

Προκειμένου να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός μετά τη θέσπιση της υποχρέωσης διενέργειας δημόσιου διαγωνισμού για τις συμβάσεις σιδηροδρομικών μεταφορών, η διάταξη αυτή επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να αποφασίζουν ότι οι συμβάσεις για επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που καλύπτουν τμήματα του ίδιου δικτύου ή δέσμες γραμμών θα ανατίθενται σε διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν τον περιορισμό του αριθμού των συμβάσεων που ανατίθενται στην ίδια σιδηροδρομική επιχείρηση με διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού.

### 3.7 Πρόσβαση σε σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό (νέο άρθρο 5α και νέο άρθρο 9α)

Η θέσπιση της υποχρέωσης των κρατών μελών να διασφαλίζουν αποτελεσματική και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε κατάλληλο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό για μεταφορείς που επιθυμούν να εκτελούν δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές βρίσκεται αντιμέτωπη με ένα σημαντικό φραγμό για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στα κράτη μέλη όπου δεν υπάρχουν αγορές χρηματοδοτικής μίσθωσης για σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό που να λειτουργούν ικανοποιητικά, εναπόκειται στις αρμόδιες αρχές να λάβουν μέτρα για την εξασφάλιση της πρόσβασης σε τροχαίο υλικό προκειμένου να ανοίξει η αγορά. Ωστόσο, καθώς η κατάσταση και οι ανάγκες δύνανται να ποικίλλουν από χώρα σε χώρα, η νέα διάταξη δίνει στις αρμόδιες αρχές μεγάλο περιθώριο να επιλέξουν τους καταλληλότερους τρόπους επίτευξης του στόχου, ενώ αναφέρει τα μέτρα που χρησιμοποιούνται συνήθως. Τα στοιχεία της διαδικασίας και τα μέτρα που εξασφαλίζουν την πρόσβαση στο τροχαίο υλικό θα καθοριστούν σε εκτελεστικές πράξεις βάσει της διαδικασίας εξέτασης που αναφέρονται στο άρθρο 9α του παρόντος κανονισμού.

### 3.8 Δημοσίευση συγκεκριμένων πληροφοριών για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 7 παράγραφος 1 και παράγραφος 2)

Αυτή η διάταξη υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές να συμπεριλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την ημερομηνία έναρξης και τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις ετήσιες εκθέσεις τους για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και στις προκαταρκτικές προκηρύξεις τους για τις προβλεπόμενες διαδικασίες διαγωνισμών. Αυτές οι επιπρόσθετες πληροφορίες και η υποχρέωση των κρατών μελών να διευκολύνουν την πρόσβαση στις ετήσιες εκθέσεις που εκδίδουν οι αρμόδιες αρχές θα αυξήσουν τη διαφάνεια όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται και πιθανές νέες αναθέσεις, και βοηθούν έτσι τους μεταφορείς να προετοιμαστούν για μελλοντικές διαδικασίες διαγωνισμών.

### 3.9 Μεταβατική περίοδος για την ανάθεση με διαγωνισμό (άρθρο 8 παράγραφος 2)

Η διάταξη αυτή διευκρινίζει ότι η δεκαετής μεταβατική περίοδος έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 ισχύει μόνο για το άρθρο 5 παράγραφος 3 σχετικά με την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να οργανώσουν μια διαδικασία ανάθεσης με διαγωνισμό. Όλες οι υπόλοιπες διατάξεις του άρθρου 5 (π.χ. για τη δυνατότητα απευθείας ανάθεσης σε εγχώριο μεταφορέα, σε περίπτωση σύμβασης μικρού όγκου ή ως έκτακτο μέτρο, και τη νομική αναθεώρηση της απόφασης ανάθεσης) έχουν άμεση εφαρμογή.

### 3.10 Μεταβατική περίοδος για υφιστάμενες σιδηροδρομικές συμβάσεις με απευθείας ανάθεση (νέο άρθρο 8 παράγραφος 2α)

Η διάταξη αυτή θεσπίζει μια πρόσθετη μεταβατική περίοδο για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου

2013 έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019. Οι συμβάσεις αυτές δύναται να παραμείνουν σε ισχύ έως τη λήξη τους, αλλά το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022. Παρέχεται έτσι στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί απευθείας σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας επαρκής χρόνος προκειμένου να προσαρμοστούν και να προετοιμαστούν για τις διαδικασίες διαγωνισμού.

3.11 Αναπροσαρμογές των διατάξεων του κανονισμού 1370/2007 που αφορούν την εξαίρεση από την κοινοποίηση κρατικής ενίσχυσης και τους όρους συμβατότητας της κρατικής ενίσχυσης λόγω απαιτήσεων της Συνθήκης.

Η Επιτροπή, στις προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 (εξουσιοδοτικός κανονισμός)<sup>6</sup>, πρότεινε επίσης την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η οποία σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 108 παράγραφος 4 και στο άρθρο 109 της Συνθήκης βοηθά τον συντονισμό της μεταφοράς ή την επιστροφή για την εκτέλεση ορισμένων υποχρεώσεων εγγενών της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρει το άρθρο 93 της Συνθήκης με βάση το πεδίο εφαρμογής του εξουσιοδοτικού κανονισμού. Η Επιτροπή προσδοκά συνεπώς προς το παρόν έναν μελλοντικό κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία ώστε να αναπαραχθεί κατ'ουσία η τρέχουσα εξαίρεση, εκτός εάν ο κανονισμός 1370/2007 τροποποιηθεί με την παρούσα νομοθετική πρόταση για τον σιδηροδρομικό τομέα.

---

<sup>6</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 του Συμβουλίου, της 7<sup>ης</sup> Μαΐου 1998, για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε ορισμένες κατηγορίες οριζόντιων κρατικών ενισχύσεων, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, COM(2012) 730 τελικό της 5.12.2012.



Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>7</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>8</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Την τελευταία δεκαετία, η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης των σιδηροδρόμων δεν κατάφερε να αυξήσει το μερίδιό τους συγκριτικά με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές. Το μερίδιο της τάξης του 6% των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρέμεινε σχετικά σταθερό. Οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν προσαρμόστηκαν στις εξελισσόμενες ανάγκες όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και την ποιότητα.
- (2) Η ενωσιακή αγορά διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών έχει ανοίξει στον ανταγωνισμό από το 2010. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη έχουν ανοίξει τις υπηρεσίες εγχώριων επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, είτε μέσω της θέσπισης δικαιωμάτων ανοικτής πρόσβασης, είτε μέσω της θέσπισης δημόσιων διαγωνισμών για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε και με τους δύο τρόπους.
- (3) Στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική των μεταφορών της 28ης Μαρτίου 2011<sup>9</sup>, η Επιτροπή εξέφρασε την πρόθεσή της να ολοκληρώσει την εσωτερική αγορά σιδηροδρόμων, δίνοντας τη δυνατότητα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της Ένωσης να παρέχουν κάθε είδους σιδηροδρομικές μεταφορές χωρίς περιττούς τεχνικούς και διοικητικούς φραγμούς.

<sup>7</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>8</sup> ΕΕ C , , σ. .

<sup>9</sup> Λευκή Βίβλος: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών· COM(2011)144

- (4) Όταν οι αρμόδιες αρχές οργανώνουν τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές τους, πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το γεωγραφικό πεδίο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι κατάλληλες, αναγκαίες και αναλογικές για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην επικράτειά τους. Η πολιτική αυτή πρέπει να καθορίζεται στα σχέδια δημόσιων μεταφορών αφήνοντας περιθώρια για λύσεις της αγοράς στον τομέα των μεταφορών. Η διαδικασία καθορισμού σχεδίων δημόσιων μεταφορών και υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι διαφανής για τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων εταιρειών που ενδεχομένως θα εισέλθουν στην αγορά.
- (5) Για να εξασφαλιστεί κατάλληλη χρηματοδότηση για την επίτευξη των στόχων των σχεδίων δημόσιων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να σχεδιάσουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας για την επίτευξη των στόχων σχετικά με τις δημόσιες μεταφορές κατά τρόπο αποδοτικό ως προς το κόστος, λαμβάνοντας υπόψη την αποζημίωση για το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα των υποχρεώσεων αυτών, και πρέπει να εξασφαλίζουν τη μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα των δημόσιων μεταφορών που παρέχονται βάσει συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας.
- (6) Είναι ιδιαίτερος σημαντικό οι αρμόδιες αρχές να συμμορφώνονται με τα κριτήρια αυτά για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και το πεδίο των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να μπορεί η αγορά δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών να λειτουργεί ομαλά, διότι οι μεταφορές ανοικτής πρόσβασης πρέπει να είναι σωστά συντονισμένες με τις μεταφορές που παρέχονται βάσει σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας. Για το λόγο αυτό, ο ανεξάρτητος ρυθμιστικός φορέας στον τομέα των σιδηροδρόμων πρέπει να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται σωστά και είναι διαφανής.
- (7) Πρέπει να καθοριστεί μέγιστος ετήσιος όγκος για κάθε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές προκειμένου να διευκολυνθεί ο ανταγωνισμός για τις συμβάσεις αυτές, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να παρέχεται ευελιξία στις αρμόδιες αρχές ώστε να βελτιστοποιήσουν τον όγκο στο πλαίσιο οικονομικών και επιχειρησιακών πτυχών.
- (8) Για να διευκολυνθεί η κατάρτιση προσφορών και, συνεπώς, να βελτιωθεί ο ανταγωνισμός, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι όλοι οι φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ενδιαφέρονται να υποβάλουν τέτοια προσφορά λαμβάνουν ορισμένες πληροφορίες για τις μεταφορικές υπηρεσίες και τις υποδομές που καλύπτονται από τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας.
- (9) Ορισμένα ανώτατα όρια για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να προσαρμοστούν στις συγκεκριμένες οικονομικές συνθήκες στο πλαίσιο των οποίων λαμβάνουν χώρα οι διαγωνισμοί στο συγκεκριμένο τομέα.
- (10) Η δημιουργία εσωτερικής αγοράς για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές απαιτεί κοινούς κανόνες για τους δημόσιους διαγωνισμούς για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν με εναρμονισμένο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη.
- (11) Ενόψει της δημιουργίας συνθηκών πλαισίου ώστε να μπορέσει η κοινωνία να αποκομίσει πλήρως τα οφέλη του πραγματικού ανοίγματος της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι σημαντικό να εξασφαλίσουν τα κράτη

μέλη επαρκές επίπεδο κοινωνικής προστασίας για το προσωπικό των φορέων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- (12) Όταν η αγορά δεν εξασφαλίζει την πρόσβαση των φορέων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σιδηροδρομικό τροχιαίο υλικό υπό κατάλληλες οικονομικές και χωρίς διακρίσεις συνθήκες, η πρόσβαση αυτή πρέπει να διευκολύνεται από τις αρμόδιες αρχές μέσω κατάλληλων και αποτελεσματικών μέτρων.
- (13) Ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά των επερχόμενων διαγωνισμών για την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι απόλυτα διαφανή ώστε να επιτρέπουν μια καλύτερα οργανωμένη απόκριση της αγοράς.
- (14) Σύμφωνα με την εσωτερική λογική του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η μεταβατική περίοδος έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 αφορά μόνο την υποχρέωση οργάνωσης διαγωνισμών για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας.
- (15) Η προετοιμασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τον υποχρεωτικό δημόσιο διαγωνισμό για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας απαιτεί επιπλέον χρόνο για την αποτελεσματική και βιώσιμη εσωτερική αναδιάρθρωση των εταιρειών στις οποίες είχαν στο παρελθόν ανατεθεί απευθείας τέτοιες συμβάσεις. Τα μεταβατικά μέτρα είναι, επομένως, απαραίτητα για τις συμβάσεις που θα έχουν ανατεθεί απευθείας από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού έως τις 3 Δεκεμβρίου 2019.
- (16) Μόλις επιτευχθεί το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλες διατάξεις, καθώς οι αρμόδιες αρχές θα χρειασθεί ενδεχομένως να λάβουν μέτρα για να εξασφαλίσουν υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού περιορίζοντας των αριθμό των συμβάσεων που ανατίθενται σε μια σιδηροδρομική επιχείρηση.
- (17) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του άρθρου 5α του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή<sup>10</sup>.
- (18) Στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 (εξουσιοδοτικός κανονισμός)<sup>11</sup>, η Επιτροπή πρότεινε επίσης να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Για να εναρμονισθεί η προσέγγιση των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία στο πεδίο των κρατικών ενισχύσεων και, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 108 παράγραφος 4 και στο άρθρο 109 της Συνθήκης, πρέπει να διευκολυνθεί με βάση το πεδίο εφαρμογής του εξουσιοδοτικού κανονισμού ο συντονισμός της μεταφοράς ή η επιστροφή για την εκτέλεση ορισμένων υποχρεώσεων εγγενών της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρει το άρθρο 93 της Συνθήκης.
- (19) Επομένως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

<sup>10</sup> ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

<sup>11</sup> Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 του Συμβουλίου, της 7<sup>ης</sup> Μαΐου 1998, για την εφαρμογή των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε ορισμένες κατηγορίες οριζόντιων κρατικών ενισχύσεων, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, COM(2012) 730 τελικό της 5.12.2012.

## ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### *Άρθρο 1*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 τροποποιείται ως εξής:

1. α) Το στοιχείο γ) του άρθρου 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική και η οποία καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες ενός αστικού οικισμού ή μιας αγροτικής περιοχής»  
β) Το στοιχείο ε) του άρθρου 2 συμπληρώνεται από το ακόλουθο κείμενο:  
«Από το πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας εξαιρούνται όλες οι υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που υπερβαίνουν όσα απαιτούνται για την επίτευξη αποτελεσμάτων τοπικού, περιφερειακού ή υπο-εθνικού δικτύου.
2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 2α:  
«Άρθρο 2α  
Σχέδια δημόσιων μεταφορών και υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας  
1. Οι αρμόδιες αρχές καταρτίζουν και επικαιροποιούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα σχέδια δημόσιων επιβατικών μεταφορών που καλύπτουν όλους τους σχετικούς τρόπους μεταφοράς στην επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες. Αυτά τα σχέδια δημόσιων μεταφορών καθορίζουν τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών και τα μέσα εφαρμογής τους, καλύπτοντας όλους τους συναφείς τρόπους μεταφοράς για την επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες. Περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:
  - α) τη δομή του δικτύου ή των γραμμών·
  - β) βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από την προσφορά δημόσιων μεταφορών, όπως προσβασιμότητα, εδαφική σύνδεση, ασφάλεια, διασυνδέσεις μέσω μεταφοράς και διατροφικές διασυνδέσεις σε βασικούς συνδετικούς κόμβους, χαρακτηριστικά προσφοράς, όπως οι χρόνοι λειτουργίας, η συχνότητα των δρομολογίων και το ελάχιστο επίπεδο χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας·
  - γ) πρότυπα ποιότητας που σχετίζονται με παράγοντες όπως τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού των στάσεων και του τροχαίου υλικού, η χρονική ακρίβεια και η αξιοπιστία, η καθαριότητα, η εξυπηρέτηση και η ενημέρωση των πελατών, η διαχείριση και η επανόρθωση παραπόνων, η παρακολούθηση της ποιότητας των δρομολογίων·
  - δ) αρχές της πολιτικής τιμών·
  - ε) επιχειρησιακές απαιτήσεις, όπως η μεταφορά ποδηλάτων, η διαχείριση της κυκλοφορίας, το σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση διαταραχών.

Κατά την έγκριση σχεδίων δημόσιων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν ιδίως υπόψη τους εφαρμοστέους κανόνες που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών, τις εργασιακές σχέσεις, την απασχόληση και την περιβαλλοντική προστασία.

Οι αρμόδιες αρχές εγκρίνουν τα σχέδια δημόσιων μεταφορών κατόπιν διαβούλευσης με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη και τα δημοσιεύουν. Για τους σκοπούς του

παρόντος κανονισμού, τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι τουλάχιστον οι μεταφορείς, οι διαχειριστές υποδομών, κατά περίπτωση, και οι οργανώσεις εκπροσώπησης επιβατών και εργαζομένων.

2. Ο καθορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να συνάδουν με τα ισχύοντα σχέδια δημόσιων μεταφορών.
3. Οι προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές και το πεδίο εφαρμογής τους καθορίζονται ως εξής:
  - α) πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο ε)·
  - β) πρέπει να είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου δημόσιων μεταφορών·
  - γ) δεν πρέπει να υπερβαίνουν όσα είναι αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου δημόσιων μεταφορών.

Η εκτίμηση της καταλληλότητας που αναφέρεται στο στοιχείο β) πρέπει να λαμβάνει υπόψη αν μια δημόσια παρέμβαση στην παροχή επιβατικών μεταφορών είναι κατάλληλο μέσο επίτευξης των στόχων των σχεδίων δημόσιων μεταφορών.

Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, η εκτίμηση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας που αναφέρεται στο στοιχείο γ) λαμβάνει υπόψη τις μεταφορές που παρέχονται βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση)<sup>12</sup> και μελετά όλες τις πληροφορίες που παρέχονται στους διαχειριστές υποδομών και τους ρυθμιστικούς φορείς σύμφωνα με την πρώτη πρόταση του άρθρου 38 παράγραφος 4 της οδηγίας αυτής.

4. Οι προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η σχετική αποζημίωση του καθαρού οικονομικού αποτελέσματός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει :
  - α) να επιτυγχάνουν τους στόχους του σχεδίου δημόσιων μεταφορών με τον πλέον συμφέροντα οικονομικά τρόπο·
  - β) να υποστηρίζουν οικονομικά κατά τρόπο μακροπρόθεσμο την παροχή δημόσιων επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο σχέδιο δημόσιων μεταφορών.
5. Κατά την εκπόνηση των προδιαγραφών, η αρμόδια αρχή καθορίζει το σχέδιο προδιαγραφών των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το πεδίο εφαρμογής τους, τα βασικά στάδια αξιολόγησης της συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης.

Η αρμόδια αρχή διεξάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, όπως, τουλάχιστον, τους μεταφορείς, τους διαχειριστές υποδομών, κατά περίπτωση, και τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις επιβατών και εργαζομένων για τις συγκεκριμένες προδιαγραφές και λαμβάνει υπόψη τις θέσεις τους.

<sup>12</sup> EE L 343/32 της 14.12.2012

6. Για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές:
- α) η συμμόρφωση της αξιολόγησης και της διαδικασίας που ορίζεται στο παρόν άρθρο εξασφαλίζεται από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, μεταξύ άλλων με δική του πρωτοβουλία·
  - β) ο μέγιστος ετήσιος όγκος μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες είναι είτε τα 10 εκατομμύρια χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες είτε το ένα τρίτο του συνολικού εθνικού όγκου δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ανάλογα ποια τιμή είναι μεγαλύτερη.»

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:  
«α) καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) και το άρθρο 2α που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές.»

β) Στην παράγραφο 1, η τελευταία πρόταση του στοιχείου β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στην περίπτωση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας μη ανατεθειμένων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3, 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) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφόσον οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, απαιτούν από τους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας να πληρούν ορισμένα κριτήρια ποιότητας και κοινωνικά πρότυπα ή να θεσπίζουν κοινωνικά και ποιοτικά κριτήρια, τα πρότυπα και τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται στις συγγραφές υποχρεώσεων και στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

δ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Οι αρμόδιες αρχές καθιστούν διαθέσιμες σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συναφείς πληροφορίες για την κατάρτιση προσφοράς στο πλαίσιο διαγωνισμού. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν πληροφορίες για τη ζήτηση των επιβατών, τους ναύλους, το κόστος και τα έσοδα που σχετίζονται με τη δημόσια επιβατική μεταφορά που καλύπτεται από την προσφορά και στοιχεία σχετικά με τις προδιαγραφές υποδομής που αφορούν τη λειτουργία των απαιτούμενων οχημάτων ή τροχαίου υλικού, ώστε να μπορέσουν να καταρτίσουν τεκμηριωμένα επιχειρηματικά σχέδια. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στηρίζουν τις αρμόδιες αρχές παρέχοντας όλες τις σχετικές προδιαγραφές υποδομών. Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω υπόκειται στη νομική αναθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7.»

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας:

- α) στην περίπτωση που η μέση ετήσια αξία τους εκτιμάται: κατώτερη των 1.000.000 ευρώ ή κατώτερη των 5.000.000 ευρώ στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει σιδηροδρομικές μεταφορές· ή
- β) στην περίπτωση που αφορούν την ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300.000 χιλιομέτρων δημόσιων επιβατικών μεταφορών ή λιγότερων των 150.000 χιλιομέτρων στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές.

Σε περίπτωση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση σε μικρομεσαία επιχείρηση που χρησιμοποιεί έως 23 οδικά οχήματα, τα εν λόγω κατώτατα όρια είναι δυνατόν να αυξάνονται είτε σε μέση ετήσια αξία υπολογιζόμενη σε λιγότερο των 2.000.000 ευρώ είτε σε ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 600.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.»

β) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν ότι, προκειμένου να προαχθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι συμβάσεις για δημόσια σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών που καλύπτουν τμήματα του ίδιου δικτύου ή δέσμες γραμμών θα ανατίθενται σε διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν, πριν ξεκινήσουν τη διαδικασία διαγωνισμού, να περιορίσουν τον αριθμό των συμβάσεων που ανατίθενται στην ίδια σιδηροδρομική επιχείρηση.»

5. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α:

«Άρθρο 5α

Τροχαίο υλικό

1. Τα κράτη μέλη συμμορφούμενα προς τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν αποτελεσματική και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε κατάλληλο τροχαίο υλικό για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές σε φορείς που επιθυμούν να παράσχουν δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
2. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν σε μια δεδομένη αγορά μεταφορών εταιρείες μίσθωσης τροχαίου υλικού που παρέχουν μίσθωση τροχαίου υλικού αναφερόμενου στην παράγραφο 1 υπό συνθήκες χωρίς διακρίσεις και εμπορικά βιώσιμες για όλους τους φορείς δημοσίων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο κίνδυνος της υπολειμματικής αξίας του τροχαίου υλικού αναλαμβάνεται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, στην περίπτωση που οι φορείς που σκοπεύουν και δύνανται να συμμετέχουν σε διαδικασίες διαγωνισμών για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας το απαιτούν, προκειμένου να δύνανται να συμμετάσχουν σε διαδικασίες διαγωνισμών.

Η αρμόδια αρχή δύναται να συμμορφώνεται με την προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο απαίτηση με έναν από τους εξής τρόπους:

- α) αποκτώντας η ίδια το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας ώστε να το διαθέσει στον επιλεγμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα·
- β) παρέχοντας εγγύηση για τη χρηματοδότηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα. Η εν λόγω εγγύηση δύναται να καλύπτει τον κίνδυνο υπολειμματικής αξίας, συμμορφούμενη με τους σχετικούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, κατά περίπτωση·
- γ) παρέχοντας δέσμευση στη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για την ανάληψη του τροχαίου υλικού στο τέλος της σύμβασης σε εμπορικές τιμές.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στα στοιχεία β) και γ), η αρμόδια αρχή έχει το δικαίωμα να αξιώσει από το φορέα δημόσιας υπηρεσίας, όταν λήξει η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να μεταβιβάσει το τροχαίο υλικό στον νέο φορέα στον οποίο ανατίθεται η σύμβαση. Η αρμόδια αρχή δύναται να υποχρεώσει τον νέο φορέα παροχής δημόσιων μεταφορών να αναλάβει το τροχαίο υλικό. Η μεταβίβαση πραγματοποιείται σε εμπορικές τιμές.

- 3. Εάν το τροχαίο υλικό μεταβιβαστεί σε νέο φορέα παροχής δημόσιων μεταφορών, η αρμόδια αρχή καθιστά διαθέσιμες στα τεύχη του διαγωνισμού λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού και την κατάστασή του.»
  - 4. Έως [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει μέτρα που καθορίζουν τις λεπτομέρειες της εφαρμοστέας διαδικασίας για την εφαρμογή των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 9α παράγραφος 2.»
6. Στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κάθε αποζημίωση συνδεδεμένη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς το άρθρο 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δεν έχει ανατεθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του παραρτήματος. »
7. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί μία φορά κατ' έτος συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, την ημερομηνία έναρξης και τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις καταβολές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η 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. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν την κεντρική πρόσβαση σε αυτές τις εκθέσεις, για παράδειγμα μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης.»

β) Στο παράρτημα 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δ) η προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

8. Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές, με την εξαίρεση άλλων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ, οφείλει να συμμορφώνεται με το άρθρο 5 παράγραφος 3 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κάθε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που αφορά μεταφορές με άλλα μέσα σταθερής τροχιάς και οδικές μεταφορές πρέπει να ανατίθεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 έως τις 3 Δεκεμβρίου 2019 το αργότερο. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου έως τις 3 Δεκεμβρίου 2019, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για τη βαθμιαία συμμόρφωσή τους με το άρθρο 5 παράγραφος 3 ώστε να αποφύγουν σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα ιδίως σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα.»

β) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους. Ωστόσο, δεν συνεχίζουν σε καμία περίπτωση πέραν της 31<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2022.

γ) Στην παράγραφο 3, η τελευταία πρόταση του δεύτερου εδαφίου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι αναφερόμενες στο στοιχείο δ) συμβάσεις επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρο ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, παρόμοιας με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.»

9. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 9α:

Άρθρο 9α

«Διαδικασία επιτροπής»

1. Την Επιτροπή επικουρεί η επιτροπή για τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 62 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση)<sup>13</sup>. Η εν λόγω επιτροπή είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

<sup>13</sup> ΕΕ L343/32 της 14.12.2012

*Άρθρο 2*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*