

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
<i>I Ανακοινώσεις</i>		
Επιτροπή		
90/C 34/01	Ecu	1
90/C 34/02	Ανακεφαλαίωση προκηρύξεων υποβολής προσφορών που χρηματοδοτεί η ΕΟΚ στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ΕΤΑ) ή του κοινοτικού προϋπολογισμού (<i>Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων — Συμπλήρωμα</i>) (Εβδομάδα από 6 έως 10 Φεβρουαρίου 1990)	2
90/C 34/03	Ανακοινώσεις της Επιτροπής βάσει του άρθρου 115 της συνθήκης ΕΟΚ	3
90/C 34/04	Πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με την τεχνική δότηεια που πρέπει να παρασχεθεί στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την εφαρμογή του προγράμματος Eurotecnet για την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης που προκύπτει από την τεχνολογική αλλαγή	4
90/C 34/05	Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3897/89 του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1989 περί εφαρμογής γενικευμένων δασμολογικών προτιμήσεων κατά έτος 1990 για ορισμένα κλωστοϋφαντουργικά καταγωγής αναπτυσσομένων χωρών	7
<i>II Προπαρασκευαστικές πράξεις</i>		
Επιτροπή		
90/C 34/06	Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της Κοινότητας	8
90/C 34/07	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	11
90/C 34/08	Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας	13
90/C 34/09	Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ για τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών	15

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ecu (*)

13 Φεβρουαρίου 1990

(90/C 34/01)

Ποσό σε εθνικό νόμισμα για μία μονάδα:

Φράγκο Βελγίου και Φράγκο Λουξεμβούργου con.	42,6533	Ισπανική πεσέτα	131,874
Φράγκο Βελγίου και Φράγκο Λουξεμβούργου fin.	42,6533	Πορτογαλικό εσκούδο	179,772
Γερμανικό μάρκο	2,04024	Δολάριο Ηνωμένων Πολιτειών	1,21097
Ολλανδικό φιορίνι	2,29951	Ελβετικό φράγκο	1,82008
Λίρα στερλίνα	0,719016	Σουηδική κορόνα	7,44503
Δανική κορόνα	7,87855	Νορβηγική κορόνα	7,85797
Γαλλικό φράγκο	6,93581	Δολάριο Καναδά	1,45389
Ιταλική λίρα	1515,38	Αυστριακό σελίνι	14,3669
Ιρλανδική λίρα	0,769552	Φινλανδικό μάρκο	4,80209
Δραχμή	192,193	Γιεν	175,009
		Δολάριο Αυστραλίας	1,60776
		Δολάριο Νέας Ζηλανδίας	2,04038

Η Επιτροπή έθεσε σε λειτουργία τέλεξ αυτόματης απάντησης που διαβιβάζει σε κάθε ενδιαφερόμενο, με απλή κλήση του τέλεξ, τις τιμές μετατροπής στα κυριότερα νομίσματα. Η υπηρεσία αυτή λειτουργεί κάθε μέρα από τις 3.30 μ.μ. μέχρι την επομένη στη 1 μ.μ.

Ο ενδιαφερόμενος πρέπει να ενεργήσει κατά τον ακόλουθο τρόπο:

- να καλέσει τον αριθμό τέλεξ 23789 στις Βρυξέλλες,
- να στείλει τα στοιχεία του δικού του τέλεξ,
- να σχηματίσει τον κώδικα «cccc» που θέτει σε ενέργεια το σύστημα αυτόματης απάντησης και επιφέρει την εγγραφή των τιμών μετατροπής του Ecu στο δικό του τέλεξ,
- να μη διακόψει την επικοινωνία πριν από το τέλος του μηνύματος που προαναγγέλλεται με την εγγραφή του κώδικα «ffff».

Σημείωση: Η Επιτροπή έχει επίσης σε υπηρεσία τέλεξ αυτόματης απάντησης (με αριθ. 21791) που δίνει ημερήσια στοιχεία που αφορούν τον υπολογισμό των νομισματικών εξισωτικών ποσών στο πλαίσιο της εφαρμογής της κοινής γεωργικής πολιτικής.

(¹) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3180/78 του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1978 (ΕΕ αριθ. L 379 της 30. 12. 1978, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1971/89 (ΕΕ αριθ. L 189 της 4. 7. 1989, σ. 1).

Απόφαση 80/1184/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1980 (συνθήκη της Λομέ) (ΕΕ αριθ. L 349 της 23. 12. 1980, σ. 34).

Απόφαση αριθ. 3334/80/ΕΚΑΧ της Επιτροπής της 19ης Δεκεμβρίου 1980 (ΕΕ αριθ. L 349 της 23. 12. 1980, σ. 27).

Δημοσιονομικός κανονισμός της 16ης Δεκεμβρίου 1980 εφαρμοζόμενος στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ αριθ. L 345 της 20. 12. 1980, σ. 23).

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3308/80 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1980 (ΕΕ αριθ. L 345 της 20. 12. 1980, σ. 1).

Απόφαση του Συμβουλίου των Διοικητών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων της 13ης Μαΐου 1981 (ΕΕ αριθ. L 311 της 30. 10. 1981, σ. 1).

Ανακεφαλαιώση προκηρύξεων υποβολής προσφορών που χρηματοδοτεί η ΕΟΚ στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Ανάπτυξης (ΕΤΑ) ή του κοινοτικού προϋπολογισμού (Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων — Συμπλήρωμα)

(Εβδομάδα από 6 έως 10 Φεβρουαρίου 1990)

(90/C 34/02)

Αριθ προκηρύξης	Αριθ και ημερομηνία του Συμπληρώματος της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων	Χώρα	Αντικείμενο της προσκλήσης για την υποβολή προσφορών	Ημερομηνία προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών
3165	S 25 της 6 2 1990	Αγκόλα	ΑΟ Luanda Διαφορές προμηθειών	11 4 1990
3154	S 27 της 8 2 1990	Φιντζί	FJ Suva Διαφορές προμηθειών	2 4 1990
3104	S 27 της 8 2 1990	Νήσος Μαυρικίος	MU Port Luis Ενκαταστάσεις αποθήκευσης υπό χαμηλή θερμοκρασία (<i>Διορθωτικό</i>)	11 4 1990
3191	S 28 της 9 2 1990	Ινδία	IN New Delhi Λιπασμάτα	8 3 1990

Ανακοινώσεις της Επιτροπής βάσει του άρθρου 115 της συνθήκης ΕΟΚ

(90/C 34/03)

Η Επιτροπή, με την απόφαση C(90) 258 της 8ης Φεβρουαρίου 1990, δάσει του άρθρου 115 της συνθήκης ΕΟΚ, απέρριψε την αίτηση της Γαλλικής Δημοκρατίας για εξουσιοδότηση για τη μη εφαρμογή της κοινοτικής μεταχείρισης στις εισαγωγές πάρκας, άνορακ, πλουζόν και παρόμοια, της κατηγορίας 21, καταγωγής Χονγκ Κονγκ και Ταϊβάν, που τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία στα άλλα κράτη μέλη.

Η απόφαση ισχύει μετά την ημερομηνία της παρούσας απόφασης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 1990.

Το κείμενο της απόφασης διατίθεται στις υπηρεσίες της Επιτροπής, Βρυξέλλες. Τηλ. 02/235 23 64, τηλεφάξ: 02 235 01 20 ή 235 01 21.

Η Επιτροπή, με την απόφαση C(90) 259 της 8ης Φεβρουαρίου 1990 εξουσιοδότησε τη Γαλλική Δημοκρατία να αποκλείσει της κοινοτικής μεταχείρισης πάρκας, άνορακ, πλουζόν και παρόμοια, της κατηγορίας 21, καταγωγής Κίνας και Νότιας Κορέας, που τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία στα άλλα κράτη μέλη.

Η απόφαση ισχύει μετά την ημερομηνία της παρούσας απόφασης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 1990.

Το κείμενο της απόφασης διατίθεται στις υπηρεσίες της Επιτροπής, Βρυξέλλες. Τηλ. 02/235 23 64, τηλεφάξ: 02 235 01 20 ή 235 01 21.

Η Επιτροπή, με την απόφαση C(90) 260 της 8ης Φεβρουαρίου 1990, δάσει του άρθρου 115 της συνθήκης ΕΟΚ, απέρριψε την αίτηση της Γαλλικής Δημοκρατίας για εξουσιοδότηση για τη μη εφαρμογή της κοινοτικής μεταχείρισης στις εισαγωγές υποκαμίσων πλεκτών ή υφαντών, κατηγορίας 8, καταγωγής Χονγκ Κονγκ, που τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία στα άλλα κράτη μέλη.

Η απόφαση ισχύει μετά την ημερομηνία της παρούσας απόφασης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 1990.

Το κείμενο της απόφασης διατίθεται στις υπηρεσίες της Επιτροπής, Βρυξέλλες. Τηλ. 02/235 23 64, τηλεφάξ: 02 235 01 20 ή 235 01 21.

Πρόσκληση υποβολής προφορών σχετικά με την τεχνική βοήθεια που πρέπει να παρασχεθεί στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την εφαρμογή του προγράμματος Eurotesnet για την πρόωξη της καινοτομίας στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης που προκύπτει από την τεχνολογική αλλαγή

(90/C 34/04)

I. ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,
task force «Ανθρώπινο δυναμικό, εκπαίδευση, κατάρτιση, νεότητα»,
200, rue de la Loi,
B-1049 Bruxelles.

II. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Πρόσκληση υποβολής προφορών

III. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ

1. Εισαγωγή

1.1. Για να συμβάλει στην εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου 89/657/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1989 (1) για τη θέσπιση του προγράμματος δράσης για την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης που προκύπτει από την τεχνολογική αλλαγή στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Eurotesnet), η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ζητεί τεχνική ενίσχυση από οργανισμό προκειμένου να διεκπεραιωθούν τα καθήκοντα που παρουσιάζονται συνοπτικά στη συνέχεια.

1.2. Τα καθήκοντα αυτά αφορούν το πρόγραμμα Eurotesnet συνολικά και ειδικότερα τα μέτρα στήριξης 1, 2 και 3 του προγράμματος αυτού (όπως αναφέρεται στο παράρτημα της απόφασης του Συμβουλίου).

2. Συνοπτική παρουσίαση του αντικειμένου

2.1. Πρώτη σειρά μέτρων στήριξης

2.1.1. Η πρώτη σειρά μέτρων στήριξης αποσκοπεί στην πρόωξη της χρησιμοποίησης νεωτεριστικών μεθόδων προσέγγισης για την προσαρμογή της βασικής και της συνεχούς κατάρτισης στην τεχνολογική αλλαγή.

2.1.2. Στα πλαίσια των εν λόγω μέτρων θα δοθεί προτεραιότητα:

- στη δημιουργία κοινοτικού δικτύου νεωτεριστικών σχεδίων επίδειξης που θα καταρτίζονται στα κράτη μέλη, το οποίο θα εξασφαλίζει τη σύνδεση μεταξύ των σχεδίων σε κοινοτικό επίπεδο,

- στην ενθάρρυνση της διεθνικής συνεργασίας προκειμένου να δημιουργηθούν σχέδια επίδειξης με συμμετοχή του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα,

- στην ανάπτυξη προγραμμάτων για την επαγγελματική κατάρτιση των εκπαιδευτών,

- στην εφαρμογή μεθόδων για την εξασφάλιση της ανταλλαγής και της μεταφοράς του περιεχομένου του προγράμματος μεταξύ κρατών μελών,

- στη δημιουργία ενώσεων κατάρτισης και τεχνολογίας για την ανάπτυξη της τεχνολογίας της κατάρτισης είτε για επιχειρήσεις είτε για αναζητούντες απασχόληση,

- στη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού κεντρικού γραφείου για την εκμετάλλευση και την ανταλλαγή εκπαιδευτικού υλικού,

- στην ανάπτυξη συνεργασίας με Cedefop για την οργάνωση διεθνών εκπαιδευτικών επισκέψεων,

- στην ενίσχυση μέτρων που λαμβάνονται σε κράτη μέλη μέσω της διάδοσης, ανταλλαγής ή μεταφοράς δραστηριοτήτων.

2.2. Δεύτερη σειρά μέτρων στήριξης

2.2.1. Η δεύτερη σειρά μέτρων στήριξης προορίζεται να δώσει τη δυνατότητα πραγματοποίησης έργου ανάλυσης και έρευνας, προκειμένου να προσαρμοστεί η παροχή βασικής ή συνεχούς κατάρτισης στις επιπτώσεις των τεχνολογικών αλλαγών. Το έργο αυτό θα πραγματοποιηθεί σε συνδυασμό με σχέδια επίδειξης και θα παράσχει επιστημονική στήριξη στο πρόγραμμα.

2.2.2. Στα πλαίσια των ανωτέρω μέτρων θα δοθεί προτεραιότητα:

- στην ανάπτυξη νέων παιδαγωγικών προσεγγίσεων και προτύπων που εντάσσονται στα σχέδια επαγγελματικής κατάρτισης και βασίζονται ιδιαίτερα σε προσεγγίσεις μάθησης με τη χρήση πολλαπλών μέσων ενημέρωσης,

- στη δελτίωση των μεθοδολογιών για την επαγγελματική κατάρτιση σε νέες τεχνολογίες των ομάδων των μειονεκτούντων ή περιθωριακών ατόμων καθώς και της πρόσδασής τους στην εν λόγω κατάρτιση,

- στην ανάλυση των αποτελεσμάτων των αναπτυξιακών προγραμμάτων έρευνας και τεχνολογίας, ιδιαίτερα αυτών που χρηματοδοτούνται από την Κοινότητα, και στις απαιτούμενες δεξιότητες.

(1) ΕΕ αριθ. L 393 της 30. 12. 1989.

2.3. Τρίτη σειρά μέτρων στήριξης

2.3.1. Η τρίτη σειρά μέτρων στήριξης αποσκοπεί στην οργάνωση ενημερωτικών εκστρατειών και δραστηριοτήτων για την εξασφάλιση της ευρείας διάδοσης των γνώσεων που μπορούν να αντληθούν από το πρόγραμμα.

2.3.2. Στα πλαίσια των ανωτέρω μέτρων προτεραιότητα θα δοθεί:

- στην οργάνωση συνεδρίων σε κοινοτικό επίπεδο ή στα κράτη μέλη για βασικά θέματα προκειμένου να μελετηθεί η σχέση μεταξύ της επαγγελματικής κατάρτισης και των τεχνολογιών,
- στην οργάνωση ευρωπαϊκών σεμιναρίων, ειδικευμένων συμποσίων, εργαστηρίων ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ σχεδίων και συζητήσεων στρογγυλής τραπέζης,
- στην ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη χρήση των βασικών δεδομένων και για την παροχή πληροφοριών για την κατάρτιση και τις ειδικεύσεις που παρέχονται,
- στην προετοιμασία εκδόσεων στις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας για την παροχή πληροφοριών σχετικά με το πρόγραμμα και τις δραστηριότητές του.

2.4. Τέταρτη σειρά μέτρων στήριξης

2.4.1. Η τέταρτη σειρά μέτρων στήριξης αφορά την τεχνική βοήθεια για τη συνολική στήριξη του προγράμματος, η οποία αποτελεί και το αντικείμενο της πρόσκλησης αυτής υποβολής προσφορών, τη συνεχή αξιολόγηση του προγράμματος και τη διάδοση και μεταφορά των αποτελεσμάτων που επιτυγχάνονται.

3. Απαιτούμενες δραστηριότητες στήριξης

3.1. Σε συνδυασμό με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες, ο οργανισμός που θα επιλεγεί για την παροχή τεχνικής βοήθειας στην Επιτροπή όσον αφορά το πρόγραμμα Euroscnet θα φροντίσει για την πρακτική οργάνωση, το συντονισμό, την τεχνική διεύθυνση του προγράμματος, συνολικά, καθώς και για τη διάδοση των αποτελεσμάτων. Τα καθήκοντα αυτά προϋποθέτουν εργασία σ' όλες τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας. Από τους οργανισμούς που θα επιλεγούν θα απαιτηθεί μεταξύ άλλων:

- α) να δομηθούν την Επιτροπή σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή των γενικών κατευθυντηρίων γραμμών που διέπουν το πρόγραμμα Euroscnet και το χειρισμό της οικονομικής ενίσχυσης που διατίθεται στα πλαίσια του εν λόγω προγράμματος·
- β) να δομηθούν την Επιτροπή στην ανάπτυξη αναλυτικών κριτηρίων για κοινοτική δράση·
- γ) να δομηθούν την Επιτροπή στη λεπτομερή εξέταση και ανάλυση των αιτήσεων που θα υποβληθούν·

- δ) να προετοιμάσουν κατάλληλα σεμινάρια, συμπόσια με ειδικό θέμα, εργαστήρια ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ σχεδίων, συζητήσεις στρογγυλής τραπέζης και συνέδρια·
- ε) να συντάξουν, μετά από αίτημα της Επιτροπής, έγγραφα εργασίας για τα εξεταζόμενα θέματα, στις γλώσσες που θα ζητήσει η Επιτροπή·
- στ) να επεξεργάζονται τα στοιχεία όλων των ενημερωτικών ερευνών όσον αφορά τη διάθεση των επιδομάτων και ενισχύσεων στα πλαίσια του προγράμματος, και να παρέχουν κατάλληλες συμβουλές και καθοδήγηση στους ενδιαφερόμενους·
- ζ) να πραγματοποιήσουν τις πληρωμές για υποτροφίες και οικονομική βοήθεια των επωφελουμένων σύμφωνα με οδηγίες της Επιτροπής·
- η) να προετοιμάζουν δημοσιεύσεις και έγγραφα τεκμηρίωσης, περιλαμβανομένου του ενημερωτικού υλικού, όσον αφορά το πρόγραμμα ή τις ειδικές δραστηριότητες στα πλαίσια του προγράμματος, σ' όλες τις γλώσσες της Κοινότητας·
- θ) να παρέχουν έγγραφα τεκμηρίωσης, μετάφραση και δακτυλογραφικές εργασίες ανάλογες με τις απαιτήσεις του προγράμματος·
- ι) να διατηρούν συνεχή σύνδεσμο με το Cedefop για το πρόγραμμα εκπαιδευτικών επισκέψεων·
- κ) να δρiscονται μόνιμα σε επαφή με τις δομές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη σε ό,τι αφορά το πρόγραμμα.

4. Νομικά πρόσωπα που υποβάλλουν προσφορές

4.1. Οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να έχουν ήδη ή να είναι διατεθειμένοι να εγκαταστήσουν στις Βρυξέλλες την έδρα των δραστηριοτήτων που θα αναλάβουν στα πλαίσια της παροχής αυτής της τεχνικής στήριξης στην Επιτροπή. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει ακόμη να έχουν να επιδείξουν αποδεδειγμένη εμπειρία στην προώθηση της καινοτομίας στην επαγγελματική κατάρτιση λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές αλλαγές, στην παροχή υπηρεσιών σε διεθνή σχέδια συνεργασίας και στη μεταφορά της εμπειρίας μεταξύ κρατών μελών στον τομέα της κατάρτισης και να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα μητρικών γλωσσών.

4.2. Ο γενικός προσανατολισμός της Επιτροπής, για τον οποίο δίδονται περισσότερες λεπτομέρειες στη συγγραφή υποχρεώσεων, είναι να ζητηθεί η παροχή βοήθειας από οκτώ έως δέκα άτομα κατά το 1990, τα οποία θα αυξηθούν στη συνέχεια από δώδεκα έως δέκα πέντε άτομα. Σημαντικό στοιχείο είναι η γλωσσική ικανότητα σε ευρύ φάσμα γλωσσών.

5. Νομική βάση

Η νομική βάση για την τεχνική στήριξη που θα παρέχει το νομικό πρόσωπο που θα επιλεγεί θα έχει τη μορφή ετήσιας ανανεώσιμης σύμβασης που θα καλύπτει τα

πέντε έτη του προγράμματος με ημερομηνία έναρξης την 1η Αυγούστου 1990. Στη σύμβαση αυτή θα περιλαμβάνονται οι γενικοί όροι που εφαρμόζει η Επιτροπή για παρόμοιες συμβάσεις· λεπτομέρειες υπάρχουν στη συγγραφή υποχρεώσεων.

IV. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ

6. Έγγραφα υποβολής προσφορών

6.1. Τα έγγραφα για την υποβολή προσφορών θα διατίθενται, από τις 31 Ιανουαρίου 1990, στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *task force*, «Ανθρώπινο δυναμικό, εκπαίδευση, κατάρτιση και νεότητα», rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles, υπόψη του κ. T. Mawson.

7. Υποβολή προσφορών

7.1. Οι προσφορές πρέπει να περιέλθουν στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *task force*, «Ανθρώπινο δυναμικό, εκπαίδευση, κατάρτιση και νεότητα», υπόψη του κ. Mawson, γραφείο Joseph II 37, 4/11, το αργότερο μέχρι τις 30 Μαρτίου 1990, ώρα 16.00, εφόσον προσκομίζονται από τον ενδιαφερόμενο.

7.2. Οι προσφορές πρέπει να υποβάλλονται:

- α) κατά προτίμηση ταχυδρομικά ή
- β) με παράδοση στον υπάλληλο που προαναφέρεται.

Οι προσφορές που υποβάλλονται ταχυδρομικά αποστέλλονται με συστημένη επιστολή.

7.3. Ως απόδειξη της ημερομηνία κατάθεσης θεωρείται η σφραγίδα του ταχυδρομείου ή η απόδειξη παραλαβής, η οποία φέρει την ημερομηνία και την υπογραφή του υπαλλήλου της *task force* που παρέλαβε την επιστολή.

7.4. Η προσφορά πρέπει να εσωκλείεται σε δύο σφραγισμένους φακέλους και στον εσωτερικό φάκελο αναγράφεται εκτός από τη διεύθυνση που αναφέρεται στην πρόσκληση υποβολής προσφορών, η ακόλουθη ένδειξη: «πρόσκληση υποβολής προσφορών αριθ. TSRH 01/90. Υποβάλλεται από (όνομα ή οργανισμός). Να μην ανοιχθεί από τις υπηρεσίες του εσωτερικού ταχυδρομείου». Η χρήση αυτοκόλλητων φακέλων που μπορούν να ανοιχθούν και να ξανακλεισθούν χωρίς ίχνη αποκλείεται.

7.5. Η προσφορά θα περιλαμβάνει:

- το καταστατικό του νομικού προσώπου που υποβάλλει την αίτηση,
- το οργανωτικό διάγραμμα για την εκτέλεση του προγράμματος,
- εμπειριστατωμένο προϋπολογισμό, που θα καλύπτει πέντε χρόνια του προγράμματος βασισμένο στο γεγονός ότι η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι απαλλαγμένη από την πληρωμή φόρων και

τελών, περιλαμβανόμενου του φόρου προστιθέμενης αξίας.

7.6. Οι προσφορές μπορούν να συνταχθούν σε οποιαδήποτε επίσημη γλώσσα της Κοινότητας και πρέπει να υποβληθούν σε τρία αντίτυπα στη διεύθυνση που αναφέρεται παραπάνω.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η κατανόηση και να επιταχυνθεί η διαδικασία εξέτασης των προτάσεων, θα παρακαλούσαμε να συνοδεύονται οι προτάσεις από μετάφραση στα αγγλικά ή γαλλικά, εφόσον το αρχικό κείμενο έχει γραφεί σε κάποια άλλη από τις επίσημες γλώσσες της Κοινότητας.

7.7. Η υποβολή προσφοράς συνεπάγεται την εκ προτέρων αποδοχή των «γενικών όρων και προϋποθέσεων που εφαρμόζονται στις συμβάσεις». Βλέπε τα έγγραφα για την υποβολή προσφορών.

8. Επιλογή του οργανισμού

8.1. Οι προσφορές θα αξιολογηθούν με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

- την ικανότητα των οργανισμών όπως προκύπτει από τις προσφορές τους, να εκπληρούν τις απαιτήσεις που συνοψίζονται παραπάνω και καθορίζονται λεπτομερώς στα έγγραφα για την υποβολή προσφορών,
- τον προτεινόμενο προϋπολογισμό,
- τις επαγγελματικές και οικονομικές εγγυήσεις των υποβαλλόντων προσφορά και τις ιδιότητες του προτεινόμενου νομικού προσώπου.

8.2. Η προσφορά θα ισχύσει για έξι μήνες από την ημερομηνία λήξης για την υποβολή προσφορών.

8.3. Για το άνοιγμα των προσφορών έχει συσταθεί επιτροπή *ad hoc* από τους:

- κ. R. Charters d'Azevedo, επικεφαλής της μονάδας για την εκπαίδευση και την κατάρτιση στις νέες τεχνολογίες,
- κ. T. Mawson, υπάλληλο στην ίδια μονάδα,
- κ. S. Evans, βοηθό του διευθυντή της *task force*.

8.4. Η επιτροπή *ad hoc* θα ανοίξει τους φακέλους στις 11 Απριλίου 1990, ώρα 11.00. Έργο της είναι να ελέγξει κατά πόσον έχουν τηρηθεί οι όροι για την υποβολή προσφορών.

8.5. Η Επιτροπή διατηρεί το δικαίωμα να διαπραγματευθεί με το νομικό πρόσωπο της επιλογής της.

8.6. Οι υποβάλλοντες προσφορά θα ενημερωθούν σχετικά με το αποτέλεσμα των προσφορών τους.

8.7. Οι οικονομικοί όροι της σύμβασης ορίζονται σε Ecu. Το συνολικό ποσό καθορίζεται κατ' αναλογία του διαθέσιμου προϋπολογισμού της Επιτροπής.

Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του Κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3897/89 του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1989, περί εφαρμογής γενικευμένων δασμολογικών προτιμήσεων κατά το έτος 1990 για ορισμένα κλωστοϋφαντουργικά καταγωγής αναπτυσσομένων χωρών

(90/C 34/05)

Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3897/89 του Συμβουλίου της 18ης Δεκεμβρίου 1989 (ΕΕ αριθ. L 383 της 30. 12. 89) η Επιτροπή ανακοινώνει ότι οι ακόλουθες κοινοτικές δασμολογικές οροφές έχουν καλυφθεί:

Κωδικός αριθμός	Κατηγορία	Καταγωγή	Ύψος οροφής
40.0160	16	Ινδία	94 000 τεμάχια
40.0270	27	Ινδία	248 000 τεμάχια
40.0280	28	Ταϊλάνδη	104 000 τεμάχια
40.0280	28	Πακιστάν	104 000 τεμάχια
40.0385	38 B	Κίνα	1 τόνος
40.0385	38 B	Πακιστάν	1 τόνος
40.0385	38 B	Χονγκ Κονγκ	1 τόνος
40.0390	39	Πακιστάν	96 τόνοι
40.0400	40	Ινδία	35 τόνοι
40.0580	58	Κίνα	54 τόνοι
40.0590	59	Ινδία	295 τόνοι
40.0590	59	Κίνα	59 τόνοι
40.0750	75	Ταϊλάνδη	9 000 τεμάχια
40.0880	88	Κίνα	2 τόνοι
40.0970	97	Κίνα	4 τόνοι
42.1610	161	Κίνα	70 τόνοι

II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων της Κοινότητας

COM(89) 564 τελικό

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή την 1η Δεκεμβρίου 1989)

(90/C 34/06)

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 περαιτέρω ενοποίηση σε κοινοτικό επίπεδο του τομέα των μεταφορών αποτελεί βασικό στοιχείο της εσωτερικής αγοράς και ότι οι σιδηρόδρομοι αποτελούν ζωτικό στοιχείο του τομέα των μεταφορών στην Κοινότητα·

ότι η αποτελεσματικότητα ενός σιδηροδρομικού δικτύου στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς και για τις διαδρομές διαμετακόμισης πρέπει να βελτιωθεί για να ενταχθεί σε μια ανταγωνιστική αγορά αφού ληφθούν παράλληλα υπόψη οι ειδικές πτυχές των σιδηροδρόμων·

ότι, για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, τα μέτρα που θα συμβάλουν στην κατάργηση των εμποδίων για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών πρέπει να θεσπιστούν με βάση την πρακτική εμπειρία·

ότι η μελλοντική ανάπτυξη και η αποτελεσματική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου απαιτούν να καθιερωθεί η διάκριση μεταξύ της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών μεταφοράς και της εκμετάλλευσης της υποδομής· ότι για να είναι πραγματική η διάκριση αυτή, πρέπει σε όλες τις περιπτώσεις οι δύο αυτές δραστηριότητες εκμετάλλευσης να έχουν χωριστή διαχείριση και ξεχωριστά λογιστικά στοιχεία·

ότι, για λόγους διαφάνειας, κάθε κράτος μέλος πρέπει να καθορίσει και να δημοσιεύσει τους όρους διατήρησης και δημιουργίας στο έδαφός του σιδηροδρομικών εταιρειών και τους κανόνες που διέπουν το δικαίωμα πρόσβασής τους στην εθνική υποδομή του·

ότι, για να διευκολύνεται η μεταφορά μεταξύ κρατών μελών, οι σιδηροδρομικές εταιρείες πρέπει να είναι ελεύθερες να δημιουργούν ενώσεις με σιδηροδρομικές μεταφορικές εταιρείες εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη·

ότι οι διεθνείς αυτές ενώσεις πρέπει να έχουν διασφαλισμένο το δικαίωμα πρόσβασης και διαμετακόμισης στην υποδομή των κρατών μελών εγκατάστασης των ενωμένων εταιρειών, καθώς και το δικαίωμα διαμετακόμισης στα άλλα κράτη μέλη, όταν το απαιτεί η σχετική διεθνής εξυπηρέτηση·

ότι λόγω έλλειψης κοινών κανόνων για την κατανομή του κόστους υποδομής και για να διασφαλιστεί η ισότητα μεταχείρισης μεταξύ των μεταφορικών μέσων, τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίσουν και να δημοσιεύσουν τους κανόνες που διέπουν την πληρωμή από τις σιδηροδρομικές μεταφορικές εταιρείες και από τις ενώσεις των εταιρειών αυτών για τη χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής· ότι οι κανόνες αυτοί πρέπει να βασίζονται στις αρχές της μη διάκρισης και του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων·

ότι τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν στους εκμεταλλεζόμενους την υποδομή για το αντιστάθμισμα των ζημιών που υφίστανται εφόσον και στο βαθμό που υποχρεώθηκαν να χρεώσουν στις σιδηροδρομικές εταιρείες τιμές χαμηλότερες από το κόστος·

ότι, για να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορικές εταιρείες θα αποκτήσουν καθεστώς ανεξάρτητης επιχείρησης που λειτουργεί με εμπορικούς όρους·

ότι, για τον ίδιο σκοπό, τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ιδιαίτερα ούτως ώστε οι κρατικές μεταφορικές εταιρείες να έχουν υγιή οικονομική διάρθρωση και κάθε οικονομική αναδιοργάνωση που ενδεχομένως θα ήταν αναγκαία να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της συνθήκης·

ότι πρέπει να συσταθεί μια συμβουλευτική επιτροπή που θα επικουρεί την Επιτροπή και θα παρακολουθεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΤΜΗΜΑ I

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να διευκολύνει την ανάπτυξη μέσα στην Κοινότητα σιδηροδρόμων αποτελεσματικών και προσαρμοσμένων στις ανάγκες της ενιαίας αγοράς.

Άρθρο 2

1. Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

α) «σιδηροδρομική εταιρεία», κάθε επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην Κοινότητα για να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς, και ιδιαίτερα οι ακόλουθες εταιρείες:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- ΟΣΕ, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος,
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE),
- Société nationale des chemins de fer français (SNCF),
- Iarnród Eireann (IE),
- Ente Ferrovie dello Stato (FS),
- Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL),
- Neamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS),
- Caminhos de Ferro Portugueses EP (CP),
- British Railways (BR),
- Northern Ireland Railways (NIR).

β) «διεθνής ένωση», κάθε ένωση σιδηροδρομικών εταιρειών που περιλαμβάνουν τουλάχιστον δύο εταιρείες εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη μέλη και που δημιουργήθηκε για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών.

γ) «εκμεταλλεόμενος την υποδομή», κάθε δημόσιο φορέα ή επιχείρηση που εκμεταλλεύεται τη σιδηροδρομική υποδομή.

2. Οι σιδηροδρομικές εταιρείες των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται στην εκμετάλλευση αστικών και προαστιακών μεταφορών, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου⁽¹⁾, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους οικονομικούς και λοιπούς όρους, στους οποίους περιλαμβάνεται η διαδικασία έγκρισης, τους οποίους πρέπει να πληροί κάθε επιχείρηση που εγκαθίσταται ως σιδηροδρομική εταιρεία, ώστε να μπορεί να έχει πρόσβαση στην κρατική υποδομή.

ΤΜΗΜΑ II

Σιδηροδρομική υποδομή

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για την ανάπτυξη της κρατικής σιδηροδρομικής υποδομής τους αφού λάβουν υπόψη τους τις γενικές ανάγκες της Κοινότητας. Προς τούτο, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και ανακοινώνουν τα μέτρα που αφορούν την υποδομή σύμφωνα με τις ακόλουθες αρχές.

Άρθρο 5

1. Η πρόσβαση στην κρατική σιδηροδρομική υποδομή της χώρας εγκατάστασης διασφαλίζεται με ίσους όρους σε κάθε σιδηροδρομική εταιρεία που είναι εγκατεστημένη σύμφωνα με το άρθρο 3.

2. Οι διεθνείς ενώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο β) απολαύουν υπό τους ίδιους όρους των δικαιωμάτων πρόσβασης και διαμετακόμισης για τις ανάγκες παροχής διεθνών υπηρεσιών στην σύνδεση μεταξύ των κρατών μελών όπου είναι εγκατεστημένες οι εταιρείες που αποτελούν την ένωση.

Άρθρο 6

1. Ως την έναρξη ισχύος των κοινών κανόνων για την κατανομή του κόστους υποδομής, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ώστε όλες οι σιδηροδρομικές εταιρείες και οι διεθνείς ενώσεις να καταβάλουν τιμή πρόσβασης βασισμένη στις αρχές της μη διάκρισης και του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων.

2. Αν ο στόχος που ορίζεται στην παράγραφο 1 συνεπάγεται τιμή πρόσβασης χαμηλότερη από εκείνη που απαιτείται για την κάλυψη του συνολικού κόστους υποδομής, ο εκμεταλλεόμενος την υποδομή λαμβάνει από το σχετικό κράτος μέλος χρηματοοικονομικό συμπληρωματικό των ζημιών που έχει υποστεί.

3. Οι τιμές πρόσβασης για κάθε γραμμή καθορίζονται από τον εκμεταλλεόμενο την υποδομή, ο οποίος λαμβάνει υπόψη κυρίως το σύνολο των τρενοχιλιομέτρων που εκτελούνται και τις ειδικές απαιτήσεις, που οφείλονται σε παράγοντες όπως η ταχύτητα, το φορτίο κατά άξονα και το βαθμό ή την περίοδο χρησιμοποίησης.

(¹) ΕΕ αριθ. L 156 της 28. 6. 1989, σ. 1.

4. Η Κοινότητα μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να παράσχουν όλες τις πληροφορίες σχετικά με:

- την ετήσια χρήση και τα έσοδα των γραμμών που χρησιμοποιούνται από τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικές εταιρείες,
- το ετήσιο κόστος συντήρησης και επενδύσεων για κάθε γραμμή που αναφέρεται στην προηγούμενη περίπτωση,
- το συνολικό ποσό των συμφηφισμών που χορηγήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 2.

ΤΜΗΜΑ III

Κοινές αρχές που εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές εταιρείες

Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν τη νομική αυτονομία και την ανεξαρτησία διαχείρισης των σιδηροδρομικών εταιρειών.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ώστε οι σιδηροδρομικές εταιρείες να λειτουργούν σύμφωνα με τις εμπορικές αρχές και να είναι ελεύθερες να προσαρμόζουν τη φύση της δραστηριότητάς τους στην αγορά. Ιδιαίτερα είναι ελεύθερες:
 - να συνιστούν ή να συμμετέχουν σε οποιαδήποτε διεθνή ένωση,
 - να ορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη του άρθρου 8,
 - να ελέγχουν την παροχή, την εμπορία και τις τιμές των υπηρεσιών,
 - να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις αγορές,
 - να δημιουργούν νέες αγορές, τεχνολογίες ή υπηρεσίες, προκειμένου να αυξήσουν τη δυνατότητα κέρδους τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα,
 - να εφαρμόζουν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης που θεωρείται χρήσιμη,
 - να αρχίζουν νέες δραστηριότητες σε τομείς που συνδέονται με τη σιδηροδρομική δραστηριότητα, στις οποίες περιλαμβάνεται και η δημιουργία θυγατρικών ή συμμετοχή σε «κοινές επιχειρήσεις»,
 - να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν εμπορικές συμβάσεις με δημόσιους φορείς, κυρίως όσον αφορά την παροχή «δημόσιας υπηρεσίας» μεταφοράς.

Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες διατάξεις ώστε οι σιδηροδρομικές εταιρείες που εκμεταλλεύονται και την υποδομή να οργανώνουν τις σχετικές με την υποδομή και τις πράξεις μεταφοράς δραστηριότητές τους σε δύο ξεχωριστά «τμήματα» που πληρούν τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου (1). Οι λογιστικές καταστάσεις των

τμημάτων τηρούνται έτσι ώστε να αποκλείεται κάθε δυνατότητα μεταφοράς κεφαλαίων μεταξύ τους.

Άρθρο 9

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι δημόσιες σιδηροδρομικές εταιρείες να έχουν, την 1η Ιανουαρίου 1993, υγιή χρηματοοικονομική κατάσταση 2.
2. «Υγιής χρηματοοικονομική κατάσταση» υπάρχει όταν ο ισολογισμός που καταρτίζεται σύμφωνα με τις αρχές της λογιστικής που είναι γενικά αποδεκτές και που αντικατοπτρίζουν την πραγματική αξία των χρησιμοποιούμενων στοιχείων του ενεργητικού, μετά την ολοκλήρωση όλων των ενδεχόμενων μεταβιβάσεων κυριότητας και χρηματοοικονομικής ευθύνης σχετικά με την υποδομή, είναι τέτοιος ώστε τα μακροπρόθεσμα στοιχεία ενεργητικού και το κεφάλαιο κίνησης ανάλογης αξίας να χρηματοδοτούνται από κεφάλαιο αντίστοιχου ύψους και από τα μακροπρόθεσμα χρέη.
3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν επίσης ώστε οι μελλοντικές επενδύσεις για την επέκταση ή τη δημιουργία δραστηριοτήτων των δημόσιων σιδηροδρομικών εταιρειών να καλύπτονται από ανάλογη αύξηση κεφαλαίου.
4. Στα πλαίσια που είναι αναγκαίο για να υλοποιηθεί ο στόχος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, και σύμφωνα με τα άρθρα 92 και 93 της συνθήκης, τα κράτη μέλη μπορούν να δομηθούν, κατ' εξαίρεση, την ανασύσταση του κεφαλαίου. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει, ιδιαίτερα, την αναστολή της καταβολής των χρεών, μέσω της ανάληψής τους από τον κρατικό προϋπολογισμό ή με τη σύσταση ενός ταμείου διάσωσης ή με οποιοδήποτε άλλο ισοδύναμο χρηματοδοτικό μέτρο.

ΤΜΗΜΑ IV

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 10

Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή συμβουλευτικού χαρακτήρα την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η συμβουλευτική επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό, μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος και, αν χρειασθεί, προδίνει σε ψηφοφορία.

Η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά. Επιπλέον κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά.

Η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο με τον οποίο έλαβε υπόψη τη γνώμη αυτή.

Άρθρο 11

Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της οδηγίας .../.../ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις διαδικασίες αγοράς από τους φορείς των τομέων της μεταφοράς, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών και της ύδρευσης.

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

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 απρόδλεπτες 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.

ότι οι ενέργειες που έχει αναλάβει κάθε κράτος μέλος πρέπει να ενταχθούν σε ένα συντονισμένο πρόγραμμα σε κοινοτικό επίπεδο, στο οποίο να διασφαλίζεται ένας βαθμός συμφωνίας που να εγγυάται την καλύτερη δυνατή κυκλοφορία των τροχαίων υλικών, και ότι έτσι θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για να συμβάλει η Κοινότητα στη χρηματοδότηση του δικτύου, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς του Συμβουλίου για την υποστήριξη των υποδομών στον τομέα των μεταφορών·

ότι ο καθορισμός του προγράμματος αυτού, καθώς και η εναρμόνιση ορισμένων τεχνικών παραμέτρων παρουσιάζει επομένως επείγοντα χαρακτήρα·

ότι ο συντονισμός που απαιτείται για την εκτέλεση του προγράμματος και των καθορισμένων πράξεων απαιτεί στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και ότι ο συντονισμός αυτός πρέπει να γίνει στο πλαίσιο μιας επιτροπής που θα συσταθεί στο πλαίσιο της Επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας της Κοινότητας θα δημιουργηθούν στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού δικτύου που θα διασφαλίζει στους χρήστες υπηρεσίες ποιότητας. Στα τμήματα που προσφέρονται για το δίκτυο αυτό, θα είναι επίσης δυνατή η ταχεία μεταφορά εμπορευμάτων.

Άρθρο 2

1. Το ευρωπαϊκό δίκτυο τρένων μεγάλης ταχύτητας, σε στενή σύνδεση με τα υπάρχοντα σιδηροδρομικά δίκτυα, περιλαμβάνει γραμμές μεγάλης ταχύτητας καθώς και τις γραμμές που απαιτούνται για τις συνδέσεις και τις επεκτάσεις.

2. Γραμμές μεγάλης ταχύτητας είναι εκείνες που επιτρέπουν ταχύτητες μεγαλύτερες από 200 χιλιόμετρα/ώρα για τις νέες γραμμές και 160 χιλιόμετρα/ώρα για τις βελτιωμένες γραμμές.

Άρθρο 3

1. Στο πλαίσιο της Επιτροπής συνίσταται επιτροπή που διασφαλίζει την απαιτούμενη συνεννόηση για την ανάπτυξη του δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 2. Η επιτροπή αυτή αποτελείται από δύο αντιπροσώπους κάθε κράτους μέλους και από προσωπικότητες που υποδεικνύονται από την Επιτροπή ανάλογα με την αρμοδιότητά τους. Την προεδρία ασκεί η Επιτροπή η οποία εξασφαλίζει τη Γραμματεία.

2. Σε περίπτωση ανάγκης, η επιτροπή μπορεί να προσκαλέσει αντιπροσώπους τρίτων χωρών που ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη του δικτύου.

Άρθρο 4

1. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1990, το Συμβούλιο θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 75 της συνθήκης ΕΟΚ, αφενός το σχέδιο του μελλοντικού δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας, αφετέρου το χρονοδιάγραμμα, για τα επόμενα 15 έτη, της υλοποίησης των αξόνων προτεραιότητας.

2. Κατά την κατάρτιση του κοινοτικού αυτού σχεδιασμού, καθορίζεται ένας επαρκής βαθμός συμφωνίας των υποδομών και των εξοπλισμών των διαφόρων στοιχείων του δικτύου, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή κυκλοφορία των τροχαίων υλικών. Το Συμβούλιο εκδίδει, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 75 της συνθήκης ΕΟΚ, τις οδηγίες που είναι αναγκαίες για την τεχνική εναρμόνιση του δικτύου.

Άρθρο 5

1. Τα κράτη μέλη συνεννοούνται, στο πλαίσιο της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 3, σχετικά με τις πράξεις που προβλέπονται δυνάμει του άρθρου 4.

2. Σε εύθετο χρόνο πριν την οριστική έγκρισή τους, τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή, η οποία ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη, τα σχέδια για την πραγματοποίηση έργων υποδομής και υπηρεσιών τρένων μεγάλης ταχύτητας αναφέροντας τα βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού.

3. Αν μέσα σε προθεσμία ενός μηνός μετά την ανακοίνωση που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ένα κράτος μέλος υποβάλλει αίτηση ή αν η Επιτροπή αναλάβει την πρωτοβουλία, οι πληροφορίες που ανακοινώνονται συζητούνται στο πλαίσιο της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 3. Οι αιτήσεις πρέπει να περιέχουν όλες τις λεπτομέρειες και να διευκρινίζουν, κυρίως, τα ενδεχόμενα εμπόδια για τη λειτουργία και τη συνοχή του δικτύου.

4. Το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για ένα σχέδιο που υποβάλλεται για συμφωνία δεν προβαίνει στην οριστική έγκρισή του και στην εφαρμογή του πριν από έξι μήνες από την ημερομηνία της ανακοίνωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ώστε να είναι δυνατή μια συμφωνία στο πλαίσιο της επιτροπής που να διασφαλίζει ότι αποφεύγεται κάθε εμπόδιο για τη λειτουργία και τη συνοχή του δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 1.

5. Η προθεσμία που αναφέρεται στην παράγραφο 4 είναι δώδεκα μήνες αν η Επιτροπή, μέσα σε τρεις μήνες μετά την ανακοίνωση που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ανακοινώσει την πρόθεσή της να προτείνει οδηγία για το θέμα αυτό σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την ορθή λειτουργία της διαδικασίας συνεννόησης και ιδίως για να διαφυλάξουν ενδεχομένως τον εμπιστευτικό χαρακτήρα των πληροφοριών που τους παρέχονται σχετικά.

2. Η διαδικασία συνεννόησης που θεσπίζει με την παρούσα απόφαση δεν θίγει τις αρμοδιότητες των ήδη υπάρχουσών επιτροπών, και ιδίως των συμβουλευτικών και τεχνικών επιτροπών, συγκεκριμένα της επιτροπής υποδομών που συστάθηκε με την απόφαση 78/174/ΕΟΚ του Συμβουλίου (1).

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

(1) ΕΕ αριθ. L 54 της 25. 2. 1978, σ. 16.

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ για τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών

COM(89) 564 τελικό

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή την 1η Δεκεμβρίου 1989)

(90/C 34/09)

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 τα θετικά αποτελέσματα που προέκυψαν από την εφαρμογή της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 86/544/ΕΟΚ⁽²⁾:

ότι τα αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με τον κορεσμό των οδικών δικτύων, με το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια καθιστούν επιτακτική, για το κοινό συμφέρον, μία εντονότερη ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών δεδομένου ότι οι μεταφορές αυτές είναι εμπορικά ελκυστικές και αποτελούν εναλλακτική λύση για τις ενδοκοινοτικές οδικές μεταφορές μεγάλης απόστασης·

ότι η ώθηση που δίνεται, μέσω της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας, στην πραγματοποίηση συνδυασμένων μεταφορών δεν είχε πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα λόγω του ότι εν τω μεταξύ ελευθερώθηκαν οι συμβατικές οδικές μεταφορές και, κατά συνέπεια, είναι πλέον αναγκαίο να τροποποιηθεί η υπάρχουσα νομοθεσία ώστε να γίνεται καλύτερη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι διάφορες τεχνικές·

ότι, στο πλαίσιο της αρχής της ίσης μεταχείρισης και της θέλησης να προωθηθούν εξίσου όλοι οι τύποι συνδυασμένων μεταφορών, οι κανόνες που διέπουν τις αρχικές και τελικές διαδρομές στις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές/εσωτερικές πλωτές μεταφορές δεν πρέπει να είναι διαφορετικοί από τους κανόνες που διέπουν τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές μεταφορές·

ότι, με σκοπό να ενισχυθούν το περισσότερο δυνατό οι συνδυασμένες μεταφορές, η πρόσβαση στις δραστηριότητες οδικής μεταφοράς που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο συνδυασμένων ενδοκοινοτικών μεταφορών δεν πρέπει να υπόκειται σε κανένα περιορισμό·

ότι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών θα διευκολύνει τη διέλευση μέσω των χωρών των Άλπεων·

ότι οι κανόνες που ισχύουν για τις απαλλαγές ή τις επιστροφές φόρων για τα οδικά οχήματα που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να εναρμονιστούν ώστε να είναι αποτελεσματικότεροι και να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή τους στην Κοινότητα·

ότι πρέπει να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις συνδυασμένες μεταφορές των επιχειρήσεων που πραγματοποιούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 75/130/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Η τρίτη περίπτωση του άρθρου 1 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— Με τον όρο συνδυασμένη μεταφορά μέσω πλωτής οδού νοείται μία οδική μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημι-ρυμουλκούμενο (με ή χωρίς ελκυστήρα), το κινητό αμάξωμα και το εμπορευματοκιβώτιο άνω των 20 ποδών μεταφέρονται μέσω πλωτής οδού από ένα συγκεκριμένο ποτάμιο λιμένα φόρτωσης, τον πλησιέστερα ευρισκόμενο στο σημείο φόρτωσης, μέχρι ένα συγκεκριμένο σταθμό εκφόρτωσης, τον πλησιέστερα ευρισκόμενο στο σημείο εκφόρτωσης».

2. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Κάθε οδικός μεταφορέας εγκατεστημένος σε ένα κράτος μέλος, ο οποίος ανταποκρίνεται στους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα και πρόσβασης στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών, έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί αρχικές και τελικές διαδρομές στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς. Ιδιαίτερα, ένας μεταφορέας μπορεί προσωρινά να ασκεί σε κάθε κράτος μέλος μια δραστηριότητα που περιλαμβάνει μια αρχική ή τελική διαδρομή που σχετίζεται με διεθνή συνδυασμένη μεταφορά χωρίς να υποχρεούται να δημιουργήσει, ή να καταχωρήσει στα σχετικά μητρώα, γραφείο, εμπορικό χώρο ή κάθε άλλη εγκατάσταση σ' αυτό το κράτος μέλος.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 2, η άσκηση των δραστηριοτήτων εθνικής μεταφοράς που ορί-

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 48 της 22. 2. 1975, σ. 31.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 320 της 15. 11. 1986, σ. 33.

ζονται στην παράγραφο 1 από έναν μη εγκατεστημένο μεταφορέα, διέπεται από τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται αυτή η μεταφορική δραστηριότητα: οι κανόνες αυτοί εφαρμόζονται στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς με τον ίδιο τρόπο με τον οποίο το κράτος μέλος τους επιβάλλει στους δικούς τους μεταφορείς και έτσι ώστε να μην παρατηρείται καμία διάκριση λόγω της ιθαγένειας ή του τόπου εγκατάστασής τους.»

3. Η παράγραφος 1 του άρθρου 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι, από την 1η Ιανουαρίου 1985, οι φόροι που αναφέρονται στην παράγραφο 3 σχετικά με τα οδικά οχήματα (φορτηγά, ελκυστήρες, ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα) εφόσον αυτά χρησιμοποιούνται για συνδυασμένες μεταφορές, μειώνονται ή επιστρέφονται είτε κατ' αποκοπή, είτε κατ' αναλογία των διαδρομών που πραγματοποίησαν τα οχήματα αυτά μέσω σιδηροδρομικής ή πλωτής οδού, εντός των ορίων και σύμφωνα με τους όρους και τις λεπτομέρειες που καθορίζονται από τα κράτη μέλη μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή.

Αυτές οι μειώσεις και επιστροφές χορηγούνται από το κράτος εγγραφής των οχημάτων βάσει των σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών διαδρομών που πραγματοποίησαν τα οχήματα για μια συνδυασμένη μεταφορά.

Τα κράτη μέλη επιστρέφουν το σύνολο των έμμεσων φόρων ή των ισοδύναμων φόρων που αφορούν το όχημα, εφόσον το εν λόγω όχημα πραγματοποίησε για περίοδο δώδεκα μηνών περισσότερα από 120 ταξίδια κατά τα οποία το εν λόγω όχημα μεταφέρθηκε σιδηροδρομικώς ή μέσω πλωτής οδού για ένα τμήμα της συνολικής διαδρομής στο πλαίσιο μιας διεθνούς συνδυασμένης μεταφοράς. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τον μεταφορέα να αποδεικνύει αυτή τη χρησιμοποίηση του οχήματος βάσει του εγγράφου που ορίζεται στο άρθρο 3.

Εάν δεν έχει συμπληρωθεί αυτός ο αριθμός ταξιδιών, εφαρμόζονται οι ακόλουθες μειώσεις:

- μεταξύ 91 και 120 ταξιδιών: 75 % μείωση των καταβληθέντων έμμεσων φόρων,
- μεταξύ 61 και 90 ταξιδιών: 50 % μείωση των καταβληθέντων έμμεσων φόρων,
- μεταξύ 31 και 60 ταξιδιών: 25 % μείωση των καταβληθέντων έμμεσων φόρων.

Εάν η απόσταση που έχει διανυθεί σιδηροδρομικώς ή μέσω πλωτής οδού υπερβαίνει τα 400 χιλιόμετρα το ταξίδι μετρά διπλό. Εάν η απόσταση υπερβαίνει τα 800 χιλιόμετρα, το ταξίδι μετρά τριπλό.»

4. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Η αρχική ή τελική διαδρομή που πραγματοποιείται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς απαλλάσσεται από την υποχρεωτική ρύθμιση για τους ναύλους.»

5. Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 12

Η αρχική και τελική διαδρομή που πραγματοποιείται στο πλαίσιο μιας συνδυασμένης μεταφοράς θεωρείται — κατά παρέκκλιση από τον όρο που αναγράφεται στην οδηγία του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1962 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένους τύπους εμπορευματικών οδικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών (1), — ως μεταφορική πράξη για ίδιο λογαριασμό εφόσον η διαδρομή πραγματοποιείται από ένα ελκυστήρα ο οποίος ανήκει, έχει αγοραστεί με δόσεις από ή εκμισθώνεται από, και οδηγείται από υπαλλήλους μιας επιχείρησης για την οποία προορίζονται ή από την οποία προέρχονται τα μεταφερόμενα εμπορεύματα και εάν η αντίστοιχα αρχική ή τελική διαδρομή είναι μεταφορική πράξη για ίδιο λογαριασμό κατά την έννοια της προαναφερθείσας οδηγίας.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

(1) ΕΕ αριθ. 70 της 6. 8. 1962, σ. 2005/62.»

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, όλα τα νομοθετικά, κανονιστικά και διοικητικά μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιουλίου 1990. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Οι διατάξεις που θεσπίζονται δυνάμει του πρώτου εδαφίου παραπέμπουν ρητά στην παρούσα οδηγία.

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

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

