



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αριθμός Γνωμοδοτήσεως: 320/2016
ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
(Γ' Τμήμα)

Συνεδρίαση της 14ης Δεκεμβρίου 2016

Σύνθεση:

Πρόεδρος: Βασιλική Δούσκα, Αντιπρόεδρος ΝΣΚ.

Μέλη: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Ευγενία Βελώνη, Νίκη Μαριόλη, Κωνσταντίνος Κατσούλας, Αθηνά Αλεφάντη, Βασιλική Παπαθεοδώρου, Νομικοί Σύμβουλοι του Κράτους.

Εισηγητής: Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος, Νομικός Σύμβουλος του Κράτους.

Αριθμός Ερωτήματος: υπ' αριθ. πρωτ. 1050/2-11-2016 του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Ερωτήματα: α) Ποιες οι έννομες συνέπειες από την έλλειψη προσυμβατικού ελέγχου νομιμότητας των από 11-1-2008 και 8-4-2010 συμβάσεων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Α.Σ.Θ, που κυρώθηκαν, αντιστοίχως, με τους ν. 3652/2008 και 3897/2010.

β) Αν είναι νόμιμη και ισχυρή η από 11-1-2008 σύμβαση που κυρώθηκε με το ν. 3652/2008 με την οποία παρατάθηκε η από 30-4-2001 οικονομική συμφωνία μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης (δηλαδή φέρει απροσδιόριστο χρόνο λήξης) ή αντιβαίνει ευθέως τις διατάξεις της παρ. 3 περ. δ' του άρθρου 8 και παραγράφων 3,4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Ποιες οι έννομες συνέπειες στην περίπτωση που κριθεί ως μη νόμιμη και ισχυρή η από 11-1-2008 σύμβαση,

γ) Στην περίπτωση καταφατικής απάντησης σε οποιοδήποτε από τα άνω υπό στοιχεία α και β ερωτήματα, περί ανυπόστατου ή ακυρότητας της από 11-1-2008 συμβάσεως, αν οι αξιώσεις του Ελληνικού Δημοσίου έναντι του Ο.Α.Σ.Θ σύμφωνα με την από 30-4-2001 οικονομική συμφωνία (που κυρώθηκε με το ν. 2898/2001), όπως, ιδίως αυτής του άρθρου δεύτερου της οικονομικής συμφωνίας, περί της περιέλευσης κατά τη λήξη της συμβάσεως στο Δημόσιο κάθε αποσβεσθέντος κινητού και ακινήτου αλλά και κάθε άλλου κινητού ή ακινήτου που δεν έχει αποσβεσθεί με ταυτόχρονη καταβολή της μη αποσβεσθείσας αξίας στον Ο.Α.Σ.Θ, είναι άμεσα διεκδικήσιμες από το Ελληνικό Δημόσιο.

Επί των ως άνω ερωτημάτων το Γ' Τμήμα του ΝΣΚ γνωμοδότησε ως εξής:

Νομικό καθεστώς της σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ).

1.- Με το ν.δ. 3721/1957 «Περί συστάσεως Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.)» (Α' 142) και ειδικότερα με το άρθρο 1 αυτού συνεστήθη στην πόλη της Θεσσαλονίκης, ως διάδοχος επιχείρηση του Κοινού Ταμείου Εισπράξεων Αστικών Λεωφορείων Θεσσαλονίκης (Κ.Τ.Ε.Α.Λ.Θ.), ο «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (Ο.Α.Σ.Θ.), ο οποίος αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με αποκλειστικό σκοπό «την δια θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων ή δια ηλεκτροκινήτων λεωφορείων ή δια λεωφορείων αμφοτέρων των συστημάτων έλξεως ή άλλων καταλλήλων και προσφορών μετ' έγκρισιν πάντοτε της αρμοδίας Αρχής μεταφορικών μέσων, εξυπηρέτησιν των συγκοινωνιακών αναγκών της αστικής περιοχής της πόλεως Θεσσαλονίκης και προαστείων αυτής υπό τους όρους του παρόντος ν.δ. και της οικείας μετά του Δημοσίου συμβάσεως». Περαιτέρω, με το άρθρο 22 του ιδίου ν.δ/τος και με σύμβαση που συνάφθηκε μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Δημοσίου παραχωρήθηκε στον ανωτέρω Οργανισμό το αποκλειστικό δικαίωμα της μεταφοράς επιβατών σε όλες τις λεωφορειακές γραμμές και οδούς εν γένει

της πόλεως της Θεσσαλονίκης και των προαστείων της, που περιλαμβάνονται στην αστική περιοχή αυτής, *«κειμένη εντός κύκλου ακτίνας δέκα (10) χιλιομέτρων από του Λευκού Πύργου»*, για περίοδο λήγουσα στις 31η Δεκεμβρίου 1981.

2.- Η περίοδος παραχωρήσεως στον ΟΑΣΘ του δικαιώματος εκτελέσεως και εκμεταλλεύσεως των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της Θεσσαλονίκης (που έληγε κατά τα προαναφερθέντα την 31η Δεκεμβρίου 1981) παρατάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 866/1979 (Α' 23) επί 19 έτη από της λήξεως της, ήτοι μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 2000, ακολούθως δε, με το άρθρο 35 του ν. 2874/2000 (ΦΕΚ Α' 286), μέχρι 28ης Φεβρουαρίου 2001. Με το ίδιο άρθρο προβλέφθηκε ότι οι διατάξεις των άρθρων 1 έως 6 του ν. 866/1979 αποτελούν περιεχόμενο της κυρούμενης με το άρθρο 10 συμβάσεως (αφορούσαν, μεταξύ άλλων, επέκταση γραμμών), ενώ κατά τα λοιπά και μέχρι τη λήξη της παραχώρησης ισχύουν οι διατάξεις της κατ' άρθρο 22 του ν.δ. 3721/1957 σύμβασης παραχώρησης.

3.- Με το άρθρο 7 του ν. 2898/2001 *«Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις»* (Α' 71/10.4.2001) προεβλέφθη η σύναψη νέας συμβάσεως μεταξύ του ΟΑΣΘ και του Δημοσίου για την ανάθεση, εκτέλεση και εκμετάλλευση της αστικής συγκοινωνίας στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, η οποία σύμβαση περιελήφθη στο άρθρο 8 του νόμου και έχει διάρκεια από 1.1.2001 μέχρις 31.12.2009. Με το νόμο αυτό ρυθμίστηκαν: 1) Η συγκρότηση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) με αρμοδιότητες την εποπτεία και έλεγχο τήρησης της σύμβασης Δημοσίου και ΟΑΣΘ, 2) η συμμετοχή εργαζομένων ΟΑΣΘ στη μετοχική σύνθεση του ΟΑΣΘ, δια του συνεταιρισμού τους, 3) το συγκοινωνιακό έργο του ΟΑΣΘ και η συμμετοχή του ΚΤΕΛ Ν. Θεσσαλονίκης στη μετοχική σύνθεσή του, 4) τροποποιήσεις σχετικά με τη συμμετοχή και συγκρότηση του Δ.Σ. ΟΑΣΘ, 5) η κύρωση από 30-4-2001 οικονομικής συμφωνίας Ελ. Δημοσίου και ΟΑΣΘ (ενσωματώνεται στο ν. 2898/2001, άρθρο 8 και επόμενα), αποκλειστικής ανάθεσης του

συγκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη. Ειδικότερα, με την από 30-4-2001 οικονομική συμφωνία, πέραν της αποκλειστικής ανάθεσης - παραχώρησης της δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς των επιβατών του Δήμου Θεσσαλονίκης ρυθμίστηκαν : α) η είσπραξη και ο έλεγχος είσπραξης κομίστρου από τον ΟΑΣΘ (άρθρο τρίτο), β) ο τρόπος και το είδος παροχής της υπηρεσίας (αριθμός λεωφορείων, γραμμές δρομολογίων, ετήσια οχηματοχιλιόμετρα (άρθρο τρίτο), γ) η πρόβλεψη καταβολής αντισταθμιστικής καταβολής (επιχορήγησης) από το Δημόσιο, λόγω περιορισμού του ύψους του προσήκοντος κομίστρου, η οποία υπολογίζεται μεταξύ των Δαπανών ΟΑΣΘ (Σταθερές Δαπάνες + Μεταβλητές Δαπάνες + Επιχειρηματικό κέρδος + Αποσβέσεις) και των εσόδων του, όπως αυτές προϋπολογίζονται στο άρθρο έκτο της σύμβασης. Η ετήσια αντισταθμιστική καταβολή (επιχορήγηση) προσδιορίζεται στο τέλος της χρήσης κάθε έτους, αφορώσα την επόμενη χρήση και ισούται με τη διαφορά των δαπανών μείον τα έσοδα, όπως αυτά προκύπτουν από τη σύμβαση (άρθρα τέταρτο έως έβδομο). δ) Προβλέφθηκε επίσης (άρθρο πέμπτο) ότι σε περίπτωση μειωμένων δαπανών του ΟΑΣΘ έναντι της προηγούμενης χρήσης, η μείωση αποδίδεται στην επόμενη χρήση, κατά ποσοστό 40% στους μετόχους, ως πρόσθετο επιχειρηματικό κέρδος, 40% στους εργαζόμενους του ΟΑΣΘ ως πριμ παραγωγικότητας, 20% στο Ελληνικό Δημόσιο με ισόποση μείωση της αντισταθμιστικής καταβολής της επόμενης χρήσης.

4.- Επακολούθησε ο ν. 2963/2001 «*Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών κλπ.*» (Α' 268/23.11.2001), με τον οποίο θεσπίσθηκε νέο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας των δημοσίων τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών για όλη την χώρα με εξαίρεση τις αστικές περιοχές Αθήνας και Θεσσαλονίκης, για τις οποίες, όπως αναφέρεται στην οικεία εισηγητική έκθεση, ισχύει ειδικό νομοθετικό καθεστώς (ν. 2669/1998 και 2898/2001). Με το άρθρο 2 παρ. 1 του νόμου αυτού ανετέθη στα ΚΤΕΛ κατ' αποκλειστικότητα, υπό την προϋπόθεση μετατροπής τους σε ανώνυμες εταιρίες, η εκτέλεση και η εκμετάλλευση του συγκοινωνιακού έργου των τακτικών αστικών και υπεραστικών επιβατικών γραμμών, υφισταμένων και νέων, μέχρι 31.12.2009 (ήδη, κατ' άρθρο 17 παρ. 9 ν. 3534/2007, Α' 40, μέχρι 31.12.2019), ενώ,

στην παρ. 3 του ιδίου άρθρου ορίζεται ότι «Παραχωρήσεις που ήδη υφίστανται για την εκτέλεση όμοιου έργου από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α.) και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), τη Δημοτική Επιχείρηση Συγκοινωνιών «....» και τη Δημοτική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών Κώ (Δ.Ε.Α.Σ. ΚΩ) και για την περιοχή ευθύνης τους, δεν θίγονται από την ανάθεση της παραγράφου 1».

5.- Ακολούθως, με το ν. 3652/2008 (Α' 45) κυρώθηκε η από 11.1.2008 σύμβαση «για τροποποίηση και συμπλήρωση της από 20.4.2001 οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ», με το άρθρο πρώτο της οποίας παρατάθηκε η ισχύς της από 30.4.2001 οικονομικής συμφωνίας «μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7.4.2006 σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ και της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO – ANSALDO TSF-SELI ANSALDOBREDA και των τυχόν τροποποιήσεων που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση». Η εν λόγω τροποποίηση αφορούσε μόνο: α) την παράταση της διάρκειας της σύμβασης, β) την αύξηση του στόλου των λεωφορείων, γ) τη σύνθεση και τον τρόπο εκλογής του ΔΣ του ΟΑΣΘ και δ) το χρόνο απόσβεσης των λεωφορείων και λοιπών μεταφορικών μέσων. Κατά τα λοιπά παρέμειναν σε ισχύ οι όροι της από 20.4.2001 σύμβασης.

6.- Το έτος 2010 υπεγράφη συμπληρωματική οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ που κυρώθηκε με το ν. 3897/2010 (Α' 208), με την οποία επεκτάθηκε η εξυπηρέτηση σε εννέα Δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά.

7.- Τέλος, με το άρθρο 30 του ν. 4313/2014 (Α' 261) κυρώθηκε η υπ' αριθ. Α οικ. 45787/3551/2014 ΚΥΑ, με την οποία οριστικοποιήθηκαν οι συμβατικές δαπάνες-έσοδα-αντισταθμιστικές καταβολές χρήσεων 2009 έως 2013, επαναπροσδιορίστηκαν οι συμβατικές δαπάνες-έσοδα-αντισταθμιστικές καταβολές χρήσεως 2014 και προϋπολογίστηκαν οι συμβατικές δαπάνες-έσοδα-αντισταθμιστικές καταβολές χρήσεων 2015 έως 2017 στον ΟΑΣΘ.

Σύμβαση έργου «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης - Διάρκεια μέχρι την ολοκλήρωση – Τροποποιήσεις».

8. Σύμφωνα με υπ' αριθ. πρωτ. ΑΙΧ-59473/21-11-2016 έγγραφο της εταιρείας ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., που διαβιβάστηκε με το υπ' αριθ. πρωτ. 12922/22-11-2016 έγγραφο του Γραφείου του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με συνημμένο σ' αυτό το παρακάτω Ενημερωτικό Σημείωμα της ίδιας εταιρείας, η διάρκεια της σύμβασης για την εκτέλεση του έργου του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης ορίστηκε αρχικώς μέχρι το 2012, ενώ η ολοκλήρωσή του ενόψει τροποποιήσεων του έργου, δεν μπορεί να προσδιοριστεί. Συγκεκριμένα το Σημείωμα αυτό έχει ως εξής:

«ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

1. Η σύμβαση με την εταιρεία ΑΕΓΕΚ αφορά την κατασκευή του Βασικού Έργου του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης (Ν.Σ.Σ. - Ν. Ελβετία). Κατά τους αρχικούς σχεδιασμούς το έργο έπρεπε να ολοκληρωθεί το 2012. Αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2020 εκτός του σταθμού Βενιζέλου που θα παραδοθεί το 2021.

2. Εκτός του Βασικού Έργου κατασκευάζεται σήμερα και η επέκταση προς Καλαμαριά, από άλλον ανάδοχο, η οποία λόγω της καθυστέρησης του Βασικού Έργου, αναμένεται επίσης να παραδοθεί το 2020.

3. Πέραν των 2 εκτελούμενων έργων, η ΑΜ έχει ξεκινήσει τις πρόδρομες μελέτες για τις επεκτάσεις του ΜΕΤΡΟ προς Σταυρούπολη και Εύοσμο, ενώ στους μελλοντικούς σχεδιασμούς περιλαμβάνεται και η επέκταση προς το αεροδρόμιο. Ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης των παραπάνω επεκτάσεων δεν μπορεί να υπολογισθεί και εξαρτάται από τη δυνατότητα εξεύρεσης χρηματοδότησης.

4. Περαιτέρω μελλοντικές επεκτάσεις, εκτός των προαναφερθεισών, θα σχεδιασθούν μετά τη λειτουργία του Βασικού Έργου και την αξιολόγηση των νέων συγκοινωνιακών δεδομένων.»

Αντισταθμιστική, οφειλή για τα έτη 2009 μέχρι 2017 – Καταβολές από πλευράς Δημοσίου σε ΟΑΣΘ

9.- Με βάση τα ανωτέρω, το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε καταρχάς από το 2001 και ήδη από το 2008 το ως άνω συγκοινωνιακό έργο στον ΟΑΣΘ («παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας»), ο τελευταίος δε ανέλαβε την υποχρέωση να διαθέτει το αναγκαίο ανθρώπινο δυναμικό, την υλικοτεχνική υποδομή και την ευθύνη να λειτουργήσει ομαλά τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη, με αντάλλαγμα της αμοιβής που θα

εισπράττει από τους πολίτες μέσω του κομίστρου, αλλά και την αμοιβή (αντισταθμιστική καταβολή) που θα εισπράττει από το Ελληνικό Δημόσιο, λόγω της επιβαλλόμενης πολιτικής στο κόμιστρο (μειωμένο κόμιστρο).

Οι αντισταθμιστικές καταβολές (επιχορηγήσεις) από το Δημόσιο προς τον ΟΑΣΘ μετά τη σύναψη της σύμβασης 2008, προσδιορίστηκαν για τα έτη 2009-2013 σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα:

	2009	2010	2011	2012	2013
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΧΡΗΣΗΣ	48.636.589,78	50.668.101,31	62.104.258,97	57.735.919,71	58.079.307,42
ΣΥΝΟΛΟ ΔΑΠΑΝΩΝ ΧΡΗΣΗΣ	165.766.064,28	179.239.316,86	188.331.214,78	183.997.481,74	176.441.417,66
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ (χωρίς ΦΠΑ)	117.129.474,50	128.571.215,55	126.226.955,81	126.261.562,03	118.362.110,24
ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗ (με ΦΠΑ)	132.356.306,19	145.285.473,57	142.636.460,07	142.675.565,09	133.749.184,57

Από τα στοιχεία που τηρούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αλλά και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, μόνο για το χρονικό διάστημα από το έτος 2009 έως και τον Αύγουστο του έτους 2016, ο ΟΑΣΘ εισέπραξε από το Ελληνικό Δημόσιο ως αντισταθμιστικές καταβολές, αλλά και επιδικασθέντα χρηματικά ποσά από τις Διαιτησίες (επί της βάσης της οικονομικής συμφωνίας αντισταθμιστικών καταβολών), το συνολικό ποσό των 866.609.724,48 €, ενώ αναμένεται να εισπράξει, μέχρι τα τέλη του έτους 2017, σύμφωνα με την παραπάνω ΚΥΑ, άλλα 77.213.386,40 €.

10.- Ομοίως και για τις χρήσεις προ του 2009 ο ΟΑΣΘ εισέπραττε ετήσιες επιχορηγήσεις, είτε απευθείας, βάσει της συμφωνίας, είτε με επιδίκαση από τα κατά καιρούς Διαιτητικά Δικαστήρια και ειδικότερα, 2001 68.789.657,27 €, 2002 57.305.076,84 €, 2003 56.003.352,85 €, 2004 89.089.530,11 €, 2005 93.061.038,20 €, 2006 109.190.348,10 €, 2007 112.494.789,06 €, 2008 120.626.906,67 €. Οι καταβολές προς τον ΟΑΣΘ εκτελούνται με ΧΕΠ από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

11.- Με τα δεδομένα επίσης του Ερωτήματος η προϋπολογιζόμενη δαπάνη για την παράταση της σύμβασης του 2001 βάσει της προαναφερόμενης από 11-1-2008 μεταξύ των συμβαλλομένων (Δημοσίου, ΟΑΣΘ), υπερβαίνει το ένα εκατομμύριο ευρώ.

Σημειώνεται επίσης στο ερώτημα ότι, Ο ΟΑΣΘ έχει υπαχθεί από την ΕΛΛΣΤΑΤ στο Μητρώο φορέων της Γενικής Κυβέρνησης (διαπιστώθηκε πάντως ότι για το θέμα αυτό εκκρεμεί αίτηση ακύρωσεως του ΟΑΣΘ ενώπιον του ΣΤΕ).

Επί των ερωτημάτων.

Επί του πρώτου ερωτήματος.

Με το ερώτημα αυτό τίθεται ο νομικός προβληματισμός για τις τυχόν έννομες συνέπειες που προκύπτουν από την παράλειψη υπαγωγής των προαναφερόμενων από 11-1-2008 και 8-4-2010 συμβάσεων μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Α.Σ.Θ, στον επιβαλλόμενο εκ του Συντάγματος προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου των μεγάλων συμβάσεων του Δημοσίου, με δεδομένο στο Ερώτημα ότι οι συμβάσεις αυτές αποτελούν συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας και ότι η προϋπολογιζόμενη δαπάνη τους είναι δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, πριν δηλ. την κύρωσή τους με τους νόμους 3652/2008 και 3897/2010, αντιστοίχως.

Νομικό μέρος.

12.- Με τις διατάξεις του άρθρου 98 παράγ. 1 εδ. β' του Συντάγματος, όπως ισχύει ύστερα από την αναθεώρησή του με το από 17.4.2001 Ψήφισμα της Ζ' Αναθεωρητικής Βουλής των Ελλήνων (Α' 84), ορίζεται ότι:

«1. Στην αρμοδιότητα του Ελεγκτικού Συνεδρίου ανήκουν ιδίως: α) ... β) Ο έλεγχος συμβάσεων μεγάλης οικονομικής αξίας στις οποίες αντισυμβαλλόμενος είναι το Δημόσιο ή άλλο νομικό πρόσωπο που εξομοιώνεται με το Δημόσιο από την άποψη αυτή όπως νόμος ορίζει...».

Περαιτέρω, με τις διατάξεις περί Ελεγκτικού Συνεδρίου, όπως ίσχυαν κατά τον κρίσιμο χρόνο, και ειδικότερα της παραγράφου 7 του άρθρου 19 του π.δ. 774/1980 (Α' 189), η οποία προστέθηκε με το άρθρο 15 του ν. 2145/1993 (Α' 88), όπως αυτές ίσχυαν μετά την αντικατάστασή τους από το άρθρο 8 του ν. 2741/1999 (Α' 199) και την τροποποίησή τους με τα άρθρα 2

του ν. 3060/2002 (Α' 242), 9 παράγ.3 του ν. 3090/2002 (Α' 329) και 12 παράγ. 27 εδ. α' του ν. 3310/2005 (Α' 30), καθώς και τις διατάξεις του ν. 3414/2005 (Α' 279), ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι για τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών που συνάπτει το Δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ν.π.δ.δ), οι δημόσιες επιχειρήσεις ή οργανισμοί, η προϋπολογιζόμενη δαπάνη των οποίων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο αναλογών φόρος προστιθέμενης αξίας (Φ.Π.Α.), (βλ. άρθρο 19 του ν. 3193/2003, Α' 266), υπερβαίνει το ποσό του ενός εκατομμυρίου (1.000.000) ευρώ, διενεργείται υποχρεωτικά έλεγχος νομιμότητας της οικείας σύμβασης πριν από τη σύναψή της από Κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Επίσης, ορίζεται ότι:

«...Εάν δεν διενεργηθεί ο έλεγχος, η σύμβαση που συνάπτεται είναι άκυρη. Για το σκοπό του ελέγχου υποβάλλεται στο Κλιμάκιο από τον αρμόδιο Υπουργό ή φορέα ο φάκελος με όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία ... Ο έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου ολοκληρώνεται μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη διαβίβαση σε αυτό του σχετικού φακέλου...».

Ερμηνεία

13.- Από την ερμηνεία των ανωτέρω διατάξεων συνάγεται ότι σε προληπτικό έλεγχο νομιμότητας από το Ελεγκτικό Συνέδριο υπάγονται όλες ανεξαιρέτως οι δημόσιες συμβάσεις μεγάλης οικονομικής αξίας με προϋπολογισμό άνω του 1.000.000 ευρώ, στις οποίες συμβαλλόμενο είναι το Δημόσιο ή άλλο νομικό πρόσωπο που εξομοιώνεται με αυτό, όπως τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και οι δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμοί, ανεξαρτήτως της ειδικότερης νομικής τους μορφής. Ο έλεγχος αυτός από το Κλιμάκιο (δικαστικό σχηματισμό) του Ελεγκτικού Συνεδρίου της νομιμότητας του σχεδίου δημόσιας σύμβασης, καθώς και της σχετικής διαδικασίας για την επιλογή αναδόχου, αποβλέπει στη διαπίστωση τυχόν νομικών πλημμελειών στις πράξεις της διαδικασίας που προηγείται της σύναψης της σχετικής σύμβασης (ενδεικτικώς, Ελ. Συν. Πράξη 79/2009 Ζ' Κλιμ.).

14.- Περαιτέρω, από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) καθ' ερμηνεία διατάξεων της Κοινοτικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις και ειδικότερα των οδηγιών 2004/18/EK και 2004/17/EK, που αποτυπώνεται ήδη και στις αιτιολογικές σκέψεις (στοιχεία 1, 2, 4, 11, 18 - 20) και τις διατάξεις (άρθρα 5 παρ. 1) της πρόσφατης Οδηγίας 2014/23/ΕΕ

του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2014 «*σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης*» (L 94/1/28-3-2014) και μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως ερμηνευτικό εργαλείο, ως σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών ορίζεται, μία σύμβαση που παρουσιάζει τα ίδια μεν χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, όμως η σύμβαση παραχώρησης υπηρεσίας διαφοροποιείται από τη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μόνο από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα δεν καταβάλλεται από τον κύριο του έργου αλλά από τους τρίτους που χρησιμοποιούν την υπηρεσία. Ειδικότερα, το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με την καταβολή αμοιβής, με αποτέλεσμα ο ανάδοχος να αναλαμβάνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο που σχετίζεται με την εκμετάλλευση της υπηρεσίας (βλ. Πράξη 191/2014 ΕΛΣυν Ζ' Κλιμακίου (Ε' Διακοπών), ΕΛΣυν Απόφαση 3377/2014 VI Τμήματος (ΣΤ' Διακοπών), ΕΛΣυν Πράξη 301/2015 Ζ' Κλιμακίου),.

15.- Όπως γίνεται παγίως δεκτό και από το Ελεγκτικό Συνέδριο, οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών δεν υπόκεινται στις ειδικότερες διατάξεις περί δημοσίων διαγωνισμών των οδηγιών 2004/18/EK και 2004/17/EK (βλ. άρθρο 14 του π.δ. 60/2007 και άρθρο 18 του π.δ. 59/2007), εντούτοις οι δημόσιες αρχές, υποχρεούνται, όταν τις συνάπτουν, να τηρούν τους θεμελιώδεις κανόνες της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί διαφάνειας, ανάπτυξης ελεύθερου ανταγωνισμού, δημοσιότητας, αναλογικότητας, αμοιβαίας αναγνώρισης, μη διάκρισης και ίσης μεταχείρισης, όπως περιγράφονται στην ερμηνευτική εγκύκλιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2006/079/02, καθώς και τους θεμελιώδεις κανόνες των άρθρων 49 και 56 (πρώην άρθρα 43 και 49, αντίστοιχα, ΣΕΚ, βλ. ΔΕΕ O-206/08, O-324/07), της ελευθερίας εγκατάστασης και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών (βλ. αποφάσεις ΔΕΚ της 7ης Δεκεμβρίου 2000, C-324/98, *Telaustria* και *Telefonadress*, σκέψη 58, και διάταξη της 30ής Μαΐου 2002, C-358/00, *Buchhändler – Vereinigung*, σκέψεις 27 και 28, της 13ης Οκτωβρίου 2005, C-458/03, *Parking Brixen*, σκέψη 40, της 6ης Απριλίου 2006, C-410/04 κ.α., επίσης ΕΛΣυν Πράξη 301/2015 Ζ' Κλιμ.).

16.- Περαιτέρω, κατά την πάγια νομολογία του Δ.Ε.Ε, προς διασφάλιση των κατοχυρωμένων στα άρθρα 18 ΣΛΕΕ, 49 ΣΛΕΕ και 56 ΣΛΕΕ αρχών της ίσης μεταχείρισης και της απαγόρευσης των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας,

καθώς και την εξ αυτών απορρέουσα υποχρέωση διαφάνειας έναντι και των δυνητικώς ενδιαφερομένων, οι τροποποιήσεις διατάξεων δημοσίας σύμβασης κατά τη διάρκεια της ισχύος της συνιστούν σύναψη νέας σύμβασης και, επομένως, επιβάλλουν τη διενέργεια νέας διαγωνιστικής διαδικασίας, όταν οι όροι που προβλέπουν διαφοροποιούνται ουσιωδώς από εκείνους της αρχικής σύμβασης, υποδηλώνοντας τη βούληση των συμβαλλομένων να αναδιαπραγματευθούν τους ουσιώδεις όρους της σύμβασης αυτής. Ομοίως, τροποποίηση της αρχικής σύμβασης μπορεί να θεωρηθεί ως ουσιώδης, όταν διευρύνει σημαντικά το αντικείμενο αυτής, περιλαμβάνοντας συμβατικά αντικείμενα που δεν είχαν αρχικώς προβλεφθεί. Μια τροποποίηση μπορεί, επίσης, να θεωρηθεί ως ουσιώδης, όταν μεταβάλλει την οικονομική ισορροπία της σύμβασης υπέρ του επιλεγέντος μειοδότη κατά τρόπο μη προβλεπόμενο στην αρχική σύμβαση. Οι διαπιστώσεις αυτές ισχύουν τόσο για τις δημόσιες συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών όσο και για τις συμβάσεις παραχώρησης (βλ. Αποφάσεις Δ.Ε.Ε. της 13^{ης} Απριλίου 2010, C-91/08, Wall, Συλλογή 2010, σ. I-02815, σκέψεις 32-39, της 5ης Οκτωβρίου 2000, C-337/98, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλογή 2000, σ. I-8377, σκέψεις 44 και 46, της 19^{ης} Ιουνίου 2008, C- 454/06, Pressetext, Συλλογή 2008, σ. I-04401, σκέψεις 31-37, ΕΛΣυν. Πράξεις Ε' Κλιμ. 420 έως 423/2014 και Ζ' Κλιμ. (Ε' Διακοπών) Πράξεις 191/2014 και 3377/2014, αλλά και τα στοιχεία 4 και 78 του προοιμίου και το άρθρο 43 ως άνω Οδηγίας 2014/23, υπό την ως άνω έννοια).

17.-Επίσης, αναφορικά με τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών και έργων που διέπονται από τις διατάξεις των π.δ. 59/2007 και 60/2007, έχει γίνει δεκτό ότι σε προσυμβατικό έλεγχο υπάγονται και οι συμπληρωματικές συμβάσεις ανεξαρτήτως ποσού (ΕΛΣυν. Απόφ. VI Τμ. 707/2010, 2440/2012).

18.-Εξάλλου, στο εθνικό μας δίκαιο, η πράξη παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας που έχει συνήθως τη μορφή σύμβασης (ή και διοικητικής πράξης εκδιδόμενης βάσει εξουσιοδότησης νόμου) και δη εξ ορισμού διοικητικής, πρέπει να κυρώνεται κατά κανόνα με νόμο. Σύμφωνα ειδικότερα με τη νομολογία του ΣΤΕ, η μεταξύ του Κράτους και τρίτων σύμβαση παραχώρησης αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης δημόσιας υπηρεσίας (concession) πρέπει να κυρώνεται με νομοθετική πράξη. Μόνο με την πράξη αυτή της

νομοθετικής εξουσίας μεταδίδεται εκ μέρους του Κράτους στον ανάδοχο η αποκλειστική αυτού άσκηση δημόσιας λειτουργίας και υποχρεώνει τους διοικούμενους να χρησιμοποιούν μόνο τις παρεχόμενες από τον ανάδοχο υπηρεσίες, δημιουργώντας ούτως εξ αντικειμένου δίκαιο που υποχρεώνει τους τρίτους. Η πράξη αυτή παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας σε ιδιώτη ανάδοχο είναι σύνθετη, ανάγεται δε εν μέρει μόνο στην κύρια σύμβαση, δηλ. συμφωνία δημιουργούσα ατομική κατάσταση υπέρ του αναδόχου που αφορά τις υποχρεώσεις και τα ωφελήματα αυτού, ενώ κατά το υπόλοιπο που αφορά τη οργάνωση και τη λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας είναι φύσεως γενικής και αντικειμενικής (βλ. Μ. Στασινόπουλος, Πορίσματα νομολογίας του ΣτΕ, με τίτλο «Παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας» σελ. 181).

19.- Η νομοθετική κύρωση σύμβασης απαιτείται, από τη νομολογία των δικαστηρίων, ιδίως στις περιπτώσεις που με αυτή παραχωρείται στον ανάδοχο το προνόμιο της μονοπωλιακής εκμετάλλευσης μιας δημόσιας υπηρεσίας, κατ' αποκλεισμό – άμεσο ή έμμεσο – κάθε ανταγωνισμού. Πέρα όμως από την περίπτωση αυτή, η νομοθετική κύρωση επιβάλλεται και γι' άλλους λόγους, όπως το γεγονός ότι η οργάνωση των δημοσίων υπηρεσιών γίνεται με νόμο ή βάσει νόμου, ο περιορισμός της ελευθερίας των τρίτων (και ιδίως της οικονομικής – επαγγελματικής ελευθερίας τους), η παραχώρηση στον ανάδοχο δημόσιας εξουσίας αντί του κράτους, η αναγνώριση υπέρ του αναδόχου προνομίων δημοσίου δικαίου, η επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων σε βάρος τρίτων, η θέση κανόνων που απαιτούν τυπικό νόμο, η ισχυροποίηση των συμβατικών όρων που αντιβαίνουν στην κείμενη νομοθεσία, η πρόβλεψη φορολογικών απαλλαγών, η πρόβλεψη της διαιτητικής επίλυσης των διαφορών από τη σύμβαση κ.ά, κυρίως όμως η κάλυψη της αρχής της νομιμότητας κατά τη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης (βλ. αναλυτικά σε Ι. Γκιτσάκης, Η παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας και δημοσίου έργου, σελ. 201 επ. ιδίως 207-208, Ι. Κίτσος, Συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, Δεύτερο Μέρος και σελ. 569-573, Ε. Σπηλιωτόπουλος, Εγχειρίδιο Διοικητικού Δικαίου, έκδοση ενδέκατη).

20- Στις παραπάνω περιπτώσεις η νομοθετική κύρωση της σύμβασης παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας θεραπεύει, εκτός των ανωτέρω νομικών ελλείψεων, προφανώς και την παράλειψη της Διοίκησης να θέσει το σχέδιο της σύμβασης στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Η διοικητική σύμβαση αυτή, μετά την κύρωσή της με πράξη της νομοθετικής

εξουσίας αποτελεί τυπικό νόμο κατά το μέρος που αφορά συμβατικές προβλέψεις, ουσιαστικό δε κατά το μέρος θεσπίζει κανόνες δικαίου, οποίος είναι πάντως υποχρεωτικός πλέον για όλα τα διοικητικά όργανα συμπεριλαμβανομένων και εκείνων του Ελεγκτικού Συνεδρίου κατά την άσκηση των διοικητικών τους καθηκόντων. Πριν από τη νομοθετική κύρωσή της πρέπει να θεωρείται προσωρινώς μόνο άκυρη και μη εφαρμοστέα. Η ούτω κυρωθείσα σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί ή να καταργηθεί μόνο με νεώτερη πράξη της νομοθετικής εξουσίας ή επί τη βάσει νεώτερου τυπικού νόμου που παρέχει ρητή νομοθετική εξουσιοδότηση (βλ. Γνωμοδότηση, Κ. Κεραμέως, Όροι τροποποίησης διοικητικής συμβάσεως κυρωθείσης διά νόμου, ΕΔΔΔ 1977, σελ. 263 επ.),

21.- Εξάλλου, όπως έχει γίνει ειδικότερα δεκτό από τη νομολογία του ΣΤΕ, η κατά κρατική παραχώρηση εκτέλεση του κοινής ωφέλειας συγκοινωνιακού έργου με λεωφορεία δημόσιας χρήσης συνιστά παραχώρηση δημόσιας υπηρεσίας υπό λειτουργική έννοια (ΣΤΕ 3818-3821/1997 ΟΛ.).

Υπαγωγή

22.- Με βάση τα ανωτέρω, στην προκείμενη περίπτωση η από 11-1-2008 σύμβαση μεταξύ του Δημοσίου και του ΟΑΣΘ για παράταση της διάρκειας της από 30-4-2001 μεταξύ αυτών οικονομικής συμφωνίας που είχε κυρωθεί με το νόμο 2898/2001, σχετικά με την παραχώρηση της δημόσιας υπηρεσίας, και συγκεκριμένα της «δια λεωφορείων αυτοκινήτων ή δια ηλεκτροκινήτων λεωφορείων» εξυπηρέτησης των συγκοινωνιακών αναγκών της αστικής περιοχής της πόλης Θεσσαλονίκης και προαστείων αυτής, αποτελεί ουσιώδη τροποποιητική σύμβαση της τελευταίας, και συνεπώς, ως νέα σύμβαση, κατά την έννοια και την εφαρμογή εν προκειμένω των ως άνω διατάξεων περί Ελεγκτικού Συνεδρίου, υπαγόταν στον προσυμβατικό έλεγχο του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Τούτο δε διότι, προβλέπει την τροποποίηση της οικονομικής αυτής συμφωνίας, καθόσον αφορά τη διάρκεια αυτής, την οποία παρατείνει από τη προβλεπόμενη λήξη της στις 31-12-2009, για μεγάλο και μη σαφώς προσδιορισμένο μάλιστα χρονικό διάστημα (μέχρι δύο -2- έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7.4.2006 σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ και

της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO - ANSALDO TSF-SELI ANSALDOBREDA και των τυχόν τροποποιήσεων που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση), δηλ. τουλάχιστον από το τέλος του 2012 και μετά, σύμφωνα με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., με τις εντεύθεν σημαντικού ύψους οικονομικές υποχρεώσεις του Δημοσίου έναντι του ΟΑΣΘ, τουτέστιν προβλέπει όρο που διαφοροποιείται ουσιωδώς από εκείνο της αρχικής σύμβασης, υποδηλώνοντας τη βούληση των συμβαλλομένων να αναδιαπραγματευθούν κατά τούτο την προηγούμενη σύμβαση. Συνεπώς, η σύμβαση αυτή ήταν αρχικώς άκυρη λόγω της παράλειψης του ως άνω προσυμβατικού ελέγχου, η ακυρότητα όμως αυτή θεραπεύτηκε λόγω της νομοθετικής κύρωσής της, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

Στον ίδιο προσυμβατικό έλεγχο με τις εντεύθεν εκ της παραλείψεώς του συνέπειες υπαγόταν και η 8-4-2010 δεύτερη «συμπληρωματική σύμβαση», με την οποία επεκτάθηκε το αποκλειστικό δικαίωμα του ΟΑΣΘ για παροχή της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας του σε εννέα Δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά. Τούτο δε διότι συντρέχει επίσης περίπτωση νέας σύμβασης, που διευρύνει σημαντικά το ποσοτικό αντικείμενο κατά τρόπο που δεν είχε αρχικώς προβλεφθεί. Όμως και στην περίπτωση αυτή η νομοθετική κύρωσή της έχει θεραπεύσει την εκ του λόγου αυτού ακυρότητά της.

Απάντηση

23.- Με βάση τα προαναφερθέντα επί του πρώτου ερωτήματος αρμόζει η απάντηση ότι τόσο η από 11-1-2008, όσο και η από 8-4-2010 συμβάσεις μεταξύ του Δημοσίου και του ΟΑΣΘ, στις οποίες αυτό αναφέρεται, ήταν από τη σύναψή τους και μέχρι την κύρωσή τους, αντιστοίχως, με τους νόμους ν. 3652/2008 και 3897/2010 προσωρινώς άκυρες και ανίσχυρες, μετά όμως από αυτή παρήγαγαν και παράγουν όλες τις εξ αυτών έννομες συνέπειες μέχρι την κατά οιονδήποτε νόμιμο τρόπο λήξη τους, περί της οποίας ειδικώς το δεύτερο ερώτημα.

Επί του δευτέρου ερωτήματος.

Κοινοτικό καθεστώς για τις Μεταφορές

24.- Στο «ΤΙΤΛΟ IV» για τις «Μεταφορές» της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής ΣΛΕΕ) και ειδικότερα στις διατάξεις των άρθρων 90 (πρώην 70 της ΣΕΚ), 91 (πρώην 71 της ΣΕΚ) και 100 (πρώην 80 της ΣΕΚ) ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 90

Οι στόχοι των Συνθηκών επιδιώκονται όσον αφορά το αντικείμενο του παρόντος τίτλου στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών.»

«Άρθρο 91

1. Για την εφαρμογή του άρθρου 90 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζουν ομόφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζουν: α)...δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη. 2....».

«Άρθρο 100

Οι διατάξεις του παρόντος τίτλου εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές.2...».

25.- Στον Κανονισμό (ΕΟΚ) 1191/69 του Συμβουλίου της 26^{ης} Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των Κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (L 169 της ,29/06/1991 σ. 0001 – 0003), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 1893/91 της 20^{ης} Ιουνίου 1991, οι οποίοι εκδόθηκαν κατ' επίκληση των διατάξεων του άνω Τίτλου των Συνθηκών για τις «Μεταφορές» ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων η δραστηριότητα αφορά την εκμετάλλευση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών .

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :

- "αστικές και προαστικές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών με τις οποίες εξυπηρετούνται οι ανάγκες αστικού κέντρου ή ευρύτερης αστικής περιοχής, καθώς και οι ανάγκες μεταφορών μεταξύ του εν λόγω κέντρου και ευρύτερης αστικής περιοχής και των προαστίων του,

- "περιφερειακές υπηρεσίες" οι υπηρεσίες μεταφορών που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των αναγκών μιας περιοχής .

3 . Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καταργούν τις υπηρεσίες που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες ορίζονται στα πλαίσια του παρόντος κανονισμού και οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

4. Προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες των εν λόγω συμβάσεων θεσπίζονται στο τμήμα V.

5. Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών . Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα II, III και IV ...»

«ΤΜΗΜΑ V Συμβάσεις Δημόσιας Υπηρεσίας

Άρθρο 14 1. Ως "σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας" νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών .

Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει :

- υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,
- συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,
- υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,
- προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες .

2 . Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία :

α) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας -

β) το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, το οποίο είτε προστίθεται στις εισπράξεις από κόμιστρα είτε περιλαμβάνει τις εισπράξεις, καθώς και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών -

γ) τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, ιδίως προκειμένου να αντιμετωπιστούν απρόβλεπτες μεταβολές -

δ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης -

ε) τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης .

3...4....

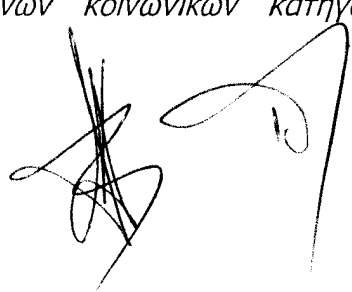
«Άρθρο 17

1... 2. Οι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρούνται της προκαταρκτικής διαδικασίας ενημερώσεως, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 93 παράγραφος 3 της συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας...»

26.- Σημειώνεται ότι στις αιτιολογικές σκέψεις του Κανονισμού 1893/1991, με έναρξη ισχύος του την 1η Ιουλίου 1992, ο οποίος τροποποίησε ως άνω τις διατάξεις των άρθρων 1 και 14 του Κανονισμού 1191/69 (που ενδιαφέρουν ιδίως εν προκειμένω) αναφέρονται τα εξής:

« - το συγκεκριμένο δημόσιο συμφέρον που εξυπηρετούν οι υπηρεσίες μεταφορών μπορεί να δικαιολογήσει την εφαρμογή της έννοιας της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα αυτόν, ενώ συγχρόνως θα διατηρείται η αρχή κατάργησης των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και

- προκειμένου να τηρείται η αρχή της εμπορικής αυτονομίας των επιχειρήσεων μεταφορών, οι λεπτομέρειες παροχής των υπηρεσιών αυτών θα πρέπει να καθορίζονται στα πλαίσια σύμβασης η οποία θα συνάπτεται ανάμεσα στις αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους και την επιχείρηση - ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαφυλάξουν τη δυνατότητα διατήρησης ή επιβολής ορισμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ως προς την παροχή ορισμένων υπηρεσιών ή προς το συμφέρον ορισμένων κοινωνικών κατηγοριών προσώπων...».



27.- Στις αιτιολογικές σκέψεις και τις διατάξεις του νεώτερου Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70» αναφέρονται και ορίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

A.- Αιτιολογικές σκέψεις

(1) Το άρθρο 16 της συνθήκης επιβεβαιώνει τη θέση που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος στα πλαίσια των κοινών αξιών της Ένωσης.

(2) Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί.

(3) Το άρθρο 73 της συνθήκης αποτελεί *lex specialis* σε σχέση με το άρθρο 86 παράγραφος 2. Θεσπίζει τους κανόνες που ισχύουν για τις αποζημιώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

(4) Οι κύριοι στόχοι της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», είναι να εξασφαλισθούν ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες επιβατικών

μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος θα εγγυάται επίσης τη διαφάνεια και την απόδοση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη ιδίως των κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων και των παραγόντων περιφερειακής ανάπτυξης, ή την προσφορά συγκεκριμένων όρων τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών, όπως οι συνταξιούχοι, και την εξάλειψη των ανομοιοτήτων μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών μελών, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σημαντική στρέβλωση στον ανταγωνισμό.

(5) Σήμερα, πολλές χερσαίες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να διαθέτουν την ευχέρεια να παρεμβαίνουν για να εξασφαλίζεται η παροχή των υπηρεσιών αυτών. Οι μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εξασφαλίζεται η παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως: τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, τη χορήγηση οικονομικής αποζημίωσης στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών και τον καθορισμό γενικών κανόνων για την εκμετάλλευση των δημοσίων μεταφορών, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν για όλους τους φορείς. Εάν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιλέξουν να εξαιρέσουν ορισμένους γενικούς κανόνες από το πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής το γενικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων.

(6) Πολλά κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία που προβλέπει τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τουλάχιστον για ένα τμήμα της οικείας αγοράς δημοσίων μεταφορών, με βάση διαφανείς και δίκαιες διαδικασίες διαγωνισμού. Το αποτέλεσμα ήταν ότι αυξήθηκαν αισθητά οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και ότι πολλοί φορείς δημοσίων υπηρεσιών παρέχουν πλέον δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Ωστόσο, η εξέλιξη των εθνικών νομοθεσιών οδήγησε σε ανομοιότητες στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες και δημιούργησε νομική ανασφάλεια όσον

αφορά τα δικαιώματα των φορέων δημοσίων υπηρεσιών και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών δεν πραγματεύεται ούτε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ανατίθενται στην Κοινότητα οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε, ιδίως, τις περιστάσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν, το κοινοτικό νομικό πλαίσιο οφείλει να εκσυγχρονισθεί.

(7) Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται από ετών δείχνουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές και καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε την προσέγγιση αυτή, στο πλαίσιο της κοινώς γνωστής διαδικασίας της Λισαβόνας, της 28ης Μαρτίου 2000, καλώντας την Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, έκαστο εξ αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του, «να επισπεύσουν τη φιλελευθεροποίηση σε τομείς όπως οι μεταφορές»...

(9) Προκειμένου να μπορέσουν να οργανώσουν τις υπηρεσίες τους δημόσιων επιβατικών μεταφορών με τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες του κοινού, όλες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν ελεύθερα τους οικείους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και υπό τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για να εξασφαλισθεί ότι θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται, με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της αρμόδιας

αρχής και του επιλεγόμενου φορέα δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή. Ο τύπος ή ο τίτλος της σύμβασης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών...

(15) Οι μακρόχρονες συμβάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε εμπόδια προς την είσοδο στην αγορά επί μεγαλύτερο από το απαιτούμενο χρονικό διάστημα, αποδυναμώνοντας έτσι τα οφέλη που αποφέρει η πίεση του ανταγωνισμού. Για να μειωθεί στο ελάχιστο η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να προστατεύεται παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι περιορισμένου χρόνου. Η παράταση των εν λόγω συμβάσεων μπορεί να εξαρτάται από τη θετική υποδοχή των χρηστών. Εν προκειμένω, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων το πολύ κατά το ήμισυ της αρχικής τους διάρκειας, όταν ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επενδύσει σε στοιχεία του ενεργητικού ο χρόνος απόσβεσης των οποίων είναι εξαιρετικά μεγάλος και, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους, στην περίπτωση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, όπως ορίζονται στο άρθρο 299 της συνθήκης. Επιπλέον, εφόσον φορέας δημόσιας υπηρεσίας προβαίνει σε επενδύσεις υποδομής ή τροχαίου υλικού και οχημάτων που είναι εξαιρετικές υπό την έννοια ότι αμφότερες αφορούν μεγάλα χρηματικά ποσά, και υπό τον όρο ότι η σύμβαση έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή ακόμα μεγαλύτερη παράταση...

(18) Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, κάθε τοπική αρχή ή, ελλείψει αυτής, κάθε εθνική αρχή, μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει, χωρίς διαγωνισμό, σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά. Η αρμόδια αρχή ή η ομάδα αρχών που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, συλλογικά ή μέσω των μελών της, θα πρέπει να ασκεί τον απαιτούμενο έλεγχο...

(20) Όταν μια δημόσια αρχή επιλέγει να αναθέσει υπηρεσία γενικού συμφέροντος σε τρίτους, πρέπει να επιλέγει τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης, και τηρουμένων των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης. Ειδικότερα, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις δημόσιες αρχές δυνάμει των οδηγιών για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, εφόσον οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους...

(27) Η αποζημίωση που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές για την κάλυψη του κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να υπολογίζεται έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Όταν μια αρμόδια αρχή προτίθεται να αναθέσει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας χωρίς διαγωνισμό, θα πρέπει επίσης να τηρεί λεπτομερείς κανόνες που θα εξασφαλίζουν την επάρκεια της αποζημίωσης και θα αντικατοπτρίζουν την επιθυμία για αποτελεσματικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών.

(29) Ενόψει της ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των μέτρων έκτακτης ανάγκης και των συμβάσεων που αφορούν μικρές αποστάσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να δημοσιοποιούν το γεγονός ότι προτίθενται να αναθέσουν τέτοιες συμβάσεις τουλάχιστον ένα έτος εκ των προτέρων, έτσι ώστε να μπορέσουν να αντιδράσουν οι δυνάμει φορείς δημοσίων υπηρεσιών.

(30) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται απευθείας θα πρέπει να διέπονται από μεγαλύτερη διαφάνεια.

(31) Επειδή οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειασθούν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις. Με σκοπό τη σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον

παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου εντός του εξαμήνου που ακολουθεί το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα...

(32) Κατά τη μεταβατική περίοδο, η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές μπορεί να είναι χρονικά διαφοροποιημένη. Επομένως, μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, φορείς δημοσίων υπηρεσιών προερχόμενοι από αγορές οι οποίες δεν επηρεάζονται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, να υποβάλλουν υποψηφιότητα για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε αγορές που έχουν ανοίξει ταχύτερα στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό. Για να αποφευχθεί, με ανάλογη δράση, οιαδήποτε διατάραξη της ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να απορρίπτουν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τις προσφορές επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών που δεν έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ήμισυ της αξίας των υπηρεσιών αυτών, υπό τον όρο ότι η δυνατότητα αυτή θα εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις και ότι η απόφαση θα λαμβάνεται πριν από την πρόσκληση υποβολής προσφορών...

(36) Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καταργηθεί...»

B.- Διατάξεις

«Άρθρο 1 Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει, σύμφωνα με τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, τον τρόπο με τον οποίον οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ενεργούν στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών για να εξασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες

που θα μπορούσαν να προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς.

Προς τον σκοπό αυτόν, ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι αρμόδιες αρχές, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών ή συνάπτουν σχετικές συμβάσεις, αποζημιώνουν τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται ή/και χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών που παρέχονται κυρίως για ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους...».

«Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «δημόσιες επιβατικές μεταφορές»: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·

β) «αρμόδια αρχή»: κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·

γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική·

δ) «φορέας δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών·

ε) «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να

εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή·

στ) «αποκλειστικό δικαίωμα»: δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλεισμένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα·

ζ) «αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε πλεονέκτημα, ιδίως οικονομικό, που χορηγείται άμεσα ή έμμεσα από αρμόδια αρχή και από δημόσιους πόρους κατά την περίοδο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή σε σχέση με την περίοδο αυτή·

η) «απευθείας ανάθεση»: ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να προηγηθεί «διαδικασία διαγωνισμού»·

θ) «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δίκαιο των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή:

υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή

περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα·

ι) «εγχώριος φορέας»: νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογα εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της·

ια) «αξία»: η αξία υπηρεσίας, γραμμής, σύμβασης, παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή καθεστώτος αποζημίωσης για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, η οποία αντιστοιχεί στην πλήρη αμοιβή, χωρίς ΦΠΑ, του ή των φορέων δημοσίων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των παντός είδους αποζημιώσεων που καταβάλλουν οι δημόσιες αρχές και των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων τα οποία δεν επιστρέφονται στην εν λόγω αρμόδια αρχή·

ιβ) «γενικός κανόνας»: το μέτρο που εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών του ιδίου τύπου σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή για την οποία είναι υπεύθυνη αρμόδια αρχή·

ιγ) «ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών»: διασυνδεδεμένες υπηρεσίες μεταφορών εντός καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής των οποίων η υπηρεσία παροχής πληροφοριών, το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και το πρόγραμμα δρομολογίων είναι ενιαία.»

«Άρθρο 3 Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες

1. Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. 2...3...»

Άρθρο 4 Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι γενικοί κανόνες:

α) καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές·

β) καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια,

i) τις παραμέτρους με βάση τις οποίες υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης, εάν υπάρχει, και

ii) τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση...

2... 3. Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα δεκαπέντε έτη για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Όταν οι μεταφορές με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των υπηρεσιών αυτών, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν συνδυασμένες μεταφορές περιορίζεται στα δεκαπέντε έτη.

4. Εφόσον απαιτείται, λαμβανομένων υπόψη των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ, εφόσον ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία, αφενός μεν, είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, συνδέονται κατ' εξοχήν με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η σύμβαση αυτή. Εάν το δικαιολογεί το κόστος που προκύπτει λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζεται στην παράγραφο 3, στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ. Εάν το δικαιολογεί η απόσβεση του κεφαλαίου σε σχέση με τις έκτακτες επενδύσεις υποδομής, τροχαίου υλικού ή οχημάτων, και εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να έχει μεγαλύτερη διάρκεια. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαφάνεια στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή, εντός ενός έτους από τη σύναψη της σύμβασης, τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα στοιχεία που αιτιολογούν την μεγαλύτερη διάρκειά της.

5... 6 ...7...»

Άρθρο 5 Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. ..

2. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, κάθε αρμόδια τοπική αρχή, είτε είναι μεμονωμένη αρχή είτε ομάδα αρχών που παρέχουν ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί να αποφασίζει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της. Οσάκις αρμόδια τοπική αρχή λαμβάνει τέτοια απόφαση, εφαρμόζονται τα εξής:.....

3. Κάθε αρμόδια αρχή που προσφεύγει σε τρίτον, άλλον από τον εγχώριο φορέα, αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού, εξαιρουμένων των περιπτώσεων των παραγράφων 4, 5 και 6. Η διαδικασία διαγωνισμού που ακολουθείται είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Μετά την υποβολή των προσφορών και την ενδεχόμενη προεπιλογή, η διαδικασία μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις, σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, με σκοπό να προσδιορισθεί πώς θα ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα ειδικές ή σύνθετες απαιτήσεις.

4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε εάν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.....

5. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο. Το

έκτακτο αυτό μέτρο έχει τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. ...

6... 7...».

Άρθρο 6 Αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας

1. Κάθε αποζημίωση συνδεόμενη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του άρθρου 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του παραρτήματος.

2. ...».

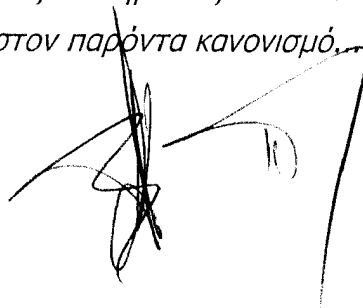
Άρθρο 7 Δημοσίευση

1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί άπαξ του έτους συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις πληρωμές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών....

2. Κάθε αρμόδια αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε, το αργότερο ένα έτος πριν από την έναρξη της διαδικασίας πρόκλησης υποβολής προσφορών ή ένα έτος πριν από την, απευθείας ανάθεση σύμβασης, να δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι ακόλουθες τουλάχιστον πληροφορίες:..

Άρθρο 8 Μεταβατική περίοδος

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.



2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα. Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη.

3. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο:

α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·

β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·

γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·

δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο α) εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων τα στοιχεία β) και γ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από 30 έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο δ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.

Οι συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, εφόσον η καταγγελία τους

θα συνεπέφερε αδικαιολόγητες νομικές ή οικονομικές συνέπειες και υπό τον όρον ότι η Επιτροπή τις έχει εγκρίνει.

4...5. ...»

«Άρθρο 10 Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται.... 2...»..

Άρθρο 11 Εκθέσεις

Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου που προσδιορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, η Επιτροπή υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και με την εξέλιξη της παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών στην Κοινότητα,...»

Άρθρο 12 Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007».

Ερμηνεία

Από τις ανωτέρω διατάξεις αυτοτελώς και σε συνδυασμό ερμηνευόμενες και σε σχέση με το δεδομένο εσωτερικό νομικό καθεστώς και τις συμβάσεις του Δημοσίου με τον ΟΑΣΘ, όπως αναλυτικά παρατίθεται ως άνω (παράγραφοι 1 –7) συνάγονται τα ακόλουθα:

28.- Η κοινή πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ήδη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποβλέπει στην επίτευξη των στόχων των Συνθηκών, ενώ θέματα σχετικά με τις μεταφορές που δε ρυθμίζονται ειδικά από τις διατάξεις των ήδη ως άνω άρθρων 90-100 ΣΛΕΕ, διέπονται από τις λοιπές διατάξεις του πρωτογενούς ευρωπαϊκού δικαίου (ειδικότερα τις γενικές διατάξεις περί ελευθερίας κυκλοφορίας προσώπων), όπως έγινε δεκτό από το ΔΕΚ μετά τη διατύπωση αμφιβολιών ως προς το θέμα αυτό (βλ. Α.Δ. Παπαγιαννίδης – Α.Ι. Χριστογιαννόπουλος, Ερμηνεία κατ' άρθρο της Συνθήκης Ε.Ο.Κ. υπό άρθρα 74-84, ιδίως σελ. 181, 190 και 197, Β.

Χριστιανός, Συνθήκη ΕΕ και ΣΛΕΕ, υπό άρθρο 90, 91 και 100, ΔΕΚ 167/73, Επιτροπή/Γαλλίας, Συλλογή 1974, σελ. 359 επ., σκ. 33, ΔΕΚ 156/77 της 12^{ης} Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή /Βελγίου, ΔΕΚ C-203/98, Επιτροπή/Βελγίου, Συλλογή 1999, I-4899, σκ. 12).

29.- Ο θεσπισθείς, με βάση τις ως άνω διατάξεις του ιδιαίτερου Τίτλου που αφιέρωσε εξ αρχής η Συνθήκη της ΕΟΚ (αλλά και οι μεταγενέστερες Συνθήκες) για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, Κανονισμός 1191/69, όπως ίσχυε, μέχρι την κατάργησή του από τον Κανονισμό 1370/2007, θέσπιζε ένα κοινοτικό σύστημα που εφαρμόζονταν στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών. Προς τούτο, προέβλεπε ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών καταργούν τις υπηρεσίες που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό αυτό και οι οποίες επιβάλλονται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Όμως, με την παράγραφο 4 του άρθρου 1, προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών, όρισε ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούσαν να συνάψουν συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας με επιχείρηση μεταφορών, των οποίων (συμβάσεων) οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες θεσπίζονται στο τμήμα V του ως άνω Κανονισμού. Επίσης, με την παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου προσέθεσε ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούσαν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα II, III και IV του Κανονισμού, περιλαμβανομένων των μεθόδων αντιστάθμισης (βλ. γενικώς για το καθεστώς του Κανονισμού 1191/69 βλ. C-280/00, *Altmark Trans GmbH/Nahverkehrsgesellschaft Atmark GmbH*). Στον ίδιο Κανονισμό ορίστηκε για πρώτη φορά το βασικό περιεχόμενο των συμβάσεων

παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών και η ανάγκη πρόβλεψης σε αυτές της διάρκειας της ισχύος τους, χωρίς όμως να προβλέπει περαιτέρω οποιαδήποτε υποχρέωση των αρχών των κρατών μελών για τήρηση κανόνων δημοσιότητας και διαφάνειας πριν από τη την σύναψη με τρίτους φορείς των εν λόγω συμβάσεων.

30.-Περαιτέρω, από τις προπαρατιθέμενες διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007, ερμηνευόμενες σε συνδυασμό με τις αιτιολογικές σκέψεις αυτού, προκύπτει ότι τα κράτη μέλη, διατηρούν, καταρχήν, το δικαίωμα να παρέχουν τη δημόσια υπηρεσία επιβατικών αστικών και υπεραστικών μεταφορών είτε τα ίδια είτε μέσω εγχώριου φορέα, επί του οποίου όμως ασκούν έλεγχο ανάλογο με αυτό που ασκούν επί των υπηρεσιακών τους μονάδων (in house). Αν όμως οι αρμόδιες αρχές τους αποφασίσουν να αναθέσουν την παροχή της δημόσιας αυτής υπηρεσίας με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία σε τρίτο φορέα, θα πρέπει να συνάψουν συμβάσεις περιορισμένης χρονικής διάρκειας (καταρχήν δέκα ετών), όπως ειδικότερα ορίζεται δεσμευτικά στο άρθρο 4 παράγ. 3 του Κανονισμού (με δυνατότητα παράτασής τους υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις της παραγ. 4), αφού προηγουμένως προβλέψουν και εφαρμόσουν σχετική διαγωνιστική διαδικασία, η οποία πρέπει να είναι σύμφωνη με τις θεμελιώδεις διατάξεις και αρχές του Κοινοτικού δικαίου και ειδικότερα να είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και να επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας, με εξαίρεση από τη διαδικασία αυτή των προβλεπομένων στο άρθρο 5 παράγ. 4 και 5 ειδικών περιπτώσεων. Μετά δε την υποβολή των προσφορών και την ενδεχόμενη προεπιλογή, η διαδικασία μπορεί να οδηγήσει και σε διαπραγματεύσεις, σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, με σκοπό να προσδιορισθεί πώς θα ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα ειδικές ή σύνθετες απαιτήσεις.

31.-Τέλος, από το συνδυασμό ειδικότερα των μεταβατικών διατάξεων του άρθρου 8 παρ. 2, 3 περ. δ και των παγίων των άρθρων 4 παράγ. 3 και 4, 5 και 11 του Κανονισμού 1370/2007 προκύπτει σαφώς ότι αυτός, αν και άμεσα εφαρμοστέος από 3-12-2009, εν τούτοις, προς αποφυγή νομικών διαδικασιών για καταβολή αποζημιώσεων (βλ. σχετικώς Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών εν τέλει), αλλά και για την τήρηση των αρχών της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και της ασφάλειας δικαίου, παρέσχε στα

κράτη μέλη τη δυνατότητα διατήρησης σε ισχύ, και μετά από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αυτός όρισε μέχρι τις 3-12-2019, ορισμένων συμβάσεων παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας αστικών και υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, που είχαν συναφθεί πριν από έναρξη ισχύος του στις 3-12-2009. Τούτο όμως, όπως προκύπτει σαφώς, δεν αφορά όλες τις προ της έναρξης της ισχύος του Κανονισμού συμβάσεις αλλά μόνο συγκεκριμένες κατηγορίες συμβάσεων που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και εκείνες οι συμβάσεις παραχώρησης δημόσιας υπηρεσίας αστικών και υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, οι οποίες έχουν συναφθεί, σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού (άρθρο 8 παρ. 3 περ. δ). Οι συμβάσεις αυτές, ρητώς προβλέπεται, ότι μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρο όμως ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 (δεκαετίας ή 15ετίας). Συνεπώς, εκτός από τις συμβάσεις της παραγράφου 3, οι οποιεσδήποτε άλλες συμβάσεις παραχώρησης δημόσιων επιβατικών αστικών και υπεραστικών μεταφορών που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις αυτές, λήγουν στις 3-12-2019 κατά τη γενικού περιεχομένου μεταβατική διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 8, τα δε κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίσουν εφεξής την αποτελεσματικότητα του Κανονισμού αυτού.

Υπαγωγή

32.- Με βάση τα ανωτέρω, στις περιπτώσεις του ερωτήματος, μετά τη λήξη της άνω μεταβατικής περιόδου του Κανονισμού 1370/2007 στις 3-12-2019, λήγει κατ' εφαρμογή της άνω μεταβατικής διάταξης (άρθρου 8 παρ. 2) και η ισχύς της από 20.4.2001 οικονομικής σύμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ, της οποίας η διάρκεια παρατάθηκε με την από 11.1.2008 σύμβαση για απροσδιόριστο χρόνο και το αντικείμενό της συμπληρώθηκε με την από 10-4-2010 δεύτερη σύμβαση, του ενωσιακού νομοθέτη μη ανεχομένου την παράταση της ισχύος καμιάς συμβάσεως πλην των οριζόμενων στην παράγ. 3 του άνω άρθρου 8. Τούτο δε λόγω αφενός μεν του άμεσου αποτελέσματος του Κανονισμού από την ημερομηνία αυτή, αφετέρου δε της υπεροχής των κανόνων του ενωσιακού δικαίου έναντι

οποιοδήποτε κανόνα εθνικού δικαίου είτε προγενέστερου είτε μεταγενέστερου αυτού. Περαιτέρω δε διότι, όπως προκύπτει από τη σχετική φράση της υπό κρίση σύμβασης, αυτή ισχύει «μέχρι δύο (2) έτη από την ολοκλήρωση του υπό εκτέλεση ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, όπως αυτό περιγράφεται ως αντικείμενο της από 7.4.2006 σύμβασης μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ και της Κοινοπραξίας ΑΕΓΕΚ - IMPREGILO – ANSALDO TSF-SELI ANSALDOBREDA και των τυχόν τροποποιήσεων που ενδέχεται να επέλθουν στην ανωτέρω σύμβαση», συνεπώς η διάρκειά της δεν είναι προσδιορισμένη και πάντως δε μπορεί να θεωρηθεί συγκρίσιμη με τις διάρκειες του άρθρου 4 του Κανονισμού, ώστε να μπορέσει να υπαχθεί στις περιπτώσεις των συμβάσεων της περ. δ της παραγράφου 3 του άρθρου 8.

Ενόψει αυτών, δεν τίθεται θέμα ευθείας αντίθεσης των ως άνω συμβάσεων προς τις διατάξεις της παραγ. 3 περ. δ' του άρθρου 8 και των παραγράφων 3,4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007, αλλά μη υπαγωγής τους στις εν λόγω διατάξεις, καθόσον μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του Κανονισμού και κατ' εφαρμογή του λήγει η ισχύς τους στις 3-12-2019.

33.- Συναφώς σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο λήψης των αναγκών εφαρμοστικών μέτρων του ίδιου Κανονισμού και για λόγους ασφάλειας δικαίου, εφόσον οι εν λόγω συμβάσεις του Δημοσίου με τον ΟΑΣΘ έχουν κυρωθεί με νόμο, με αντίστοιχη νομοθετική πράξη ενδείκνυται να διαπιστωθεί, κατ' ουσίαν, η λήξη τους (βλ. άνω παράγραφο 20 εν τέλει της παρούσας) και να οριστούν τα της εκκαθάρισης του ΟΑΣΘ, λόγω της ευθείας αντίθεσης του νομοθετημένου (ν.δ. 3721/1957) «αποκλειστικού» σκοπού του προς τον Κανονισμό 1370/2007, καθώς και να ρυθμιστούν τυχόν άλλα ζητήματα, ενόψει των σχετικών με τη λήξη των συμβάσεων εκατέρωθεν δικαιωμάτων και υποχρεώσεων.

34.- Απάντηση

Από το σύνολο των προαναφερομένων επί του δευτέρου ερωτήματος αρμόζει η απάντηση ότι οι συμβάσεις στις οποίες αφορά, δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις της παραγ. 3 περ. δ' του άρθρου 8 και των παραγράφων 3,4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007 και συνεπώς δεν τίθεται θέμα

ακυρότητάς τους, αλλά ότι συντρέχει περίπτωση μη υπαγωγής τους στις εν λόγω διατάξεις, καθόσον μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του Κανονισμού και κατ' εφαρμογήν των ως άνω μεταβατικών διατάξεων του η ισχύς τους λήγει στις 3-12-2019.

35.- Κατόπιν των ως άνω απαντήσεων επί των δύο πρώτων ερωτημάτων παρέλκει η απάντηση επί του τρίτου.

36.- Κατόπιν του συνόλου των προαναφερομένων και συνοπτικώς, κατά τη γνώμη του Τμήματος του ΝΣΚ, επί των τιθεμένων ερωτημάτων αρμόζουν οι ακόλουθες απαντήσεις: α) επί του πρώτου ερωτήματος ότι οι από 11-1-2008 και από 8-4-2010 συμβάσεις μεταξύ του Δημοσίου και του ΟΑΣΘ ήταν προσωρινώς μόνο άκυρες μέχρι την κύρωσή τους, αντιστοίχως, με τους νόμους ν. 3652/2008 και 3897/2010, μετά όμως από αυτή παράγουν τα έννομα αποτελέσματά τους μέχρι τη λήξη τους και β) ότι οι ίδιες συμβάσεις δεν αντιβαίνουν στις διατάξεις της παραγ. 3 περ. δ' του άρθρου 8 και των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1370/2007 και συνεπώς δεν τίθεται θέμα ακυρότητάς τους, η διάρκειά τους όμως λήγει στις 3-12-2019 με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του Κανονισμού αυτού.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Αθήνα, 15 Δεκεμβρίου 2016

Η Πρόεδρος

Βασιλική Δούσκα
Αντιπρόεδρος ΝΣΚ

Ο Εισηγητής

Παναγιώτης Παναγιωτουνάκος
Νομικός Σύμβουλος του Κράτους