

Երկաթգծով եւ ճանապարհով իրականացվող հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների մասին եւ Խորհրդի թիվ 1191/69 եւ 1107/70 կանոնակարգերն ուժը կորցրած ճանաչող Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ի թիվ 1370/2007 կանոնակարգ (ԵՀ)

Պաշտոնական տեղեկագիր L 315 , 03.12.2007թ., էջեր 0001 - 0013

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71-րդ եւ 89-րդ հոդվածները,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը [1],

հաշվի առնելով Տարածաշրջանների կոմիտեի եզրակացությունը [2],

գործելով Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան [3],

Քանի որ

1) Պայմանագրի 16-րդ հոդվածով հաստատվում է Միության ընդհանուր արժեքների համակարգում ընդհանուր տնտեսական շահ հետապնդող ծառայությունների զբաղեցրած տեղը,

2) Պայմանագրի 86(2) հոդվածով սահմանվում է, որ ընդհանուր տնտեսական շահերից բխող ծառայություններ մատուցող ձեռնարկությունները ենթարկվում են Պայմանագրով նախատեսվող կանոններին՝ մասնավորապես մրցակցության մասին կանոններին, քանի դեռ այդ կանոնների կիրառումը չի խոչընդոտում օրենքով կամ փաստացի իրենց վերապահված կոնկրետ գործառույթների իրականացումը,

3) Պայմանագրի 73-րդ հոդվածը *lex specialis* 86(2) հոդվածի վերաբերյալ է: Այն սահմանում է այնպիսի կանոններ, որոնք կիրառվում են ներքին տրանսպորտի հանրային ծառայության պարտականությունների փոխհատուցման դեպքում,

4) Հանձնաժողովի 2001 թվականի սեպտեմբերի 12-ի «Եվրոպական 2010 թվականի տրանսպորտային քաղաքականությունը. ժամանակն է որոշել» սպիտակ փաստաթղթի հիմնական նպատակները ուղեւորների փոխադրման անվտանգ, արդյունավետ ու բարձրորակ ծառայությունները կանոնակարգված մրցակցության միջոցով երաշխավորելը, ինչպես նաև հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների թափանցիկությունն ու շահագործումը երաշխավորելն են, հաշվի առնելով սոցիալական, բնապահպանական եւ տարածաշրջանային զարգացման գործոնները կամ առաջարկել հատուկ սակագնային պայմաններ որոշ կատեգորիայի ուղեւորների, ինչպես, օրինակ՝ թոշակառուների համար, եւ վերացնել տարբեր անդամ պետությունների տրանսպորտի կազմակերպությունների միջեւ հակասությունները, որոնք կարող են առաջացնել մրցակցության լուրջ խաթարումներ,

5) ներկայումս ուղեւորափոխադրման տրանսպորտի տեղական շատ ծառայություններ, որոնք պահանջվում են ընդհանուր տնտեսական շահից ելնելով, չեն կարող շահագործվել առեստրային հիմքի վրա: Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները պետք է կարողանան գործել՝ ապահովելով նման ծառայությունների տրամադրումը: Այն մեխանիզմները, որոնք նրանք կարող են օգտագործել հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ ապահովելու համար, ընդգրկում են հետեւյալը՝ հանրային ծառայության օպերատորներին բացառիկ իրավունքների տրամադրում, հանրային ծառայության օպերատորներին ֆինանսական փոխհատուցում եւ բոլոր օպերատորներին մատչելի հանրային տրանսպորտի շահագործման ընդհանուր կանոնների սահմանում: Եթե անդամ պետությունները, սույն Կանոնակարգի համաձայն, նախընտրում են գործողության իրենց շրջանակից բացառել որոշ ընդհանուր կանոններ, ապա պետական օգնության ընդհանուր ռեժիմը պետք է կիրառվի,

6) Բազմաթիվ անդամ պետություններ այնպիսի օրենսդրություն են ընդունել, որը նախատեսում է բացառիկ իրավունքների տրամադրում եւ իրենց հանրային տրանսպորտի շուկայի առնվազն կեսի համար հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրեր՝ իրավունքները տրամադրելով թափանցիկ եւ արդար մրցակցության հիման վրա: Արդյունքում անդամ պետությունների միջեւ առեստուրը զգալիորեն աճել է, եւ որոշ հանրային ծառայության օպերատորներ այժմ տրամադրում են ուղեւորների փոխադրման հանրային ծառայություններ մեկ անդամ պետությունից ավելի պետություններում: Ինչեւէ, ազգային օրենսդրության բարելավումները հանգեցրել են կիրառվող ընթացակարգերի միջեւ հակասությունների եւ ստեղծել են իրավական անորոշություն հանրային ծառայության

օպերատորների իրավունքների ու իրավասու մարմինների պարտականությունների առումով: Խորհրդի 1969 թվականի հունիսի 26-ի «Երկաթուղով, ավտոմոբիլային ճանապարհով եւ ներքին ջրուղիներով [4], փոխադրումների ոլորտում «հանրային ծառայություն» հասկացությանը ներհատուկ պարտականությունների առումով անդամ պետությունների գործողությունների մասին» թիվ 1191/69 կանոնակարգը (ԵՏՀ) չի վերաբերում այն հարցին, թե Համայնքում ինչպես պետք է հանրային ծառայության պայմանագրերը կնքվեն եւ, մասնավորապես, այն հանգամանքները, որոնց դեպքում նրանք մրցույթի առարկա են : Համայնքի իրավական շրջանակը, այսպիսով, պետք է թարմացվի,

7) այն ուսումնասիրությունները, որոնք տեղի են ունեցել եւ անդամ պետությունների փորձը, որտեղ հանրային տրանսպորտի ոլորտում մրցակցություն է եղել մի քանի տարի, ցույց են տալիս, որ համապատասխան երաշխիքների դեպքում, կանոնակարգվող մրցակցության ներմուծումը օպերատորների միջեւ հանգեցնում է ավելի գրավիչ եւ նորարարական ծառայությունների՝ ավելի ցածր ծախսով եւ չի խոչընդոտում հանրային ծառայությունների օպերատորների հատուկ գործառույթների կատարումը: Այս մոտեցումը որդեգրվել է Եվրոպայի Խորհրդի կողմից 2000 թվականի մարտի 28-ի Լիսաբոնի գործընթացի համաձայն, որով կոչ էր արվում Հանձնաժողովին, Խորհրդին եւ անդամ պետություններին, յուրաքանչյուրին իրենց համապատասխան լիազորությունների շրջանակում, «արագացնել ազատականացումն այնպիսի ոլորտներում, ինչպիսին տրանսպորտն է»,

8) ուղեւորների փոխադրման շուկաներում, որոնք այլեւս չեն կարգավորվում, եւ որոնցում չեն ընձեռնվում բացառիկ իրավունքներ, պետք է թույլատրել պահպանել իրենց առանձնահատկությունները եւ գործողության ձեւն այնքանով, որքանով դրանք բավարարում են Պայմանագրի պայմանները,

9) հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունները կազմակերպելու համար այնպես, որ դրանք լավագույնս հարմարեցվեն հանրության կարիքներին, բոլոր իրավասու մարմինները պետք է կարողանան ազատորեն ընտրել իրենց հանրային ծառայության օպերատորներին՝ հաշվի առնելով փոքր եւ միջին ձեռնարկությունների շահերը՝ սույն Կանոնակարգի պայմանների համաձայն: Փոխհատուցում կամ բացառիկ իրավունքներ տալու ժամանակ թափանցիկության, մրցակցող օպերատորների նկատմամբ հավասար վերաբերմունքի եւ համամասնության սկզբունքների կիրառումը երաշխավորելու համար, անհրաժեշտ է, որ հանրային ծառայության պայմանագիրը իրավասու մարմնի եւ ընտրված հանրային ծառայության օպերատորի միջեւ սահմանի հանրային ծառայության պարտականությունների բնույթը եւ համաձայնեցված վարձատրությունը: Պայմանագրի

ծելը կամ նշանակությունը կարող է տարբեր լինել՝ անդամ պետությունների իրավական համակարգերի համաձայն,

10) հակասելով թիվ 1191/69 կանոնակարգին, (ԵՏՀ) որի գործողության շրջանակը տարածվում է ներքին ջրուղիներով հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների նկատմամբ՝ ցանկալի չէ, որ սույն Կանոնակարգով կարգավորվի այդ հատուկ ոլորտի հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի կնքումը: Ներքին ջրուղիներով հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների կազմակերպումը եւ այնքանով, որքանով դրանք չեն կարգավորվում Համայնքի օրենսդրությամբ, ազգային ծովի ջրերով փոխադրումները, այսպիսով, ենթակա են Պայմանագրի ընդհանուր սկզբունքների պահպանությանը, եթե անդամ պետությունները չեն նախընտրել կիրառել սույն Կանոնակարգը այդ հատուկ ոլորտների նկատմամբ: Սույն Կանոնակարգի դրույթները չեն կանխում ներքին ջրուղիներով եւ ազգային ծովի ջրերով ծառայությունների՝ հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ավելի լայն քաղաքային, մերձքաղաքային կամ շրջանային ցանցում ներմուծմանը,

11) հակասելով թիվ 1191/69 կանոնակարգին (ԵՏՀ), որի գործողության շրջանակը տարածվում է փոխադրման ծառայությունների տեղափոխման վրա, սույն Կանոնակարգը չպետք է կարգավորի հանրային ծառայությունների պայմանագրերի կնքումն այդ ոլորտում: Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելուց հետո երեք տարի անց տրանսպորտի ծառայությունների փոխանցման կազմակերպումը պետք է ենթարկվի Պայմանագրի ընդհանուր պահանջներին,

12) նշանակություն չունի Համայնքի օրենսդրության տեսանկյունից, թե հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններն իրականացվում են պետական, թե մասնավոր կազմակերպությունների կողմից: Սույն Կանոնակարգը հիմնված է չեզոքության սկզբունքների հիման վրա՝ Պայմանագրի 295-րդ հոդվածում նշված գույքի սեփականության համակարգի, Պայմանագրի 16-րդ հոդվածում նշված անդամ պետությունների կողմից ընդհանուր տնտեսական շահից ելնող ծառայությունները սահմանելու եւ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածում նշված սուբսիդիարության ու համամասնության առումներով:

13) որոշ ծառայություններ, որոնք հաճախ կապված են հատուկ ենթակառուցվածքներին, հիմնականում գործում են իրենց պատմական շահից կամ տուրիստական արժեքից ելնելով: Քանի որ այս գործողությունների նպատակը բացահայտորեն տարբերվում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի մասին դրույթից, այդ պատճառով նրանք չպետք է

կառավարվեն հանրային ծառայությունների պահանջներին վերաբերող կանոններով եւ ընթացակարգերով,

14) երբ իրավասու մարմինները պատասխանատու են հանրային փոխադրման ցանցի կազմակերպման համար, տրանսպորտի ծառայության իրական շահագործումից բացի, սա կարող է ընդգրկել մի շարք այլ գործողություններ եւ պարտականություններ, որոնք իրավասու մարմինները պետք է ազատորեն ինքնուրույն իրականացնեն կամ ամբողջությամբ, կամ մասնակիորեն հանձնարարեն երրորդ կողմին,

15) երկարաժամկետ պայմանագրերը կարող են հանգեցնել շուկայի սահմանափակմանը ավելի երկար ժամանակով, քան անհրաժեշտ է՝ այսպիսով նվազեցնելով մրցակցային ճնշումների շահերը: Մրցակցության խաթարումը նվազեցնելու համար, միեւնոյն ժամանակ ծառայությունների որակը պահպանելով, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը պետք է սահմանափակ տեւողություն ունենան: Նման պայմանագրերի երկարացման համար կարող է պահանջվել օգտագործողների հաստատումը: Այս համատեքստում անհրաժեշտ է դրույթ նախատեսել հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի ժամկետը երկարացնելու վերաբերյալ՝ իրենց նախնական տեւողությունից երկու անգամ ավելի, որի դեպքում հանրային ծառայությունների օպերատորը պետք է ներդնի այն ակտիվների մեջ, որոնց դեպքում մաշվածության ժամկետը բացառիկ է եւ որոնք ունեն հատուկ հատկանիշներ եւ սահմանափակումներ Պայմանագրի 229-րդ հոդվածով նախատեսված ծայրամասային շրջանների դեպքում: Բացի դրանից՝ այն դեպքում, երբ հանրային ծառայությունների օպերատորը ներդրումներ է կատարում ենթակառուցվածքներում կամ շարժակազմի եւ տրանսպորտային միջոցներում, որոնք բացառիկ են այն առումով, որ երկուսն էլ կապված են մեծ գումարների հետ, եւ պայմանագիրը կնքվում է արդար մրցույթից հետո, ապա ժամկետը կարող է ավելի շատ երկարաձգվել,

16) եթե հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի կնքման դեպքում փոխվում է հանրային ծառայությունների օպերատորը, ապա իրավասու մարմինները պետք է հնարավորություն ունենան պահանջելու ընտրված հանրային ծառայությունների օպերատորից կիրառել Խորհրդի 2001 թվականի մարտի 12-ի «Ձեռնարկությունների, բիզնես կազմակերպությունների կամ ձեռնարկությունների, կամ բիզնես կազմակերպությունների մասերի փոխանցման դեպքում աշխատողների իրավունքների երաշխավորման վերաբերյալ անդամ պետությունների օրենքների ներդաշնակեցման մասին» 2001/23/ԵՀ հրահանգի դրույթները: [5] Սույն Հրահանգով չի արգելվում անդամ

պետություններին աշխատողների իրավունքների փոխանցման պայմանները երաշխավորելուց, բացառությամբ 2001/23/ԵՀ հրահանգով կարգավորվողների եւ, այդպիսով, անհրաժեշտության դեպքում, հաշվի առնելով ազգային օրենսդրության, կանոնակարգերի կամ վարչական դրույթների, կամ կոլեկտիվ պայմանագրերի, կամ սոցիալական գործընկերների միջեւ կնքված պայմանագրերի հիման վրա նախատեսված սոցիալական չափորոշիչները,

17) սուբսիդիարության սկզբունքի հիման վրա իրավասու մարմիններն ազատորեն նախատեսում են սոցիալական եւ որակական չափանիշներ՝ հանրային ծառայությունների պարտականությունները պահպանելու եւ չափորոշիչների որակը բարձրացնելու համար, օրինակ, աշխատանքային նվազագույն պայմանների, ուղեւորների իրավունքների, տեղաշարժման սահմանափակմամբ անձանց կարիքների, շրջակա միջավայրի պաշտպանության, ուղեւորների եւ գործատուների անվտանգության, ինչպես նաեւ կոլեկտիվ պայմանագրերով նախատեսված պարտականությունների ու աշխատավայրերի հետ առնչվող այլ կանոնների եւ պայմանագրերի ու ծառայությունների տրամադրման վայր հանդիսացող սոցիալական պաշտպանության վերաբերյալ: Օպերատորների միջեւ թափանցիկ եւ համեմատելի պայմաններ ապահովելու եւ սոցիալական գործոններով պայմանավորված գնագցման (տվյալ երկրի համեմատական առավելությունն այն է, որ ունի էժան աշխատուժ) ռիսկից խուսափելու համար՝ իրավասու մարմինները պետք է ազատ լինեն որոշակի սոցիալական եւ ծառայությունների որակի չափորոշիչներ սահմանելու համար,

18) ազգային օրենսդրության համապատասխան դրույթների համաձայն ցանկացած տեղական իշխանություն կամ դրա բացակայության դեպքում, ցանկացած ազգային իշխանություն կարող է նախընտրել տրամադրել իր հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններն այն վայրում, որը նրանք կառավարում են կամ դրանք վստահեն ներքին օպերատորին առանց մրցակցային տենդերի: Սակայն այս ներքին սպառման տարբերակը պետք է խստորեն վերահսկվի՝ հավասար մրցակցային պայմաններ ապահովելու համար: Իրավասու մարմինը կամ մարմինները, որոնք տրամադրում են հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ միասնաբար կամ իր անդամների միջոցով, պետք է անհրաժեշտ վերահսկողություն իրականացնեն: Բացի դրանից՝ իրավասու մարմինն, որն իրականացնում է սեփական փոխադրման ծառայությունները կամ ներքին օպերատորին պետք է արգելել այդ իրավասու մարմնի ենթակայության տակ գտնվող տարածքից դուրս մասնակցել մրցութային ընթացակարգերին: Ներքին օպերատորին վերահսկող մարմինն

նույնպես պետք է թույլատրել այս օպերատորին արգելել մասնակցել իր տարածքում կազմակերպված մրցույթներին: Ներքին օպերատորի վրա դրված սահմանափակումները չեն տարածվում հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերն ուղղակիորեն կնքելու վրա, երբ դրանք վերաբերում են երկաթգծով փոխադրմանը՝ բացառությամբ երկաթուղային գծով փոխադրվող այլ միջոցների, ինչպիսին մետրոն կամ տրամվայն են: Ավելին, գնացքների վերաբերյալ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի կնքումը չի խոչընդոտում, որ իրավասու մարմինները ներքին օպերատորի հետ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրեր կնքեն ուղեւորների՝ երկաթուղային գծով փոխադրվող հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների միջոցով, ինչպես, օրինակ՝ մետրոյով, տրամվայով փոխադրման համար,

19) ենթապայմանագրերը կարող են նպաստել ուղեւորների ավելի արդյունավետ հանրային փոխադրմանը եւ հնարավոր դարձնել հանրային ծառայություններ տրամադրող օպերատորից բացի այլ կազմակերպությունների մասնակցությունը: Սակայն հանրային ֆինանսական միջոցների լավագույն օգտագործման համար իրավասու մարմինները պետք է կարողանան որոշել հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների համար ենթապայմանագրերի ձեւերը, մասնավորապես, ներքին օպերատորի կողմից տրամադրվող ծառայությունների դեպքում: Ավելին, կատարողին չպետք է արգելվի մասնակցել մրցույթին ցանկացած իրավասու մարմնի տարածքում: Իրավասու մարմնի կամ իր ներքին օպերատորի կողմից կատարողի ընտրությունը պետք է իրականացվի Համայնքի օրենսդրության համաձայն,

20) երբ պետական մարմինը նախընտրում է երրորդ կողմին վերապահել ընդհանուր շահ ներկայացնող ծառայություն, այն պետք է հանրային ծառայության օպերատորին ընտրի՝ հանրային պայմանագրերի եւ կոնցեսիաների մասին Համայնքի օրենսդրության համաձայն, Պայմանագրի 43–49 հոդվածների եւ թափանցիկության ու հավասարության սկզբունքների համաձայն: Մասնավորապես, սույն Կանոնակարգի դրույթները չպետք է հակասեն պետական մարմինների՝ պետական պայմանագրերի կնքման մասին հրահանգների լույսի ներքո պարտականություններին, որոնք ներառում են հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը,

21) պետք է երաշխավորել արդյունավետ իրավական պաշտպանություն ոչ միայն ջրային, էներգետիկայի, տրանսպորտի ու փոստային ծառայությունների ոլորտներում գործող կազմակերպություններում գնումների կարգը համակարգող Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի մարտի 31–ի 2004/17/ԵՀ Հրահանգի[6] ու «Հանրային

աշխատանքների պայմանագրերի, հանրային մատակարարման պայմանագրերի ու հանրային ծառայությունների պայմանագրերի կնքման ընթացակարգերի համակարգման մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2004 թվականի մարտի 31-ի թիվ 2004/18/ԵՀ հրահանգի [7] շրջանակում կատարվող պայմանագրերի կնքման առնչությամբ, այլ նաեւ սույն Կանոնակարգի համաձայն կնքվող այլ պայմանագրերի վերաբերյալ: Անհրաժեշտ է արդյունավետ վերանայման ընթացակարգ, որը պետք է համեմատելի լինի, անհրաժեշտության դեպքում, համապատասխան ընթացակարգերին, որոնք սահմանվում են Խորհրդի 1989 թվականի դեկտեմբերի 21-ի «Հանրային մատակարարման պայմանագրերի եւ հանրային աշխատանքների պայմանագրերի վերանայման ընթացակարգերի կիրառման վերաբերյալ օրենսդրության, կանոնակարգերի եւ վարչական դրույթների համակարգման մասին» 89/665/ԵՏՀ հրահանգով [8] եւ Խորհրդի 1992 թվականի փետրվարի 25-ի 92/13/ԵՏՀ Հրահանգով, որով համակարգվում են ջրային, էներգետիկայի, տրանսպորտի եւ հեռահաղորդակցման ծառայությունների ոլորտներում գործող կազմակերպություններում գնումների կարգի վերաբերյալ Համայնքի կանոնների կիրառմանն առնչվող օրենսդրությունը, կանոնակարգերը եւ վարչական դրույթները[9],

22) մրցույթին մասնակցելու որոշ հրավերներում պահանջվում է, որ իրավասու մարմինները սահմանեն եւ նկարագրեն բարդ համակարգերը: Այս մարմինները, այսպիսով, պետք է լիազորություն ունենան նման դեպքերում պայմանագրեր կնքելու ժամանակ մանրամասների մասին բանակցել հանրային ծառայությունների պոտենցիալ բոլոր օպերատորների կամ դրանց մի մասի հետ, երբ տեղերները ներկայացվել են,

23) հանրային ծառայությունների պայմանագրեր կնքելու վերաբերյալ մրցույթին մասնակցելու հրավերները չպետք է պարտադիր բնույթ կրեն, երբ պայմանագիրը վերաբերում է փոքր գումարներին կամ տարածություններին: Այս առումով ավելի մեծ գումարները կամ տարածությունները պետք է հնարավորություն տան իրավասու մարմիններին հաշվի առնելու փոքր եւ միջին ձեռնարկությունների հատուկ շահերը: Իրավասու մարմիններին չպետք է թույլատրել պայմանագրերով նախատեսված պարտականությունները կամ ցանցերը կիսել՝ մրցույթից խուսափելու համար,

24) երբ առկա է ծառայությունների տրամադրումը խաթարելու ռիսկ, իրավասու մարմինները պետք է լիազորություն ունենան ներմուծելու արտակարգ կարճատեւ միջոցներ՝ հանրային ծառայությունների նոր պայմանագիր կնքելուց առաջ՝ սույն Կանոնակարգով սահմանված պայմանագրի կնքման բոլոր պայմաններին համապատասխան,

25) երկաթգծով հանրային ուղեւորատար տրանսպորտը ներդրումների եւ ենթակառուցվածքների ծախսի վերաբերյալ խնդիրներ է առաջացնում: 2004 թվականի մարտին Հանձնաժողովը առաջարկություն ներկայացրեց՝ Խորհրդի 1991 թվականի հուլիսի 29-ի «Ուղեւորների փոխադրման միջազգային ծառայություններ իրականացնելու նպատակով Համայնքի երկաթուղային տրանսպորտի բոլոր կազմակերպությունների՝ անդամ պետությունների ենթակառուցվածքներից օգտվելու հնարավորությունը երաշխավորելու համար Համայնքի երկաթգծերի զարգացման մասին» 91/440/ԵՏՀ հրահանգում փոփոխություն կատարելու մասին: Սույն Կանոնակարգի նպատակը փոխհատուցման եւ (կամ) հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի վերաբերյալ իրավական դաշտ հիմնելը եւ երկաթուղային ծառայությունների շուկայի հետագա բացումը դադարեցնելն է,

26) հանրային ծառայությունների դեպքում սույն Կանոնակարգը թույլ է տալիս յուրաքանչյուր իրավասու մարմնի, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի համատեքստում, ընտրել հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների օպերատոր: Հաշվի առնելով անդամ պետությունների կողմից իրենց տարածքի կազմակերպման տարբերությունները՝ իրավասու մարմիններին կարող է թույլատրվել երկաթգծով ուղեւորությունների համար հանրային ծառայությունների մասին ուղղակիորեն պայմանագրեր կնքել,

27) հանրային ծառայությունների պարտականությունների կատարման համար իրավասու մարմինների կողմից տրվող ծախսերի փոխհատուցումը պետք է հաշվարկվի այնպես, որ կանխվի գերհատուցումը: Երբ իրավասու մարմինը նախատեսում է կնքել հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիր առանց մրցույթ հայտարարելու, այն պետք է հաշվի առնի մանրամասն կանոնները՝ ապահովելով, որ հատուցման գումարը պատշաճ լինի եւ ապահովի ծառայության արդյունավետությունն ու որակը,

28) պատշաճորեն հաշվի առնելով հանրային ծառայությունների պարտականությունների կատարման ազդեցությունը հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների պահանջարկի վրա Հավելվածում սահմանված հաշվարկման սխեմայով՝ իրավասու մարմինը եւ հանրային ծառայությունների օպերատորը կարող են ապացուցել, որ գերփոխհատուցում տեղի չի ունեցել,

29) հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրեր կնքելու նպատակով, բացառությամբ արտակարգ միջոցների եւ կարճ տարածություններին վերաբերող

պայմանագրերի, իրավասու մարմինները պետք է անհրաժեշտ միջոցներ ձեռնարկեն՝ առնվազն մեկ տարի առաջ գովազդեն այն, որ նրանք նպատակ ունեն նման պայմանագրեր կնքելու, այնպես որ հանրային ծառայությունների պոտենցիալ օպերատորներին արձագանքելու հնարավորություն տան,

30) ուղղակիորեն կնքված հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը պետք է ավելի մեծ թափանցիկություն ունենան:

31) հաշվի առնելով, որ իրավասու մարմիններին եւ հանրային ծառայությունների օպերատորներին ժամանակ է անհրաժեշտ՝ իրենց գործողությունները սույն Կանոնակարգի դրույթներին համապատասխանեցնելու համար, անցումային միջոցառումների վերաբերյալ դրույթ պետք է նախատեսվի: Նպատակ ունենալով հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերն աստիճանաբար սույն Կանոնակարգի համաձայն կնքելու՝ անդամ պետությունները պետք է Հանձնաժողովին տրամադրեն միջանկյալ հաշվետվություն՝ անցումային փուլի առաջին կեսից հետո՝ 6 ամսվա ընթացքում: Հանձնաժողովը կարող է այս հաշվետվությունների հիման վրա համապատասխան միջոցառումներ ձեռնարկել,

32) անցումային փուլի ժամանակ իրավասու մարմինների կողմից սույն Կանոնակարգի դրույթների կիրառումը կարող է տեղի ունենալ տարբեր ժամանակներում: Այսպիսով, այս ժամանակահատվածի ընթացքում հնարավոր է, որ այն շուկաների հանրային ծառայությունների օպերատորները, որոնք դեռ չեն ենթարկվել սույն Կանոնակարգի դրույթներին, մասնակցեն հանրային ծառայությունների պայմանագրերի մրցույթին այն շուկաներում, որոնք բացվել են մրցակցությունն ավելի արագ վերահսկելու համար: Համաչափ գործողությունների միջոցով հանրային փոխադրման շուկայի բացման ժամանակ ցանկացած անհավասարակշռությունից խուսափելու համար՝ իրավասու մարմինները պետք է պատրաստ լինեն անցումային փուլի երկրորդ կեսի ժամանակ մերժել այն կազմակերպություններին մասնակցել մրցույթին, որոնց իրականացված հանրային փոխադրման ծառայությունների ավելի քան կեսի արժեքը չեն իրականացվում սույն Կանոնակարգի համաձայն՝ պայմանով, որ այն տեղի է ունենում առանց խտրականության եւ որոշվում է մրցույթի հրավերից առաջ,

33) Ալթմարկ Տրանս ՍՊԸ-ի թիվ C-280/00 գործի 2003 թվականի հուլիսի 24-ի վճռի 87-95-րդ պարբերություններում [11] Եվրոպական համայնքների Արդարադատության դատարանը որոշեց, որ հանրային ծառայությունների համար փոխհատուցումն առավելություն չէ Պայմանագրի 87-րդ հոդվածի ներքո՝ պայմանով, որ բավարարվում են

չորս հավաքական պայմանները: Երբ այդ պայմանները չեն բավարարվում եւ Պայմանագրի 87(1) հոդվածի կիրառման ընդհանուր պայմանները բավարարվում են, հանրային ծառայությունների հատուցումը համարվում է պետության օգնությունը եւ կարգավորվում է Պայմանագրի 73, 86, 87 եւ 88 հոդվածների համաձայն: Նման փոխհատուցումը կարող է Պայմանագրի հետ համատեղելի լինել՝ 73-րդ հոդվածի համաձայն որոշ պայմանների դեպքում: Առաջին՝ այն պետք է տրամադրել ծառայությունների մատակարարումն ապահովելու համար, որոնք Պայմանագրի իմաստով ընդհանուր հետաքրքրություններ ներկայացնող ծառայություններ են: Երկրորդ՝ մրցակցության չարդարացված խախտումներից խուսափելու համար, այն չի կարող գերազանցել հանրային սպասարկման պարտականությունների համար կատարված զուտ ծախսերը ծածկելու համար անհրաժեշտ գումարը՝ հաշվի առնելով այն շահույթը, որն առաջանում է եւ հիմնավորված եկամուտը,

35) սույն Կանոնակարգի դրույթներին համապատասխան՝ իրավասու մարմինների կողմից տրվող փոխհատուցման դեպքում. այսպիսով, կարող է չկիրառվել Պայմանագրի 88(3) հոդվածով սահմանված՝ նախապես ծանուցում ներկայացնելու պահանջը,

36) սույն Կանոնակարգը փոխարինում է թիվ 1191/69 կանոնակարգին (ԵՏՀ), որը պետք է ուժը կորցրած ճանաչել: Հանրային բեռնափոխադրման ծառայությունների դեպքում 3 տարվա անցումային շրջանը կարող է օգնել ծածկելու փոխհատուցումը, որը լիազորված չէ Հանձնաժողովի կողմից՝ Պայմանագրի 73, 86, 87 եւ 88 հոդվածների համաձայն: Ցանկացած փոխհատուցում, որը տրվել է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների մասին դրույթի վերաբերյալ, բացի նրանցից, որոնք կարգավորվում են սույն Կանոնակարգով, որը վտանգում է պետության կողմից օգնության տրամադրումը՝ Պայմանագրի 87(1) հոդվածի իմաստով, պետք է համապատասխանի դրա 73, 86, 87 եւ 88 հոդվածներին՝ ներառյալ Եվրոպական համայնքների Արդարադատության դատարանի ցանկացած համապատասխան մեկնաբանություն եւ, մասնավորապես, Ալթմարկ Տրանս ՍՊԸ-ի C-280/00 գործի վերաբերյալ որոշումը: Երբ ուսումնասիրվում են նման դեպքերը, Հանձնաժողովը պետք է, այսպիսով, կիրառի սույն Կանոնակարգով սահմանված նմանատիպ սկզբունքները կամ, անհրաժեշտության դեպքում, ընդհանուր տնտեսական շահ ներկայացնող ծառայությունների ոլորտի այլ օրենսդրություն,

37) Խորհրդի 1970 թվականի հունիսի 4-ի «Երկաթուղով, ավտոմոբիլային ճանապարհով կամ ներքին ջրուղիներով փոխադրումների իրականացման համար տրվող օգնության մասին» [12] թիվ 1107/70 կանոնակարգի շրջանակն ընդգրկված է սույն Կանոնակարգում: Այդ Կանոնակարգը համարվում է հնացած, միեւնույն ժամանակ սահմանափակելով

Պայմանագրի 73-րդ հոդվածը, ընթացիկ ներդրումների շրջանակը լիազորելու համար առանց համապատասխան իրավական հիմքերի, մասնավորապես հանրային մասնավոր գործընկերությունում՝ տրանսպորտի ենթակառուցվածքներում, ներդրումների առնչությամբ: Այդ պատճառով այն պետք է ուժը կորցնի, որպեսզի ոլորտում հետագա զարգացումների առնչությամբ Պայմանագրի 73-րդ հոդվածը պատշաճ կիրառվի՝ չհակասելով սույն Կանոնակարգին կամ Խորհրդի 1969 թվականի հունիսի 26-ի «Երկաթուղային տրանսպորտի կազմակերպությունների հաշիվների կանոնակարգման վերաբերյալ ընդհանուր կանոնների մասին» թիվ 1192/69 Կանոնակարգին (ԵՏՀ): Նպատակ ունենալով աջակցելու Համայնքի համապատասխան կանոնների կիրառմանը՝ Հանձնաժողովը առաջարկում է պետությանը աջակցության ուղեցույցներ՝ երկաթուղային տրանսպորտում ներդրումների համար՝ ներառյալ 2007 թվականին ենթակառուցվածքներում ներդրումը,

38) նպատակ ունենալով գնահատելու սույն Կանոնակարգի կիրառումը եւ Համայնքում հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի տրամադրման զարգացումները, մասնավորապես, հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների որակը եւ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերն ուղղակիորեն կնքելու հետեւանքները, Հանձնաժողովը պետք է հաշվետվություն կազմի: Այս հաշվետվությունը, անհրաժեշտության դեպքում, պետք է ընդգրկի սույն Կանոնակարգի փոփոխության վերաբերյալ անհրաժեշտ առաջարկություններ:

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

Հոդված 1

Նպատակը եւ գործողության ոլորտը

1. Սույն Կանոնակարգի նպատակն է որոշել, թե ինչպես Համայնքի օրենսդրության համաձայն իրավասու մարմինները կարող են գործել հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների ոլորտում՝ երաշխավորելով ընդհանուր հետաքրքրություն ներկայացնող ծառայությունների տրամադրումը, որոնք, ի թիվս այլոց, ավելի շատ են, ապահով, ավելի բարձր որակի կամ տրամադրվում են ավելի ցածր գնով, քան կարող էր լինել՝ ելնելով միայն շուկայի պահանջից: Սույն Կանոնակարգն այդ նպատակով սահմանում է այնպիսի պայմաններ, որոնց համաձայն իրավասու մարմինները, հանրային ծառայությունների պարտականություններ նշանակելիս կամ պայմանագրով նախատեսելիս, փոխհատուցում են հանրային ծառայությունների օպերատորներին կատարված ծախսերի

համար եւ (կամ) փոխարենը բացառիկ իրավունքներ են տրամադրում՝ հանրային ծառայությունների պարտականությունները կատարելու համար:

2. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է ազգային եւ միջազգային հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների նկատմամբ՝ երկաթգծով կամ երկաթգծով փոխադրվող այլ միջոցներով եւ ճանապարհով, բացառությամբ այն ծառայությունների, որոնք հիմնականում շահագործվում են իրենց պատմական կամ տուրիստական նշանակության համար: Անդամ պետությունները կարող են կիրառել սույն Կանոնակարգը հանրային ուղեւորատար ջրային ճանապարհներով տրանսպորտի նկատմամբ եւ չհակասելով Խորհրդի 1992 թվականի դեկտեմբերի 7-ի թիվ 3577/92 կանոնակարգին (ԵՏՀ), ազատության սկզբունքի համաձայն, ծովային տրանսպորտի ծառայություններ մատուցել անդամ պետություններում (ծովային կաբոտաժ), ազգային ծովային ջրերում:

3. Սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում հանրային աշխատանքների կոնցեսիաների նկատմամբ՝ 2004/17/ԵՀ հրահանգի 1(3)(ա) հոդվածի կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգի 1(3) հոդվածի իմաստով:

Հոդված 2

Սահմանումները

Սույն Կանոնակարգի իմաստով՝

ա) «հանրային ուղեւորատար տրանսպորտ» նշանակում է ընդհանուր նշանակության ուղեւորափոխադրման ծառայություններ, որոնք տրամադրվում են հանրությանը առանց խտրականության սկզբունքի եւ շարունակականության հիմունքներով,

բ) «իրավասու մարմին» նշանակում է անդամ պետության կամ անդամ պետությունների ցանկացած պետական մարմին կամ պետական մարմիններ, որոնք լիազորված են միջամտելու հանրային ուղեւորատար տրանսպորտին տվյալ աշխարհագրական տարածքում կամ այլ մարմին, որն ունի նման լիազորություն,

գ) «իրավասու տեղական մարմին» նշանակում է ցանկացած մարմին, որի իրավասության աշխարհագրական տարածքի շրջանակը ազգային չէ,

դ) «հանրային ծառայությունների օպերատոր» նշանակում է ցանկացած պետական կամ մասնավոր կազմակերպություն, կամ նմանատիպ մի շարք կազմակերպություններ, որոնք

իրականացնում են հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ կամ ցանկացած պետական մարմին, որը տրամադրում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ:

ե) «հանրային ծառայությունների պարտականություն» նշանակում է սահմանված կամ իրավասու մարմնի կողմից որոշված պահանջ՝ հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ ապահովելու համար ընդհանուր նպատակներով, որը օպերատորը, եթե հաշվի առնել իր առեւտրային շահերը, չէր ստանձնի կամ չէր ստանձնի միեւնոյն ծավալով կամ միեւնոյն պայմաններով՝ առանց փոխհատուցման,

զ) «բացառիկ իրավունք» նշանակում է իրավունք, որը լիազորում է հանրային ծառայությունների օպերատորին իրականացնելու որոշակի հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ կոնկրետ ճանապարհի վրա կամ ցանցում կամ որոշակի տարածքում՝ բացառելով ցանկացած այլ նման օպերատորի մուտքը,

է) «Հանրային ծառայությունների փոխհատուցում» նշանակում է ցանկացած շահ, մասնավորապես ֆինանսական, որը տրվում է իրավասու մարմնի կողմից պետական ֆինանսական միջոցներից հանրային ծառայությունների պարտականությունն ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն կատարելիս կամ այդ փուլի հետ կապված:

ը) «ուղղակի կնքում» նշանակում է հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի կնքում տվյալ հանրային ծառայությունների օպերատորի հետ առանց նախապես մրցույթի անցկացման,

թ) «հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիր» նշանակում է մեկ կամ մի քանի իրավաբանական պարտադիր ուժ ունեցող ակտեր, որոնք հաստատում են իրավասու մարմնի եւ հանրային ծառայությունների օպերատորի միջեւ պայմանավորվածությունը՝ տվյալ հանրային ծառայությունների օպերատորին վստահելով կառավարումը եւ հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների իրականացումը, որոնք հանրային ծառայությունների պարտականություններին են ենթակա, անդամ պետության օրենսդրությունից ելնելով, պայմանագիրը կարող է նաեւ ներառել իրավասու մարմնի կողմից ընդունված որոշումը՝

– առանձին օրենսդրական կամ նորմատիվ իրավական ակտով կամ–պարունակելով այնպիսի պայմաններ, որոնց դեպքում իրավասու մարմինն ինքն է տրամադրում ծառայություններ կամ նման ծառայությունների տրամադրումը վստահում է ներքին օպերատորին,

ժ) «ներքին օպերատոր» նշանակում է իրավաբանորեն առանձին մարմին, որի նկատմամբ իրավասու տեղական մարմինը կամ մի շարք մարմինների դեպքում առնվազն մեկ իրավասու տեղական մարմին, իրականացնում է այնպիսի վերահսկողություն, ինչպիսին իրականացնում է իր սեփական բաժինների դեպքում,

ժա) «արժեք» նշանակում է ծառայության, ճանապարհի, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի կամ փոխհատուցման արժեքը հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի համար, որը համապատասխանում է հանրային ծառայությունների օպերատորի կամ օպերատորների ընդհանուր վարձատրությանը, մինչեւ ԱԱՀ-ն, այդ թվում՝ ցանկացած տեսակի փոխհատուցում, որը վճարվում է պետական մարմինների կողմից եւ տոմսերի վաճառքից ստացված եկամուտը, որը նորից չի վճարվում տվյալ իրավասու մարմնին:

ժբ) «ընդհանուր կանոն» նշանակում է միջոց, որը կիրառվում է առանց խտրականության հանրային ուղեւորատար միեւնույն տեսակի տրանսպորտի բոլոր ծառայությունների նկատմամբ տվյալ աշխարհագրական տարածքում, որի համար պատասխանատու է իրավասու մարմինը,

ժգ) «հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի համակցված ծառայություններ» նշանակում է փոխկապակցված տրանսպորտի ծառայություններ տվյալ աշխարհագրական տարածքում տեղեկատվական միակ ծառայությամբ, տոմսերի համակարգը եւ ժամանակացույցը:

Հոդված 3

Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրեր եւ ընդհանուր կանոններ

1. Երբ իրավասու մարմինը որոշում է իր նախընտրած օպերատորին տալ բացառիկ իրավունք եւ (կամ) ցանկացած բնույթի փոխհատուցում՝ հանրային ծառայությունների պարտականությունների կատարման դիմաց, նա դա անում է հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի շրջանակում:

2. 1-ին պարբերությունից շեղվելով՝ հանրային ծառայությունների պարտականությունները, որոնց նպատակը բոլոր ուղեւորների համար կամ որոշակի կատեգորիայի ուղեւորների համար առավելագույն սակագները սահմանելն է, նույնպես կարող է լինել ընդհանուր կանոնների առարկա: 4-րդ եւ 6-րդ հոդվածներում ու հավելվածում ամրագրված սկզբունքների համաձայն՝ իրավասու մարմինը փոխհատուցում է հանրային

ծառայությունների օպերատորներին ընդհանուր կանոնների համաձայն, գերփոխհատուցումը կանխող սակագնային պարտականությունների համապատասխան ստացված եկամուտների եւ կատարված ծախսերի վրա դրական կամ բացասական զուտ ֆինանսական ազդեցության համար: Այսպես է կատարվում անկախ իրավասու մարմինների՝ առավելագույն սակագներ սահմանելու հանրային ծառայությունների պարտականությունները հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերում ընդգրկելու իրավունքից:

3. Չհակասելով պայմանագրի 73, 86, 87 եւ 88 հոդվածների դրույթներին՝ անդամ պետությունները կարող են սույն Կանոնակարգի շրջանակից բացառել հանրային ծառայությունների պարտականությունների համար ֆինանսական փոխհատուցման մասին ընդհանուր կանոնները, որոնք աշակերտների, ուսանողների, փորձակների եւ սահմանափակ շարժունակություն ունեցող անձանց համար առավելագույն սակագներ են սահմանում: Այս ընդհանուր կանոնների մասին ծանուցվում է Պայմանագրի 88-րդ հոդվածի համաձայն: Ցանկացած նման ծանուցում պարունակում է ամբողջական տեղեկատվություն՝ տվյալ միջոցի եւ, մասնավորապես, հաշվարկման մեթոդի մանրամասների վերաբերյալ:

Հոդված 4

Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի պարտադիր բովանդակությունը եւ ընդհանուր կանոնները

1. Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը եւ ընդհանուր կանոնները պետք է
 - ա) հստակորեն սահմանեն հանրային ծառայությունների պարտականությունները, որոնց պետք է համապատասխանեն հանրային ծառայությունների օպերատորը եւ տվյալ աշխարհագրական տարածքները,
 - բ) սահմանեն նախօրոք, օբյեկտիվ եւ թափանցիկ ձեւով,
 - ի) այն ցուցանիշները, որոնց հիման վրա հաշվարկվում է փոխհատուցումը, եթե առկա է նման հատուցում,
 - ii) տրված բացառիկ իրավունքների բնույթը եւ չափը,

գերփոխհատուցումը կանխելու ձեւով: Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի դեպքում, որոնք կնքվում են 5(2), (4), (5) եւ (6) հոդվածների համաձայն, այս ցուցանիշները

սահմանվում են այնպես, որ փոխհատուցումը չի կարող գերազանցել այն գումարը, որն անհրաժեշտ է հանրային ծառայությունների պարտականությունների կատարման ընթացքում ստացված եկամուտների եւ կատարված ծախսերի վրա զուտ ֆինանսական ազդեցությունը ծածկելու համար՝ հաշվի առնելով այն շահույթը, որն առնչվում է դրա հետ եւ որը պահպանվում է հանրային ծառայությունների օպերատորի կողմից, ինչպես նաեւ ողջամիտ շահույթը:

գ) սահմանեն միջոցառումներ՝ ծառայությունների տրամադրման հետ կապված ծախսերը բաշխելու համար: Այս ծախսերը կարող են ներառել, մասնավորապես, աշխատակազմի, էներգիայի, ենթակառուցվածքների, հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի պահպանության եւ վերանորոգման, հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների իրականացման համար անհրաժեշտ շարժակազմի եւ կառուցվածքների հետ կապված ծախսերը, հաստատուն ծախքերն ու կապիտալին ավելացվող համապատասխան եկամուտը:

2. Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերում եւ ընդհանուր կանոններում ձեռք են բերվում պայմանավորվածություններ՝ տոմսերի վաճառքից ստացված եկամտի բաշխման համար, որոնք կարող են պահվել հանրային ծառայությունների օպերատորի կողմից, վերավճարվել իրավասու մարմնին կամ բաշխվել երկուսի միջեւ:

3. Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի տեւողությունը սահմանափակ է եւ չի գերազանցում 10 տարին՝ միջքաղաքային եւ քաղաքային ավտոբուսների ծառայությունների համար եւ 15 տարին՝ հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների համար, որոնք իրականացվում են երկաթգծով կամ երկաթգծով փոխադրվող այլ տրանսպորտային միջոցներով: Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի տեւողությունը, որոնք վերաբերում են որոշ տեսակների տրանսպորտին, սահմանափակվում են 15 տարով, եթե երկաթգծով կամ երկաթգծով փոխադրվող այլ միջոցներով տրանսպորտը կազմում է տվյալ ծառայությունների արժեքի 50 %-ից ավելին:

4. Անհրաժեշտության դեպքում, հաշվի առնելով ակտիվների արժեզրկման պայմանները, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի ժամկետը կարող է երկարացվել առավելագույնը 50 %-ով, եթե հանրային ծառայությունների օպերատորն այնպիսի ակտիվներ է տրամադրում, որոնք կարելի է ընդհանուր ակտիվների համար, որոնք անհրաժեշտ են հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրով հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների իրականացման համար եւ որն

առավելապես կապված է պայմանագրով նախատեսված հանրային ուղեորատար տրանսպորտի ծառայությունների հետ:

Կոնկրետ աշխարհագրական դիրքից ելնելով՝ ծախսերով հիմնավորված լինելու պարագայում՝ 3-րդ պարբերությունում նշված հեռավոր շրջաններում հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի տեւողությունը կարող է երկարաձգվել առավելագույնը 50 %-ով:

Բացառիկ ենթակառուցվածքների, շարժակազմի կամ տրանսպորտային ներդրումների հետ կապված կապիտալի ամորտիզացիայով հիմնավորված լինելու դեպքում եւ արդար մրցակցային կարգով հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիրը կնքելու դեպքում, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիրը կարող է ավելի երկար տեւողություն ունենալ: Այս դեպքում թափանցիկություն երաշխավորելու համար՝ իրավասու մարմինը Հանձնաժողովին է ներկայացնում պայմանագիրը կնքելուց հետո մեկ տարվա ընթացքում հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիրը եւ այն բաղադրիչները, որոնք արդարացնում են դրա երկար տեւողությունը:

5. Չհակասելով ազգային եւ Համայնքի օրենսդրությանը՝ ներառյալ սոցիալական գործընկերների միջեւ կնքված կոլեկտիվ պայմանագրերը, իրավասու մարմինները կարող են պահանջել, որ ընտրված հանրային ծառայությունների օպերատորը նախկինում ծառայություններ մատուցելու պարտականություն ստանձնած աշխատակազմին տա այն իրավունքները, որոնք նրանք կունենային 2001/23/ԵՀ հրահանգի իմաստով տրամադրվելու դեպքում: Երբ իրավասու մարմինները պահանջում են, որ հանրային ծառայությունների օպերատորները համապատասխանեն սոցիալական որոշ չափորոշիչների, մրցութային փաստաթղթերը եւ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը պետք է ներառեն տվյալ աշխատակազմին եւ բացահայտորեն մանրամասնություններ ներկայացնեն նրանց պայմանագրային իրավունքների եւ այն պայմանների վերաբերյալ, որոնց դեպքում համարվում է, որ աշխատողները կապված են ծառայություններին:

6. Երբ իրավասու մարմինները, ազգային օրենսդրության համաձայն, պահանջում են, որ հանրային ծառայությունների օպերատորները համապատասխանեն որակի որոշ չափանիշների, այդ չափանիշները պետք է ընդգրկվեն մրցութային փաստաթղթերում եւ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերում:

7. Մրցութային փաստաթղթերը եւ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը բացահայտ կերպով ներկայացնում են՝ արդյո՞ք ենթապայմանագրեր կարող են կազմվել, եւ

Եթե այո, ապա որքանով: Եթե կնքվում են ենթապայմանագրեր, այն օպերատորը, որը սույն Կանոնակարգի համաձայն, կառավարում է իրականացնում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունները, պետք է իրականացնի հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների մեծ մասը: Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագիրը, որը միեւնույն ժամանակ վերաբերում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների նախագծմանը, կառուցմանը եւ իրականացմանը, կարող է թույլ տալ լիարժեք ենթապայմանագրերի կնքում՝ այս ծառայություններն իրականացնելու համար: Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրում պետք է, ազգային եւ Համայնքի օրենսդրության համաձայն, սահմանվեն այն պայմանները, որոնք կիրառվում են ենթապայմանագրերի դեպքում:

Հոդված 5

Հանրային ծառայությունների պայմանագրերի կնքում

1. Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը կնքվում են սույն Կանոնակարգում նշված կանոնների համաձայն: Սակայն ծառայությունների մասին պայմանագրերը կամ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը, ինչպես նշված են 2004/17/ԵՀ կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգներում հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների համար ավտոբուսով կամ տրամվայով, կնքվում են սույն Հրահանգներով նախատեսված ընթացակարգերի համաձայն, երբ նման պայմանագրերը չեն ձեւակերպվում որպես սույն Հրահանգներում նշված ծառայությունների կոնցեսիոն պայմանագրեր: Երբ պայմանագրերը կնքվում են 2004/17/ԵՀ կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգների համաձայն, սույն հոդվածի 2-6-րդ պարբերությունները չեն կիրառվում:

2. Եթե արգելված չէ ազգային օրենսդրությամբ, ապա ցանկացած իրավասու տեղական մարմին, անկախ նրանից՝ այն առանձին մարմին է կամ մարմիններ, որոնք տրամադրում են հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի համակցված ծառայություններ, կարող է որոշել տրամադրել հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ կամ հանրային ծառայությունների պայմանագրերն ուղղակիորեն կնքել իրավաբանական առանձին մարմնի հետ, որի նկատմամբ իրավասու տեղական մարմինը կամ, մի քանի մարմինների դեպքում, առնվազն մեկ իրավասու տեղական մարմին այնպիսի վերահսկողություն է իրականացնում, ինչպիսին իրականացնում է իր սեփական բաժինների նկատմամբ: Երբ իրավասու տեղական մարմինը նման որոշում է կայացնում, պետք է հաշվի առնել հետեւյալը՝

ա) իրավասու տեղական մարմնի կողմից վերահսկողության իրականացումը որոշելու համար հաշվի են առնվում այնպիսի գործոններ, ինչպիսիք վարչարարական, կառավարման կամ վերահսկման մարմինների ներկայացուցչության աստիճանը, դրանց հետ կապված առանձնահատկությունները, որոնք նշված են կանոնադրությունում, սեփականությունը, ռազմավարական որոշումներ կայացնելու ժամանակ արդյունավետ ազդեցությունն ու վերահսկումը եւ առանձին կառավարման որոշումներն են: Համայնքի օրենսդրության համաձայն՝ իրավասու պետական մարմնի կողմից 100% սեփականությունը, մասնավորապես պետական-մասնավոր գործընկերությունների դեպքում, պարտադիր պայման չէ՝ սույն պարբերության իմաստով վերահսկողություն իրականացնելու համար՝ պայմանով, որ առկա է պետական գերակա ազդեցություն, եւ որ հսկողություն կարող է սահմանվել այլ չափորոշիչների հիման վրա:

բ) սույն պարբերությունը կիրառելու պահանջն այն է, որ ներքին օպերատորը եւ ցանկացած ընկերություն, որի նկատմամբ այս օպերատորն ունի նույնիսկ նվազագույն ազդեցություն, իրականացնեն հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի գործունեություն իրավասու տեղական մարմնի գործունեության տարածքում, անկախ այլ երկրներ տանող երկաթգծի առկայությունից կամ դրանցում երկաթուղային հարակից ծառայություններ մատուցելու հանգամանքից, ինչպես նաեւ չմասնակցեն իրավասու տեղական մարմնի գործունեության տարածքից դուրս տրամադրվող հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների վերաբերյալ մրցույթներին:

գ) անկախ «բ» կետից՝ ներքին օպերատորը կարող է մասնակցել արդար մրցույթներին երկու տարուց սկսած՝ մինչեւ ուղղակիորեն կնքված՝ հանրային ծառայությունների պայմանագրի ժամկետը լրանալը՝ պայմանով, որ վերջնական որոշում է կայացվել հանրային տրանսպորտի ծառայություններ տրամադրելու վերաբերյալ, որն ընդգրկվում է արդար մրցույթի՝ ներքին օպերատորի պայմանագրով, եւ որ ներքին օպերատորը չի կնքել ցանկացած այլ ուղղակիորեն կնքվող հանրային ծառայությունների պայմանագիր:

դ) իրավասու տեղական մարմնի բացակայության դեպքում, «ա», «բ» եւ «գ» կետերը կիրառվում են ազգային մարմնի նկատմամբ աշխարհագրական այն դիրքի շահից ելնելով, որն ազգային չէ՝ պայմանով, որ ներքին օպերատորը չի մասնակցում հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայություններ մատուցելու մրցույթներին, որոնք կազմակերպվում են այն տարածքից դուրս, որի վերաբերյալ հանրային ծառայությունների պայմանագիր է կնքվել,

ե) եթե 4(7) հոդվածի համաձայն ենթապայմանագրեր են կազմվում, ներքին օպերատորը ինքնուրույն պետք է իրականացնի հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների մեծ մասը:

3. Ցանկացած իրավասու մարմին, որը կարող է դիմել երրորդ կողմին, բացի ներքին օպերատորից, հանրային ծառայությունների պայմանագրեր է կնքում մրցույթի ընթացակարգի հիման վրա, բացառությամբ 4-րդ, 5-րդ եւ 6-րդ պարբերություններում նշված դեպքերի: Մրցույթին կարող են մասնակցել բոլոր օպերատորները, ընթացակարգը պետք է լինի արդար եւ պահպանի թափանցիկության ու առանց խտրականության սկզբունքները: Մրցույթների հայտերն ընդունելուց եւ նախնական ընտրություն կատարելուց հետո՝ ընթացակարգի համաձայն, կարող են բանակցություններ վարել այս սկզբունքների համաձայն՝ որոշելու, թե առավելապես ինչպես կարելի է բավարարել որոշակի կամ խրթին պահանջները:

4. Եթե արգելված չէ ազգային օրենսդրությամբ, ապա իրավասու մարմինները կարող են որոշել հանրային ծառայությունների պայմանագրեր կնքել, կամ երբ դրանց տարեկան միջին արժեքը գնահատվում է 1000000 եվրոյից պակաս կամ երբ դրանք վերաբերում են հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրմանը տարեկան 300000 կմ-ից պակաս տարածքում:

23-ից ոչ ավելի տրանսպորտային միջոց շահագործող փոքր կամ միջին ձեռնարկությունների հետ ուղղակիորեն կնքված հանրային ծառայությունների պայմանագրի դեպքում, այս շեմը կարող է ավելացվել տարեկան միջինն առնվազն 2000000 եվրո կամ, եթե դրանք իրականացվել են հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման 600000 կմ-ից պակաս տարածքում:

5. Ծառայությունների տրամադրման ընդհատումների կամ նման իրավիճակում անմիջական վտանգի դեպքում իրավասու մարմինը կարող է արտակարգ միջոցներ ձեռնարկել: Այս արտակարգ միջոցների դեպքում պետք է ուղղակիորեն կնքվի պայմանագիր կամ պաշտոնական պայմանագիր՝ հանրային ծառայությունների պայմանագիրը երկարացնելու կամ կոնկրետ հանրային ծառայությունների պարտականությունները տրամադրելու պահանջի համար: Հանրային ծառայությունների օպերատորն իրավունք ունի բողոքարկելու կոնկրետ հանրային ծառայությունների պարտականությունների մասին դրույթը կիրառումը: Հանրային ծառայությունների պայմանագրի կնքումը կամ երկարացումը հրատապ

միջոցառման վերաբերյալ դրույթով կամ նման պայմանագրի տեւողությունը չի գերազանցում 2 տարին:

6. Եթե արգելված չէ ազգային օրենսդրությամբ, ապա իրավասու մարմինները կարող են որոշել հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերն ուղղակիորեն կնքել այն դեպքում, երբ դրանք վերաբերում են երկաթգծով փոխադրմանը՝ բացառությամբ երկաթուղային գծով փոխադրվող այլ միջոցների, ինչպիսին մետրոն կամ տրամվայն է: 4(3) հոդվածից շեղում կատարելու դեպքում՝ նման պայմանագրերը չպետք է գերազանցեն 10 տարին՝ բացառությամբ երբ կիրառվում է 4(4) հոդվածը: 7. Անդամ պետությունները անհրաժեշտ միջոցառումներն են ձեռնարկում, որպեսզի ապահովեն, որ 2-ից 6-րդ պարբերությունների համաձայն կայացված որոշումները արդյունավետորեն եւ արագորեն վերանայվեն ցանկացած անձի կողմից, ով կոնկրետ պայմանագիր կնքելու համար շահ ունի կամ ունեցել է, եւ ով ենթադրյալ խախտման հետեւանքով վնաս է կրել կամ վտանգ կա, որ կարող է վնաս կրել՝ այն հիմքով, որ նման որոշումները վտանգել են Համայնքի օրենսդրությունը կամ ազգային օրենքները, որոնք ամրագրում են այդ օրենսդրությունը:

Եթե այն մարմինները, որոնք պատասխանատու են վերանայման՝ ընթացակարգերի համար, իրենց բնույթով դատական չեն, ապա նրանց որոշումները պետք է միշտ գրավոր հիմնավորվեն: Ավելին, այս դեպքում, դրույթ պետք է նախատեսվի, որ ցանկացած ենթադրյալ ոչ իրավական միջոց, որը ձեռնարկվել է վերանայման մարմնի կողմից կամ նրա վրա դրված լիազորությունների կատարման ցանկացած թերություն պետք է ենթակա լինի դատական վերանայման կամ այլ մարմնի կողմից վերանայման, որը դատարան է կամ տրիբունալ՝ Պայմանագրի 234-րդ հոդվածի համաձայն եւ անկախ է ինչպես պայմանագրի լիազոր մարմնից, այնպես էլ նաեւ վերանայող մարմնից:

Հոդված 6

Հանրային ծառայության փոխհատուցում

1. Ընդհանուր կանոնի կամ հանրային ծառայությունների պայմանագրի հետ առնչվող ցանկացած փոխհատուցում համապատասխանում է 4-րդ հոդվածով սահմանված դրույթներին՝ անկախ այն բանից, թե ինչպես է պայմանագիրը կնքվել: 5(2), (4), (5) կամ (6) հոդվածի համաձայն կամ ընդհանուր կանոնի հետ կապված ուղղակիորեն կնքվող հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի հետ առնչվող ցանկացած բնույթի ամբողջ փոխհատուցումը նույնպես համապատասխանում է Հավելվածով սահմանված դրույթներին:
2. Հանձնաժողովի գրավոր պահանջի դեպքում անդամ պետությունները 3 ամսվա ընթացքում կամ ավելի երկար ժամանակահատվածում, ինչպես սահմանվել է այդ պահանջում, փոխանցում են բոլոր տեղեկությունները, որոնք անհրաժեշտ են Հանձնաժողովին՝ որոշելու համար, թե արդյոք տրված փոխհատուցումը համապատասխանում է սույն Կանոնակարգին:

Հոդված 7

Հրապարակումը

1. Իրավասու յուրաքանչյուր մարմին տարին մեկ անգամ հրապարակում է ընդհանուր հաշվետվություն՝ հանրային ծառայությունների իր պարտականությունների, ընտրված հանրային ծառայությունների օպերատորների եւ վճարվող փոխհատուցումների ու փոխհատուցման ձեւով տվյալ հանրային ծառայության օպերատորներին տրված բացառիկ իրավունքների վերաբերյալ: Այս հաշվետվությունը տարբերակում է դնում ավտոբուսի եւ երկաթգծով տրանսպորտային միջոցների միջեւ, թույլ է տալիս, որ դիտարկվի եւ գնահատվի հանրային տրանսպորտի ցանցի շահագործումը, որակը եւ ֆինանսավորումն ու անհրաժեշտության դեպքում, տեղեկություն տրամադրի տրված բացառիկ իրավունքների բնույթի եւ չափի վերաբերյալ:
2. Յուրաքանչյուր իրավասու մարմին անհրաժեշտ միջոցներ է ձեռնարկում՝ ապահովելու, որ մրցույթը հայտարարելուց առնվազն մեկ տարի առաջ կամ ուղղակիորեն պայմանագիրը կնքելուց մեկ տարի առաջ, հետեւյալ տեղեկատվությունը հրապարակվի Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում՝

ա) իրավասու մարմնի անունը եւ հասցեն,

բ) նախատեսված պայմանագրի տեսակը,

գ) պայմանագրով կարգավորվող ծառայություններն ու ոլորտները:

Իրավասու մարմինները կարող են որոշել չիրապարակել նշված տեղեկատվությունը, երբ հանրային ծառայությունների պայմանագիրը վերաբերում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների՝ տարեկան 50000 կմ-ից պակաս տարածքում տրամադրմանը:

Այս տեղեկատվությունը հրապարակումից հետո փոփոխվելու դեպքում, իրավասու մարմինը, որքան հնարավոր է շուտ, համապատասխանորեն հրապարակում է փոփոխությունները: Այս փոփոխությունը չպետք է կասկածի տակ դնի պայմանագիրն ուղղակիորեն կնքելու կամ մրցույթ հայտարարելու մեկնարկը: Այս պարբերությունը չի կիրառվում 5(5) հոդվածի նկատմամբ:

3. Երկաթգծով իրականացվող փոխադրումների վերաբերյալ հանրային ծառայությունների պայմանագրերի ուղղակի կնքման դեպքում, ինչպես նախատեսված է 5(6) հոդվածով, իրավասու մարմինը հրապարակում է հետեւյալ տեղեկատվությունը պայմանագիրը կնքելուց հետո մեկ տարվա ընթացքում՝

ա) պայմանավորվող մարմնի անունը, սեփականությունը եւ, անհրաժեշտության դեպքում, կողմի կամ կողմերի անունները, որոնք իրականացնում են օրինական վերահսկողությունը,

բ) հանրային ծառայությունների պայմանագրի տեւողությունը,

գ) իրականացվելիք ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների նկարագրությունը,

դ) ֆինանսական փոխհատուցման պարամետրերի նկարագրությունը,

ե) որակի թիրախները, ինչպիսիք ճշտապահությունն ու հուսալիությունն են եւ առկա պարզեւատրումներն ու տույժերը,

զ) հիմնական ակտիվներին վերաբերող պայմանները:

4. Երբ շահագրգիռ կողմը նման պահանջ է դնում, իրավասու մարմինը նրան է ներկայացնում հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի ուղղակի կնքման վերաբերյալ իր որոշման պատճառները:

Հոդված 8

Անցումը

1. Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը կնքվում են սույն Կանոնակարգում նշված կանոնների համաձայն: Սակայն ավտոբուսով կամ տրամվայով հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների մասին պայմանագրերը կամ հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը, ինչպես սահմանված են 2004/17/ԵՀ կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգներով, կնքվում են նշված Հրահանգներով նախատեսված ընթացակարգերի համաձայն, երբ նման պայմանագրերը չեն ձեւակերպվում որպես նշված Հրահանգներով սահմանված ծառայությունների մատուցման կոնցեսիոն պայմանագրեր: Երբ պայմանագրերը կնքվում են 2004/17/ԵՀ կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգների համաձայն, սույն հոդվածի 2–4–րդ պարբերությունները չեն կիրառվում:

2. Չհակասելով 3–րդ պարբերությանը՝ երկաթգծով եւ ճանապարհով հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի կնքումը համապատասխանում է 5–րդ հոդվածին՝ 2019 թվականի դեկտեմբերի 3–ից սկսած: Անցումային այս ժամանակաշրջանի համար անդամ պետությունները միջոցներ են ձեռնարկում 5–րդ հոդվածը պահպանելու համար՝ կառուցվածքային լուրջ խնդիրներից, մասնավորապես, փոխադրման կարողության հետ առնչվող խնդիրներից խուսափելու համար:

Անցումային շրջանի առաջին կեսից հետո վեց ամսվա ընթացքում անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ներկայացնում միջանկյալ հաշվետվություն, շեշտելով 5–րդ հոդվածի համաձայն, հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերի աստիճանաբար կնքումը: Հանձնաժողովը անդամ պետությունների միջանկյալ հաշվետվությունների հիման վրա կարող է նրանց առաջարկել համապատասխան միջոցներ:

3. 2–րդ պարբերությունը կիրառելիս հաշվի չեն առնվում հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը, որոնք կնքվել են Համայնքի եւ ազգային օրենսդրության համաձայն՝

ա) մինչեւ 2000 թվականի հուլիսի 26–ը՝ արդար մրցութային ընթացակարգի հիման վրա,

բ) մինչեւ 2000 թվականի հուլիսի 26–ը՝ արդար մրցույթից տարբերվող ընթացակարգի հիման վրա,

գ) 2000 թվականի հուլիսի 26–ից եւ նախքան 2009 թվականի դեկտեմբերի 3–ը՝ արդար մրցութային ընթացակարգի հիման վրա,

դ) 2000 թվականի հուլիսի 26-ից մ եւ նախքան 2009 թվականի դեկտեմբերի 3-ը՝ արդար մրցութային ընթացակարգի հիման վրա,

«ա» կետում նշված պայմանագրերը կարող են շարունակվել մինչեւ ժամկետի ավարտը: «բ» եւ «գ» կետերում նշված պայմանագրերը կարող են շարունակվել մինչեւ ժամկետի ավարտը, բայց 30 տարուց ոչ ավելի: «դ» կետում նշված պայմանագրերը կարող են շարունակվել մինչեւ ժամկետի ավարտը՝ պայմանով, որ դրանք 4-րդ հոդվածում նշված տեւողությունից ավելի սահմանափակ տեւողություն ունեն:

Հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրերը կարող են շարունակվել մինչեւ դրանց ժամկետի ավարտը, եթե դրանց լուծումը կարող է հանգեցնել իրավական եւ տնտեսական հետեւանքների եւ պայմանով, որ Հանձնաժողովը տվել է իր հավանությունը:

4. Չհակասելով 3-րդ պարբերությանը՝ իրավասու մարմինները կարող են նախընտրել 2-րդ պարբերությունում նշված անցումային շրջանի երկրորդ կեսի ժամանակ բացառել հանրային ծառայության այն օպերատորների մասնակցությունը պայմանագրերի կնքման մրցույթին, որոնք չեն կարող ապացույցներ ներկայացնել, որ հանրային տրանսպորտի ծառայությունների արժեքը, որոնց համար նրանք փոխհատուցում են ստանում կամ որի նկատմամբ ունեն բացառիկ իրավունք, համաձայն սույն Կանոնակարգի, ներկայացնում է հանրային տրանսպորտի բոլոր ծառայությունների առնվազն կեսը, որոնց համար նրանք ստանում են փոխհատուցում կամ որոնց նկատմամբ բացառիկ իրավունք ունեն: Նման բացառություն չի կիրառվում հանրային ծառայության այն օպերատորների նկատմամբ, որոնք կառավարում են այն ծառայությունները, որոնք դրվում են մրցույթի: Այս չափանիշը կիրառելու համար հանրային ծառայության մասին այն պայմանագրերը, որոնք կնքվել են 5(5) հոդվածում նշված արտակարգ միջոցներ ձեռնարկելու անհրաժեշտությունից ելնելով, հաշվի չեն առնվում:

Երբ իրավասու մարմիններն օգտագործում են առաջին ենթապարբերությունում նշված տարբերակը, նրանք դա անում են առանց խտրականության, բացառում են այս չափանիշը բավարարող բոլոր պոտենցիալ հանրային ծառայության օպերատորներին եւ պոտենցիալ օպերատորներին տեղեկացնում են իրենց որոշման մասին հանրային ծառայության պայմանագրերի կնքման ընթացակարգի սկզբում:

Շահագրգիռ իրավասու մարմինները տեղեկացնում են Հանձնաժողովին այս դրույթը կիրառելու իրենց մտադրության մասին մրցույթի հայտարարությունը հրապարակվելուց առնվազն երկու ամիս առաջ:

Հոդված 9

Պայմանագրի հետ համապատասխանությունը

1. Հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների իրականացման կամ, ընդհանուր կանոնների համաձայն սահմանված սակագնային պարտականությունները կատարելու համար սույն Կանոնակարգի համաձայն վճարվող հանրային ծառայության փոխհատուցումը պետք է համապատասխանի ընդհանուր շուկայի պահանջներին: Նման փոխհատուցման դեպքում Պայմանագրի 88(3) հոդվածով սահմանված նախնական ծանուցում ներկայացնելու պահանջը չի կիրառվում:

2. Չհակասելով Պայմանագրի 73, 86, 87 եւ 88 հոդվածներին՝ անդամ պետությունները կարող են շարունակել օգնություն տրամադրել տրանսպորտի ոլորտում Պայմանագրի 73-րդ հոդվածի համաձայն, որը բավարարում է տրանսպորտի համակարգման կարիքները, կամ որոնք ներկայացնում են փոխհատուցում հանրային ծառայության հասկացությանը ներհատուկ որոշակի պարտականությունների կատարման դիմաց, բացառությամբ նրանց, որոնց նկատմամբ կիրառվում է սույն Կանոնակարգը եւ մասնավորապես՝

ա) մինչեւ ենթակառուցվածքների ծախսերի բաշխման մասին ընդհանուր կանոններն ուժի մեջ մտնելը, երբ օգնությունը տրամադրվում է այն ձեռնարկություններին, որոնք պետք է կրեն իրենց կողմից օգտագործվող ենթակառուցվածքներին առնչվող ծախսերը, մինչդեռ մյուս ձեռնարկությունները նման բեռ չեն կրում: Այսպես տրամադրվող օգնության չափը որոշելիս հաշվի են առնվում ենթակառուցվածքի ծախսերը, որոնք պարտադիր չէ, որ կրեն տրանսպորտի մրցակցող տեսակները,

բ) երբ օգնության նպատակը տրանսպորտի համակարգերի եւ տեխնոլոգիաների վերաբերյալ հետազոտություն կատարելը կամ դրանք զարգացնելն է, որոնք ընդհանուր առմամբ Համայնքի համար ավելի մեծ խնայողություն են ներկայացնում:

Նման օգնությունը սահմանափակվում է հետազոտության եւ զարգացման փուլով ու կարող է չընդգրկել տրանսպորտի նման համակարգերի եւ տեխնոլոգիաների առետրային նպատակներով օգտագործումը:

Հոդված 10

Ուժը կորցրած ճանաչելը

1. Թիվ 1191/69 կանոնակարգը (ԵՏՀ) սույնով ճանաչվում է ուժը կորցրած: Դրա դրույթները, սակայն, շարունակվում են կիրառվել տրանսպորտի բեռնափոխադրման ծառայությունների նկատմամբ սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելուց հետո երեք տարվա ընթացքում:
2. Թիվ 1107/70 կանոնակարգը (ԵՏՀ) սույնով ճանաչվում է ուժը կորցրած:

Հոդված 11

Հաշվետվությունները

8(2) հոդվածում նշված անցումային շրջանի ավարտից հետո Հանձնաժողովը ներկայացնում է սույն Կանոնակարգը կատարելու եւ Համայնքում հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի տրամադրման մասին հաշվետվություն՝ գնահատելով, մասնավորապես, հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների որակի բարելավումը եւ պայմանագրերի ուղղակի կնքման ազդեցությունը, անհրաժեշտության դեպքում, ներկայացնելով նաեւ սույն Կանոնակարգը փոփոխելու վերաբերյալ համապատասխան առաջարկները:

Հոդված 12

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում 2009 թվականի հոկտեմբերի 3-ից:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

Կատարված է Ստրասբուրգում, 2007 թվականի հոկտեմբերի 23-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ Հ.-Գ. Փոթերինգ

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Մ. Լորո Անթունես

[1] ՊՏ C 195, 18.08.2006թ., էջ 20:

[2] ՊՏ C 192, 16.08.2006թ., էջ 1:

(3) Եվրոպական պառլամենտի 2001 թվականի նոյեմբերի 14-ի եզրակացություն (ՊՏ C 140 E, 13.06.2002թ., էջ 262), Խորհրդի 2006 թվականի դեկտեմբերի 11-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 70 E, 2703.2007թ., էջ 1) և Եվրոպական պառլամենտի 2007 թվականի մայիսի 10-ի դիրքորոշում: Խորհրդի 2007 թվականի սեպտեմբերի 18-ի որոշում:

4) ՊՏ L 156, 28.06.1969թ., էջ 1: Թիվ 1893/91 կանոնակարգով (ԵՀ) փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 169, 29.06.1991թ., էջ 1):

5) ՊՏ L 82, 22.03.2001թ., էջ 16:

6) ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 1: Խորհրդի 2006/97/ԵՀ հրահանգով (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 107) վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

7) ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 114: Խորհրդի 2006/97/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

8) ՊՏ L 395, 30.12.1989թ., էջ 33: Թիվ 92/50/ԵՏՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 209, 24.07.1992թ., էջ 1):

9) ՊՏ L 76, 23.03.1992թ., էջ 14: Թիվ 2006/97/ԵՀ հրահանգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ:

10) ՊՏ L 237, 24.08.1991թ., էջ 25: Վերջին անգամ 2006/103/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 344):

11) [2003] ECR I-7747:

12) ՊՏ L 130, 15.06.1970թ., էջ 1: Վերջին անգամ թիվ 543/97 կանոնակարգով (ԵՀ) փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 84, 26.03.1997թ., էջ 6):

13) ՊՏ L 156, 28.06.1969թ., էջ 8: Վերջին անգամ թիվ 1791/2006 կանոնակարգով (ԵՀ) փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 363, 20.12.2006թ., էջ 1):

14) ՊՏ L 364, 12.12.1992թ., էջ 7:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Կանոնները, որոնք կիրառվում են 6(1) հոդվածում նշված դեպքերը փոխհատուցելու համար

1. 5(2), (4), (5) կամ (6) հոդվածների կամ ընդհանուր կանոնի համաձայն ուղղակիորեն կնքվող հանրային ծառայությունների մասին պայմանագրի հետ առնչվող փոխհատուցումը պետք է հաշվարկվի սույն Հավելվածով սահմանված կանոններով:

2. Փոխհատուցումը չի կարող գերազանցել այն գումարը, որը համապատասխանում է հանրային ծառայության օպերատորի՝ ծախսերի եւ եկամուտների հետ առնչվող հանրային ծառայության պարտականության կատարման զուտ ֆինանսական ազդեցությանը, որը հավասար է դրական կամ բացասական բոլոր ազդեցություններին: Ազդեցությունը գնահատվում է՝ համեմատելով հանրային ծառայության պարտականությունը կատարելու ժամանակ առաջացած իրավիճակն, այն իրավիճակի հետ, եթե պարտականությունը չի կատարվել: Չուտ ֆինանսական ազդեցությունը գնահատելու համար իրավասու մարմինը պետք է հետեւի հետեւյալ սխեմային՝

հանրային ծառայության պայմանագրում եւ (կամ) ընդհանուր կանոնի համաձայն՝ իրավասու մարմնի (մարմինների) կողմից դրված հանրային ծառայության պարտականության կամ պարտականությունների կատարման հետ առնչվող ծախսերից

հանած ցանկացած դրական ֆինանսական ազդեցություն, որը կուտակվել է այն ցանցում, որն իրականացվել է հանրային ծառայության տվյալ պարտականությունների կատարման ընթացքում,

հանած սակագներից կամ հանրային ծառայության տվյալ պարտականությունների կատարման ընթացքում ստացված ցանկացած այլ եկամտից ստացած գումարները,

գումարած հիմնավորված եկամուտը

հավասար է զուտ ֆինանսական ազդեցությանը:

3. Հանրային ծառայության պարտականության կատարումը կարող է ազդեցություն ունենալ օպերատորի հնարավոր տրանսպորտի գործողությունների վրա՝ բացի տվյալ հանրային ծառայության պարտականություններից: Չափազանց մեծ փոխհատուցումից կամ փոխհատուցման պակասից խուսափելու համար օպերատորի տվյալ ցանցի վրա քանակական ֆինանսական ազդեցությունները պետք է, այսպիսով, հաշվի առնվեն զուտ ֆինանսական ազդեցությունը գնահատելիս:

4. Ծախսերն ու եկամուտը պետք է հաշվարկվեն ուժի մեջ գտնվող հաշվապահական եւ հարկային կանոնների համաձայն:

5. Թափանցիկությունը բարձրացնելու եւ խաչաձեւ սուբսիդավորումից խուսափելու համար, երբ հանրային ծառայության օպերատորը ոչ միայն կատարում է հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների պարտականություններին ենթակա փոխհատուցելի ծառայություններ, այլ նաեւ զբաղվում է այլ գործողություններով, տվյալ հանրային ծառայությունների հաշիվները պետք է առանձնացվեն այնպես, որ բավարարեն առնվազն հետեւյալ պայմանները՝

- գործող հաշիվները, որոնք համապատասխանում են այս գործողություններից յուրաքանչյուրին, պետք է առանձին լինեն եւ համապատասխան ակտիվների ու սահմանված ծախսերի համամասնությունը պետք է բաշխվի ուժի մեջ գտնվող հաշվապահական եւ հարկային կանոնների համաձայն,

- բոլոր փոփոխական ծախսերը, սահմանված ծախսերին համապատասխան ներդրումները եւ հանրային ծառայության օպերատորի այլ գործողությունների հետ առնչվող հիմնավորված եկամուտը ոչ մի պարագայում չի կարող գանձվել տվյալ հանրային ծառայությունից,

- հանրային ծառայության ծախսերը պետք է հավասարակշռվեն հանրային ծառայություններից ստացվող եկամուտներով եւ վճարներով, առանց հնարավորություն տալու եկամուտը փոխանցելու հանրային ծառայության օպերատորի գործողության այլ բնագավառ:

6. «Հիմնավորված եկամուտ» պետք է նշանակի կապիտալից ստացված եկամուտը, որը տվյալ անդամ պետության տվյալ բնագավառում նորմալ է եւ հաշվի է առնում ռիսկը կամ ռիսկի բացակայությունը, որը կրում է հանրային ծառայության օպերատորը՝ հանրային մարմնի միջամտության շնորհիվ:

7. Փոխհատուցման մեթոդը պետք է խրախուսի

- հանրային ծառայության օպերատորի կողմից արդյունավետ կառավարումը, որը կարող է ենթարկվել օբյեկտիվ գնահատման եւ

- բավարար բարձր չափանիշ ունեցող հանրային ուղեւորատար տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման պահպանությունը կամ բարելավումը: