1. ევროკავშირის სამართლებრივი აქტის შესაბამისი მუხლი ან ნაწილი.
2. ევროკავშირის სამართლებრივი აქტის შესაბამისი ნორმა.
3. ამ ცხრილში საქართველოს ნორმატიული აქტისთვის/საქართველოს ნორმატიული აქტის პროექტისთვის მინიჭებული შესაბამისი ნომერი.
4. საქართველოს ნორმატიული აქტის/საქართველოს ნორმატიული აქტის პროექტის შესაბამისი მუხლი ან პუნქტი (ნაწილი).
5. საქართველოს ნორმატიული აქტის/საქართველოს ნორმატიული აქტის პროექტის შესაბამისი ნორმა.
6. შესაბამისობის შეფასება (სრულად შესაბამისი, ნაწილობრივ შესაბამისი, შეუსაბამო, არასავალდებულო).
7. შენიშვნები, მათ შორის, ნაწილობრივ შესაბამისობისა და შეუსაბამობის მიზეზები.

შენიშვნა: ამ ცხრილში უნდა აისახოს ევროკავშირის სამართლებრივი აქტის სრული ტექსტი, გარდა მისი პრეამბულისა.

<table>
<tr><td colspan="2">ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2007 წლის 23 ოქტომბრის N1370/2007 რეგულაცია (EC) „სარკინიგზო და საგზაო საზოგადოებრივი სამგზავრო ტრანსპორტით მომსახურების შესახებ და საბჭოს N1191/69 და N1107/70 რეგულაციების (EEC) ძალადაკარგულად გამოცხადების თაობაზე“</td><td colspan="5">საქართველოს ნორმატიული აქტის პროექტი:

№1. საქართველოს კანონის პროექტი „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“

შესაბამისობა:
სშ - სრულად შესაბამისი
ნშ - ნაწილობრივ შესაბამისი
შ - შეუსაბამო
ას - არასავალდებულო</td></tr>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr>
<tr><td>მუხლი ან ნაწილი</td><td>ნორმის ტექსტი</td><td>№</td><td>მუხლი
ან პუნქტი (ნაწილი)</td><td>ნორმის ტექსტი</td><td></td><td>შენიშვნები</td></tr>
</table>

1.1 1.2	1. ამ რეგულაციის მიზანია განსაზღვროს როგორ შეიძლება იმოქმედონ კომპეტენტურმა ორგანოებმა სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო სფეროში, ევროპის გაერთიანების წესების შესაბამისად, საერთო ინტერესის მქონე მომსახურების უზრუნველყოფის გარანტირებისთვის, რომელიც სხვათა შორის უფრო მრავალრიცხოვანი, უსაფრთხო უფრო მაღალი ხარისხის ან უფრო დაბალ ფასად იქნება უზრუნველყოფილი, ვიდრე ის მომსახურება, რომლის უზრუნველყოფაც მხოლოდ სამუშაო ძალის ბაზრის მეშვეობით იქნებოდა შესაძლებელი. ამ მიზნით, აღნიშნული რეგულაცია განსაზღვრავს პირობებს, რომლითაც კომპეტენტური ორგანოები, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებათა დაკისრებისას ან აღებისას, უნაზღაურებენ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორებს წარმოშობილ ხარჯებს, და/ან ანიჭებენ ექსკლუზიურ უფლებებს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებათა შესრულებისთვის. 2. აღნიშნული რეგულაცია გამოყენებული უნდა იქნეს, ეროვნულ და საერთაშორისო დონეზე, სახელმწიფო სამგზავრო	N1	1.4 (43[1].1) 1.4 (43[1].2)	43[1].1. ამ თავის მიზანია, განისაზღვროს უსაფრთხო, ხარისხიანი და შეძლებისდაგვარად, დაბალი ფასით, საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება. 43[1].2. ამ თავით განისაზღვრება კომპეტენტურ ორგანოსა და საზოგადოებრივი	ნშ	ნაწილობრივ შესაბამისი, რადგან რეგულაცია ვრცელდება, როგორც საავტომობილო ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტზე, ხოლო წარმოდგენილი კანონპროექტით ხდება რეგულაციის მხოლოდ იმ ნორმების აპროქსიმაცია, რომლებიც უკავშირდება სარკინიგზო ტრანსპორტს

	სატრანსპორტო მომსახურების სარკინიგზო და სხვა სალიანდაგო და ავტოსაგზაო სატრანსპორტო საშუალებებით განხორციელების მიმართ, გარდა იმ სახის მომსახურებისა, რომლებიც ხორციელდება ძირითადად მათი ისტორიული ინტერესის ან ტურისტული ღირებულების გამო.წევრ ქვეყნებს შეუძლიათ გამოიყენონ აღნიშნული რეგულაცია შიდა სამდინარე გზებით მგზავრთა სახელმწიფო სატრანსპორტო საშუალებით გადაყვანის მიმართ, და ევროსაბჭოს 1992 წლის 7 დეკემბრის (EEC) No 3577/92 რეგულაციის შეუზღუდავად, გამოიყენოს მომსახურების უზრუნველყოფის თავისუფლების პრინციპი საზღვაო გადაზიდვების მიმართ წევრი ქვეყნების ტერიტორიაზე (საზღვაო კაბოტაჟი)[1], ეროვნულ წყლებში. *„იმ წევრი ქვეყნის კომპეტენტურ ორგანოსთან შეთანხმებით, სადაც ხდება მომსახურების გაწევა, საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება შესაძლოა ეხებოდეს საზოგადოებრივ საგრანსპორტო მომსახურებას ტრანს-სასაზღვრო დონეზე, მათ შორის ისეთ მომსახურებას რაც მოიცავს*			მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორს შორის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების წესი და პირობები. აღნიშნული ხელშეკრულების საფუძველზე სარკინიგზო ოპერატორს ეკისრება საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება, რის სანაცვლოდაც იგი კომპეტენტური ორგანოსგან მიიღებს კომპენსაციას.		

[1]OJ L 364, 12.12.1992, p. 7.

1.3	*ადგილობრივ და რეგიონალურ სატრანსპორტო საჭიროებებს“* 3. დაუშვებელია ამ რეგულაციის გამოყენება სახელმწიფო სამუშაოებთან დაკავშირებული კონცესიების მიმართ2004/17/EC დირექტივის 1(3)(ა) მუხლის ან 2004/18/ECდირექტივის 1(3) მუხლის მნიშვნელობის ფარგლებში.					
2	ამ რეგულაციის მიზნებში: ა) ‘სახელმწიფო სამგზავრო ტრანსპორტი’ ნიშნავს საერთო ეკონომიკური ინტერესის მქონე მგზავრთა სატრანსპორტო მომსახურებას, რომელიც მიეწოდება მოსახლეობას არადისკრიმინაციისა და ერთიანობის პრინციპების საფუძველზე; ბ) ‘კომპეტენტური ორგანო’ ნიშნავს იმ წევრი ქვეყნის ან წევრი ქვეყნების ნებისმიერ სახელმწიფო ორგანოს ან სახელმწიფო ორგანოთა ჯგუფს, რომლებსაც გააჩნიათ იმის უფლებამოსილება, რომ ჩაერიოს მგზავრთა სახელმწიფო ტრანსპორტით გადაყვანაში მოცემულ გეოგრაფიულ ტერიტორიაზე, ან ნებისმიერ პირს, რომელსაც ამგვარი	N1	1.2	„ჰ[18]) საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება - მგზავრთა გადაყვანა და ბარგის გადაზიდვა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებ(ებ)ით, რომელიც საზოგადოებას მიეწოდება რეგულარულად, დისკრიმინაციის გარეშე და გააჩნია საჯარო ეკონომიკური ინტერესი. ჰ[19]) კომპეტენტური ორგანო - საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო ან საქართველოს მთავრობის შესაბამისი ნორმატიული	ნშ	განიმარტება ყველა ტერმინი, რომელიც აუცილებელი ა რეგულაციის საქართველოს კანონმდებლო ბაში დანერგვის მიზნებისთვი ს. ამასთან საზოგადოებრ ივი სარკინიგზო სატრანსპორტ ო მომსახურების განმარტებაში

	უფლებამოსილება აქვს დაკისრებული; ც) ‘ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანო’ ნიშნავს ნებისმიერ კომპეტენტურ ორგანოს, რომლის კომპეტენციაში მოქცეული გეოგრაფიული ტეიროტორია მისთვის ეროვნული ტერიტორია არ არის; დ) ‘სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორი’ ნიშნავს ნებისმიერ სახელმწიფო ან კერძო კომპანიას ან ასეთი კომპანიების ჯგუფს, რომელიც ანხორციელებს სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებას, ან ნებისმიერ სახელმწიფო ორგანოს, რომელიც უზრუნველყოფს სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებას; ე) ‘სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულება’ნიშნავს მოთხოვნას, რომელიც განმარტებული ან განსაზღვრულია კომპეტენტური ორგანოს მიერ სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით ზოგადი ინტერესის გათვალისწინებით, რომელსაც ოპერატორი, თუ იგი განიხილავდა			აქტით განსაზღვრული სხვა უფლებამოსილი ორგანო ჰ[20]) საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორი (სარკინიგზო ოპერატორი) - ნებისმიერი საჯარო ან კერძო სამართლის იურიდიული პირი ან ასეთი პირების ჯგუფი, რომელიც ახორციელებს საზოგადოებრივ სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურებას საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების საფუძველზე. ჰ[21]) საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება - მოთხოვნა, რომელსაც განსაზღვრავს კომპეტენტური ორგანო, რათა საჯარო ინტერესის გათვალისწინებით უზრუნველყოფილ იქნეს საზოგადოებრივი		მგზავრთა გადაყვანის გარდა მიეთითება „ბარგის გადაზიდვაზე“ რაც მიზნად ისახავს ტერმინოლოგიურად და შინაარსობრივად კანონპროექტის შესაბამისობას სარკინიგზო კოდექსის არსებულ რედაქციასთან.

	საკუთარ კომერციულ ინტერესებს, არ იკისრებდა ან არ იკისრებდა იმავე მოცულობით ან იმავე პირობებით გასამრჯელოს გარეშე; ფ) ‘ექსკლუზიური უფლება’ ნიშნავს უფლებას, რომელიც უფლებას აძლევს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორს განახორციელოს კონკრეტული სახის სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურება კონკრეტულ მარშრუტზე ან ქსელზე ან კონკრეტულ ტერიტორიაზე, სადაც სხვა ასეთი ოპერატორი არ დაიშვება; გ) ‘სახელმწიფო მომსახურების კომპენსაცია’ ნიშნავს ნებისმიერი სახის სარგებელს, განსაკუთრებით ფინანსურს, რომელიც პირდაპირ, ან არაპირდაპირ, გაიცემა კომპეტენტურ ორგანოზე სახელმწიფო ფონდებიდან, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულების შესრულების პერიოდში, ან ამ პერიოდთან დაკავშირებით; ჰ) ‘კონტრაქტის პრიდაპირი წესით გადაცემა’ ნიშნავს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე კონტრაქტის გადაცემას კონკრეტული სახელმწიფო სატრანსპორტო			სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება, რომლის გაწევის კომერციული ინტერესი სარკინიგზო ოპერატორს არ გააჩნია და რომელსაც სარკინიგზო ოპერატორი არ განახორციელებდა, ან არ განახორციელებდა იმავე ოდენობით ან/და პირობებით, კომერციული სარგებლის მიღების გარეშე. ჰ^{22}) ექსკლუზიური უფლება - ნიშნავს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების საფუძველზე სარკინიგზო ოპერატორისთვის მინიჭებულ ექსკლუზიურ უფლებას, განახორციელოს საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურება გარკვეულ მიმართულებაზე, სარკინიგზო ქსელზე ან ტერიტორიაზე.		

	მომსახურების ოპერატორისთვის წინასაკონკურსო პროცედურის ჩატარების გარეშე; ი) ‘კონტრაქტი სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე’ ნიშნავს ერთ ან მეტ იურიდიულად სავალდებულო აქტს, რომელიც ადასტურებს კომპეტენტურ ორგანოსა და სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორს შორის შეთანხმებას ამ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორისთვის სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების მართვისა და განხორციელების დაკისრებას სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებათა საფუძველზე;წევრი ქვეყნის კანონისდა მიხედვით, კონტრაქტი შეიძლება ასევე შეიცავდეს კომპეტენტური ორგანოს მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებას, რომელიც: -იძენს ცალკეული სამართლებრივი ან მარეგულირებელი აქტის ფორმას, ან -შეიცავს პირობებს, რომლითაც კომპეტენტური ორგანო თავად უზრუნველყოფს მომსახურებას, ან			ჰ^{23}) საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაცია (კომპენსაცია) - სახელმწიფო ბიუჯეტით გათვალისწინებული თანხა, რომელიც საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფარგლებში ექვემდებარება კომპეტენტური ორგანოს მიერ საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულების სანაცვლოდ საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორისათვის. გადახდას. ჰ^{24}) საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება - კომპეტენტურ ორგანოსა და საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორს შორის გაფორმებული ხელშეკრულება, რომელიც		

	ავალებს ამგვარი მომსახურების უზრუნველყოფას შიდა ოპერატორს; ჯ) ‘შიდა ოპერატორი’ ნიშნავს იურიდიულად მკაფიოდ განსაზღვრულ პირს, რომელზეც ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანო, ან ორგანოთა ჯგუფის შემთხვევაში - ერთი ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანო მაინც ანხორციელებს კონტროლს, საკუთარ უწყებებზე განხორციელებული კონტროლის ანალოგიურად; კ) ‘ღირებულება’ ნიშნავს მომსახურების, მარშრუტის, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე კონტრაქტის, ან სახელმწიფო სამგზავრო გადაზიდვებისთვის საკომპენსაციო სქემისღირებულებას, რომელიც შეესაბამება სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორის ან ოპერატორების მთლიან ანაზღაურებას (დღგ-მდე), და მათ შორის კომპეტენტური ორგანოების მიერ გადახდილ ნებისმიერი სახის კომპენსაციას და შემოსავლებს ბილეთების გაყიდვიდან, რომელიც ამ კონკრეტულ ორგანოს არ უბრუნდება;			სარკინიგზო ოპერატორს აკისრებს საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებას, რის სანაცვლოდაც სარკინიგზო ოპერატორი უფლებამოსილია მიიღოს კომპენსაცია. ჰ^{25}) პირდაპირი მინიჭება - გულისხმობს სარკინიგზო ოპერატორისთვის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების უფლების პირდაპირი წესით მინიჭებას, ნებისმიერი კონკურენტული შერჩევის ან სატენდერო პროცედურების გარეშე.		

	ლ) 'ზოგადი წესი' ნიშნავს ზომას,რომელიც გამოიყენება დისკრიმინაციის გარეშე ყველა ერთი და იმავე სახის სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმართმოცემულ გეოგრაფიულ ტერიტორიაზე, რომელიც კომპეტენტური ორგანოს პასუხისმგებლობის ფარგლებში შედის; m) 'ინტეგრირებული სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურება' ნიშნავს ურთიერთდაკავშირებულ სატრანსპორტო მომსახურებას განსაზღვრული გეოგრაფიული ტერიტორიის ფარგლებში ერთიანი საინფორმაციო სისტემით, სამგზავრო ბილეთების ყიდვა-გაყიდვით და განრიგით. (aa) 'საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურება' ნიშნავს საზოგადოებრივ სარკნიგზო სამგზავრო ტრანსპორტს, გარდა ისეთი სალიანდაგო სამგზავრო ტრანსპორტისა, როგორიცა არის მეტრო ან ტრამვაი.					
2a.1	1. კომპეტენტური ორგანო განსაზღვრავს სპეციფიკაციებს საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებებისა	N1	2	საქართველოს მთავრობამ 2019 წლის 1 მარტამდე უზრუნველყოს „საზოგადოებრივი	ნშ	რეგულაციის აღნიშნული მუხლი გათვალისწინ

2a.2	საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებების ფარგლებში და მუხლი 2 (ე) მუხლის შესაბამისად მათი გავრცელების ფარგლებს. აღნიშნული მოიცავს შესაძლებლობას დაჯგუფებულ იქნას ხარჯის მომცველი მომსახურებები და ხარჯის არ მომცველი მომსახურებები. ასეთი სპეციფიკაციებისა და მათი ვარცელების ფარგლების განსაზღვრისას, კომპეტენტური ორგანოს მიერ, კავშირის კანონის შესაბამისად, სათანადოდ იქნება გათვალისწინებული პროპორციულობის პრინციპი. სპეციფიკაციები შესაბამისობაში იქნება წევრი ქვეყნების საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოლიტიკის დოკუმენტების პოლიტიკის მიზნებთან. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პოლიტიკის დოკუმენტები და შესაბამისი დაინტერესებული მხარეებთან კონსულტაციების პროცედურები განისაზღვრება ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად. 2. საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებების სპეციფიკაციები და საზოგადოებრივი მომსახურების			მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისა და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის“ შესახებ საქართველოს მთავრობის დადგენილების მიღება.		ებული იქნება საქართველოს მთავრობის დადგენილებით, რომლის მიღებასაც ითვალისწინებს წარმოდგენილი კანონპროექტის მე-2 მუხლი.

	ვალდებულების წმინდა ფინანსური ეფექტის შესაბამისი კომპენსაცია მიზნად ისახავს: (a) ეფექტური ხარჯის პრინციპით განსაზღვროს საზოგადოებრივი სატრანსპორტო პოლიტიკის მიზნები; და (b) ფინანსურად უზრუნველყოს/შეინარჩუნოს საზოგადოებრივი სამგზავრო ტრანსპორტი ხანგრძლივი ვადით, საზოგადოებრივ სატრანსპორტო პოლიტიკაში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად					
3.1 3.2	1. სადაც კომპეტენტური ორგანო მიიღებს გადაწყვეტილებას, რომ ექსკლუზიური უფლება მიანიჭოს და/ან ნებისმიერი სახის კომპენსაცია გადაუხადოს მის მიერ არჩეულ ოპერატორს, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებათა შესრულებისთვის, მან ეს უნდა გააკეთოს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე კონტრაქტის ფარგლებში. 2. პირველი პარაგრაფის ნაწილობრივ გაუქმების გზით, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებები, რომლებიც	N1	1.4 (43².1)	43².1 კომპეტენტური ორგანოს მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, ნებისმიერი სარკინიგზო ოპერატორისთვის ექსკლუზიური უფლების მინიჭება ან/და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის გადახდა შესაძლებელია განხორციელდეს მხოლოდ საზოგადოებრივი მომსახურების	ნშ	ნაწილობრივ შესაბამისი, რადგან რეგულაცია ვრცელდება, როგორც საავტომობილო ასევე სარკინიგზო ტრანსპორტზე, ხოლო წარმოდგენილი კანონპროექტ

	გამიზნულია მაქსიმალური ტარიფების შემოღებაზე ყველა მგზავრისთვის ან მგზავრთა კონკრეტული კატეგორიებისთვის შეიძლება ასევე დაექვემდებაროს ზოგად წესებს. აღნიშნული შეთანხმების4-ედა 6-ე მუხლებში განსაზღვრული პრინციპების შესაბამისად, კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა აუნაზღაუროს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორებს წმინდა ფიანნსური შედეგი, პოზიტიური ან ნეგატიური, ზოგადი წესებით დაწესებულ სატარიფო ვალდებულებათა შესრულების პროცესში წარმოშობილ ხარჯებსა და მიღებულ მოგებაზე იმგვარად, რომ კომპენსაციის ზედმეტობით გადახდა თავიდან იქნეს აცილებული. ეს ამგვარად უნდა მოხდეს, მიუხედავად იმისა, რომ კომპეტენტურ ორგანოებს უფლება აქვთ მოახდინონ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებათა ინტეგრირება და დაადგინონ მაქსიმალურ ტარიფები სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტებში.			ხელშეკრულების საფუძველზე.		ით ხდება რეგულაციის მხოლოდ იმ ნორმების აპროქსიმაცია, რომლებიც უკავშირდება სარკინიგზო ტრანსპორტს
3.3	3. აღნიშნული შეთანხმების 73-ე, 86-ე, 87-ე და 88-ე მუხლების შეუზღუდავად, წევრ ქვეყნებს შეუძლიათ ამოიღონ ამ					

	რეგულაციის მოქმედების სფეროდან ზოგადი წესები სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ვალდებულებებისთვის გადასახდელ ფინანსურ კომპენსაციასთან დაკავშირებით, რომლებიც ადგენენ მაქსიმალურ ტარიფებს სკოლის მოსწავლეებისთვის, სტუდენტებისთვისა და გადაადგილების შეზღუდული უნარის მქონე პირებისთვის. აღნიშნული ზოგადი წესების შესახებ ინფორმაციის შეტყობინება უნდა მოხდეს აღნიშნული შეთანხმების 88-ე მუხლის შესაბამისად. ნებისმიერი ასეთი შეტყობინება უნდა შეიცავდეს სრულ ინფორმაციას ასეთი ზომის შესახებდა კერძოდ, დაწვრილებით ინფორმაციას გაანგარიშების მეთოდის შესახებ.					
4.1	1. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტები და ზოგადი წესები: (a) ნათლად განსაზღვროს საზოგადოებრივი მომსახურების ოპერატორის მიერ შესასრულებელი საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებები, რომლებიც გათვალისწინებულია წინამდებარე რეგულაციაში და მითითებულია მის 2ა მუხლში და ასევე გეოფრაფიული არეალი	N1	1.4 (43^3)	43^3.1. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება უნდა განსაზღვრავდეს: ა) საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებას, რომელიც უნდა შეასრულოს სარკინიგზო	ნშ	რეგულაცია სრულად შეესაბამება კანონპროექტის ტექსტს მხოლოდ სარკინიგზო საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულე

	რომელშიც ასეთი ვალდებულებები ვრცელდება; (b) წინასწარ, ობიექტურად და გამჭვირვალედ დაადგინოს: (i) პარამეტრები, რომელთა მიხედვითაც უნდა დაანგარიშდეს კომპენსაცია, ასეთის არსებობის შემთხვევაში; (ii) ნებისმიერი მინიჭებული ექსკლუზიური უფლლების არსი და ფარგლები, ისე რომ გამორიცხული იყოს ზედმეტად კომპენსირება; იმ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებების შემთხვევაში რომლებიც არ გაფორმებულა მუხლების 5 (1), (3) ან (3b) შესაბამისად, ასეთი პარამეტრები განისაზღვრება ისე რომ გადასახდელი კომპენსაცია არ აღემატებოდეს იმ თანხას რომელიც აუცილებელია საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულებისას გაწეულ ხარჯებსა და გენერირებულ შემოსავალზე წმინდა ფინანსური ეფექტის დასაფარად, საზოგადოებრივი მომსახურების ოპერატორის მიერ მიღებული/შენარჩუნებული შემოსავლისა და გონივრული მოგების გათვალისწინებით; c) განსაზღვროს ღონისძიებები მომსახურების			ოპერატორმა და შესაბამის გეოგრაფიულ არეალს, რომელშიც უნდა შესრულდეს საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება; ბ) ობიექტურად და გამჭვირვალედ: ბ.ა) სარკინიგზო ოპერატორისათვის კომპეტენტური ორგანოს მიერ გადასახდელი კომპენსაციის გადახდის პირობებს; ბ.ბ) სარკინიგზო ოპერატორისათვის მინიჭებული ექსკლუზიური უფლების შინაარსსა და მოქმედების ფარგლებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში; დ) სარკინიგზო ოპერატორის მიერ შესასრულებელ მომსახურებასთან დაკავშირებულ ხარჯებს და მათ განაწილებას. ასეთი ხარჯები შესაძლოა მოიცავდეს ადამიანურ რესურსებთან, ელექტრო-ენერგიასთან,		ბის შინაარსის ნაწილში. ამასთან საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულე ბის ვადის გახანგრძლივე ბასთან, ასევე სხვა დამატებით პირობებთან დაკავშრებული რეგულაციები განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის დადგენილებ ით.

                  4.2 4.3	უზრუნველყოფასთანდაკავშირებული ხარჯების გამოყოფისთვის. კერძოდ, აღნიშნული ხარჯები შეიძლება მოიცავდეს, თანამშრომელთა ხელფასებთან, ენერგომატარებლებსა და ინფრასტრუქტურასთან, საზოგადოებრივი სატრანსპორტო საშუალებების, მოძრავი შემადგენლობების ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებასთან, სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების განხორციელებისათვის აუცილებელ ინსტალაციებთან დაკავშირებულ ხარჯებს, ფიქსირებულ ხარჯებსა და შესაბამის მოგებას საკუთარ კაპიტალზე. 2. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი და ზოგადი წესები უნდა განსაზღვრავდნენ ღონისძიებებს ბილეთების გაყიდვიდან მიღებული მოგების გადანაწილებისთვის, რომელიც შეიძლება დაიტოვოს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორმა, გადაეცეს კომპეტენტურ ორგანოს ან ამ ორს შორის გადანაწილდეს. 3. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტის			ინფრასტრუქტურასთან, სარკინიგზო შემადგენლობის მოვლა-შენახვასა და შეკეთებასთან და აუცილებელ სამონტაჟო სამუშაოებთან დაკავშირებულ ხარჯებს, რომლებიც აუცილებელია სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრთა საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესასრულებლად, აგრეთვე ფიქსირებულ ხარჯებს და შესაბამის გონივრულ მოგებას. ე) ბილეთის საფასურს ან/და ასეთი საფასურის განსაზღვრის წესსა და პირობებს; ვ) ბილეთების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავლების განაწილების წესს, რომელიც შესაძლოა დარჩეს სარკინიგზო ოპერატორს, გადაეცეს კომპეტენტურ ორგანოს ან განაწილდეს სარკინიგზო ოპერატორს და		

4.4	ხანგრძლივობა შეზღუდული უნდა იყოს და არ უნდა აღემატებოდეს 10 წელს მატარებლით და ავტობუსით მომსახურებისთვის და 15 წელს სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებისთვის სარკინიგზო და სხვა სალიანდაგო სატრანსპორტო საშუალებებით. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტის ხანგრძლივობა, რომლებიც ეხება რამოდენიმე სახის სატრანსპორტო გადაზიდვებს უნდა განისაზღვროს მაქსიმუმ 15 წლით, თუ მგზავრთა გადაყვანა სარკინიგზო და სხვა სალიანდაგო სატრანსპორტო საშუალებებით აღნიშნული მომსახურების ღირებულების 50 %-ზე მეტს წარმოადგენს. 4. თუ აუცილებელია, აქტივების ცვეთის პირობების გათვალისწინებით, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების მოქმედების ვადა შეიძლება გაგრძელდეს მაქსიმუმ 50 პროცენტით, თუსახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორი უზრუნველყოფს აქტივებს, რომლებიც მნიშვნელოვანი იქნება იმ სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების განსახორციელებლად			კომპეტენტურ ორგანოს შორის. ზ) ხელშეკრულების მოქმედების ვადას, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 15 წელს, გარდა საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა. თ) სხვა პირობებსა და დებულებებს.		

	აუცილებელი საერთო აქტივებისთვის, რომლებიც გათვალისწინებულია სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტით და ასევე უპირატესად დაკავშირებული იქნება იმ სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებასთან, რომელსაც კონტრაქტი მოიცავს.თუ ეს გამართლებულია კონკრეტული გეოგრაფიული მდგომარეობიდან გამომდინარე ხარჯებით, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების ხანგრძლივობა, რომელიც განსაზღვრულია მე-3-ე პარაგრაფში, ყველაზე შორეულ რეგიონებში შეიძლება გაგრძელდეს მაქსიმუმ 50 პროცენტით. თუ ეს დასაბუთებულია კაპიტალის ამორტიზაციით განსაკუთრებულ ინფრასტრუქტურულ პირობებთან, მოძრავ შემადგენლობებთან ან სატრანსპორტო საშუალებებში ინვესტიციების ჩადებასთან დაკავშირებით და თუ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი გაფორმებულია სამართლიანი საკონკურსო პროცედურის შედეგადსახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტს შეიძლება გაუგრძელდეს მოქმედების ვადა. ამ					

	შემთხვევაში გამჭვირვალობის უზრუნველყოფის მიზნით, კომპეტენტურმა ორგანომ, კონტრაქტის გაფორმებიდან ერთი წლის განმავლობაში უნდა გადასცეს კომისიას სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი და ის ელემენტები ,რომლის საფუძველზეც მოხდა კონტრაქტის ვადის გაგრძელება.					
4.a	4.a. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების შესრულებისას, საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორებმა უნდა დააკმაყოფილონ ის ვალდებულებები, რომლებსაც მათ აკისრებს ევროკავშირის სამართალი, ეროვნული კანონმდებლობა ან ერთობლივი შეთანხმებები სოციალური და შრომის მიმართულებებით.					
4.b	4.b. საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორის ცვლილების შემთხვევაში, როდესაც ამგვარი ცვლილება გულისხმობს ვალდებულებების ტრანსფერს ამ დირექტივის შესაბამისად, გამოიყენება 2001/23/EC დირექტივა.					

4.5	5. ეროვნული და ევროპის გაერთიანების კანონის, და მათ შორის სოციალურ პარტნიორებს შორის კოლექტიური შეთანხმებების შეუზღუდავად, კომპეტენტურ ორგანოებს შეუძლიათ მოითხოვონ, რომ არჩეულმა სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორმა დაუშვას ისეთი უფლებები იმ თანამშრომლებისთვის, რომლებიც ადრე იყვნენ აყვანილი მომსახურების უზრუნველსაყოფად, როგორიც მათ ექნებოდათ კონტრაქტის გადაცემა 2001/23/EC დირექტივის მნიშვნელობის ფარგლებში რომ განხორციელებულიყო. სადაც კომპეტენტური ორგანოები მოითხოვენ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორებისგან გაკრვეული სოციალური სტანდარტების დაცვას, სატენდერო დოკუმენტები და სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტები უნდა შეიცავდეს კონკრეტულ თანამშრომელთა					

4.6 4.7	სიას და უზრუნველყოფდეს გამჭვირვალე დაწვრილებით ინფორმაციასსაკონტრაქტო უფლებებისა და იმ პირობების შესახებ, რომლებიც თანამშრომლებს მომსახურებასთან დააკავშირებს. 6. მაშინ როცა კომპეტენტური ორგანოები, მოქმედი ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად ვალდებულნი არიან დაიცვან შესაბამისი ხარისხობრივი და სოციალური სტანდარტები, ან დაადგინონ სოციალური ან ხარისხობრივი კრიტერიუმები, ასეტი სტანდარტები და კრიტერიუმები გათვალისწინებულ უნდა იქნას სატენდერო დოკუმენტაციაში და საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაში. დირექტივა 2001/23/EC შესრულების მიზნებისათვის, ასეთი სატენდერო დოკუმენტაცია და საზოგადოებრივი მომსახურების ხელსკერულებები, საჭიროებისდა მიხედვით, უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას წინა ოპერატორის თანამშრომლების გადაცემის თაობაზე უფლებებისა და ვალდებულებების თაობაზე. 7. სატენდერო დოკუმენტები და სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების					

	კონტრაქტები გამჭვირვალე უნდა იყოს და მიუთითებდეს იმაზე, განიხილება თუ არაქვეკონტრაქტების გაფორმების შესაძლებლობა და თუ ასეა, რა მოცულობით.თუ ადგილი ექნება ქვეკონტრაქტების გაფორმებას, ოპერატორს, რომელსაც ევალება სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების ადმინისტრირება და განხორციელებაამ რეგულაციის შესაბამისად, მოეთხოვება სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების დიდი ნაწილის თავად განხორციელება. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი, რომელიც ერთდროულად მოიცავს სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების დაგეგმვას, აგებასა და განხორციელებას შეიძლება სრული მოცულობით გადაეცეს ქვეკონტრაქტორებს. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი, ეროვნული და ევროპის გაერთიანების კანონის შესაბამისად, უნდა განსაზღვრავდეს პირობებს, რომლებიც გამოიყენება ქვეკონტრაქტების დადებასთან მიმართებაში.					
4.8	8. საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება ავალდებულებს ოპერატორს, უზრუნველყოს კომპეტენტური ორგანო ხელშეკრულების მინიჭებისათვის აუცილებელი					

	ინფორმაციით, რა დროსაც დაცული უნდა იყოს ბიზნესის კონფიდენციალური ინფორმაციის დაცვის კანონიერი ინტერესი. კომპეტენტური ორგანოები ხელმისაწვდომს გახდიან ყველა დაინტერესებული მხარისათვის შესაბამის ინფორმაციას შეთავაზების მომზადების მიზნით კონკურენტუნარიანი ტენდერის წესით, ხოლო კონფიდენციალური ბიზნესის ინფორმაციის კანონიერი დაცვის უზრუნველსაყოფად. ეს უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას მგზავრთა მოთხოვნის, ტარიფების, ხარჯებისა და შემოსავლების შესახებ, რომლებიც დაკავშირებულია კონკურენტუნარიანი ტენდერის პროცედურისა და შესაბამისი სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურული მახასიათებლების დეტალებზე დაინტერესებულ მხარეებს, რათა უზრუნველყონ შესაბამისად ინფორმირებული ბიზნეს გეგმები. რკინიგზის ინფრასტრუქტურის მენეჯერები უზრუნველყოფენ შესაბამისი ინფრასტრუქტურული მახასიათებლების კომპეტენტური ორგანოებისთვის მიწოდებას. ზემოაღნიშნული დებულებების შეუსრულებლობა ექვემდებარება მე -5 (7)					

	მუხლით გათვალისწინებულ სამართლებრივ განხილვას.					
5.1 5.2	1. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების გაფორმება უნდა წარმოებდეს ამ რეგულაციაში განსაზღვრული წესების შესაბამისად. თუმცა, მომსახურების ან სახელმწიფო მომსახურების კონტრაქტების გადაცემა, როგორც განსაზღვრულია 2004/17/ECან 2004/18/EC დირექტივებში სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებისთვის ავტობუსით ან ტრამვაით უნდა წარმოებდეს იმ პროცედურების შესაბამისად, რომლებიც გათვალისწინებულია აღნიშნული დირექტივებით, სადაც ამგვარი კონტრაქტები არ იძენს მომსახურებასთან დაკავშირებული კონცესიების კონტრაქტის ფორმას, როგორც განსაზღვრულია აღნიშნულ დირექტივებში. სადაც კონტრაქტების გადაცემა უნდა მოხდეს 2004/17/EC ან 2004/18/EC დირექტივების შესაბამისად, ამ მუხლისმე-2-დან მე-6 პარაგრაფებების დეფულებები არ გამოიყენება. 2. იმ შემთხვევაში თუ აკრძალული არ არის ეროვნული კანონმდებლობით, ნებისმიერი კომპეტენტური	N1	1.4 (43^2.1) 1.4 (43^2.2)	43^2.1. კომპეტენტური ორგანოს მიერ შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, სარკინიგზო ოპერატორისთვის ექსკლუზიური უფლების მინიჭება და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის გადახდა შესაძლებელია განხორციელდეს მხოლოდ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების საფუძველზე. 2. საზოგადოებრივი მომსახურების	ნშ	ევროკავშირის რეგულაციისგან განსხვავებით კანონპროექტში დამატებულია ნორმა, რომლის მიხედვით საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმება პირდაპირი მინიჭების გზით შესაძლებელია განხორციელდეს საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილ

	ადგილობრივი ორგანო, განურჩევლად იმისა არის ის ინდივიდუალური კომპეტენტური ორგანო თუ კომპეტენტურ ორგანოთა ჯგუფი რომელიც გასწევს ინტეგრირებულ საზოგადოებრივ სატრანსპორტო სამგზავრო სერვიცებს, უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება გაუწიოს საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურება პირადად ან გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება პირდაპირ სამართლებრივად გამოცალკევებულ ერთეულთან, რომელზეც კომპეტენტურ ორგანოს ან კომპეტენტურ ორგანოთა ჯფუფის შემთხვევაში, ჯგუფიდან ერთ-ერთ კომპეტენტურ ორგანოს აქვს იმის მსგავსი კონტროლი როგორიც მას აქვს საკუთარ დეპარტამენტებზე. საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრასპორტო მომსახურების შემთხვევაში, პირველ ქვე-პარაგრაფში მითითებული კომპეტენტურ ორგანოთა ჯგუფი შესაძლოა შედგებოდეს მხოლოდ ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანოებისაგან რომელთა კოპეტენციის გეოგრაფიული არეალი არ არის ეროვნული. პირველ ქვე-პარაგრაფში მითითებული საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურება ან			ხელშეკრულება შესაძლებელია გაფორმდეს კონკურენტული შერჩევის პროცედურის შესაბამისად ან პირდაპირი მინიჭების საფუძველზე, ამ მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევებში.		ების შემთხვევაშიც. რაც შეეხება რეგულაციით შესაბამისი მუხლით გათვალისწინ ებულ კონტროლს, აღნიშნულის განხორციელე ბის უფლებამოსი ლება კომპეტენტურ ორგანოს ენიჭება საზოგადოებრ ივი მომსახურების ხელშეკრულე ბის საფუძველზე.

	საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, შესაძლოა ფარავდეს მხოლოდ საქალაქო ან რეგიონალურ ტერიტორიაზე არსებულ სატრანსპორტო საჭიროებების ან ორივეს. როდესაც კომპეტენტური ადგილობრივი ორგანო იღებს ასეთ გადაწყვეტილებას გათვალისწინებულ უნდა იქნას შემდეგი: ა) იმისათვის, რომ განისაზღვროს ანხორციელებს თუ არა კონტროლსადგილობრივი კომპეტენტური ორგანო, გასათვალისწინებელია ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა ადმინისტრაციულ, მმართველ ან ზედამხედველობის ორგანოთა წარმომადგენლობის ხარისხი, დაკავშირებული სპეციფიკაციები რომლებიც მოცემულია ასოციაციის, მფლობელობის, სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებზე ზეგავლენისა და კონტროლის შესახებ მუხლებსა და მართვასთან დაკავშირებულცალკეულ გადაწყვეტილებებში. ევროპის გაერთიანების კანონის შესაბამისად, კომპეტენტური სახელმწიფო ორგანოს მიერ 100 %-იანიმფლობელობა, განსაკუთრებით სახელმწიფო-კერძო					

	პარტნიორობის შემთხვევაში, არ წარმოადგენს სავალდებულო მოთხოვნას კონტროლის დასაწესებლად ამ პარაგრაფის მნიშვნელობის ფარგლებში, სახელმწიფოს დომინანტური ზეგავლენის და იმ პირობით, რომ კონტროლის დაფუძნებაშესაძლებელი იქნება სხვა კრიტერიუმების საფუძველზე; ბ) ამ პარაგრაფის გამოყენების პირობაა ის, რომშიდა ოპერატორი ან ნებისმიერი პირი, რომელზეც ეს ოპერატორი თუნდაც მინიმალურ ზეგავლენას ახდენს, ანხორციელებენ თავიანთ სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო საქმიანობასადგილობრივი კომპეტენტური ორგანოს ტერიტორიაზე, მიუხედავად გამავალი ხაზებისა და მათი საქმიანობის სხვა დამხმარე ელემენტებისა, რომლებიც მეზობელი ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანოს ტერიტორიაზე შედის, და არ მონაწილეობენ კონკურსში სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფაზე, რომელიც					

	ორგანიზებულია ამ ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანოს ტერიტორიის გარეთ; ც) მიუხედავად პუნქტის (ბ), შიდა ოპერატორს შეუძლია დაიწყოს მონაწილეობის მიღება სამართლიან კონკურსში სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე მისთვის პირდაპირი წესით გადაცემული კონტრაქტის დასრულებამდე ორი წლით ადრე, იმ პირობით, რომ საბოლოო გადაწყვეტილება სამართლიანი კონკურსის დანიშვნაზე იმ სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებისთვის, რომელსაც შიდა ოპერატორის კონტრაქტი მოიცავს უკვე მიღებულია და რომ შიდა ოპერატორს არა აქვს გაფორმებული სხვა, პირდაპირი წესით გადაცემული, კონტრაქტისახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე; დ) ადგილობრივი კომპეტენტური ორგანოს არ არსებობის შემთხვევაში, პუნქტები (ა), (ბ)და (ც) გამოყენებული იქნება ეროვნული ორგანოს მიმართ იმ გეოგრაფიული ტერიტორიის სასარგებლოდ, რომელიც ეროვნული					

5.3	ტეიროტირა არ არის, იმ პირობით, რომ შიდა ოპერატორი არ მიიღებს მონაწილეობას კონკურსში, რომელიც ეხება იმ ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ ორგანიზებულ სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებას, რომლისთვისაც გადაეცა კონტრაქტი სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე; ე) მე-4(7) მუხლის თანახმად ქვეკონტრაქტების გაფორმების განხილვის შემთხვევაში, შიდა ოპერატორს მოეთხოვება თავად განახორციელოს სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების დიდი ნაწილი. 3. ნებისმიერმა კომპეტენტურმა ორგანომ, რომელიც მომსახურებას იღებს შიდა ოპერატორისგან განსხვავებული მესამე პირისაგან, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებები უნდა გააფორმოს კონკურენტული ტენდერის პროცედურის საფუძველზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, რომელიც მოცემულია 3a, 4, 4a, 4b, 5 და 6 პარაგრაფებში. კონკურენტული ტენდერისთვის მიღებული პროცედურა ყველა ოპერატორისათვის უნდა იყოს ღია, სამართლიანი და აკმაყოფილებდეს		1.4 (43².3)	3. კონკურენტული შერჩევის პროცედურა უნდა იყოს ყველა დაინტერესებული პირისათვის ღია, სამართლიანი, გამჭვირვალე და არადისკრიმინაციული. შესაბამისი წინადადებების მიღებისა და წინასწარი შერჩევის შემდეგ, კონკურენტული შერჩევის პროცედურა შესაძლოა ითვალისწინებდეს		

	გამჭვირვალობისა და არადისკრიმინაციულობის პრინციპებს. ტენდერების წარდგენისა და ნებისმიერი სახის წინასწარი შერჩევის შემდგომ, პროცედურა შესაძლოა მოიცავდეს ხსენებული პრინციპების შესაბამისად მოლაპარაკებებს იმისათვის, რომ განისაზღვროს, საუკეთესოდ როგორ უნდა დაკმაყოფილდეს კონკრეტული ან კომპლექსური მოთხოვნები.			მოლაპარაკებებს კანდიდატებთან, იმ მიზნით, რომ მათთვის უკეთ დაზუსტდეს შერჩევის პროცედურის მოთხოვნების არსი.		
5.3a	3a. თუ ეროვნული კანონმდებლობით არ არის აკრძალული, საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებისთვის კონკურენტული ტენდერის პროცედურის საფუძველზე გაფორმებულ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებებთან მიმართებით, კომპეტენტურმა ორგანომ შესაძლოა გადაწყვიტოს, რომ ახალი ხელშეკრულებები დროებით პირდაპირი წესით გააფორმოს იმ შემთხვევაში, სადაც მას მიაჩნია, რომ პირდაპირი გაფორმება გამართლებულია საგამონაკლისო გარემოებებით. ასეთი საგამონაკლისო გარემოებები უნდა მოიცავდეს შემთხვევებს, როდესაც: - არსებობს კონკურენტული ტენდერის რიგი პროცედურა, რომელიც უკვე იწარმოება ხსენებული ან სხვა		1.4 (43^2.4)	4. ამ მუხლით გათვალისწინებული საზოგადოებრივი მომსახურების სარკინიგზო ოპერატორის შერჩევასა და ამ მიზნით მასთან გასაფორმებელი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებაზე არ ვრცელდება „სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ“ საქართველოს კანონი, „საჯარო და კერძო თანამშრომლების შესახებ“ საქართველოს კანონი და საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის მარეგულირებელი ნებისმიერი სხვა ნორმატიული აქტი.		

	კომპეტენტური უწყებების მიერ და რომელმაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ხსენებული ხელშეკრულებებისთვის კონკურენტული ტენდერის პროცედურის გამოყენებისას შეთავაზებული წინადადებების სავარაუდო ოდენობასა და ხარისხზე, ან - ერთი ან მეტი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების მოქმედების სფეროში ცვლილებები მოითხოვება იმისათვის, რომ საზოგადოებრივი მომსახურებების გამოყენება ოპტიმიზირდეს. კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა გამოსცეს დამტკიცებული გადაწყვეტილება და აღნიშნულის თაობაზე კომისიას მიაწოდოს ინფორმაცია გაუმართლებელი შეფერხების გარეშე. ამ პარაგრაფის შესაბამისად გაფორმებული ხელშეკრულებების ვადა უნდა იყოს მოსული, საგამონაკლისო გარემოებების პროპორციული და ნებისმიერ შემთხვევაში, არ უნდა აღემატებოდეს 5 წელს. კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა გამოაქვეყნოს ასეთი ხელშეკრულებები. გამოქვეყნებისას მან უნდა გაითვალისწინოს ბიზნესის შესახებ			კონკურენტული შერჩევის პროცედურა და მისი ჩატარების წესი ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის მიერ.		

5.3b	კონფიდენციალური ინფორმაციისა და კომერციული ინტერესების ლეგიტიმური დაცვის საჭიროება. მომდევნო ხელშეკრულება, რომელიც იგივე საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებებს ეხება არ უნდა გაფორმდეს ამ ნორმის საფუძველზე. 3b. პარაგრაფი 3-ის გამოყენებისას, კომპეტენტურმა ორგანოებმა შესაძლოა გადაწყვიტონ შემდეგი პროცედურის გამოყენება: კომპეტენტურმა ორგანოებმა შესაძლოა გაასაჯაროვონ თავისი განზრახვები საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებისთვის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებების გაფორმებასთან დაკავშირებით საინფორმაციო შეტყობინების ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში გამოქვეყნებით. ეს საინფორმაციო შეტყობინება უნდა მოიცავდეს გასაფორმებელი ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მომსახურებების დეტალურ აღწერას, ასევე, ხელშეკრულების ტიპსა და მოქმედების ვადას. ოპერატორებმა შესაძლოა გამოხატონ თავისი ინტერესი კომპეტენტური ორგანოს მიერ დაფიქსირებული პერიოდის					

	განმავლობაში, რომელიც საინფორმაციო შეტყობინების გამოქვეყნებიდან 60 დღეზე ნაკლები არ უნდა იყოს. თუ ამ პერიოდის ამოწურვის შემდგომ: (a) მხოლოდ ერთმა ოპერატორმა გამოხატა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების მინიჭების პროცედურაში მონაწილეობის ინტერესი; (b) ამ ოპერატორმა სათანადოდ დაამტკიცა, რომ მას მართლაც აქვს სატრანსპორტო მომსახურების განხორციელების შესაძლებლობა, როგორც ეს შეესაბამება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებით დადგენილ ვალდებულებებს; (c) კონკურენციის არარსებობა არ არის სახელმწიფო შესყიდვის პარამეტრების ხელოვნული შევიწროვების შედეგი; და (d) არ არსებობს გონივრული ალტერნატივა; კომპეტენტურმა უწყებებმა შესაძლოა დაიწყონ მოლაპარაკებები ამ ოპერატორთან იმისათვის, რომ ხელშეკრულება გაფორმდეს ღია ტენდერის პროცედურის შემდგომი გამოქვეყნების გარეშე.';					
5.4	4. თუ ეროვნული კანონმდებლობით არ არის აკრძალული, კომპეტენტურმა უწყებამ შესაძლოა გადაწყვიტოს, რომ საზოგადოებრივი მომსახურების		1.4 (43².5)	5. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება შეიძლება გაფორმდეს პირდაპირი მინიჭების საფუძველზე,		კანონპროექტის თანახმად, სარკინიგზო

	ხელშეკრულებები პირდაპირი წესით გააფორმოს: (a) რა დროსაც მათი საშუალო წლიური ღირებულება შეფასებულია 1 000 000 ევროზე ნაკლებად ან, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების, რომელიც მოიცავს საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებს, 7 500 000 ევროზე ნაკლებად; ან (b) სადაც ისინი ეხება ყოველწლიურად 300 000 კილომეტრზე ნაკლებ საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებების გამოყენებას ან საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების, რომელიც მოიცავს საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებს, შემთხვევაში, 500 000 კილომეტრზე ნაკლებს. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების მცირე ან საშუალო ზომის მეწარმისთვის, რომელიც 23 საგზაო ტრანსპორტზე მეტს არ მართავს, პირდაპირი წესით გაფორმების შემთხვევაში, ხსენებული პარამეტრები შესაძლოა გაიზარდოს ყოველწლიური საშუალო ღირებულების 2 000 000 ევროზე ნაკლებით შეფასებით ან ყოველწლიურად საზოგადოებრივი სამგზავრო			კონკურენტული შერჩევის პროცედურის გარეშე, თუ: ა) ხელშეკრულების საშუალო წლიური ღირებულება არის 1,000,000 (ერთი მილიონი) ევროს ეკვივალენტ ლარზე ნაკლები ან სარკინიგზო ოპერატორის საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულება ითვალისწინებს მგზავრთა გადაყვანას წლიურად 300,000 კილომეტრზე ნაკლებ მანძილზე. ბ) სახეზეა საზოგადოებრივი სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების მიწოდების სერიოზული შეფერხება ან არსებობს ამგვარი შეფერხების რისკები. ასეთ შემთხვევაში, როგორც გადაუდებელი ღონისძიება, საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება შეიძლება გაფორმდეს პირდაპირი		კოდექსს ემატება 43² მუხლის მე-5 ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტი, რომლითაც საქართველოს მთავრობა უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების პირდაპირი გზით გაფორმებაზე, გათვალისწინებულ იქნა იმ მიზნით, რომ საქართველოს მთავრობამ მისცეს უფლება კომპეტენტურ ორგანოს

5.4a	სატრანსპორტო მომსახურებების 600 000 კილომეტრზე ნაკლებით გამოყენებისას.'; '4a. თუ ეროვნული კანონმდებლობით აკრძალული არ არის, კომპეტენტურმა უწყებამ შესაძლოა გადაწყვიტოს, რომ საზოგადოებრივი სარკინიგზო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებისთვის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებები პირდაპირი წესით გააფორმოს: (a) როდესაც იგი მიიჩნევს, რომ პირდაპირი გაფორმება გამართლებულია გამოსაყენებელი ბაზრის და ქსელის შესაბამისი სტრუქტურული და გეოგრაფიული მახასიათებლებით და კონკრეტულ ზომაში, მოთხოვნის მახასიათებლებით, ქსელის კომპექსურობით, ტექნიკური და გეოგრაფიული იზოლაციითა და მომსახურებებით, რომელიც მოიცვება ხელშეკრულებით, და (b) როდესაც ასეთი ხელშეკრულება მანამდე გაფორმებულ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებასთან შედარებით მომსახურებების ხარისხის ან ხარჯის ეფექტურობის, ან ორივეს, გაზრდას გამოიწვევს.			მინიჭების საფუძველზე, ან გახანგრძლივდეს არსებული ხელშეკრულება კონკრეტულ სარკინიგზო ოპერატორთან. გ) საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით განსაზღვრულ სხვა შემთხვევებში;		პირდაპირი გზით გააფორმოს ხელშეკრულება საქართველოში დღეისათვის არსებული მდგომარების, როდესაც რკინიგზის დარგში მოქმედებს მხოლოდ ერთი ოპერატორი და ასევე მომავალში სხვა რისკებისგან დაზღვევის მექანიზმის უზრუნველსაყოფად. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ რკინიგზის

	აღნიშნულის საფუძველზე, კომპეტენტურმა უწყებამ უნდა გამოქვეყნოს დამტკიცებული გადაწყვეტილება და აღნიშნულზე კომისიას ინფორმაცია მიაწოდოს გამოქვეყნებიდან ერთი თვის ვადაში. კომპეტენტურმა უწყებამ შესაძლოა გააგრძელოს ხელშეკრულების გაფორმება. წევრი სახელმწიფოები, რომელთაც 2017 წლის 24 დეკემბრისათვის მატარებელ-კილომეტრის მაქსიმალური საბაზრო ღირებულება ექნებათ 23 მილიონზე ნაკლები და რომლებსაც ეროვნულ დონეზე ჰყავთ მხოლოდ ერთი კომპეტენტური ორგანო, ამასთან, აქვთ ერთი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, რაც ფარავს მთელ ქსელს, ვალდებულნი არიან შეასრულონ შემდეგი პირობები, რაც მოცემულია პუნქტში (a). მაშინ როცა აღნიშნული სახელმწიფოების ერთ-ერთი კომპეტენტური ორგანო მიიღებს გადაწყვეტილებას პირდაპირი მინიჭების გზით გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშერულება, შესაბამისმა წევრმა სახელწიფომ უნდა აცნობოს კომისიას					სფეროში არსებული რეგულაციების დანერგვის შემდგომაც სახელმწიფო არ არის ვალდებული მისცეს დაშვება სხვა ქვეყნების სარკინიგზო ოპერატორებს საქართველოს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე, რამდენადაც ასოცირების შეთანხმების თანახმად რეგულაციების შესაბამისი მუხლები არ ვრცელდება საქართველოზე.

	აღნიშნულის თაობაზე. გაერთიანებულ სამეფოს შეუძლია მიიღოს გადაწყვეტილება წინამდებარე ქვეპუნქტის ჩრდილოეთ ირლანდიაზე გავრცელების თაობაზე. მაშინ როცა კომპეტენტური ორგანო მიიღებს გადაწყვეტილებას, რომ პირდაპირი მინიჭების გზით გააფორმოს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, ეს უნდა ეფუძნებოდეს გაზომვად, გამჭვირვალე და შემოწმებად შესრულების მოთხოვნებს. აღნიშნული მოთხოვნები გათვალისწინებული უნდა იყოს ხელშეკრულებაში. შესრულების მიმართ არსებული მოთხოვნები უშუალოდ უნდა მოიცავდეს მომსახურების პუნქტუალობას, მატარებლების მოძრაობის სიხშირეს, მოძრავი შემადგენლობის ხარისხს და მგზავრთათვის სატრანსპორტო შესაძლებლობებს. ხელშეკრულება უნდა მოიცავდეს შესრულების სპეციფიურ ინდიკატორებს, რაც საშუალებას უნდა აძლევდეს კომპეტენტურ ორგანოს პერიოდულად განახორციელოს შეფასებები. ხელშეკრულება ასევე უნდა მოიცავდეს იმგვარ ეფექტურ და აღმოფხვრის ღონისძიებებს, რომელთა გატარებაც იქნება					ტენდერის ჩატარებასთან დაკავშირებით, ასევე პირდაპირი მინიჭების გზით საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების საკითხი გათვალისწინებულ იქნება რეგულაციის პირობების შესაბამისად საქართველოს მთავრობის დადგენილებაში.

	საჭირო იმ შემთხვევაში, თუკი სარკინიგზო ოპერატორი ვერ შეასრულებს შესაბამის მოთხოვნებს/ვალდებულებებს. კომპეტენტური ორგანო ვალდებულია პერიოდულად შეამოწმოს, თუ რამდენად ასრულებს სარკინიგზო ოპერატორი მის მიზნებს, რაც საჭიროა ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ მოთხოვნათა შესრულებისათვის, ამასთან, კომპეტენტურმა ორგანომ კვლევის შედეგები უნდა გამოაქვეყნოს. აღნიშნული პერიოდული შემოწმება უნდა განხორციელდეს არანაკლებ ყოველ 5 წელიწადში. კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი და დროული ღონისძიებების შესრულება, მათ შორის ხელშეკრულებით ეფექტური და პრევენციული ჯარიმების დაწესება, იმ შემთხვევისათვის, თუკი მომსახურების ხარისხის გამოსწორება ან ხარჯების ეფექტიანობა ან ორივე მათგანი არ იქნა მიღწეული სარკინიგზო ოპერატორის მიერ. კომპეტენტური ორგანო უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს, სრულად ან ნაწილობრივ შეაჩეროს ან შეწყვიტოს ხელშეკრულება, რომელიც გაფორმებულია წინამდებარე პირობების საფუძველზე, იმ შემთხვევაში, თუკი ოპერატორი ვერ შეასრულებს					

	შესრულების მიმართ არსებულ მოთხოვნებს. 4b. თუკი სახელმწიფოს კანონმდებლობით აკრძალული არ არის, კომპეტენტური ორგანო უფლებამოსილია პირდაპირი მინიჭების გზით გააფორმოს რკინიგზით საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებისათვის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება, როდესაც აღნიშნული ეხება მხოლოდ სამგზავრო სარკინიგზო მომსახურების შესრულებას, იმ ოპერატორის მიერ რომელიც ერთსა და იმავე დროს მართავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას, რომელზეც მომსახურება სრულდება, სრულად ან მის მნიშვნელოვან ნაწილს, ამასთან სადაც სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე არ ვრცელდება მუხლები: 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8, 13 და ევროპარლამენტისა 2012/34/EU დირექტივის თავი IV , და აღნიშნული დირექტივის საბჭოს მუხლი 2(3)(a) ან (b). მუხლი 4(3) ისგან განსხვავებით, პირდაპირი მინიჭებით გაფორმებული ხელშეკრულებების ვადა, წინამდებარე პუნქტისა და ამ მუხლის 4a პუნქტის შესაბამისად, არ უნდა აღემატებოდეს 10 წელს, გარდა იმ შემთხვევებისა, რაზეც ვრცელდება მუხლი 4(4).					

	წინამდებარე პუნქტისა და 4a პუნქტის შესაბამისად გაფორმებული ხელშეკრულებები უნდა გამოქვეყნდეს, იმის მხედველობაში მიღებით, რომ უზრუნველყოფილ უნდა იქნას კომერციული ინტერესების და ბიზნესის კონფიდენციალური ინფორმაციის ლეგიტიმური დაცვა.					
5.5	5. მომსახურებების დარღვევისა ან ამგვარი სიტუაციის არსებობის პირდაპირი რისკის არსებობის შემთხვევაში, კომპეტენტური ორგანო უფლებამოსილია მიმართოს საგანგებო ზომებს. საგანგებო ზომების მიღებისას შეიძლება ჰქონდეს პირდაპირი მინიჭების ფორმა ან გაგრძელებულ იქნეს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება ან მოიცავდეს საზოგადოებრივი მომსახურების შესრულების ვალდებულებების მიმართ მოთხოვნების დაწესებას. საზოგადოებრივი მომსახურების ოპერატორს უნდა ჰქონდეს უფლება გააპროტესტოს ის გადაწყვეტილება, რომლითაც დაწესებულ იქნა შესაბამისი საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებების შესრულება. საგანგებო ზომებიდან გამომდინარე საზოგადოებრივი					

	მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმების, გაგრძელების ან დაწესების ვადა არ უნდა აღემატებოდეს 2 წელს.					
5.6	6. თუ ამას ეროვნული კანონი არ კრძალავს, კომპეტენტურ ორგანოებს შეუძლიათ მიიღონ გადაწყვეტილება სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე კონტრაქტების პირდაპირი წესით გაფორმებაზე, სადაც საქმე ეხება სარკინიგზო გადაზიდვებს, სხვა სალიანდაგო გზებზე, როგორიცაა მეტროს ან ტრამვაის ლიანდაგები, გადაზიდვების გამოკლებით. 4(3) მუხლის ნაწილობრივ გაუქმებით, ამგვარი კონტრაქტების ვადა არ უნდა აღემატებოდეს 10 წელს, გარდა იმ შემთხვევებისა,სადაც მოქმედებსმუხლი4(4).					
5.6a	6a. იმ მიზნით, რათა გაზრდილ უქნას სარკინიგზო ოპერატორებს შორის კონკურენცია, კომპეტენტური ორგანო უფლებამოსილია მიიღოს გადაწყვეტილება, რომლის მიხედვითაც ერთი და იგივე ქსელის დაფარვის მონაკვეთებზე ან მიმართულებების პაკეტებზე სხვადასხვა სარკინიგზო ოპერატორებს გაუფორმებს					

	საზოგადოებრივი სამგზავრო სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების ხელშეკრულებებს. ამ მიზნით, კომპეტენტურ ორგანოს შეუძლია კონკურენტული სატენდერო პროცედურების დაწყებამდე, მიიღოს გადაწყვეტილება ერთი და იმავე სარკინიგზო ოპერატორთან გასაფორმებელი ხელშეკრულებების რაოდენობის მიმართ ლიმიტის დაწესების თაობაზე.					
5.7	7. წევრმა ქვეყნებმა უნდა მიიღონ აუცილებელი ზომები, რათა უზრუნველყონ მე-2-6 პარაგრაფების შესაბამისად მიღებული გადაწყვეტილებების ეფექტურად და სწრაფად განხილვა, ნებისმიერი პირის მოთხოვნით, რომელსაც გააჩნია ან გააჩნდა ინტერესი ამა თუ იმ კონკრეტული კონტრაქტის მოპოვებაში და რომელსაც ევროპის გაერთიანების კანონის, ან ამ კანონის განმახორციელებელი ეროვნული წესების სავარაუდო დარღვევის შედეგად ზიანი მიადგა, ან ამის რისკი არსებობს. 4a და 4b პუნქტებით გათვალისწინებული შემთხვევებისათვის, აღნიშნული					

	ღონისძიებები უნდა მოიცავდეს იმის შესაძლებლობას, რომ წევრი სახელმწიფოს მიერ შექმნილ დამოუკიდებელ შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე ორგანოს მოთხოვნის საფუძველზე შეაძლოს შეამოწმოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ მიღებული დასაბუთებული გადაწყვეტილება. სადაც განხილვის პროცედურებზე პასუხისმგებელი ორგანოები, იურიდიულ პირებს არ წარმოადგენენ, მათ მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების წერილობითი დასაბუთება ყოველთვის უნდა იყოს წარმოდგენილი. შემდგომ, ასეთ შემთხვევაში აუცილებელია იმის უზრუნველყოფა, რომ განხილვის ორგანოს მიერ მიღებული ნებისმიერი სავარაუდოდ არაკანონიერი ზომა ან ნებისმიერი სავარაუდო ხარვეზი მასზე დაკისრებული უფლებამოსილების შესრულებაში შეიძლება გახდეს იურიდიული ან სხვა ორგანოს განხილვის საგანი, რომელიც აღნიშნული შეთანხმების 234-ე მუხლის მნიშვნელობის ფარგლებში შეიძლება წარმოდგენილი იყოს სასამართლოს ან ტრიბუნალის სახით და					

	დამოუკიდებელი იყოს როგორც სანარდო ორგანიზაციისგან, ასევე განხილვის ორგანოსგან.					
5a.1 5a.2	1. კონკურენტული სატენდერო პროცედურების დაწყებისთვის, კომპეტენტური ორგანოების მიერ უნდა შეფასდეს რადენად არის საჭირო, შესაბამის მოძრავ შემადგენლობაზე დაშვებისათვის, მიღებულ იქნას ეფექტური და არადისკრიმინაციული ზომები. აღნიშნული შეფასება მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული მოძრავი შემადგენლობის სალიზინგო კომპანიების არსებობისას ან მოძრავი შემადგენლობის ლიზინგზის საშუალებით მიწოდების ბაზრის სხვა მონაწილე პირების შესაბამის ბაზარზე არსებობისას. შეფასების ანგარიში უნდა იქნეს გამოქვეყნებული. 2. სახელმწიფო კანონმდებლობის საფუძველზე და სახელმწიფოს დახმარების წესებთან შესაბამისად, კომპეტენტური ორგანოების მიერ შეიძლება იქნეს მიღებული გადაწყვეტილება, რათა მოძრავ შემადგენლობაზე ეფექტური და არადისკრიმინაციული დაშვებისათვის მიღებულ იქნას სათანადო ზომები. აღნიშნული ზომები შეიძლება მოიცავდეს: (a) საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისათვის	N1	2	საქართველოს მთავრობამ 2019 წლის 1 მარტამდე უზრუნველყოს „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისა და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის“ შესახებ საქართველოს მთავრობის დადგენილების მიღება.	ნშ	კომპეტენტური ორგანოს მიერ კომპენსაციის გადახდის საკითხი, მათ შორის ინვესტიციის საკიტხი რეგულირებულ იქნება საქართველოს მთავრობის დადგენილებით.

	გამოყენებული მოძრავი შემადგენლობის ყიდვა კომპეტენტური ორგანოს მიერ, იმ მიზნით, რათა აღნიშნული ხელმისაწვდომი გახდეს შერჩეული საზოგადოებრივი მომსახურების ოპერატორისათვის საბაზრო ფასად ან მუხლი 4 (1)(b), მუხლი 6-ის შესაბამისად გახდეს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ნაწილი, იმ შემთხვევაში თუკი ვრცელდება დანართი. (b) კომპეტენტური ორგანოს მიერ მოძრავი შემადგენლობის, რომელიც საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისათვის უნდა იქნას გამოყენებული ან იქნება საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ნაწილი მუხლი 4(1)(b), მუხლი 6-ს შესაბამისად, ამასთან, თუკი ვრცელდება დანართი, საბაზრო ფასით დაფინანსების თაობაზე გარანტიის წარმოდგენა, მათ შორის გარანტიის წარდგენა ნარჩენი ღირებულების რისკის დაფარვასთან დაკავშირებით. (c) კომპეტენტური ორგანოს მიერ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებით ვალდებულების აღება, რომლის მიხედვითაც საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ვადის ამოწურვისას, წინასწარ განსაზღვრული					

	ფინანსური პირობებით საბაზრო ფასით იგი შეიძლენს მოძრავ შემადგენლობას; (d) სხვა კომპეტენტურ ორგანოებთან თანამშრომლობა, რათა შექმნილ იქნას მოძრავი შემადგენლობის დიდი პარკი. 3. იმ შემთხვევაში, თუკი მოძრავი შემადგენლობა ხელმისაწვდომი იქნება სხვა საზოგადოებრივი სატრანსპორტო ოპერატორისათვის, კომპეტენტურმა ორგანომ სატენდერო დოკუმენტაციაში უნდა მიუთითოს ყველა შესაძლო ინფორმაცია, რაც ეხება მოძრავი შემადგენლობის მომსახურების ხარჯებს და მის ფიზიკურ მდგომარეობას.					
6.1	1. ნებისმიერი კომპენსაცია, რომელიც დაკავშირებულია ზოგად წესთან ან საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებასთან უნდა შეესაბამებოდეს მე-4 მუხლს, მიუხედავად იმისა, თუ რა გზით მოხდა ხელშეკრულების მინიჭება. ნებისმიერი კომპენსაცია, მიუხედავად მისი ბუნებისა, რომელიც დაკავშირებულია იმ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებასთან, რომელიც თავისმხრივ, მინიჭებული არ არის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის, მე-3 ან მე-3 b) პუნქტის შესაბამისად ან	N1	1.4 (43[4])	43[4]. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების ფარგლებში გადასახდელი კომპენსაციის (რომელიც, მათ შორის, მოიცავს გონივრულ მოგებას) დაანგარიშების წესი განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით.	სშ	

6.2	დაკავშირებულია ზოგად წესთან ასევე უნდა შეესაბამებოდეს დანართში გათვალისწინებულ დებულებებს 2. კომისიის წერილობით მოთხოვნის საფუძველზე, წევრმა ქვეყნებმა უნდა აცნობონ მას, სამი თვის ან უფრო გრძელვადიანი პერიოდის განმავლობაში, რომელიც შეიძლება დადგენილიიყოს აღნიშნულ მოთხოვნაში, ყველა ის ინფომრაცია, რომელიც კომისიას აუცილებლად მიაჩნია იმის განსაზღვრისთვის, შეესაბამება თუ არა დაშვებული კომპენსაცია ამ რეგულაციას.					
7.1	1. ყოველმა კომპეტენტურმა ორგანომ წელიწადში ერთხელ უნდა გაასაჯაროვოს შემაჯამებელი მოხსენება იმ საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულებების თაობაზე, რომელზედაც ის არის პასუხისმგებელი. ხსენებული მოხსენება უნდა შეიცავდეს საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებების დაწყების თარიღსა და მათ მოქმედების ვადას, შერჩეულ საზოგადოებრივი მომსახურების ოპერატორებს, საკომპენსაციო გადახდებს და ექსკლუზიურ უფლებებს, რომელიც მიენიჭათ ამ საზოგადოებრივი	N1	2	საქართველოს მთავრობამ 2019 წლის 1 მარტამდე უზრუნველყოს „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისა და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის“ შესახებ საქართველოს მთავრობის დადგენილების მიღება.	სშ	ევროკავშირის რეგულაციის მოთხოვნა საზოგადოებრ ივ მომსახურების ხელშეკრულე ბასთან დაკავშირებუ ლი ანგარიშის გასაჯაროებას თან დაკავშრებით, სრულად

7.2	მომსახურების ოპერატორებს ანაზღაურების გზით. მოხსენებაში ერთმანეთისაგან უნდა გაიმიჯნოს ავტობუსის ტრანსპორტი და სარკინიგზო ტრანსპორტი, მოხსენებამ შესაძლებელი უნდა გახადოს მონიტორინგს დაქვემდებარებული და შესაფასებელი საზოგადოებრივი სატრანსპორტო ქსელის ფუნქციონირება, ხარისხი და ფინანსირება, ასევე, თუ მიიჩნევა სათანადოდ, მოხსენება უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას მინიჭებული ექსკლუზიური უფლებების ბუნებისა და მოცულობის შესახებ. მოხსენებამ ასევე უნდა გაითვალისწინოს პოლიტიკის მიზნები, როგორც ეს გაწერილია შესაბამისი წევრ-სახელმწიფოს საზოგადოებრივი სატრანსპორტო პოლიტიკის დოკუმენტებში. წევრ-სახელმწიფოებმა ხელი უნდა შეუწყონ მოხსენებებზე ცენტრალურ წვდომას, მაგალითად, საერთო ვებ-პორტალის მეშვეობით.; 2. თითოეულმა კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა მიიღოს საჭირო ზომები იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ტენდერში მონაწილეობის მოწვევამდე მინიმუმ ერთი წლით ადრე ან კონტრაქტის პირდაპირი წესით გადაცემამდე ერთი					იქნება გათვალისწინებული საქართველოს მთავრობის დადგენილებით.

	წლით ადრე, შემდეგი ინფორმაცია *„ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში“* მაინც იქნება გამოქვეყნებული: ა) კომპეტენტური ორგანოს სახელი და მისამართი; ბ) კონტრაქტის დადების გათვალისწინებული წესი; ც) მომსახურების ტიპი და ადგილი, რომელსაც სავარაუდოდ დაფარავს კონტრაქტი. დ) საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების დაგეგმილი დაწყების თარიღი და მოქმედების ვადა.; კომპეტენტურმა ორგანოებმა შეიძლება მიიღონ გადაწყვეტილება აღნიშნული ინფორმაციის არ გამოქვეყნების შესახებ, სადაც სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტი ეხება სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების 50 000 კილომეტრზე ნაკლებ წლიურ უზრუნველყოფას. აღნიშნული ინფორმაციის გამოქვეყნების შემდეგ შეცვლის შემთხვევაში, კომპეტენტურმა ორგანომ უმოკლეს ვადაში უნდა გამოაქვეყნოს შესაბამისად შესწორებული ინფორმაცია. აღნიშნული შესწორება არ უნდა ზღუდავდეს					

7.3	კონტრაქტის პირდაპირი წესით გადაცემის ან ტენდერში მონაწილობის მისაღებად მოწვევის თარიღს.მოცემული პარაგრაფი არ ვრცელდება მე-5(5)მუხლზე. 3. სარკინიგზო გადაზიდვებისთვის სახელმწიფო მომსახურების კონტრაქტების პირდაპირი წესით გაფორმების შემთხვევაში, როგორც გათვალისწინებულია მე-5(6) მუხლში, კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა გამოაქვეყნოს შემდეგი ინფორმაცია კონტრაქტის გაფორმების ერთი წლის განმავლობაში: ა) კონტრაქტორის დასახელება, მისი საკუთრების უფლება და სადაც მართებულია, კონტროლის განმახორციელებელი მხარის, ან მხარეების, დასახელება; ბ) სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახხურების კონტრაქტების ხანგრძლივობა; ც) განსახორციელებელი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების აღწერილობა;					

7.4	დ) ფინანსური კომპენსაციის პარამეტრების აღწერილობა; ე) ხარისხთან დაკავშირებული მიზნები, როგორიცაა პუნქტუალობა და საიმედოობა და მოქმედი წამახალისებელი და საჯარიმო ზომები; ფ) ძირითად აქტივებთან დაკავშირებული პირობები. 4. დაინტერესებული მხარის მოთხოვნის საფუძველზე, კომპეტენტურმა ორგანომ უნდა წარმოადგინოს მიზეზები, რომლებიც საფუძვლად დაედო მის მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებას სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურებაზე კონტრაქტის პირდაპირი წესით გადაცემის თაობაზე.					
8.1	1. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების გაფორმება უნდა განხორციელდეს იმ წესების შესაბამისად, რომლებიც განსაზღვრულია ამ რეგულაციაში. თუმცა, მომსახურების კონტრაქტების ან სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების გაფორმება, როგორც განმარტებულია2004/17/ECან 2004/18/EC დირექტივაში სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო				ას	რეგულაციის მე-8 მუხლი ადგენს სპეციალურ ვადებს, რომლებიც რელევანტურია მხოლოდ ევროკავშირის წევრი ქვეყნებისთვის

8.2		მომსახურებისთვის ავტობუსით ან ტრამვაით უნდა განხორციელდეს აღნიშნულ დირექტივებში გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად, სადაც ამგვარი კონტრაქტები არ იძენს მომსახურებასთან დაკავშირებული კონცესიების კონტრაქტის ფორმას, როგორც განმარტებულია აღნიშნულ დირექტივებში.სადაც კონტრაქტების გაფორმება ხორციელდება2004/17/EC დირექტივის ან 2004/18/EC დირექტივის შესაბამისად, ამ მუხლის 2-დან 4-მდე პარაგრაფები არ გამოიყენება. 2. მე-3 პარაგრაფის დებულების ხელშეუხებლად, (i) მე-5 მუხლი 2019წ. 03 დეკემბრიდან უნდა გავრცელდეს იმ საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებების მინიჭებაზე, რომელიც ეხება სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებს საავტომობილო გზის და სალიანდაგო გზის მეშვეობით, გარდა ისეთი სალიანდაგო გზისა, როგორიც არის მეტრო ან ტრამვაი.					

	(ii)მე-5 მუხლი უნდა გავრცელდეს რკინიგზის მეშვეობით საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების განხორციელებაზე 2019წ. 03 დეკემბრიდან. (iii)მე-5(6)-ე და 7(3)-ე მუხლებმა მოქმედება უნდა შეწყვიტოს 2023წ. 25 დეკემბრიდან. იმ ხელშეკრულებების მოქმედების ვადა, რომელიც მინიჭებულია მე-5(6) მუხლის შესაბამისად 2019წ. 03 დეკემბრიდან 2023წ. 24 დეკემბრამდე, არ უნდა აღემატებოდეს 10 წელს. 2019წ. 02 დეკემბრამდე, წევრ-სახელმწიფოებმა უნდა გაატარონ შესაბამისი ღონისძიებები მე-5 მუხლთან შესაბამისობის მისაღწევად, იმისათვის, რომ თავიდან არიდებული იქნას სერიოზული სტრუქტურული პრობლემები, რომელიც კონკრეტულად დაკავშირებულია ტრანსპორტის მოცულობასთან. 2020წ. 25 დეკემბრიდან 6 თვის განმავლობაში, წევრ-სახელმწიფოებმა „კომისიას“ უნდა წარუდგინონ მოხსენება საქმეების მიმდინარეობის შესახებ, რომელიც მიმოიხილავს					

	ნებისმიერი საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების მინიჭების განხორციელებას, რომელიც თავისმხრივ, შეესაბამება მე-5 მუხლს. წევრ-სახელმწიფოების მიერ წარმოდგენილი საქმის მიმდინარეობის შესახებ მოხსენებების საფუძველზე, „კომისია“ გადაამოწმებს მათ და სათანადოობის შემთხვევაში, შეიტანს შესაბამის საკანონმდებლო ინიციატივას. 2a. საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებები რკინიგზის მეშვეობით საზოგადოებრივი სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებებისათვის, რომელიც პირდაპირ მინიჭებულია პროცედურის საფუძველზე, გარდა სამართლიანი კონკურენტული პროცედურის გავლისა 2017წ. 24 დეკემბრიდან 2019წ. 02 დეკემბრის პერიოდამდე, შეიძლება გაგრძელდეს მათი ვადის გასვლამდე. 4(3) მუხლისაგან განსხვავებით, ხსენებული ხელშეკრულებების მოქმედების ვადა არ უნდა აღემატებოდეს 10 წელიწადს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება 4(4) მუხლი.					
8.2a						

8.3	3. მეორე პარაგრაფის გამოყენებისას, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტები, რომლებიც გაფორმებულია ევროპის გაერთიანებისა და ეროვნული კანონის შესაბამისად გათვალისწინებული არ უნდა იქნეს: (a) 2000 წლის 26 ივლისამდე, სამართლიანი საკონკურსო პროცედურის საფუძველზე; (b) 2000 წლის 26 ივლისამდე, სამართლიანი საკონკურსო პროცედურის გარდა, სხვა პროცედურის საფუძველზე; (c) 2000 წლის 26 ივლისიდან 2009 წლის 3 დეკემბრამდე, სამართლიანი საკონკურსო პროცედურის საფუძველზე; (d) როგორც 2000 წლის 26 ივლისიდან 2017 წლის 24 დეკემბრამდე პროცედურის საფუძველზე, გარდა სამართლიანი კონკურენტუნარიანი ტენდერის პროცედურისა. პუნქტში (ა) მითითებულ კონტრაქტებს მოქმედების ვადა შეიძლება გაუგრძელდეს, ვიდრე არ ამოიწურება. პუნქტებში (ბ) და (ც) მითითებულ კონტრაქტებს მოქმედების ვადა შეიძლება გაუგრძელდეს, ვიდრე არ ამოიწურება,					

	მაგრამ არაუმეტეს 30 წლით. პუნქტში (დ) მითითებულ კონტრაქტებს მოქმედების ვადა შეიძლება გაუგრძელდეს, ვიდრე არ ამოიწურება, იმ პირობით, რომ ისინი შეზღუდული ხანგრძლივობისაა, რომელიც შეესაბამება 4-ე მუხლში განსაზღვრულ ხანგრძლივობებს. სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტებს შეიძლება გაუგრძელდეს მოქმედების ვადა, ვიდრე არ ამოიწურება, სადაც კონტრაქტის შეწყვეტა გამოიწვევს არასასურველ სამართლებრივ ან ეკონომიკურ შედეგებს და კომისიის თანხმობის პირობით.					
8.4	4. მე-3-ე პარაგრაფის შეუძლუდავად, კომპეტენტურ ორგანოებს შეუძლიათ, მე-2-ე პარაგრაფში განსაზღვრული გარდამავალი პერიოდის მეორე ნახევარში, გამორიცხონ ტენდერში მონაწილეობიდან სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორები, რომლებიც ვერ ახერხებენ იმის დამადასტურებელი საბუთების უზრუნველყოფას, რომ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ღირებულება, რომლისთვისაც ისინი კომპენსაციას იღებენ ან სარგებლობენ ექსკლუზიური უფლებით, რომელიც მათ ამ რეგულაციის შესაბამისადენიჭებათ, შეადგენს ყველა იმ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების					

	ღირებულების მინიმუმ ნახევარს, რომლისთვისაც ისინი იღებენ კომპენსაციას ან სარგებლობენ ექსკლუზიური უფლებით. ტენდერში მონაწილეობიდან გამორიცხვა არ უნდა იყოს გამოყენებული იმ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ოპერატორთა მიმართ, რომლებიც ანხორციელებენ მომსახურებას, რომლისთვისაც ტენდერი იმართება. ამ კრიტერიუმის გამოყენებისთვის, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტები, რომლებიც გაფორმებულია მუხლში 5(5) მითითებული საგანგებო ზომის შედეგად, გასათვალისწნებელი არ არის.სადაც კომპეტენტური ორგანოები იყენებენ პირველ ქვეპუნქტში მითითებული არჩევანის შესაძლებლობას, მატ ეს დისკრიმინაციის გარეშე უნდა გააკეთონ. გამორიცხონ სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების ყველა პოტენციური ოპერატორი, რომელიც ამ კრიტერიუმს აკმაყოფილებს და აცნობონ თავიანთი გადაწყვეტილება პოტენციურ ოპერატორებს სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონტრაქტების გაფორმების პროცედურის დასაწყისში.კონკრეტულმა კომპეტენტურმა ორგანოებმა უნდ აცნობონ კომისიას ამ დებულების გამოყენების განზრახვის შესახებ, სულ მცირე ორი თვით ადრე					

	ტენდერში მონაწილეობის მისაღებად მოსაწვევის გამოქვეყნებამდე.					
9.1 9.2	1. საზოგადოებრივი სატრანსპორტო მომსახურების ანაზღაურება სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების განხორციელებისთვის ან საერთო წესების შედეგად შემოღებულ სატარიფო ვალდებულებათა შესრულებისთვის, რომლის გადახდაც ხდება ამ რეგულაციის შესაბამისად, შეთანხმებული იქნება საერთო ბაზრისთვის. ამგვარი კომპენსაციის მიმართ წინასწარი გაფრთხილების მოთხოვნა, რომელიც გათვალისწნებულია აღნიშნული შეთახმების მუხლში88(3), არ მოქმედებს. 2. აღნიშნული შეთანხმების 73-ე, 86-ე, 87-ე და 88-ე მუხლების შეუზღუდაბად, წევრ ქვეყნებს შეუძლიათ განაგრძონ სატრანსპორტო სექტორისთვის დახმარების გამოყოფა აღნიშნული შეთანხმების 73-ე მუხლის თანახმად,რომელიც აკმაყოფილებს სატრანსპორტო მომსახურების კოორდინირების საჭიროებებს, ან წარმოადგენს ანაზღაურებას ამ რეგულაციით გათვალისწინებულ ვალდებულებათა გარდა სხვა კონკრეტულ ვალდებულებათა				ას	რეგულაციის მე-9 მუხლი ეხება „ევროკავშირის ფუნქციონირების შესახებ ხელშეკრულებასთან“ (TFEU) შესაბამისობას, რაც არ არის სავალდებულო საქართველოსთვის

	შესრულებისთვის, რომლებიც ჩადებულია სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების კონცეფციაში, და კერძოდ: ა) ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ხარჯების გამოყოფის შესახებ საერთო წესების ძალაში შესვლამდე, სადაც დახმარება ეძლევა იმ კომპანიებს, რომლებმაც უნდა გაწიონ მათ მიერ გამოყენებულ ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ხარჯები მაშინ, როცა სხვა კომპანიებს ამგვარი ტვირთი არ ეკისრებათ.ამგვარად გაცემული დახმარების ოდენობის განსაზღვრისას, გასათვალისწინებელია ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ხარჯები, რომლებიც არ უნდა გაწიონ სატრანსპორტო გადაზიდვების კონკურენტულმა სახეობებმა; ხ) სადაც დახმარების მიზანია ისეთი სატრანსპორტო სისტემებისა და ტექნოლოგიების კვლევის ან განვითარების ხელშეწყობა,რომლებიც ზოგადად უფრო ეკონომიურია ევროპის გაერთიანებისათვის. ამგვარი დახმარება უნდა შემოიფარგლებოდეს					

	კვლევითა და განვითარებით და არ შეიძლება მოიცავდეს სატრანსპორტო სისტემებისა და ტექნოლოგიების გამოყენებას კომერციულ მიზნებში.					
10.1 10.2	1. (EEC) No 1191/69 რეგულაცია გაუქმებულია, თუმცა, მისი დებულებები კვლავაც იქნება გამოყენებული საფრახტო მომსახურების მიმართ სამი წლის განმავლობაში ამ რეგულაციის ძალაში შესვლიდან. 2. (EEC) No 1107/70 რეგულაცია გაუქმებულია.				ას	რეგულაციის მე-10 მუხლი ევროკავშირის შესაბამისი სამართლებრივი აქტების მოქმედების საკითხებს, რაც არ არის რელევანტური საქართველოსთვის
11	მუხლში 8(2) განსაზღვრული გარდამავალი პერიოდის დასრულების შემდეგ, კომისიამ უნდა წარადგინოს ანგარიში ამ რეგულაციის განხორციელებისა და ევროპის გაერთიანებაში, სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურებაში განვითარებული ცვლილებების შესახებ, და კერძოდ შეაფასოს სახელმწიფო სამგზავრო სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის განვითარება და პირდაპირი წესით ხელშეკრულების გაფორმების შედეგები, რომელსაც საჭიროებისამებრ, შეიძლება				ას	რეგულაციის მე-11 მუხლი არ არის სავალდებულო საქართველოსთვის

	დაერთოს შესაბამისი შემოთავაზებები ამ რეგულაციაში ცვლილებების შეტანასთან დაკავშირებით.					
12	მოცემული რეგულაცია ძალაში უნდა შევიდეს 2009 წლის 3 დეკემბერს. მოცემული რეგულაციისავალდებულოა მთლიანად და ექვემდებარება გამოყენებას უშუალოდ ყველა წევრ ქვეყანაში.				ას	რეგულაციის მე-12 მუხლი ადგენს რეგულაციის ძალაში შესვლის თარიღს, რაც არ არის საქართველოს თვის რელევანტური
დანართი	1. იმ სახელმწიფო მომსახურების ხელშეკრულებებთან დაკავშირებული კომპენსაციის გაანგარიშება, რომლებიც მინიჭებულიაპირდაპირი წესით მე-5(2), (4), (5) ან (6) მუხლების ან საერთო წესების საფუძველზე,უნდა მოხდეს ამ დანართში დადგენილი წესების შესაბამისად. 2. კომპენსაციის ოდენობა არ შეიძლება აღემატებოდეს წმინდა ფინანსური ეფექტის შესაბამის ოდენობას, რომელიც სახელმწიფო მომსახურების ოპერატორის ხარჯებსა და შემოსავლებთან დაკავშირებული	N1	2	საქართველოს მთავრობამ 2019 წლის 1 მარტამდე უზრუნველყოს „საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების გაფორმებისა და საზოგადოებრივი მომსახურების კომპენსაციის განსაზღვრის წესის" შესახებ საქართველოს მთავრობის დადგენილების მიღება.	სშ	ევროკავშირის რეგულაციის მოთხოვნა საზოგადოებრივ მომსახურების კომპენსაციასთან დაკავშირებით, სრულად იქნება გათვალისწინებული საქართველოს

	სახელმწიფო მომსახურების ვალდებულების შესრულების პოზიტიური ან ნეგატიური ეფექტების ჯამის ექვივალენტურია. ეფექტების შეფასებისას უნდა შევადაროთ სიტუაცია, სადაც სახელმწიფო მომსახურების ვალდებულება შესრულებულია იმ სიტუაციას, რომელსაც ადგილი ექნებოდა აღნიშნული ვალდებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში. წმინდა ფინანსური ეფექტის გასაანგარიშებლად, კომპეტენტურმა ორგანომ შემდეგი სქემით უნდა იხელმძღვანელოს:ხარჯებს, რომლებიც წარმოიშვება კომპეტენტური ორგანოს/ორგანოების მიერ დაკისრებული სახელმწიფო მომსახურების ვალდებულებასთან ან სახელმწიფო მომსახურების ვალდებულებათა ნაკრებთან დაკავშირებით, რომლებსაც სახელმწიფო მომსახურების ხელშეკრულებადა/ან ზოგადი წესი შეიცავს, აკლდება ნებისმიერი პოზიტიური ფინანსური ეფექტები, რომლებიც მიიღება იმ ქსელის ფარგლებში, რომლის ექსპლუატაციაც ხდება სახელმწიფო მომსახურების კონკრეტული ვალდებულების					მთავრობის დადგენილებით.

	(ვალდებულებების) შესაბამისად;აკლდება ამონაგები ტარიფიდან ან ნებისმიერი სხვა მოგება, რომელიც წარმოიშვება სახელმწიფო მომსახურების კონკრეტული ვალდებულების (ვალდებულებების) შესრულებისას; ემატებაგონივრული სარგებელი,რაც უდრის წმინდა ფინანსურ ეფექტს. 3. სახელმწიფო მომსახურების ვალდებულების შესარულებამ შეიძლება გავლენა იქონიოს სატრანსპორტო კომპანიის შესაძლო საქმიანობაზე, რომელსაც არ მოიცავს სახელმწიფო მომსახურების კონკრეტული ვალდებულება (ვალდებულებები). კომპენსაციის ზედმეტობით ან არასაკმარისი ოდენობით გადახდის შესაძლებლობის თავიდან ასაცილებლად, წმინდა ფინანსური ეფექტის გაანგარიშებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ამა თუ იმ კონკრეტული ოპერატორის ქსელებზე რაოდენობრივი განსაზღვრებისადმი დაქვემდებარებული ფინანსური ეფექტები. 4. ხარჯები და შემოსავლების გაანგარიშება უნდა მოხდეს ბუღალტრული					

	აღრიცხვისა და გადასახადით დაბეგვრის მოქმედი წესების შესაბამისად. 5. გამჭვირვალობის ხარისხის გაზრდისა და ჯვარედინი სუბსიდიების თაბიდან აცილების მიზნით, სადაც სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანია აწარმოებს არა მხოლოდ ანაზღაურებად მომსახურებას, არამედ დაკავებულია ასევე სხვა სახის საქმიანობით, ზემოთქმული სახელმწიფო მომსახურების ანგარიშები ერთმანეთისგან გამიჯნული უნდა იყოს იმგვარად, რომ სულ მცირე შემდეგ პირობებს მაინც აკმაყოფილებდეს: — მიმდინარე ანგარიშები საქმიანობის თითეული სახეობისთვის ცალკე უნდა წარმოებდეს და შესაბამისი აქტივების პროპორცია და ფიქსირებული ხარჯები გამოყოფილი უნდა იყოს მოქმედი ბუღალტრული აღრიცხვისა და გადასახადით დაბეგვრის წესების შესაბამისად, — ყველა ტიპის ცვლაებადი ხარჯი, შესაბამისი შენატანი ფიქსირებულ ხარჯებში და გონივრული მოგება, რომელიც დაკავშირებულია სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანიის სხვა სახის საქმიანობასთან არავითარ შენთხვევაში					

	არ შეიძლება დაეკისროს ამ კონკრეტულ სახელმწიფო მომსახურების სამსახურს, — სახელმწიფო მომსახურების ხარჯები დაბალანსებული უნდა იქნეს მიმდინარე შემოსავლებით და გადასახდელებით სახელმწიფო ორგანოდან, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანიის სხვა სახის საქმიანობის სექტორისთვის მოგების გადარიცხვის შესაძლებლობის გარეშე. 6. ‘გონივრული მოგება’ ნიშნავს საკუთარ სააქციონერო კაპიტალზემოგების ნორმას, რომელიც ნორმალურია აღნიშნული სექტორისთვის ამა თუ იმ წევრ ქვეყანაში და რომელიც ითვალისწინებს რისკის არსებობას, ან არ არსებობას, სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანიისთვისსახელმწიფო ორგანოს ინტერვენციის შედეგად. 7. ანაზღაურების მეთოდი ხელს უნდა უწყობდეს: — სახელმწიფო სატრანსპორტო მომსახურების მიმწოდებელი კომპანიის ეფექტური მართვის (რომელიც დაექვემდებარება ობიექტურ შეფასებას), და					

	— მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების საკმაოდ მაღალი სტანდარტის შენარჩუნებასა და განვითარებას.					