

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ/Λ343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Το Δεκέμβριο του 2012 δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ε.Ε. η οδηγία 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 343/32 της 14.12.2012) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιτύπωση). Η οδηγία 2012/34/ΕΕ κατήργησε τις προηγούμενες οδηγίες (91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως ίσχυαν) της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους. Σημειώνεται ότι οι ως άνω οδηγίες τροποποιήθηκαν ουσιαστικά από άλλες οδηγίες το 2004 και το 2007. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη νέων τροποποιήσεων και με δεδομένη την αμοιβαία συσχέτιση των εν λόγω νομικών πράξεων, κρίθηκε σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιτύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη. Ο κεντρικός στόχος του εγχειρήματος της συγχώνευσης των κειμένων των οδηγιών σε μία ενιαία οδηγία συνίστατο στην απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ε.Ε., με τη δημιουργία ενός ενιαίου και συνεκτικού κειμένου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις οδηγίες που είχαν προηγουμένως εκδοθεί, εισάγοντας, παράλληλα, ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την έως σήμερα εμπειρία ως προς το σιδηροδρομικό τομέα στην Ε.Ε. έχει παρατηρηθεί ότι η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία σχετίζονται με: α) ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση για την υποδομή, β) διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και γ) έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Ως εκ των άνω, οι σιδηροδρομικές μεταφορές στις χώρες της Ε.Ε. δεν έχουν εξελιχθεί στον επιθυμητό βαθμό εκτός των εθνικών συνόρων, με το ανάλογο δυσμενή αντίκτυπο σε όρους ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει πρακτικά σε δομικό κατακερματισμό του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, που συχνά χαρακτηρίζεται από έλλειψη κοινής βέλτιστης πρακτικής, μη κοινή αντίληψη/κατανόηση του θεσμικού πλαισίου, αλλά και μη ομοιόμορφο χειρισμό καίριων ζητημάτων, με συνέπεια να ορθώνονται εμπόδια στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η οδηγία για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου αποτελεί αναδιτύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και επικεντρώνεται στην λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση/εξάλειψη των προβλημάτων που έχουν καταγραφεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου αφενός να διευθετηθούν καταλλήλως αίρια ζητήματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και αφετέρου να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα και να ανα-

βαθμιστεί η ποιότητα των υπηρεσιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, διατηρώντας ως αναγκαίο υπόβαθρο όσα ήδη έχουν επιτευχθεί, πρέπει αρχικώς να ληφθούν και ακολούθως να υλοποιηθούν εύστοχα τα μέτρα της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαμόρφωση μίας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραϊώνει τον υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών, ως τρόπου μεταφοράς που είναι συγκριτικά περισσότερο συμβατός προς το περιβάλλον, εξυπηρετώντας στρατηγικούς στόχους βιώσιμης κινητικότητας. Η στοχευόμενη αποτελεσματική προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και η συνακόλουθη αποδοτική εφαρμογή και υλοποίηση των διατάξεων αναμένεται να επιλύσουν ή να επιδράσουν θετικά σε πρωταρχικά ζητήματα απόδοσης, ευελιξίας και αξιοπιστίας των σιδηροδρομικών μεταφορών, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κυρίως στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

Στο εν λόγω πλαίσιο, τονίζεται ότι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προέβη το 2010, μέσω του ν. 3891/10 (Α' 188), σε συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που είχαν ως στόχο την εναρμόνιση, σε επιλεγμένα σημεία, του εθνικού δικαίου με την πρόταση της Ευρ. Επιτροπής για την οδηγία 2012/34/ΕΕ, δηλαδή με το πρώτο σχέδιο της οδηγίας, πολύ πριν αυτή οριστικοποιηθεί και δημοσιευθεί το 2012. Οι εν λόγω ρυθμίσεις συμπεριλαμβάνονται στο Κεφάλαιο Γ' «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» και στο άρθρο 41 «Τροποποιήσεις διατάξεων του π.δ. 41/05 για σιδηροδρομικά θέματα» του ν. 3891/2010 (Α' 188) και, κυρίως, αφορούν: α) τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και διαφανούς πλαισίου για τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μίας ανεξάρτητης διοικητικής αρχής που εποπτεύει τη σιδηροδρομική αγορά και β) τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και διαχειριστή υποδομής για τον καθορισμό των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκκατέρωθεν.

Για το σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με την οδηγία 2012/34/ΕΕ έχει συνταχθεί το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας της σχετικής διαβούλευσης, ενώ, επιπλέον, σημειώνεται ότι, στο ίδιο πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε και ανοικτή διαβούλευση (openengon), η οποία διήρκεσε από τις 27.4.2016 έως τις 9.5.2016. Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση διατάξεων του π.δ. 41/05 (Α' 60), καθώς και μεταγενέστερων Προεδρικών Διαταγμάτων που το έχουν τροποποιήσει/συμπληρώσει: 158/06, 145/08, 149/09, οι οποίες αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

Οι βασικές θεματικές ενότητές του νόμου έχουν ως εξής: 1) Γενικές διατάξεις, 2) Ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, 3) Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, 4)

Χρέωση για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, 5) Τελικές διατάξεις, άλλες διατάξεις και παραρτήματα. Τονίζεται ότι προκειμένου, ακολούθως της αναμενόμενης δημοσίευσης και ψήφισης του νόμου, αλλά και της σχετικής κοινοποίησής του στη Γενική Δ/ση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να εξυπηρετηθεί ο παράπλευρος στόχος της απλοποίησης της διαβούλευσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιολόγησης της ορθότητας και πληρότητας της ενσωμάτωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στη διάθρωση του σχεδίου νόμου έχει ακολουθηθεί η δομή της Οδηγίας με σχεδόν απόλυτη αντιστοιχία αφενός αριθμησης και αφετέρου περιεχομένου μεταξύ των άρθρων της οδηγίας και αυτών του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, η σύνταξη του σχεδίου νόμου έχει δομηθεί στους εξής άξονες: α) μεταφορά αυτούσιου του κειμένου της οδηγίας, β) θέσπιση εξουσιοδοτικών διατάξεων για την έκδοση (κοινών) υπουργικών αποφάσεων όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο και γ) προσδιορισμός των αρμοδίων εθνικών αρχών όπου προβλέπεται ή άσκηση αντίστοιχων αρμοδιοτήτων.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι στην επίσημη μετάφραση της οδηγίας έχει παρατηρηθεί η απόδοση συγκριμένων όρων στην ελληνική γλώσσα με μη ακριβή ή μη δόκιμο τρόπο. Για την εξυπηρέτηση του στόχου της ορθότερης αποτύπωσης του περιεχομένου της οδηγίας στο σχέδιο νόμου, όπου έχουν εντοπιστεί σχετικές περιπτώσεις, αφενός έχει γίνει χρήση του κατάλληλου ελληνικού όρου και αφετέρου έχει προστεθεί σε παρένθεση ο αποδιδόμενος στην οδηγία αγγλικός όρος.

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του άρθρου 1 εστιάζουν στο αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, αφενός επισημαίνεται ότι πρόκειται για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και αφετέρου γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κρίσιμες θεματικές ενότητες για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νόμου ως εξής: διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής, δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τέλη σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή χωρητικότητας.

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του άρθρου 2 επικεντρώνονται στις εξαιρέσεις του πεδίου εφαρμογής, σε συνέχεια των διατάξεων του άρθρου 1. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία 2012/34/ΕΕ προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής, με γνώμονα την ιδιαιτερότητα της φύσεως αφενός της δραστηριότητας της μεταφοράς και αφετέρου των χαρακτηριστικών του δικτύου. Στον παρόντα νόμο έχουν επιλεγεί συγκεκριμένες ε-

ξαιρέσεις, όπως προβλέπονται στην οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους ανάγκες/χαρακτηριστικά της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και του μεταφορικού έργου. Ειδικότερα: α) έχουν ενσωματωθεί οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις που προβλέπονται στην Οδηγία (παρ. 1 του άρθρου 2), β) δεν έχει μεταφερθεί καμία από τις δυνητικές εξαιρέσεις της παρ. 2 του άρθρου 2 της οδηγίας, γ) έχουν υιοθετηθεί οι εξαιρέσεις από τις περ. α και δ της παρ. 3 του άρθρου 2 κα δ) δεν έχει κριθεί σκόπιμη η προσαρμογή στις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις παρ. 4 έως 11 του εν λόγω άρθρου.

Όσον αφορά την περίπτωση δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 2, τονίζεται ότι έχει ενσωματωθεί με πιο συγκεκριμένη διατύπωση. Πιο συγκεκριμένα, σημειώνεται ότι, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής έχει ενσωματωθεί στο νόμο (παρ. 2α του άρθρου 2) η εξαίρεση που προβλέπεται από την παρ. 3α του άρθρου 2 της οδηγίας ως προς το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57). Η εξαίρεση αφορά τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία, ή έχουν μόνο ιστορική αξία. Η εν λόγω εξαίρεση αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός πιο ευέλικτου πλαισίου λειτουργίας για τα συγκεκριμένα αυτόνομα δίκτυα.

Τέλος, σημειώνεται ότι στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 του άρθρου εκ παραδρομής στη μετάφραση έχει προστεθεί ο όρος περιφερειακών μεταφορών (regional services), ο οποίος δεν έχει συμπεριληφθεί στο σχέδιο νόμου.

Άρθρο 3

Ορισμοί και Παράρτημα Ι

«Κατάλογος στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 3 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω ορισμοί είναι στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις σιδηροδρομικού δικαίου. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ο ορισμός της «σιδηροδρομικής υποδομής» συνδέεται με το παράρτημα Ι, όπου παρατίθεται κατάλογος με τα στοιχεία που τη συνθέτουν.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, εισάγονται στην εθνική νομοθεσία, μεταξύ άλλων, δύο νέες θεμελιώδεις έννοιες για το σιδηροδρομικό τομέα και ιδιαιτέρως για τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς:

α) της «εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» και β) του «φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών».

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση 3 του άρθρου 3 έχει προστεθεί ως περίπτωση 3β ο ορισμός της «Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής», ο οποίος δε συμπεριλαμβάνεται στους ορισμούς της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Η προσθήκη του εν λόγω ορισμού αποσκοπεί κυρίως στο να καλύψει, στο πλαίσιο της ασφάλειας και συνέχειας του

δικαίου, και τις αναφορές που υφίστανται σε άλλα νομοθετήματα, για παράδειγμα στο ν. 3891/10 (Α΄ 188), στον όρο «Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή».

Επιπροσθέτως, στους ορισμούς του διαχειριστή υποδομής και της αρχής αδειοδότησης σημειώνεται ότι τα εν λόγω καθήκοντα έχουν ανατεθεί στον ΟΣΕ και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αντίστοιχα.

Στην περίπτωση 19 και δη στον οροσμό του «αιτούντος» έχει γίνει διόρθωση αναφορικά με την απόδοση του όρου «procure», ο οποίος στην εν λόγω περίπτωση πρέπει να αποδοθεί ως «προμηθευτούν» και όχι ως «προσφέρουν».

Όσον αφορά το παράρτημα Ι του άρθρου 62, στο πρώτο εδάφιο έχουν πραγματοποιηθεί αλλαγές σε σχέση με το επίσημο κείμενο της μετάφρασης στα ελληνικά. Ειδικότερα, η φράση «provided they form part of the permanent way» έχει αποδοθεί στο νόμο ως «εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής». Επιπλέον, δεν έχει αποδοθεί καθόλου στο ελληνικό κείμενο ο όρος «branch lines», ο οποίος έχει μεταφραστεί στο νόμο ως «διακλαδώσεων».

«Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών» (άρθρο 4)

Οι διατάξεις του άρθρου 4 εστιάζουν στην ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών έναντι του Δημοσίου.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους. Οι εν λόγω διατάξεις προάγουν τη διαφάνεια και τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της σιδηροδρομικής αγοράς.

Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς (άρθρο 5)

Οι διατάξεις του άρθρου 5 εμβαθύνουν στις αρχές της αγοράς που πρέπει να διέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ιδιαίτέρως, γίνεται μνεία στην προσαρμογή των δραστηριοτήτων στην αγορά, τον τρόπο διαχείρισης, τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους, την ανάγκη κατάρτισης προγραμμάτων δραστηριοτήτων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων. Για να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς, θα πρέπει να εξασφαλιστεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που θα τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς. Επιπροσθέτως, καθορίζεται η αναγκαία ανεξαρτησία της δράσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε συγκεκριμένους τομείς και εισάγονται διατάξεις που σχετίζονται με τις δυνατότητες των μετόχων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου. Τέλος, σημειώνεται ότι οι διατάξεις του άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων αναφορικά με τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου, δυνάμει του ισχύοντος εταιρικού δικαίου.

Άρθρο 6

Λογιστικός διαχωρισμός

Το άρθρο 6 καθορίζει με σαφήνεια τις προϋποθέσεις αποτελεσματικού λογιστικού διαχωρισμού αφενός μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της παροχής του μεταφορικού έργου και αφετέρου μεταξύ των δύο τύπων του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, δηλαδή μεταξύ των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η τήρηση χωριστών καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης και ισολογισμών, που θα επιτρέψει αφενός τον αρτιότερο διαχωρισμό των δραστηριοτήτων και υπηρεσιών και αφετέρου την πληρέστερη οικονομική παρακολούθηση. Επίσης, ορίζεται η διακριτή λογιστική απεικόνιση των κρατικών κονδυλίων για την αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1370/07 για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές) και η απαγόρευση μεταφοράς των εν λόγω κρατικών κονδυλίων σε δραστηριότητες άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή άλλες δραστηριότητες. Επιπλέον, ορίζεται ότι οι λογαριασμοί που αφορούν τους ως άνω τομείς δραστηριότητας τηρούνται κατά τρόπο που επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες, αποτρέποντας την έγερση ζητημάτων κρατικών ενισχύσεων. Τέλος, σημειώνεται ότι η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστές οντότητες, ώστε να επιτυγχάνεται η απόλυτη διάκριση και να διασφαλίζεται αφενός ότι δεν προκύπτουν συγκρούσεις συμφερόντων ή μεροληπτική μεταχείριση και αφετέρου ότι προωθείται δεόντως η μελλοντική συντεταγμένη ανάπτυξη και αποτελεσματική εκμετάλλευση του δικτύου. Τονίζεται ότι στην παρ. 2 του άρθρου δεν έχει γίνει ενσωμάτωση της εναλλακτικής δυνατότητας που παρέχει η παρ. 2 του άρθρου 6 της οδηγίας για χωριστά οργανικά τμήματα στο πλαίσιο της ίδις επιχειρήσεις για τη διαχείριση της υποδομής και την παροχή του μεταφορικού έργου, ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης ανεξαρτησία στην άσκηση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής, δηλαδή της εταιρείας ΟΣΕ ΑΕ, όπως αυτά ορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του νόμου, αλλά και ο λογιστικός διαχωρισμός, σε συνδυασμό με την ανάγκη πλήρωσης των απαιτήσεων για την ανεξάρτητη άσκηση των βασικών καθηκόντων του άρθρου 7. Η εν λόγω στρατηγική, όπως υλοποιείται μέσω του εθνικού δικαίου, ενισχύει και αποσαφηνίζει την ανεξάρτητη λειτουργία του διαχειριστή υποδομής, λειτουργώντας προληπτικά έναντι της πιθανής έγερσης κρίσιμων θεμάτων νομικής φύσεως, αλλά και συμβάλλοντας στην επίλυση καίριων ζητημάτων.

Άρθρο 7
Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων
του διαχειριστή υποδομής

Οι διατάξεις του άρθρου 7 υπεισέρχονται στον ορισμό των βασικών καθηκόντων και στην ανάγκη διασφάλισης της ανεξάρτητης άσκησής τους, δεδομένου ότι η επιχείρηση που τα ασκεί θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Προσδιορίζονται ως βασικά καθήκοντα αυτά που σχετίζονται με τη λήψη αποφάσεων αφενός για την κατανομή χωρητικότητας και αφετέρου για τη χρέωση χρήσης της υποδομής. Ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις και δεν παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς. Η άσκηση των βασικών καθηκόντων από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής εγγυάται τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή. Προκειμένου να αποκλειστεί η πιθανότητα ελέγχου του διαχειριστή υποδομής από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα της Οδηγίας, θεσπίζονται διατάξεις που διαφυλάσσουν την ανεξαρτησία του, σύμφωνα και με τον νόμο Περί Ανωνύμων Εταιρειών (ν. 2190/1920). Τονίζεται ότι με την παρ. 2 του άρθρου 7 της οδηγίας προβλέπεται η υποχρέωση δημιουργίας και σύστασης φορέα χρέωσης και κατανομής, σε περίπτωση που ο διαχειριστής υποδομής απωλέσει την ανεξαρτησία του, ως προς την νομική του οντότητα και την οργανωτική του δομή, από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Τέλος με την παρ. 3 του άρθρου 7 διαχωρίζονται οργανωτικά τα καθήκοντα –αρμοδιότητες του κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, είτε αυτά εκτελούνται από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα.

Άρθρο 8
Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής

Το άρθρο 8 εισάγει διατάξεις που δημιουργούν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, εστιάζοντας σε κρίσιμες πτυχές της χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής. Καθιερώνεται κατάρτιση ανανεώσιμης πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου. Η χάραξη πενταετούς στρατηγικής θα συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού, καθώς και στην πλήρωση των προϋποθέσεων αλλά και στην κάλυψη των αναγκών της βιώσιμης κινητικότητας. Όσον αφορά την κατάρτιση της εν λόγω στρατηγικής, η οδηγία θέτει ως προθεσμία για τη δημοσίευσή της την 16η Δεκεμβρίου 2014, όμως η ολοκλήρωσή της δεν έχει καταστεί εφικτή έως σήμερα. Σημειώνεται ότι, κατά λόγο αρμοδιότητας, ο διαχειριστής υποδομής (ΟΣΕ) έχει κάνει έγγραφη εισήγηση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για το περιεχόμενο της εν λόγω στρατηγικής. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει διαβιβάσει στο διαχειριστή υποδομής συγκεκριμένες παρατηρήσεις, ζητώντας την υποβολή τροποποιημένης εισήγησης, γεγονός που ανα-

μένεται να πραγματοποιηθεί εντός των επόμενων εβδομάδων, προς επίσπευση της σύνταξης της πενταετούς στρατηγικής.

Επιπροσθέτως, με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχεται δυνατότητα χορήγησης χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Επιπλέον, ορίζεται υποχρέωση του διαχειριστή υποδομής για την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα και επί του οποίου οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράζουν άποψη, όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής. Οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι υποχρεωμένοι να διασφαλίζουν ότι για εύλογο χρονικό διάστημα (κατά μέγιστο πέντε ετών) τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης, θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής. Η εν λόγω χρηματοοικονομική ισορροπία θα αντικατοπτρίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής, η κατάρτιση του οποίου προβλέπεται και από τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/05, όπως ισχύει, το οποίο, επίσης, ορίζει έγκριση του επιχειρησιακού σχεδίου με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ως εκ τούτου, με βάση την παρ. 5 του άρθρου 8 του νόμου, σύμφωνα με το αρμοδίως εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο θα προκύπτει η κρατική χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής, η οποία προκαταβάλλεται από το Υπουργείο Οικονομικών σε μηνιαία βάση. Σημειώνεται ότι στα έσοδα του διαχειριστή υποδομής δύναται να περιλαμβάνεται όχι μόνο άμεση κρατική χρηματοδότηση, αλλά και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, για παράδειγμα μέσω της σύμπραξης δημοσίου – ιδιωτικού τομέα.

Άρθρο 9
Διαφανής διαγραφή χρεών

Οι διατάξεις του άρθρου 9 του νόμου δεν αποτελούν απόλυτη μεταφορά των διατάξεων του αντίστοιχου άρθρου της οδηγίας, όμως κάνουν μνεία στο ολοκληρωμένο πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παραπέμποντας, συγκεκριμένα, στις διατάξεις του άρθρου 13 «Ρυθμίσεις Χρεών» του ν. 3891/10 (188 Α), οι οποίες προβλέπουν έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων αφενός για τη διαγραφή χρέους του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου και αφετέρου διαγραφή χρέους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι του ΟΣΕ (για τα έτη 2007-2011), κατόπιν της σχετικής έγκρισης των φακέλων μέτρων κρατικών ενισχύσεων από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε. Επιτροπής, στην οποία υποβλήθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Φεβρουάριο του 2011. Τα υπό έγκριση μέτρα που άπτονται τη διαγραφής χρέους είναι κρίσιμα, δεδομένης της ανάγκης οικονομικής εξυγίανσης των εν λόγω εταιρειών. Σημειώνεται ότι κατ'εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 8 του προς κατάργηση π.δ. 41/05 (Α' 60) έχει δημιουργηθεί στον ΟΣΕ χωριστός λογαριασμός απόσβεσης χρεών στο παθητικό του οποίου έχουν μεταφερθεί τα δάνεια που είχε συνάψει ο ΟΣΕ έως την έναρξη ισχύος του π.δ. 41/05 για περιπτώσεις αντίστοιχες αυτών που αναφέρονται στο

άρθρο 9 της οδηγίας. Το άρθρο 9 της οδηγίας αναφέρεται σε μείωση χρεών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και όχι διαχειριστή υποδομής. Σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 3 του νόμου, ο ΟΣΕ είναι διαχειριστής υποδομής και όχι σιδηροδρομική επιχείρηση, ωστόσο έως τις 15 Μαρτίου 2001, την ημερομηνία που αποτελεί χρόνο αναφοράς στο άρθρο της οδηγίας, ο ΟΣΕ ασκούσε τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής και, επιπλέον, παρείχε υπηρεσίες μεταφορών, καθώς δεν είχε ακόμη ιδρυθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι μνημονευόμενες διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/10, όπως ισχύει, διαμορφώνουν ένα πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης, η υλοποίηση του οποίου χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς, καθώς αποτελεί αναγκαία συνθήκη ώστε να μην παρακωλύεται η βιωσιμότητα και η υγιής οικονομική διαχείριση των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

Οι διατάξεις του άρθρου 10 αναπτύσσουν διεξοδικά τους όρους πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, σε πλήρη αρμονία με το δίκαιο της Ε.Ε.. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δικαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό αφενός την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και αφετέρου την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό τομέα λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τύπου των μεταφορών. Για να καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως δε ο διασυνοριακός, απαιτείται, όπως ήδη προβλέπεται, άνοιγμα της αγοράς. Η διεθνής υπηρεσία επιβατικής μεταφοράς επιτρέπεται εφόσον ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, απόφαση που λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν ενδελεχούς αξιολόγησης βασιζόμενης σε διαφανή κριτήρια. Η καθιέρωση νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών μεταφορών επιβατών, αλλά θα πρέπει να επικεντρωθεί απλώς σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών, σκοπός που θα διασφαλίζεται από τις αποφάσεις του ανεξάρτητου ρυθμιστικού φορέα. Για τη λεπτομερή ρύθμιση της εν λόγω διαδικασίας, η Ε. Επιτροπή έχει θεσπίσει Εκτελεστικό Κανονισμό για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες.

Άρθρο 11

Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών

Οι διατάξεις του άρθρου 11 εστιάζουν στον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης, επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, σε συνέχεια αυτών του άρθρου 10. Η παροχή υπηρεσιών διεθνούς επιβατικής μεταφοράς δε θα πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που αποτε-

λεί ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για την αρμονική λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν σχετικού αιτήματος, που υποβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές για εξέταση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 869/14 και υπόκειται σε ένδικα βοηθήματα. Σημειώνεται ότι έχει κριθεί μη σκόπιμη η ενσωμάτωση της περ. β) της παρ. 2 του αντίστοιχου άρθρου 11 της οδηγίας, η οποία αναφέρεται στη δυνατότητα υποβολής αιτήματος από «κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρχή με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου», καθώς δεν υφίσταται αναγκαιότητα και, συνεπώς, πρόβλεψη για άλλη ενδιαφερόμενη αρχή στο άρθρο 11. Η εξέταση από το ρυθμιστικό φορέα διενεργείται στη βάση της εφαρμογής αντικειμενικών κριτηρίων, ώστε η ανάλυση θα διαθέτει υψηλό βαθμό αξιοπιστίας και αντικειμενικότητας. Σκοπός της διάταξης είναι η εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ των διατάξεων του Κανονισμού 1370/07 και της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού στις επιβατικές μεταφορές, μέσω του ελέγχου των επιπτώσεων στην οργάνωση και χρηματοδότηση των επιβατικών μεταφορών που παρέχονται μέσω σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

«Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών» (άρθρο 12)

Οι διατάξεις του άρθρου 12 εξειδικεύουν τις παραμέτρους σχετικά με τη δυνατότητα επιβολής εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), για την επιβολή εισφοράς σε επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών, με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Η εισήγηση της ΡΑΕΜ, ως ανεξάρτητης διοικητικής αρχής επιφορτισμένης με την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές από το 2021 αποτελεί εχέγγυο για την αυξημένη διαφάνεια της διαδικασίας.

Η επιβολή της εισφοράς διέπεται από συγκεκριμένους περιορισμούς που στοχεύουν στον προσδιορισμό του μέγιστου ορίου, στη διασφάλιση της αμερόληπτης μεταχείρισης, καθώς και της μη διατάραξης της οικονομικής βιωσιμότητας των επιχειρήσεων.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 12 της οδηγίας η Ευρ. Επιτροπή θα θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα, πιθανότατα υπό τη μορφή Εκτελεστικού Κανονισμού, που θα καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του άρθρου, ι-δαιτέρως αναφορικά με το πλαίσιο που θα διέπει την επιβολή εισφοράς.

«Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες» (άρθρο 13) και Παράρτημα II «Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 13, σε συνδυασμό με τα οριζόμενα από το παράρτημα II, συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τους όρους πρόσβασης στις υπηρεσίες και τις υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με βάση το παράρτημα II του άρθρου 62, οι

υπηρεσίες κατηγοριοποιούνται στα εξής σημεία: 1. ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, 2. πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχιάς, σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες, 3. πρόσθετες υπηρεσίες, 4. βοηθητικές υπηρεσίες.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τις υπηρεσίες του σημείου 1. Σημειώνεται ότι ο νέος νόμος επιφέρει αλλαγές ως προς τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σε πλήρη ευθυγράμμιση με το ενωσιακό δίκαιο. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών παρέχουν τις υπηρεσίες του σημείου 2 του Παραρτήματος II.

Επιπροσθέτως, με το εν λόγω άρθρο, θεσπίζονται διατάξεις για το σημείο 2 που προβλέπουν αφενός την ανεξαρτησία του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης και αφετέρου το λογιστικό διαχωρισμό για τη αντίστοιχη δραστηριότητα, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματικός διαχωρισμός μεταξύ εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων και παροχής του μεταφορικού έργου και να αποφεύγονται/αποτρέπονται συγκρούσεις συμφερόντων και αντίστοιχες τριβές/κραδασμοί στη σιδηροδρομική αγορά.

Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 13 προστίθεται εξουσιοδοτική διάταξη (δεν υφίσταται στο άρθρο της οδηγίας) με την οποία προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής, μετά από διαβούλευση με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, καθορίζονται αφενός όλες οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και αφετέρου οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής ασκεί τα καθήκοντα του φορέα εκμετάλλευσης. Η εν λόγω απόφαση δύναται να αναθεωρείται. Η προσθήκη της εξουσιοδότησης για την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης έχει πραγματοποιηθεί κατόπιν αιτήματος του διαχειριστή υποδομής και αποτελεί προϋπόθεση για τον καθορισμό βασικών παραμέτρων και την αποσαφήνιση καίριων ζητημάτων αναφορικά με το καθεστώς που διέπει τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και κρίνεται σκόπιμη στο πλαίσιο της βελτίστης διευθέτησης θεμάτων που άπτονται των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, παρέχοντας τη δυνατότητα αναθεώρησης, η οποία θα αντανάκλα τυχόν μελλοντικές αλλαγές.

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των υπηρεσιών του σημείου 4, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Επιπροσθέτως, εισάγονται διατάξεις που εξειδικεύουν τη διαδικασία για την υποβολής αιτημάτων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση σε σχέση με το σημείο 2 του Παραρτήματος , καθώς και το χειρι-

σμό τους από το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης, αλλά και τη δυνατότητα προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα.

Οι ως άνω διατάξεις καθορίζουν ενδελεχώς τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, τις εγκαταστάσεις και την παροχή υπηρεσιών σε αυτές, που αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την οργανωμένη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και των παρεχόμενων υπηρεσιών, με τρόπο που εξυπηρετεί ισότιμα τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ακολουθώντας πλήρως ανταγωνιστικά πρότυπα.

Θεσπίζεται διάταξη που αφορά τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2. Αν δεν έχουν δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσης, υφίσταται δυνατότητα διάθεσης για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση. Η εν λόγω αξιοποίηση διευρύνει την ευελιξία στη σιδηροδρομική αγορά, μέσω της δυνατότητας να παρασχεθεί ώθηση στο σιδηροδρομικό έργο από την εκ νέου θέση σε χρήση εγκαταστάσεων που έχουν περιέλθει σε μακρά αδράνεια, διασφαλίζοντας, παράλληλα, ως αντάλλαγμα τα έσοδα της μίσθωσης για τον ιδιοκτήτη.

Τονίζεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 12 της οδηγίας η Ευρ. Επιτροπή θα θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα, πιθανότατα υπό τη μορφή Εκτελεστικού Κανονισμού, που θα καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών των σημείων 2 έως 4 του Παραρτήματος II, αλλά και στις παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες.

Άρθρο 14

Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες

Οι διατάξεις του άρθρου 14 διαμορφώνουν το περίγραμμα των γενικών αρχών για τις διασυνοριακές συμφωνίες, εστιάζοντας επιμελώς στις υποχρεώσεις κοινοποίησης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έναντι της Ε. Επιτροπής. Διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ε. Επιτροπή αφενός κάθε διασυνοριακή συμφωνία πριν από τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη-μέλη και αφετέρου την πρόθεσή του να αρχίσει διαπραγματεύσεις και να συνάψει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με κράτη-μέλη και τρίτες χώρες.

Επιπλέον, εφαρμόζονται προσωρινά και/ή συνάπτονται νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης.

Οι ως άνω διατάξεις καθορίζουν τις υποχρεώσεις που πρέπει να εκπληρώσει σχετικά το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Οι διαδικασίες σύναψης διασυνοριακών συμφωνιών χρήζουν επαρκούς διαφάνειας και αποσαφήνισης, αφενός σε ευρωπαϊκό και αφετέρου σε εθνικό επίπεδο, γε-

γονός που επιτυγχάνεται πλήρως με τις προβλέψεις του άρθρου 14.

Υπογραμμίζεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 14 της οδηγίας, η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικές πράξεις εξουσιοδότησης των κρατών-μελών να εφαρμόζουν προσωρινά και/ή να συνάπτουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης.

Άρθρο 15

Υποβολή των αναγκαίων πληροφοριών στην Ε. Επιτροπή

Η διάταξη του άρθρου 15 ορίζει ότι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σεβόμενο το ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλει στην Ε. Επιτροπή σε ετήσια βάση συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων. Οι εν λόγω πληροφορίες καθορίζονται ενδελεχώς από τις διατάξεις Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Ε. Επιτροπής, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών, καλύπτοντας όλες τις πτυχές της σιδηροδρομικής αγοράς και πρόκειται να αξιοποιούνται δεόντως από την Ε. Επιτροπή κατά την υποβολή έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κάθε 2 έτη σχετικά με καίρια ζητήματα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ε.Ε., όπως, ενδεικτικά, η κατάσταση του ενωσιακού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών, η χρήση δικαιωμάτων πρόσβασης και οι περιορισμοί υποδομής.

Άρθρο 16

Αρχή αδειοδότησης

Το άρθρο 16 ορίζει ότι αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), η λειτουργία της οποίας υπόκειται σε συγκεκριμένους περιορισμούς, πιο συγκεκριμένα, δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή φορείς. Η εν λόγω διάταξη αφενός διατυπώνει εκ νέου τη διάταξη της περ. 8 του άρθρου 28 του ν. 3891/10 για την αρμοδιότητα της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης και αφετέρου συμπληρώνει με σαφήνεια, περιορισμούς/ασυμβίβαστα που ήδη υφίστανται στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/2010. Η χορήγηση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης από ανεξάρτητο φορέα είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι αναβαθμίζει την αξιοπιστία του συνόλου των σχετικών διαδικασιών και επιβάλλει την ισονομία στον κλάδο, εκπέμποντας θετικό μήνυμα προς τις νέες επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο.

Άρθρο 17

Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις

Το άρθρο 17 καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις αναφορικά με τους όρους αδειοδότησης. Προκειμένου να δια-

σφαλιστεί ότι τα δικαιώματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή εφαρμόζονται σε όλη την Ένωση σε ομοιόμορφη βάση και χωρίς διακρίσεις, ενδεικνύεται να καθιερωθεί η αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Διευκρινίζονται βασικά σημεία, όπως, ενδεικτικά, το γεγονός ότι δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες, ενώ η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς απαιτείται προσθέτως η χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας. Η πρόσβαση υλοποιείται με τη σύναψη σχετικής συμφωνίας διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης. Επιπλέον, στις παραγράφους 6 και 7 προστίθενται διατάξεις που κρίνονται αναγκαίες για λόγους περαιτέρω αποσαφήνισης και ολοκλήρωσης του θεσμικού πλαισίου, χωρίς να υφίστανται στο αντίστοιχο άρθρο της οδηγίας. Καταρχάς, ορίζεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας από την Αρχή Ασφάλειας. Επιπροσθέτως, παρατίθενται διατάξεις κομβικής σημασίας που ήδη υφίστανται στο προς κατάργηση π.δ. 41/05 και αφορούν την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής χωρίς να τηρηθούν οι προσηκούμενες διατάξεις. Τέλος, γίνεται μνεία στην εφαρμογή διατάξεων του με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικού Κανονισμού της Ε. Επιτροπής ο οποίος εξειδικεύει κρίσιμες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης. Πρέπει να επισημανθεί ότι κατόπιν της προθεσμίας ενσωμάτωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ η αρχή αδειοδότησης (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων) εξέδωσε (στις 23.12.2015 και 23.5.2016) δύο άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της περ. 14 του άρθρου 3, κάνοντας, μεταξύ άλλων, χρήση των διατάξεων του εν λόγω σημαντικού Εκτελεστικού Κανονισμού, σύμφωνα με τα αναφερόμενα και στο σώμα των εν λόγω αδειών.

Άρθρο 18

Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια

Στο άρθρο 18 παρατίθενται διατάξεις που αφορούν τους όρους απόκτησης άδειας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης την πλήρωση απαιτήσεων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης.

Επιπροσθέτως, στην παρ. 2, γίνεται προσπάθεια διαμόρφωσης ενός πληρέστερου πλαισίου για την υποβολή αίτησης αδειοδότησης με την προσθήκη διατάξεων που δεν προβλέπονται στην οδηγία, όμως θεωρούνται. Ειδικότερα, αφενός γίνεται αναφορά στο περιεχόμενο της αίτησης για την παροχή άδειας, το έντυπο της οποίας περιλαμβάνεται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της και κάνει αναλυτική μνεία στα απαιτούμενα έγγραφα και αφετέρου ορίζεται η διαδικασία ελέγχου από την αρχή αδειοδότησης της πληρότητας του υποβαλλόμενου φακέλου και καθορίζονται σχετικές προθεσμίες. Ορισμένες εκ των εν λόγω διατάξεων είναι εναρμονισμένες με τον

με τον με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 17.

Επιπλέον, το παράβολο υπέρ του Δημοσίου που συνοδεύει την αίτηση ορίζεται σε ποσό ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, δυνάμενο να αναπροσαρμοστεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Τέλος, στην παράγραφο 3 προστίθεται σημαντική εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση Υπουργικής Απόφασης που θα ορίζει περαιτέρω εξειδίκευση, συμπληρώσεις ή τροποποιήσεις στα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς και στις λεπτομέρειες, σχετικά με την αίτηση, τη διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας,

Άρθρο 19 Απαιτήσεις αξιοπιστίας

Σε συνέχεια των γενικών αναφορών του άρθρου 18, το άρθρο 19 εξειδικεύει τις πληρωτέες απαιτήσεις αξιοπιστίας από την πλευρά της επιχείρησης και των αρμοδίων ατόμων για τη διαχείρισή της. Συνοπτικά, οι κύριες απαιτήσεις αξιοπιστίας αφορούν μη καταδίκη για: σοβαρά αδικήματα, σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών, σοβαρές παραβάσεις υποχρεώσεων κοινωνικής, εργατικής, τελωνειακής νομοθεσίας.

Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας (άρθρο 20) και Παράρτημα ΙΙΙ «Χρηματοοικονομική επιφάνεια» του άρθρου 62

Το άρθρο 20, σε συνδυασμό με το σχετικό παράρτημα ΙΙΙ, επικεντρώνεται στις προϋποθέσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η οποία συνιστά ιδιαίτερως κρίσιμο παράγοντα/προαπαιτούμενο στο πλαίσιο της χορήγησης άδειας. Ειδικότερα, η αιτούσα επιχείρηση πρέπει να μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της για περίοδο 12 μηνών. Στον υπ' αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, και δη στο δεύτερο εδάφιο της παρ.1, προβλέπεται συγκεκριμένη διάταξη, η οποία μνημονεύεται στο εν λόγω άρθρο, ειδικά για τη χρηματοοικονομική επιφάνεια επιχειρήσεων με ετήσια έσοδα κάτω των 5 εκατ. ευρώ από δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εν λόγω διάταξη κρίνεται ιδιαίτερως σημαντική από την αρχή αδειοδότησης (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων), η οποία έχει ζητήσει την αυτούσια προσθήκη της στο σχέδιο νόμου ως δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 20.

Επιπροσθέτως, η αρχή αδειοδότησης ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια της επιχείρησης ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών ή ισολογισμού της (κατά περίπτωση). Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας υποβάλλει τουλάχιστον τις πληροφορίες/στοιχεία του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 62, οι οποίες αποδίδουν επαρκώς μία ολοκληρωμένη εικόνα για τα οικονομικά μεγέθη/επιδόσεις της επιχείρησης.

Επισημαίνεται ότι το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας που έχει ενσωματωθεί στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 62 της οδηγίας μπορεί να τροποποιείται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της Ευρ. Επιτροπής, ώστε να καθορίζονται τα στοιχεία τεκμηρίωσης της χρηματοοικονομικής επιφάνειας που παρέχει αρχικά ή συμπληρωματικά η επιχείρηση

που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας βάσει των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων θα συνεπάγονται τροποποιήσεις και στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 62 του νόμου.

Άρθρο 21 Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας

Το άρθρο 21 καταγράφει τις γενικές αρχές τήρησης των απαιτήσεων επαγγελματικής επάρκειας. Η επιχείρηση οφείλει να αποδείξει ότι διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ή πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών προς παροχή. Η εκτέλεση του μεταφορικού έργου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών προϋποθέτει τη διασφάλιση ότι η επιχείρηση που θα δραστηριοποιηθεί διαθέτει υψηλό επίπεδο επάρκειας επαγγελματικής φύσεως, το οποίο θα τεκμηριώνεται από την προσκόμιση των αντίστοιχων δικαιολογητικών.

Άρθρο 22 Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης

Το άρθρο 22 εμβαθύνει στον τρόπο κάλυψης της αστικής ευθύνης της επιχείρησης, στο πλαίσιο άσκησης της δραστηριότητάς της, κατ' εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Για το σκοπό της παροχής των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η αιτούσα επιχείρηση, προκειμένου να είναι επαρκώς καλυμμένη, οφείλει είτε να είναι επαρκώς ασφαλισμένη, μέσω σύναψης ασφαλιστηρίου συμβολαίου με ασφαλιστική εταιρεία, είτε να διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις, βάσει όρων της αγοράς, μέσω της έκδοσης εγγυητικής επιστολής από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Για την προστασία των πελατών και των τρίτων, είναι ουσιώδες να εξασφαλιστεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι επαρκώς ασφαλισμένες έναντι αστικής ευθύνης, υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη παρέχεται με συνθήκες της αγοράς, δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση και δεν περιέχει στοιχεία διακρίσεων κατά άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Πιο συγκεκριμένα, η κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές προς κάλυψη των επαρκών εγγυήσεων. Τα όρια αποζημιώσεων που καθορίζονται στον εν λόγω άρθρο είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σχετικής υφιστάμενης νομοθεσίας.

Σημειώνεται ότι οι παράγραφοι 2 έως 6 του εν λόγω άρθρου δεν αντιστοιχούν σε διατάξεις της οδηγίας. Ωστόσο, δεδομένης της ανάγκης να διαμορφωθεί στον εθνικό νόμο ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την κάλυψη της αστικής ευθύνης, η οποία αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, έχει κριθεί σκόπιμη η εισαγωγή πρόσθετων διατάξεων που ρυθμίζουν διεξοδικότερα τις απαιτήσεις για την α-

στική ευθύνη.

Άρθρο 23
Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση
της αρχής αδειοδότησης

Το άρθρο 23 εστιάζει στην εδαφική και χρονική ισχύ της άδειας και, επιπροσθέτως, προσδιορίζει με σαφήνεια λοιπές κρίσιμες παραμέτρους που συνθέτουν το εν λόγω πλαίσιο, όπως η περιοδική επανεξέταση της άδειας από την αρχή αδειοδότησης, υποχρέωση ενημέρωσης της αρχής αδειοδότησης αφενός για τυχόν αλλαγές στους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης και αφετέρου από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή.

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης και ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις σχετικές υποχρεώσεις. Η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, με τη συμπλήρωση πέντε ετών, και, επιπλέον, παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

Στις παραγράφους 4 έως 6 εισάγονται διατάξεις που δεν υφίστανται στην οδηγία, όμως ρηθίζεται ότι η άδεια είναι αμεταβίβαστη και μη εκχωρήσιμη, γεγονός που δεν προβλέπεται ευθέως στο σχετικό άρθρο της οδηγίας, αποτελεί όμως συμπέρασμα που δύναται εμμέσως να αντληθεί από το σύνολο των προϋποθέσεων της αδειοδότησης.

Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ενημερώνει την αρχή αδειοδότησης, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η άδεια.

Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια από φορέα άλλου κράτους μέλους και οι οποίες σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή οφείλουν να ενημερώνουν την αρχή αδειοδότησης κοινοποιώντας της την άδειά τους πριν την έναρξη των δραστηριοτήτων τους στην Ελλάδα.

Άρθρο 24
Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση

Το άρθρο 24 ενσωματώνει διατάξεις που συγκροτούν ένα ασφαλές περιβάλλον, βασιζόμενο στην αποτροπή δυσμενών επιπτώσεων στη σιδηροδρομική αγορά, δεδομένου ότι εστιάζουν σε κρίσιμα ζητήματα αναφορικά με τις χορηγούμενες άδειες, όπως η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας, η υποβολή εκ νέου της άδειας για έγκριση, η αναστολή και ανάκληση της άδειας. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να είναι διαφανείς και να τηρούν την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης.

Ενδεικτικά, η αρχή αδειοδότησης δύναται να αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια, όταν κρίνεται αδυναμία της σιδηροδρομικής επιχείρησης να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, ενημερώνοντας τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA). Επίσης, όταν μία άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις

χρηματοοικονομικής επιφάνειας, δύναται να χορηγηθεί προσωρινή άδεια, ισχύος όχι μεγαλύτερης των 6 μηνών. Επιπλέον, υφίστανται διατάξεις που αφορούν αρμοδιότητες της αρχής αδειοδότησης περί επανεξέτασης, εκ νέου έγκρισης, αναστολής και ανάκλησης της αρχής αδειοδότησης σε περιπτώσεις διακοπής, μη έναρξης δραστηριότητας, μεταβολής νομικής κατάστασης, πρόθεσης μεταβολής ή σημαντικής επέκτασης δραστηριότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Άρθρο 25
Διαδικασία χορήγησης αδειών

Το άρθρο 25 υπεισέρχεται διεξοδικά στις διαδικασίες χορήγησης αδειών. Εν συντομία, ορίζεται ότι οι εν λόγω διαδικασίες δημοσιεύονται και ενημερώνονται σχετικά η Ε. Επιτροπή. Η αρχή αδειοδότησης τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, το οποίο θα αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και θα αποστέλλεται και στους αρμόδιους φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπροσθέτως, προβλέπεται προθεσμία τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την απόφαση της αρχής αδειοδότησης επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία ανακοίνωσης της απόφασης. Οι αποφάσεις της αρχής αδειοδότησης υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση.

Άρθρο 26
Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής

Το άρθρο 26 πραγματοποιεί μία σύντομη, περιεκτική αναφορά στην υποχρέωση τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας να είναι εναρμονισμένα με τις αρχές του παρόντος νόμου και να επιτρέπουν στο διαχειριστή υποδομής να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας. Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να αποβλέπουν, στην κατά το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Άρθρο 27
Δήλωση δικτύου και Παράρτημα IV
«Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου» του άρθρου 62

Με τις διατάξεις του άρθρου 27, καθώς και του σχετικού Παραρτήματος IV του άρθρου 62, αφενός παρατίθενται αναλυτικά οι κατάλληλοι τρόποι και τα μέσα δημοσίευσης των δηλώσεων δικτύου από τους διαχειριστές υποδομής και αφετέρου εξειδικεύονται λεπτομερώς η διάρθρωση και το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, η πληρότητα της οποίας αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Η δημοσίευση δηλώσεων δικτύων, υπό ηλεκτρονική μορφή, στα αγγλικά, στον ιστότοπο του διαχειριστή υποδομής,

παρεχόμενης της πρόσβασης μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης στο πλαίσιο της συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής, θα συμβάλει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας στη δήλωση δικτύου δικτύου και, κατά συνέπεια, στην ενδυνάμωση της διαφάνειας.

Συνοπτικά, η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Σημειώνεται ότι, επιπλέον, περιλαμβάνονται πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρεται ο δικτυακός τόπος όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται αναλυτικά στο παράρτημα IV του άρθρου 62.

Επιπλέον, προσδιορίζεται χρονικό όριο για τη δημοσίευση δήλωσης δικτύου, το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος κατανομής χωρητικότητας υποδομής, για τους σκοπούς του βέλτιστου συντονισμού της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας.

Με βάση το Παράρτημα IV του άρθρου 62, εμπλουτίζεται το προβλεπόμενο περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, η οποία καθίσταται αναλυτικότερη προς διευκόλυνση των αιτούντων. Τα μέτρα που προτείνονται στο παράρτημα VI του άρθρου 62 αποσαφηνίζουν το περιεχόμενο των δηλώσεων δικτύων, προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους και να ενισχυθεί η διαφάνεια στο πλαίσιο της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Ενδεικτικά, οι νέες διατάξεις ορίζουν, μεταξύ και άλλων και προσθέτως των έως πρότινος οριζόμενων στην εθνική νομοθεσία, να δημοσιεύονται εντός της δήλωσης δικτύου:

- Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών

- Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντων.

Μέσω της δήλωσης δικτύου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις οικονομικές ενδείξεις από το σύστημα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.

Άρθρο 28

Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής

Το άρθρο 28 εστιάζει στην υποχρέωση σύναψης των αναγκαίων συμφωνιών, με όρους αμερόληπτους και διαφανείς, μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής. Η εν λόγω διάταξη κρίνεται απαραίτητη για το σκοπό της δέουσας ρύθμισης, με συμβατική μορφή, των σχέσεων διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο

για την παροχή και υλοποίηση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.

Άρθρο 29

Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών

Οι διατάξεις του άρθρου 29 του παρόντος νόμου θέτουν τις βάσεις για τη δημιουργία ενός διαφανούς, ολοκληρωμένου πλαισίου σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών.

Με τη με αριθμ. Φ4/54510/4872 (Β' 1745) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών έχουν καθοριστεί το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Η εν λόγω απόφαση εξακολουθεί να είναι σε ισχύ έως τη δημοσίευση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31 του παρόντος νόμου.

Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

Στα δύο τελευταία εδάφια της παραγράφου 1 του άρθρου 29 της οδηγίας υφίσταται διάταξη περί δυνατότητας του εθνικού κοινοβουλίου (μέσω της αρμόδιας κοινοβουλευτικής επιτροπής) να ελέγξει και, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει το επίπεδο χρέωσης που έχει καθορίσει ο διαχειριστής υποδομής. Η εν λόγω δυνατότητα, όπως παρέχεται από την οδηγία, δεν έχει ενσωματωθεί, καθώς αφενός ο καθορισμός των τελών υποδομής με Υπουργική Απόφαση, κατόπιν εισήγησης του ΟΣΕ, όπως έχει ήδη πραγματοποιηθεί με την αναφερόμενη Υπουργική Απόφαση η οποία θα ισχύει έως την αντικατάστασή της από νέα απόφαση κατ'εξουσιοδότηση της παρ. 3 του άρθρου 31 και αφετέρου οι ολοκληρωμένες αρμοδιότητες που προβλέπει για το ρυθμιστικό φορέα ως προς τις αρχές χρέωσης η παράγραφος 5 του άρθρου 56 του νόμου καθιστούν μη αναγκαία την πρόσθετη επανεξέταση από κοινοβουλευτική επιτροπή. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους και συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη.

Τέλος, διαμορφώνεται ένα δίκτυο προστασίας για τους αιτούντες με διατάξεις που εισάγονται σε σχέση την τήρηση του εμπορικού απορρήτου των πληροφοριών που παρέχουν στο διαχειριστή υποδομής και ενισχύεται η απάρεγκλητη της εμπιστευτικότητας στην αγορά.

«Κόστος υποδομής και λογαριασμοί» (άρθρο 30) και Παράρτημα V «Βασικές αρχές και παράμετροι συμβατικής συμφωνίας μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής» του άρθρου 62

Με τις διατάξεις του άρθρου 30, όπως αυτές συμπληρώνονται με τις διατάξεις του σχετικού Παραρτήματος, ορίζεται υποχρέωση σύναψης συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υ-

ποδομής, η οποία ρυθμίζει ενδελεχώς τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους και δημοσιεύεται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας. Το παράρτημα V ορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας, το οποίο εστιάζει, μεταξύ άλλων, στο πεδίο εφαρμογής, που καλύπτει τις πτυχές διαχείρισης της υποδομής, στη δομή των πληρωμών, καθώς και στην επίτευξη ποιοτικών στόχων, μέσω της καθιέρωσης σχετικών δεικτών/κριτηρίων. Η διάρκεια ισχύος της εν λόγω συμφωνίας ορίζεται σε 5 τουλάχιστον έτη και ταυτίζεται με τη διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου, κατά τα οριζόμενα στο σχετικό παράρτημα, ενώ εξασφαλίζεται η συνέπεια διατάξεων μεταξύ συμβατικής συμφωνίας και επιχειρησιακού σχεδίου. Επιπροσθέτως, προβλέπεται η παροχή κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής μέσω συμβατικής συμφωνίας ή Κοινής Υπουργικής Απόφασης ή συνδυασμού συμβατικής συμφωνίας και Κοινής Υπουργικής Απόφασης. Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο και είναι συνεπώς αναγκαίο να παρέχεται στο διαχειριστή υποδομής κίνητρο ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής του. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και τηρεί μητρώο περιουσιακών στοιχείων, το οποίο εξυπηρετεί πολλαπλούς στόχους. Οι μέθοδοι επιμερισμού δαπανών που εγκρίνει ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να βασίζονται στην καλύτερη διαθέσιμη ανάλυση της προέλευσης του κόστους και να επιμερίζουν το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, στους τύπους των σιδηροδρομικών οχημάτων.

Άρθρο 31 Αρχές χρέωσης

Οι διατάξεις του άρθρου 31 καθορίζουν με σαφήνεια τις αρχές χρέωσης, πληρώνοντας ένα από τα στοιχειώδη κριτήρια για την ενδεδειγμένη και ποιοτική λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.

Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντιστοίχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους, ενώ, για λόγους διαφύλαξης της διαφάνειας, παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα όλες οι αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη.

Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι η τιμολόγηση τηρεί τους βασικούς κανόνες χρέωσης. Η εν λόγω διάταξη αποτελεί ένα από τα εχέγγυα για την αξιοπιστία της εφαρμογής των κανόνων χρέωσης.

Το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι τα τέλη που χρεώνονται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιτρέπουν στους σιδηροδρόμους

να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς. Επομένως, η χρέωση για χρήση της υποδομής θα πρέπει να ορίζεται στο ύψος της επιβάρυνσης που δημιουργείται άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής μεταφοράς και το κόστος το οποίο αναλαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής.

Η Ε. Επιτροπή έχει δημοσιεύσει Εκτελεστικό Κανονισμό σχετικά με το άμεσο κόστος και ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά. Εντός τεσσάρων ετών από την έναρξη ισχύος του Εκτελεστικού Κανονισμού, θα εκδοθεί νέα απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία καθορίζει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης σε συμφωνία προς τις διατάξεις της εκτελεστικής πράξης, αντικαθιστώντας την απόφαση του άρθρου 29. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμιστεί κάθε θέμα σχετικό με τις διατάξεις του άρθρου.

Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας υποδομής, καθώς και το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Η Επιτροπή έχει θεσπίσει τον Εκτελεστικό Κανονισμό σχετικά με τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου. Είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί ότι συνυπολογίζεται το εξωτερικό κόστος όταν λαμβάνονται αποφάσεις για τις μεταφορές και ότι η χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών μπορεί, εν μέρει, να συμβάλει στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους κατά συνεκτικό και ισόρροπο τρόπο για όλους τους τρόπους μεταφορών.

Για την βελτίωση της διαφάνειας των τελών, καθίσταται σαφές ότι οι πάροχοι υπηρεσιών πρέπει επίσης να υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με τις χρεώσεις των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις οποίες πρέπει να δημοσιεύουν οι διαχειριστές υποδομών στις οικείες δηλώσεις δικτύου.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εντούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη υποδομής είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

Στο σύστημα χρέωσης δύναται να λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες του αυξανόμενου κορεσμού της χωρητικότητας της υποδομής και, τελικά, της ανεπάρκειας της χωρητικότητας.

Επιπροσθέτως, καθορίζονται οι βασικές αρχές χρέωσης για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα:

Το τέλος που επιβάλλεται αφενός για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις και αφετέρου, όταν οι υπη-

ρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος. Η προσθήκη του εύλογου κέρδους στον τρόπο υπολογισμού αποτελεί σημαντική καινοτομία του νέου νόμου, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της νέας οδηγίας. Επιπλέον, με τις ως άνω διατάξεις, καθορίζονται οι λειτουργικές συνιστώσες της υποδομής που είναι απαραίτητες, για να επιτραπεί στους φορείς εκμετάλλευσης να παρέχουν υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να παρέχονται έναντι των κατώτατων τελών πρόσβασης.

Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

«Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης» (άρθρο 32) και σημείο 1 του Παραρτήματος VI «Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές» του άρθρου 62

Το άρθρο 32 περιλαμβάνει διατάξεις που καθορίζουν τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης και συμπληρώνεται από τις διατάξεις του σημείου 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εν λόγω διάταξη δύναται να λειτουργεί ευεργετικά για το διαχειριστή υποδομής. Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης του κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας συνεισφοράς. Ωστόσο, το καθεστώς χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να επιτρέπει την κυκλοφορία που μπορεί να καλύψει τουλάχιστον το πρόσθετο κόστος που επιβάλλει η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Κατά την επιβολή προσαύξησης, τα διακριτά τμήματα της αγοράς καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής, όταν το κόστος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, οι τιμές τους στην αγορά ή οι σχετικές απαιτήσεις ποιότητας διαφέρουν σημαντικά.

Για λόγους πληρότητας και απόλυτης διασφάλισης της καθολικής ενημέρωσης, ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη, υπό τον έλεγχο του ρυθμιστικού φορέα.

Υφίστανται πρόσθετες διατάξεις για τα δυνατότητα επιβολής αυξημένων τελών, όσον αφορά αφενός τη μετα-

φορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς και αφετέρου συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS). Προκειμένου να επισπευσθεί η εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) στα οχήματα κίνησης, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να τροποποιήσουν το σύστημα χρέωσης με διαφοροποίηση για τους συρμούς που είναι εξοπλισμένοι με ETCS. Η εν λόγω διαφοροποίηση θα πρέπει να προσφέρει τα κατάλληλα κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με ETCS. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, τα μέσα και τα οριακά τέλη του διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της δικής του υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 32 της οδηγίας ορίζεται ότι η Ευρ. Επιτροπή θεσπίζει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικαστικές λεπτομέρειες στην εφαρμογή της διαφοροποίησης του τέλους υποδομής σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα που θα παρακολουθεί το σχέδιο εξαπλώσης ERTMS στην Ευρώπη το οποίο καθιερώνεται δυνάμει της απόφασης 2009/561/ΕΚ και με τα οποία εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτει συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής. Αυτά τα εκτελεστικά μέτρα προσαρμόζουν τις διαδικαστικές λεπτομέρειες της εφαρμοστέας διαφοροποίησης σε τρένα που εξυπηρετούν τοπικές και περιφερειακές μεταφορές χρησιμοποιώντας περιορισμένο τμήμα των σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ.

Άρθρο 33 Εκπτώσεις

Οι διατάξεις του άρθρου 33 καθορίζουν τα κριτήρια που ισχύουν αναφορικά με τις εκπτώσεις στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι εκπτώσεις έχουν συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής, περιοριζόμενες στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής. Οι εκπτώσεις που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να σχετίζονται με την εξοικονόμηση του πραγματικού διοικητικού κόστους, ιδίως την εξοικονόμηση του κόστους των συναλλαγών. Είναι όμως δυνατόν να παρέχονται και για την προαγωγή της αποτελεσματικής αξιοποίησης της υποδομής.

Ως εκ των άνω, κατ'εξαιρέση, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να εισάγει καθεστώς προσिता σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκ-

πτώσεις. Η εν λόγω δυνατότητα αφενός ενθαρρύνει την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και αφετέρου καλλιεργεί τις προϋποθέσεις για τη βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας υποδομής, μέσω της παροχής του κινήτρου της έκπτωσης των τελών υποδομής.

Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής, με σεβασμό προς την ανάγκη ανάπτυξης του ανταγωνισμού σε θεμιτό πλαίσιο. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34

Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής

Το άρθρο 34 θεσπίζει τη δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης υλοποίησης της εν λόγω δυνατότητας, ώστε να υφίσταται αποζημίωση για τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Όταν μια σιδηροδρομική επιχείρηση που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες, γεγονός που συνεπάγεται ευρύτερες ευεργετικές συνέπειες.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και οι υπολογισμοί που εκτελούνται πρέπει να δημοσιοποιούνται. Ειδικότερα πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

Άρθρο 35

Σύστημα επιδόσεων και σημείο 2 του Παραρτήματος VI Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 35 παρέχουν εξουσιοδότηση για τη δημιουργία συστήματος επιδόσεων εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής, με σκοπό την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται διεξοδικά στο σημείο 2 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 ισχύουν ομοιόμορφα σε ολόκληρο το δίκτυο. Είναι σκόπιμο να παρέχονται, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή της υποδομής, κίνητρα για την ελαχι-

στοποίηση των διαταραχών και για τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου.

Σημειώνεται ότι με βάση την παράγραφο 3 του άρθρου 35 της οδηγίας ανατίθεται στην Ευρ. Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά τις τροποποιήσεις του σημείου 2 στοιχείο γ' του Παραρτήματος VI, που αντιστοιχεί στο σημείο 2 στοιχείο γ' του Παραρτήματος VI του νέου νόμου. Με τις τροποποιήσεις αυτές προσαρμόζονται οι κατηγορίες καθυστέρησης στις βέλτιστες πρακτικές που αναπτύσσει ο τομέας.

Άρθρο 36

Τέλη δέσμευσης

Οι διατάξεις του άρθρου 36 ορίζουν τη δυνατότητα του διαχειριστή υποδομής να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που διατίθεται αλλά δεν χρησιμοποιείται και αποσκοπούν, κυρίως, στην παροχή κινήτρου για τη βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας της χρήσης της χωρητικότητας, καθώς και για την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς γενικότερα. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή καθίσταται υποχρεωτική σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν στη δήλωση δικτύου τους τα σχετικά κριτήρια.

«Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα» (άρθρο 37)

Οι διατάξεις του άρθρου 37 καθορίζουν το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με σκοπό τη διασφάλιση της εφαρμογής αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και τον συντονισμό της χρέωσης για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Οι διαχειριστές υποδομής αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων.

«Δικαιώματα χωρητικότητας» (άρθρο 38)

Το άρθρο 38 συγκροτεί ένα περιεκτικό σύνολο διατάξεων που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη και ισορροπημένη ρύθμιση των δικαιωμάτων χωρητικότητας, ώστε να γίνονται πλήρως σεβαστά με διαφανή τρόπο τα δικαιώματα του συνόλου των αιτούντων.

Ειδικότερα, η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από διαχειριστή υποδομής και η χρήση της δεν είναι μεταβιβάσιμη, με εξαίρεση τον ορισμό σιδηροδρομικής επιχείρησης από τον αιτούντα.

Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας καθορίζονται συμβατικά, συμφωνώντας προς το άρθρο 42.

Όταν ο αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνών μεταφορών επιβατών, προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, σε συνθήκες των άρθρων 10 και 11.

που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα

Άρθρο 39 Κατανομή χωρητικότητας

Οι διατάξεις του άρθρου 39 ορίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κανόνες κατανομής χωρητικότητας, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο ρυθμιστικό φορέα, και εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Η σύνταξη ενός συνεκτικού, δίκαιου και ευέλικτου πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας, προσαρμοσμένου στις ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς είναι προαπαιτούμενο για την ορθή εκτέλεση της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας και τη βέλτιστη αξιοποίηση της διατιθέμενης χωρητικότητας. Με το σύνολο των διατάξεων του άρθρου εξασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται, σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση, και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Κατάλληλοι κανόνες κατανομής χωρητικότητας σε συνδυασμό με ένα υγιές πλαίσιο ανταγωνισμού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων θα έχουν ως αποτέλεσμα καλύτερη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

Άρθρο 40 Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα

Οι διατάξεις του άρθρου 40 διαμορφώνουν ένα πολυδιάστατο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής με αντικείμενο την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα, που αποσκοπεί στην αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κείμενων διατάξεων και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές. Είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί καλύτερος συντονισμός των συστημάτων κατανομής ώστε να βελτιωθεί η ελκυστικότητα του σιδηροδρόμου ως μέσου μετακίνησης, στο οποίο χρησιμοποιείται το δίκτυο περισσότερων του ενός διαχειριστών υποδομής, και ιδιαίτερα στη διεθνή κυκλοφορία.

Το καθοριζόμενο πλαίσιο συνεργασίας διευκολύνει την κατανομή χωρητικότητας διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών, μέσω της ενδυνάμωσης της συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής και, συνοπτικά, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

- επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής από τις αποφάσεις κατανομής χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων τρίτων χωρών, καθώς και δημοσίευση των αρχών και κριτηρίων συνεργασίας από τους διαχειριστές υποδομής στη δήλωση δικτύου τους.

- επαρκή πληροφόρηση των ρυθμιστικών φορέων σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής

- λήψη αποφάσεων μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδίκτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες

- δημοσιοποίηση όρων συμμετοχής, μεθόδων λειτουργίας της συνεργασίας, κριτηρίων αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής

- αξιολόγηση της ανάγκης, πρόταση και οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων

Άρθρο 41 Αιτούντες

Το άρθρο 41 διευκρινίζει θέματα που αφορούν τους αιτούντες και, ειδικότερα, θέματα κατανομής χωρητικότητας, τον τρόπο πρόσβασης στην υποδομή, και τα εγγυήσεις που δύνανται να εγείρει ο διαχειριστής υποδομής.

Οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αιτήματα χωρητικότητας υποδομής, καθώς οι αγοραστές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα της απ' ευθείας πρόσβασης στη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας.

Οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής χωρίς αυτό να θίγει το δικαίωμά τους να συνάπτουν συμφωνία - πλαίσιο με τον διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς, δεν εισάγουν διακρίσεις και καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής σχετικά με τα κριτήρια για τους αιτούντες για την χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής.

Άρθρο 42 Συμφωνίες-πλαίσιο

Το άρθρο 42 εστιάζει στην έννοια της συμφωνίας – πλαίσιο, που αποτελεί βασικό εργαλείο για την οικοδόμηση της σταθερότητας στη σιδηροδρομική αγορά, ρυθμίζοντας τους κανόνες που διέπουν τη σχέση διαχειριστή υποδομής – αιτούντος και καθορίζοντας εκατέρωθεν δικαιώματα και υποχρεώσεις μέσω της συμβατικής οδού. Η συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Επιπροσθέτως, δεδομένου ότι πρέπει να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη ανάπτυξη του ανταγωνισμού, οι συμφωνίες-πλαίσιο ανταποκρίνονται στην κάλυψη των εύλογων απαιτήσεων του αιτούντος, χωρίς όμως να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες/υπηρεσίες, και προς αυτήν την κατεύθυνση αρωγός είναι η απαίτηση της εκ των προτέρων έγκρισης της συμφωνίας-πλαίσιο από τον ρυθμιστικό φορέα.

Οι συμφωνίες-πλαίσιο ενδυναμώνουν τον παράγοντα της σταθερότητας στη σιδηροδρομική αγορά, καθώς ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα 5 ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια, ενώ σε συγκεκριμένες περιπτώσεις οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη.

«Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» (άρθρο 43) και Παράρτημα VII «Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» του άρθρου 62

Το άρθρο 43, σε συνδυασμό με το σχετικό παράρτημα VII του άρθρου 62, καθορίζει τις παραμέτρους που διέπουν το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα του Παραρτήματος VII, το οποίο παραθέτει λεπτομερώς ένα

αξιόπιστο και ευέλικτο χρονοδιάγραμμα, με απώτερο στόχο την καθιέρωση μίας αποτελεσματικής διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, βασιζόμενο σε αυστηρές προθεσμίες που διασφαλίζουν την έγκαιρη εκτέλεση και διεκπεραίωση των προβλεπόμενων ενεργειών, αποκλείοντας οποιαδήποτε πιθανότητα χρονικής απόκλισης.

Άρθρο 44 Αιτήσεις

Το άρθρο 44 αποφασφηνίζει τις παραμέτρους που διέπουν το καθεστώς των αιτήσεων για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής, προκειμένου η σχετική διαδικασία να είναι επαρκώς καταγεγραμμένη. Οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στο διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους.

Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο παράρτημα που αφορά το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία της κατανομής χωρητικότητας. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

Επιπλέον, υφίστανται ρυθμίσεις που αφορούν αιτήσεις για τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Σημειώνεται ότι στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 έχει γίνει σημαντική φραστική διόρθωση σε σχέση με την επίσημη ελληνική μετάφραση, ώστε να αποδοθεί ορθότερα και ακριβέστερα το περιεχόμενο της οδηγίας. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική μετάφραση αναφέρει ότι «οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να αιτούνται θυρίδα μίας στάσης...», ενώ το εδάφιο του νόμου ορίζει ότι: «ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να αιτούνται σε θυρίδα μίας στάσης...».

Άρθρο 45 Προγραμματισμός

Το άρθρο 45 παραθέτει διεξοδικά τις βασικές αρχές επί των οποίων είναι δομημένος ο προγραμματισμός της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, κατά τρόπο που τον καθιστά αφενός απολύτως κατανοητό στους εμπλεκόμενους φορείς και αφετέρου εφαρμόσιμο με ακρίβεια, αποτρέποντας το ενδεχόμενο ερμηνειών κατά βούληση.

Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, δυνάμενος να αποδώσει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνο βάσει των σχετικών διατάξεων του παρόντος νόμου.

Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Η ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μέσω διαβούλευσης αποτελεί εχέγγυο για την επιτυχή κατάρτιση των πινάκων δρομολογίων, αποτρέποντας δυσμενή φαινόμενα που θα μπορούσε να προκαλέσει η έλλειψη σχετικής ενημέρωσης. Ο διαχειριστής υποδομής, στο μέτρο του δυνατού, ικανοποιεί όλα

τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, και λαμβάνει υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, δυνάμενος να αποδώσει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνο βάσει των σχετικών διατάξεων του παρόντος νόμου.

Άρθρο 46 Διαδικασία συντονισμού

Οι διατάξεις του άρθρου 46 εξειδικεύουν ζητήματα της διαδικασίας συντονισμού, η οποία αποτελεί κρίσιμο συντελεστή στο πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας, δεδομένου ότι δρομολογείται προκειμένου να επιλύσει ζητήματα που προκύπτουν από αντικρουόμενα αιτήματα κατά τη διαδικασία προγραμματισμού, επιδιώκοντας να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές, αξιοποιώντας το πλήρες φάσμα της διαθέσιμης ενημέρωσης και καταπολεμώντας τις δυσχέρειες που δύνανται να επιφέρει η διαδικασία συντονισμού. Η διαβούλευση αυτή συμβάλλει καθοριστικά στην εκπλήρωση των στόχων της διαδικασίας, καθώς βασίζεται στην κοινοποίηση συγκεκριμένων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, με την επιφύλαξη της μη αποκάλυψης της ταυτότητας των αιτούντων. Για να εξασφαλισθεί βέλτιστο αποτέλεσμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι επιθυμητό να απαιτηθεί η εξέταση της χρήσης της χωρητικότητας της υποδομής, όποτε απαιτείται συντονισμός των αιτημάτων χωρητικότητας, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των χρηστών.

Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου, στην οποία προβλέπεται και σύστημα ταχείας επίλυσης των διαφορών που δύνανται να προκληθούν.

Άρθρο 47 Κορεσμένη υποδομή

Το άρθρο 47 εμπεριέχει βασικές διατάξεις που αφορούν την κορεσμένη υποδομή, που αποτελεί βασικό κρίκο στην αλυσίδα που συνθέτει το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας. Ο χαρακτηρισμός τμήματος της υποδομής ως κορεσμένου, από το διαχειριστή υποδομής, λαμβάνει χώρα όταν, μετά τον συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής.

Οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου παρουσιάζουν στενή λειτουργική συσχέτιση με αυτές των εξής: ανάλυση χωρητικότητας (άρθρο 50), σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας (άρθρο 51), αρχές χρέωσης (άρθρο 31).

Δεδομένου ότι οι διάφορες υπηρεσίες συχνά έχουν διαφορετικό αντίκτυπο στη χωρητικότητα της υποδομής θα πρέπει να τηρείται σωστή ισορροπία μεταξύ των αναγκών των διαφόρων υπηρεσιών. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούνται βάσει σύμβασης με δημόσια αρχή ενδέχεται να απαιτούν ειδικούς κανόνες ώστε να διασφαλίζεται η ελκυστικότητά τους. Υφίσταται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία ορίζο-

νται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, ειδικότερα υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

Επιπροσθέτως, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που μπορεί να χορηγηθεί στο Διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύψει από την αποδιδόμενη προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες.

Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 48 Ad hoc αιτήματα

Οι διατάξεις του άρθρου 48 ρυθμίζουν ένα πολύ σημαντικό τμήμα των αιτημάτων του πλαισίου κατανομής χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, τα ad hoc αιτήματα. Το πλαίσιο προγραμματισμού θα πρέπει να εξασφαλίζει τη δυνατότητα ικανοποίησης αιτημάτων για χωρητικότητα της υποδομής, τα οποία υποβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας των προκαθορισμένων δρομολογίων.

Αρχικά, ορίζεται προθεσμία έως πέντε εργάσιμων ημερών για την ανταπόκριση του διαχειριστή υποδομής. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες.

Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων.

Άρθρο 49 Εξειδικευμένη υποδομή

Οι διατάξεις του άρθρου 49 εισάγουν την έννοια της εξειδικευμένης υποδομής, δυνάμενη να αποβεί ιδιαίτερος χρήσιμη σε όρους λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς, προσδίδοντας αυξημένη ευελιξία.

Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα.

Άρθρο 50 Ανάλυση χωρητικότητας

Το άρθρο 50 περιλαμβάνει διατάξεις που, κυρίως, εστιάζουν στη σκοπιμότητα της ανάλυσης χωρητικότητας, καθώς και στο περιεχόμενο αυτής. Σκοπός της εν λόγω ανάλυσης είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων

αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων, λαμβάνοντας υπόψη ένα σύνολο παραγόντων που επιδρούν.

Άρθρο 51 Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας

Το άρθρο 51 ολοκληρώνει με εύστοχο τρόπο το μηχανισμό αντιμετώπισης ζητημάτων κορεσμένης υποδομής, καθώς αναφέρει ότι εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της κορεσμένης υποδομής. Εξαιτίας της μονοπωλιακής του θέσης και φύσης, ο διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να εξετάσει τη διαθέσιμη χωρητικότητα της υποδομής και τις μεθόδους βελτίωσης, όταν δεν είναι εφικτή η ικανοποίηση των αιτημάτων των χρηστών.

Η διαβούλευση με τους χρήστες είναι εξαιρετικά επωφελής προκειμένου να αρθούν οι ανασταλτικοί παράγοντες. Οι διατάξεις του άρθρου εντοπίζουν με ακρίβεια τους πυλώνες του περιεχομένου του σχεδίου βελτίωσης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζονται επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

Επιπροσθέτως, υφίστανται συμπληρωματικές διατάξεις περί είσπραξης ή μη τελών υποδομής από το διαχειριστή υποδομής, σε συνάρτηση της εκπόνησης σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας και του περιεχομένου του.

Άρθρο 52 Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

Οι διατάξεις του άρθρου 52 υπεισέρχονται στον καθορισμό των παραμέτρων για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής, ενώ θεσπίζονται ιδιαίτερες διατάξεις για την κορεσμένη υποδομή.

Άρθρο 53 Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

Οι εργασίες συντήρησης της υποδομής, προγραμματισμένες και μη, αποτελούν κρίσιμο παράγοντα, που δύναται να επιδρά στην κατανομή χωρητικότητας. Στο άρθρο 53 ορίζεται ότι λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης, ώστε να αποφεύγονται ή να εξαλείφονται τυχόν δυσλειτουργίες στη σιδηροδρομική αγορά.

Άρθρο 54 Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

Οι διατάξεις του άρθρου 54 εστιάζουν στη λήψη μέτρων από το διαχειριστή υποδομής στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, προς την κατεύθυνση της αποκατάστασης της ομαλότητας. Προβλέπεται, ειδικότερα, ότι ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης. Η εν λόγω δράση έχει προληπτικό χαρακτήρα.

Επιπλέον, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι καταναγκαστικές σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

Άρθρο 55 Ρυθμιστικός φορέας

Το άρθρο 55 θεσπίζει διατάξεις για το ρυθμιστικό φορέα του σιδηροδρομικού τομέα, οι οποίες συμπληρώνουν αυτές, κυρίως, των άρθρων 22, 23 και 24 του ν. 3891/2010 (Α' 188), που περιλαμβάνει διατάξεις για την ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και τις αρμοδιότητές της. Ειδικότερα, η ΡΑΣ, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή έχει ήδη επιφορτιστεί με τα καθήκοντα του ρυθμιστικού φορέα, σύμφωνα με το ν. 3891/2010. Σημειώνεται ότι με το ν. 3891/2010 (άρθρο 28), πέραν των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα του σιδηροδρομικού τομέα, στη ΡΑΣ έχουν ανατεθεί αυτά της αρχής αδειοδότησης, όπως προβλέπεται και στον παρόντα νόμο, αλλά και της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Η αποτελεσματική διαχείριση, καθώς και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, υπό συνθήκες απρόσκοπτης λειτουργίας του υγιούς ανταγωνισμού, προϋποθέτουν την ύπαρξη ενός ισχυρού ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει αποτελεσματικά τη σιδηροδρομική αγορά.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 55 θεσπίζονται διατάξεις περί της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικού φορέα, με λεπτομερείς περιορισμούς, αλλά και με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα και την κυβέρνηση και δεν υφίσταται δυνατότητα οι σχετικές αρμοδιότητες να υπάγονται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρύθμιση με την οποία έχει ήδη εναρμονιστεί το εθνικό δίκαιο με το ν. 3891/2010 (Α' 188). Σε κάθε περίπτωση, η εξασφάλιση υψηλού βαθμού ανεξαρτησίας του ρυθμιστικού φορέα, ιδίως από την αρμόδια δημόσια αρχή (Υπουργείο) που ασκεί επιρροή επί της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), καθώς από άλλες ιδιωτικές οντότητες, αλλά και η σαφής διάταξη περί μη λήψης εντολών από την κυβέρνηση, συνθέτουν ένα πλέγμα διατάξεων που κρίνεται αναγκαίο, καθώς αναβαθμίζει, προάγει και ισχυροποιεί τη

δυνατότητα εποπτείας, αλλά και την αξιοπιστία του ρυθμιστικού φορέα κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του. Σημειώνεται ότι στην παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 ήδη υφίστανται διατάξεις που διασφαλίζουν υψηλό βαθμό ανεξαρτησίας του ρυθμιστικού φορέα.

Επισημαίνεται ότι η δυνατότητα οργανωτικής σύμπραξης ρυθμιστικού φορέα, αρχής αδειοδότησης και αρχής ασφάλειας σιδηροδρόμων, όπως προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 55 της Οδηγίας, έχει ήδη εφαρμοστεί στο εθνικό δίκαιο μέσω της ανάθεσης των σχετικών αρμοδιοτήτων στη Ρ.Α.Σ., δυνάμει του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, όπως αυτό τροποποιήθηκε/συμπληρώθηκε από το ν. 4199/2013 (Α' 16), και, ως εκ τούτου παρέλκει περαιτέρω μνεία στη δυνατότητα οργανωτικής σύμπραξης στον παρόντα νόμο.

Όσον αφορά τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα, τα οποία είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων, η παράγραφος 2 του άρθρου 55 του άρθρου αφορά την επιλογή και το διορισμό των μελών του ρυθμιστικού φορέα με διαφανή διαδικασία και παραπέμπει στην παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010. Όσον αφορά τη θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα, γίνεται μνεία στην παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010, η οποία καθορίζει λεπτομερώς τις παραμέτρους της θητείας, συμπεριλαμβανομένης και της δυνατότητας ανανέωσης αυτής. Επιπροσθέτως, με βάση τις διατάξεις της οδηγίας ενσωματώνονται διατάξεις αναφορικά με ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και μετά τη λήξη αυτής, αποτρέποντας δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων. Τονίζεται ότι στην παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 ήδη υφίσταται αναλυτικό πλαίσιο για τα ασυμβίβαστα και τις υποχρεώσεις των μελών του ρυθμιστικού φορέα, το οποίο λειτουργεί συμπληρωματικά και ενισχυτικά σε σχέση με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 55 του νέου νόμου.

Άρθρο 56 Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα και Παράρτημα VIII «Λογιστικά στοιχεία που παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα κατόπιν αιτήματος» του άρθρου 62

Το άρθρο 56 υπεισέρχεται διεξοδικά στις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, τροποποιώντας και συμπληρώνοντας τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/2010 που εστιάζουν στο ρυθμιστικό φορέα.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/11 (Α' 93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο ρυθμιστικός φορέας είναι σε θέση να ενδυναμώσει τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών, που έχουν συγκεκριμένη προθεσμία, και τις αποφάσεις του, που έχουν δεσμευτική ισχύ, μέσω κατάλληλων κυρώσεων. Η εν λόγω διάταξη προβλέπεται από την οδηγία 2012/34/ΕΕ, όμως υπάρχει ήδη στο εθνικό δίκαιο με το ν. 3891/2010.

Όσον αφορά τις αρμοδιότητες που προστίθενται με τον παρόντα νόμο στο ρυθμιστικό φορέα, αυτές έχουν ως εξής:

- Ορίζεται ρητά ότι ρυθμιστικός φορέας λειτουργεί ως βαθμίδα άσκησης προσφυγής των αιτούντων, όταν πιστεύουν ότι έχουν υποστεί διακριτική μεταχείριση, έναντι αποφάσεων όχι μόνο του διαχειριστή υποδομής, αλλά και των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, για τις αντίστοιχες υπηρεσίες.

- Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από το Διαχειριστή Υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου, της συμβατικής συμφωνίας και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας, για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες ώστε να εξασφαλίσει συγκεκριμένα ότι τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

- Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους των διαχειριστών υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Οι εν λόγω φορείς παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις αρμόδιες αρχές. Στην παράγραφο 13 του άρθρου της οδηγίας προβλέπεται αρμοδιότητα της Ευρ. Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του Παραρτήματος VIII που αντιστοιχεί στο παράρτημα VIII του άρθρου 62. Ως εκ τούτου, το εν λόγω παράρτημα μπορεί να τροποποιείται ώστε να προσαρμόζεται στην εξέλιξη των λογιστικών και ελεγκτικών πρακτικών και/ή να συμπληρώνεται με πρόσθετα στοιχεία, απαραίτητα για την τήρηση χωριστών λογαριασμών.

Οι προστιθέμενες αρμοδιότητες αφορούν καίρια πεδία/τομείς της σιδηροδρομικής αγοράς και αποτελούν πολύτιμη συμβολή στην αναγκαία ενδυνάμωση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα.

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

Για να ενισχυθεί η διασυννοριακή συνεργασία και να βελτιωθούν οι συνθήκες εισόδου στην αγορά, οι ρυθμιστικοί φορείς θα υποχρεωθούν να συνεργάζονται για την έκδοση αποφάσεων σχετικά με ζητήματα πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνείς μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, η διαδικασία λήψης αποφάσεων πρέπει να επιτρέπει στους ρυθμιστικούς φορείς να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε εύθετο χρόνο. Οι φορείς αυτοί συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς τον σκοπό αυτό συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στενά, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντα τους για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

Καθορίζονται διαδικασίες διαβούλευσης των ρυθμιστικών φορέων και αιτήματος παροχής των αναγκαίων πληροφοριών, σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική

τους πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, και, κατά περίπτωση, με τη συνδρομή της Ε. Επιτροπής.

Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για την λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και εξετάζουν αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και του άρθρου 40 παράγραφος 1 που εφαρμόζουν διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

Άρθρο 58

Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων

Προβλέπεται ότι οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων του νόμου με τον οποίον ενσωματώνεται η Οδηγία 2014/25/ΕΕ κατά το μέρος που αφορά το πεδίο εφαρμογής της. Η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με την εν λόγω οδηγία, η οποία καταργεί την οδηγία 2004/17/ΕΚ, εστιάζοντας, μεταξύ άλλων, στις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών δεν έχει ολοκληρωθεί, όμως αναμένεται να υλοποιηθεί εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

Άρθρο 59

Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο

Ορίζεται για το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υποχρέωση κοινοποίησης στην Ε. Επιτροπή του παρόντος νόμος, καθώς και των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, αμέσως μετά την έκδοσή τους, όπως προβλέπει το ενωσιακό δίκαιο.

Άρθρο 60

Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις

Με τη θέσπιση του παρόντος νόμου επιδιώκεται η προσαρμογή του εθνικού δικαίου στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 343/32 της 14.12.2012) για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού έργου. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ κατήργησε τις προηγούμενες οδηγίες (91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως ίσχυαν) της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ εισήγαγε ουσιώδεις προσθήκες, τροποποιήσεις και βελτιώσεις σε σχέση με τις διατάξεις των καταργούμενων οδηγιών, δημιουργώντας την ανάγκη εκτενούς προσαρμογής στο εθνικό δίκαιο και συγχώνευσης/κωδικοποίησης των υφιστάμενων νομικών κειμένων σε ένα νόμο.

Ως εκ τούτου, καταργούνται οι διατάξεις του ΠΔ 41/2005 (Α' 60), καθώς και, κυρίως, των ακόλουθων ΠΔ που το έχουν τροποποιήσει/συμπληρώσει: 158/06, 145/08, 149/09, οι οποίες αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου. Δεδομένης της κατάργησης των ως άνω διατάξεων, και προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εισάγονται κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις. Οι

κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ'εξουσιοδότηση καταργούμενων διατάξεων διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση νέων αντίστοιχων πράξεων. Επιπροσθέτως, οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε καταργούμενες διατάξεις, νοείται, στο εξής, ως αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 61

Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων

Καταρχάς, στην παράγραφο 1 του άρθρου επιχειρείται αντικατάσταση διατάξεων στα άρθρα 22 (παρ. 2) και 24 (παρ. 1) του ν. 3891/2010, ώστε να επέλθει προσαρμογή σε επιμέρους διατάξεις του ν. 3891/10 σε σχέση με την ανάθεση των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στη Ρ.Α.Σ., σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4199/13. Ειδικότερα, στις ως άνω διατάξεις οριζόταν ότι η ΡΑΣ ενεργεί ανεξάρτητα από την Αρχή Ασφάλειας και ότι τα μέλη της δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στην Αρχή Ασφάλειας. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 55 της Οδηγίας ρητά ορίζεται ότι ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράξει οργανωτικά με την αρχή ασφαλείας. Ως εκ τούτου και δεδομένης της ανάθεσης των αρμοδιοτήτων της αρχής ασφαλείας στη ΡΑΣ με το ν. 4199/2013, διορθώνεται η διατύπωση των ως άνω παραγράφων με αντικατάσταση διατάξεων, ώστε να αντανakλάται η ένταξη των αρμοδιοτήτων της αρχής ασφαλείας στη ΡΑΣ τόσο στις διατάξεις περί ανεξαρτησίας της ΡΑΣ όσο και στα ασυμβίβαστα που διέπουν τα μέλη της ΡΑΣ.

Επιπροσθέτως, η δρομολογούμενη προσαρμογή/εναρμόνιση στο εθνικό δίκαιο, όπως υλοποιείται με την αντικατάσταση του π.δ. 41/2005 (Α' 60) από τον παρόντα νόμο, συνεπάγεται την ανάγκη για προσαρμογές στο ν. 3891/2010 (Α' 188), ειδικότερα αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (άρθρο 28), οι οποίες τροποποιούνται και συμπληρώνονται, κυρίως από τις διατάξεις του άρθρου 56 του παρόντος νόμου, ώστε να εκπονηθεί στην εθνική νομοθεσία ένα αδιαιρέτο, εμπεριστατωμένο και σαφές σύνολο διατάξεων με ισχυρή συνοχή και υψηλό βαθμό πληρότητας. Ιδιαίτε- ρως, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, για την εξυπηρέτηση της χρηστής νομοτεχνικής πρακτικής, στην παράγραφο 2 του άρθρου 61 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση προεδρικού διατάγματος, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και πρότασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που θα κωδικοποιεί, τροποποιεί και συμπληρώνει τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, για τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ, με βάση τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που απορρέουν από τον παρόντα νόμο, κυρίως από το άρθρο 56.

Επιπροσθέτως αντικαθίστανται διατάξεις του ν. 3911/2011 (Α' 12). Με το ν. 3911/2011 (Α' 12) ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο η οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοι- νότητας.

Πιο συγκεκριμένα:

Α) Στο άρθρο 23 του ν. 3911/2011 καθορίζονται τα θέ- ματα εκπαίδευσης των μηχανοδηγών. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών πραγματοποιείται σε εκπαιδευτικά κέντρα

αναγνωρισμένα από τον ΕΟΠΠΕΠ. Τα προγράμματα εκ- παίδευσης (οδηγός σπουδών και προγράμματα κατάρτι- σης) υποβάλλονται προς έγκριση στον ΕΟΠΠΕΠ. Εντού- τοις σύμφωνα με την παρ. Θ3 εδάφιο 16 του ν. 4093/2012 (Α' 22) όπως ισχύει αλλά και την υπ' αριθμ. 10131/ΙΑ (Β' 3057/2012) απόφαση του Υπουργού Παιδεί- ας για την διαδικασία υποβολής των προγραμμάτων σπουδών Κέντρων Δια Βίου Μάθησης Επιπέδου Δύο, κα- θορίζονται τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται για τα προγράμματα σπουδών χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης.

Δεδομένου ότι στο εκπαιδευτικό κέντρο θα εκπαιδεύο- νται υποψήφιοι μηχανοδηγοί στους οποίους, μετά από ε- πιτυχή εξέταση, θα χορηγείται άδεια η οποία θα ισχύει σε όλο το έδαφος της ΕΕ, πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα προγράμματα εκπαίδευσης είναι υψηλού επιπέδου και καλύπτουν τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Για να επιτευχθεί αυτό, τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να τυγχάνουν έγκρισης από εξειδικευμένο, στα σιδηροδρομικά θέματα, φορέα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδη- ροδρόμων, η οποία έχει και την αρμοδιότητα έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφαλείας, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του π.δ.160/2007 (Α' 201), μπορεί να επιτελέσει το έργο της έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης των μηχανο- δηγών, δεδομένης της θεσμικής αδυναμίας του ΕΟΠ- ΠΕΠ να επιτελέσει το υπόψη έργο.

Ως εκ τούτου, αντικαθίσταται το σημείο γ' της παρα- γράφου 9 και το σημείο α' της παρ.10 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 στο οποίο γίνεται αναφορά στην έγκριση του οδηγού σπουδών και των προγραμμάτων κατάρτι- σης.

Β) Στις 24 Ιουνίου 2014, δημοσιεύτηκε η Οδηγία 2014/82/ΕΕ με την οποία τροποποιείται η Οδηγία 2007/59/ΕΚ και ειδικότερα τα παραρτήματα της II, IV και VI (αντίστοιχα παραρτήματα I, III και V του άρθρου 31 του νόμου) τα οποία αφορούν στις ιατρικές απαιτήσεις για την όραση των μηχανοδηγών, στο περιεχόμενο της εκ- παίδευσης όσον αφορά στις γενικές επαγγελματικές γνώσεις της άδειας του μηχανοδηγού καθώς και στο επί- πεδο της γλωσσικής ικανότητας των μηχανοδηγών που απαιτείται στο πλαίσιο της απόκτησης πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

Η ανωτέρω οδηγία ενσωματώθηκε στην ελληνική έν- νομη τάξη με την κ.υ.α. ΑΣ19/οικ.71945/3670 «Εναρμόνι- ση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της ο- δηγίας 2014/82/ΕΕ της Επιτροπής, της 24ης Ιουνίου 2014, περί τροποποίησης της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον α- φορά τις γενικές ιατρικές γνώσεις, τις ιατρικές απαιτή- σεις και τις απαιτήσεις σχετικά με την άδεια», η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 2539/Β/25.11.2015.

Στο άρθρο 12 του ν. 3911/11 έχει περιληφθεί μέρος του Παραρτήματος V του νόμου και ειδικότερα η απαίτη- ση για τον ομογενή ή αλλογενή υποψήφιο μηχανοδηγό να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ελληνομάθειας επιπέ- δου Β2. Το τελευταίο έρχεται σε αντίθεση την κ.υ.α. ΑΣ19/οικ.71945/3670, σύμφωνα με την οποία «οι μηχανο- δηγοί οφείλουν να είναι σε θέση να κατανοούν (ακρό- αση και ανάγνωση) και να επικοινωνούν (προφορικά και γραπτά) σύμφωνα με το επίπεδο Β1 του κοινού ευρωπαϊ- κού πλαισίου αναφοράς για τις γλώσσες».

Προκειμένου να εναρμονισθεί πλήρως και το σώμα του ν. 3911/2011, με τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ όπως αυτή ισχύει, απαιτείται να αντικατασταθεί το άρθρο 12 του ν. 3911/2011 στο οποίο γίνεται αναφορά στο επίπεδο των γλωσσικών γνώσεων του μηχανοδηγού.

Αθήνα, 20 Ιουλίου 2016

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Γ. Σταθάκης

Ν. Φίλης

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Ν. Κοτζιάς

Ν. Παρασκευόπουλος

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Π. Σκουρλέτης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Χρ. Σπίρτζης

Θ. Δρίτσας

Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Μ. Χρυσοβελώνη

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 1 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμ-

βουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012).

2. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες (domestic) και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services).

3. Με τον παρόντα νόμο θεσπίζονται:

α) οι κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος-μέλος, όπως οι κανόνες αυτοί ορίζονται στο Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15),

β) τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην ελληνική επικράτεια, όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο III (άρθρα 16 έως 25),

γ) οι αρχές και οι διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο IV (άρθρα 26 έως 57).

Άρθρο 2

**Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 2 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Το Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15) δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες (services) σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών ή προαστιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Παρά τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, όταν μια τέτοια σιδηροδρομική επιχείρηση τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επιχείρησης ή άλλης οντότητας (entity) που εκτελεί ή ενσωματώνει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, πλην των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 5. Το άρθρο 6 εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της επιχείρησης ή οντότητας (entity) που την ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.

2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57) του παρόντος νόμου:

α) τα τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή, τα οποία έχουν πλάτος γραμμής διαφορετικό του κυρίως σιδηροδρομικού δικτύου και προορίζονται για αποκλειστικά τουριστική λειτουργία ή έχουν μόνο ιστορική αξία.

β) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου δεν εφαρμόζονται στις αστικές και προαστιακές μεταφορές που διενεργούνται στην υποδομή του μετρό, του τραμ και των ηλεκτροκίνητων μητροπολιτικών σιδηροδρόμων.

Άρθρο 3
Ορισμοί
(Άρθρο 3 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

1) «Σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη.

2) «Διαχειριστής υποδομής»: η επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικές επιχειρήσεις. Ως διαχειριστής υποδομής ορίζεται ο ΟΣΕ.

3) α) «Σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 62

β) «Εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: η «σιδηροδρομική υποδομή» που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας.

4) «Διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.

5) «Διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους-μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο.

6) «Αστικές και προαστιακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυννοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του.

7) «Περιφερειακές υπηρεσίες (services)»: υπηρεσίες (services) μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών περιοχών.

8) «Διαμετακόμιση»: η διάσχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο έδαφος της Ένωσης.

9) «Εναλλακτική διαδρομή»: κάποια άλλη διαδρομή μεταξύ της ίδιας αφετηρίας και του ίδιου προορισμού με δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο διαδρομών για την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευ-

μάτων ή επιβατών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

10) «Βιώσιμη εναλλακτική επιλογή»: πρόσβαση σε άλλη εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών οικονομικά αποδεκτή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση που της επιτρέπει την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών εμπορευμάτων ή επιβατών.

11) «Εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών»: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

12) «Φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity), υπεύθυνη για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

13) «Διασυννοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυννοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

14) «Άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από την αρχή αδειοδότησης (licensing authority) σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών.

15) «Αρχή αδειοδότησης» (licensing authority): ο φορέας που είναι αρμόδιος για τη χορήγηση των αδειών εντός της ελληνικής επικράτειας. Ως αρχή αδειοδότησης ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α' 188).

16) «Συμβατική συμφωνία»: συμφωνία μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής.

17) «Εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων (own capital) που λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη.

18) «Κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από το διαχειριστή υποδομής.

19) «Αιτών»: σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προμηθευτούν (procure) χωρητικότητα υποδομής.

20) «Κορεσμένη υποδομή»: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας.

21) «Σχέδιο βελτίωσης (enhancement) χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρ-

μογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής».

22) «Συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής.

23) «Συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

24) «Χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο.

25) «Δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής.

26) «Δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανόμης χωρητικότητας η οποία περιέχει όλες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής.

27) «Σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα.

28) «Πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

29) «Γραμμές εναπόθεσης» (storage siding): παρακαμπτήριες γραμμές που διατίθενται ειδικά για την προσωρινή φύλαξη σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ δύο μετακινήσεων.

30) «Βαριά (heavy) συντήρηση»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II **ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

ΤΜΗΜΑ 1 **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ**

Άρθρο 4 **Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής** **(Άρθρο 4 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57), είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

Άρθρο 5 **Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς** **(Άρθρο 5 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και τις διαχειρίζονται υπ' ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Αυτό ισχύει ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που τους επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές, όπως αυτές ορίζονται από τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως ισχύει, καθώς και τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας που συνάπτουν με τις εν λόγω αρχές.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων τους. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να αναφέρονται τα μέσα επίτευξης αυτών των στόχων.

3. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές γενικής πολιτικής που καθορίζουν τα αρμόδια Υπουργεία και λαμβανομένων υπόψη των εθνικών σχεδίων ή συμβάσεων (ενδεχομένως πολυετών), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών προγραμμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες ιδίως:

α) να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7, 29 και 39 του παρόντος νόμου,

β) να ελέγχουν την προσφορά και την εμπορία των υπηρεσιών μεταφορών και να καθορίζουν τις τιμές τους,

γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους,

δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης,

ε) να αναλαμβάνουν νέες δραστηριότητες σε τομείς που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι μέτοχοι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν τη δυνατότητα να ορίσουν να απαιτείται η δική τους εκ των προτέρων έγκριση για σο-

βαρές αποφάσεις σε θέματα επιχειρηματικής διαχείρισης, όπως συμβαίνει με τους μετόχους ιδιωτικών ανωνύμων εταιρειών, στο πλαίσιο του εταιρικού δικαίου. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων δυνάμει του ισχύοντος εταιρικού δικαίου όσον αφορά τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου.

ΤΜΗΜΑ 2

ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΥΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 6

Λογιστικός διαχωρισμός (Άρθρο 6 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για τις δραστηριότητες που αφορούν, αφενός, την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

2. Η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστές οντότητες, ώστε να διασφαλίζεται η απόλυτη διάκριση μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας.

3. Για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αφενός, και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και ισολογισμοί. Τα δημόσια κονδύλια τα οποία καταβάλλονται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωνικού υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθμ. 1370/2007 στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. Οι λογαριασμοί που αφορούν τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 τηρούνται κατά τρόπον που να επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες.

Άρθρο 7

Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 7 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται στο διαχειριστή υποδομής της παραγράφου 2 ο οποίος δεν παρέχει καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή είναι:

α) λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και

β) λήψη αποφάσεων για τη χρέωση χρήσης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29 παράγραφος 1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύναται να ανατίθεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, η ευθύνη συμμετοχής στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής.

2. Ο ΟΣΕ ασκεί τα καθήκοντα του διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις σχετικές διατάξεις του παρόντος νόμου, του ν. 3891/2010 (Α' 188) και του ν. 2671/1998 (Α' 289), όπως ισχύουν.

3. Ο εταιρικός σκοπός του διαχειριστή υποδομής δεν μπορεί να περιλαμβάνει δραστηριότητες που εμπλέκονται σε παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Σε αντίθετη περίπτωση, τα καθήκοντα που περιγράφονται στο Κεφάλαιο IV τμήματα 2 και 3, εκτελούνται από άλλο φορέα, που δημιουργείται για αυτό το σκοπό, ο οποίος είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή και την οργανωτική του δομή από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

4. Η ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους του διαχειριστή υποδομής είναι ασυμβίβαστη με την ιδιότητα του μέλους οργάνου διοίκησης ή του διευθυντικού στελέχους σιδηροδρομικής επιχείρησης. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν επιτρέπεται να μετέχει, καθ' οιονδήποτε τρόπο, στο μετοχικό κεφάλαιο του διαχειριστή υποδομής. Η ασυμβίβαστη ιδιότητα του προηγούμενου εδαφίου καταλαμβάνει επίσης και τα συγγενικά πρόσωπα του μετόχου της επιχείρησης μέχρι τρίτου βαθμού κατά την έννοια του άρθρου 23α παρ. 5 του κ.ν. 2190/1920, όπως ισχύει.

5. Σε κάθε περίπτωση τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες του Κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, που εκτελούνται είτε από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα, είναι οργανωτικά διαχωρισμένα.

ΤΜΗΜΑ 3

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Άρθρο 8

Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 8 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναπτύσσει την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτό, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης

της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε (5) ετών, είναι ανανεώσιμη και αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μπορεί επίσης να χορηγείται στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκής σε σχέση με τα καθήκοντά του σύμφωνα με την περίπτωση 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται αυτές οι επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που εμφανίζονται στην παράγραφο 4.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και τη χρηματοδότηση από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ο διαχειριστής της υποδομής κατάρτιζε επιχειρησιακό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο κατάρτιζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποδοτική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και, κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρησιακού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, κατά την κατάρτιση του επιχειρησιακού (business) σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, έχει τις αρμοδιότητες της παραγράφου 3 του άρθρου 56.

4. Υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε (5) ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανομένων των προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

5. Η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 4 κρατική χρηματοδότηση προκαταβάλλεται ανά μήνα στο διαχειριστή υποδομής. Για τον προσδιορισμό της λαμβάνε-

ται υπόψη το εγκεκριμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/2005 (Α' 314), επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 9

Διαφανής διαγραφή χρεών (Άρθρο 9 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 13 «Ρυθμίσεις χρεών» του ν. 3891/2010 (Α' 188), όπως αυτό έχει αντικατασταθεί με την παρ. 3 του άρθρου 17 του ν. 4337/2015 (Α' 129).

ΤΜΗΜΑ 4

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή (Άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δικαίους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62 και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 62.

3. Μετά από αίτημα των συναφών αρμόδιων αρχών ή των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 καθορίζει αν ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3, τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/12.8.2014).

Άρθρο 11

Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών (Άρθρο 11 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να περιορίζεται το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο

άρθρο 10 σε υπηρεσίες (services) μεταξύ ενός σημείου αναχώρησης και ενός σημείου προορισμού, οι οποίες διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είναι σύμφωνες με την ισχύουσα ενωσιακή και εθνική νομοθεσία. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής συγκεκριμένης υπηρεσίας και αποβίβασης σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων εντός της ελληνικής επικράτειας, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε από τους κατωτέρω:

- α) της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- β) του διαχειριστή της υποδομής,
- γ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασής:

- α) η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- β) ο διαχειριστής της υποδομής,
- γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Ως προς τη διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 869/2014 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 2014 για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (ΕΕ L239/1 της 12.8.2014).

5. Κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 μπορεί να ασκηθούν ένδικα βοηθήμα-

τα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

Άρθρο 12 **Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές** **επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών** **(Άρθρο 12 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11, παράγραφος 2, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών του ν. 4199/2013 (Α' 216), μπορεί, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να επιβάλλεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των συνδέσεων.

2. Σκοπός της εισφοράς είναι η αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων (receipts) και ενός εύλογου (reasonable) κέρδους για την εκπλήρωση (discharging) αυτών των υποχρεώσεων.

3. Η εισφορά διέπεται από το δίκαιο της Ένωσης, με τήρηση ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της μέσης τιμής της υπηρεσίας μεταφοράς και του επιπέδου της εισφοράς. Το σύνολο των επιβληθεισών εισφορών κατά την παρούσα παράγραφο δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για την οποία επιβάλλονται.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης των εισφορών και της χρήσης τους. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 13 **Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες** **(Άρθρο 13 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του Παραρτήματος II του άρθρου 62.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την πα-

ροχή υπηρεσιών παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο Παράρτημα II του άρθρου 62, σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχεία α', β', γ', δ', ζ' και θ' του Παραρτήματος II του άρθρου 62 καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει κυρίαρχη θέση στην εθνική αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για την οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρεία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής νομικής οντότητας για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο νομικής οντότητας.

Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως.

Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της ΓΑΙΑΟΣΕ, καθορίζονται: α) οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, όπως αυτές ορίζονται από την περίπτωση 11 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου, που βρίσκονται εντός της ελληνικής επικράτειας και β) οι εγκαταστάσεις της περίπτωσης α' του παρόντος εδαφίου στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής ασκεί τα καθήκοντα του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σύμφωνα με την περίπτωση 12 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό καθίσταται αναγκαίο.

4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Όταν τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών την οποία διαχειρίζεται φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω φορέας αιτιολογεί γραπτώς κάθε αρνητική απόφαση και αναφέρει τις βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε άλλες εγκαταστάσεις.

5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών μπορεί να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα.

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο (2) συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαρτιζόμενων στο σημείο 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

ΤΜΗΜΑ 5 ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Άρθρο 14 Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες (Άρθρο 14 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές υπηρεσίες.

2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε διασυνοριακή συμφωνία πριν από τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη-μέλη.

3. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών-μελών, βάσει του δικαίου της Ένωσης, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή του να αρχίσει διαπραγματεύσεις και να συνάψει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες.

4. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει τακτικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τυχόν διαπραγματεύσεις αυτού του είδους και, κατά περίπτωση, την καλεί να συμμετάσχει σε αυτές ως παρατηρητήρια.

5. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εφαρμόζει προσωρινά και/ή συνάπτει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 6 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Άρθρο 15 Υποβολή των αναγκαίων πληροφοριών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Άρθρο 15 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σεβόμενο τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε ετήσια βάση τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Ιουλίου 2015 σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 181/1 της 9.7.2015).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1 ΑΡΧΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 16 Αρχή αδειοδότησης (Άρθρο 16 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Ως αρχή αδειοδότησης, η οποία είναι υπεύθυνη για την έκδοση των αδειών της περίπτωσης 14 του άρθρου 3 και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων («Ρ.Α.Σ.») του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

Η αρχή αδειοδότησης δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή οντότητες.

ΤΜΗΜΑ 2 ΟΡΟΙ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Άρθρο 17 Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις (Άρθρο 17 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση εγκατεστημένη στην ελληνική επικράτεια δικαιούται να ζητήσει άδεια στην αρχή αδειοδότησης.

2. Δεν χορηγούνται άδειες ούτε παρατείνεται η ισχύς τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

3. Κάθε επιχείρηση η οποία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου (άρθρα 16 έως 25) δικαιούται να λάβει άδεια.

4. Δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από το παρόν Κεφάλαιο (άρθρα 16 έως 25), εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες.

5. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/171 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29/3 της 5.2.2015).

6. Η άδεια της παραγράφου 3 δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Απαραίτητη επίσης προϋπόθεση είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφάλειας από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α' 201) και η παροχή πρόσβασης από το διαχειριστή υποδομής. Η παροχή πρόσβασης υλοποιείται με τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του παρόντος, η οποία κοινοποιείται στο ρυθμιστικό φορέα με ευθύνη του διαχειριστή υποδομής.

7. Όποιος χρησιμοποιεί την εθνική σιδηροδρομική υποδομή χωρίς την άδεια της περίπτωσης 14 του άρθρου 3, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών. Στην περίπτωση αυτή το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει και τη δήμευση του εξοπλισμού που χρησιμοποιήθηκε κατά τη τέλεση της παράβασης του προηγούμενου εδαφίου.

Άρθρο 18 Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια (Άρθρο 18 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, ότι μπορεί να πληροί, ανά πάσα στιγμή, ορισμένες απαιτήσεις αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης, οι οποίες καθορίζονται στα άρθρα 19 έως 22.

Για τον σκοπό αυτό, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας, παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

2. Η αίτηση για την παροχή άδειας αναφέρει, κατ'ελάχιστον, το είδος των μεταφορικών υπηρεσιών (επιβατικών ή/και εμπορευματικών), την γεωγραφική κάλυψη των υπηρεσιών αυτών (όλο ή ορισμένο μέρος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου) και την πληροφορία εάν η

δραστηριότητα της επιχείρησης θα αφορά μόνο την παροχή έλξης σε οχήματα άλλων μεταφορέων ή την παροχή πλήρων συρμών.

Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας, καθώς και ο κατάλογος όλων των απαιτούμενων εγγράφων, και του περιεχομένου τους, που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της, επικαιροποιείται όταν απαιτείται και χορηγείται με μέριμνά της.

Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης, η αρχή αδειοδότησης πληροφορεί την επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί πρόσθετες πληροφορίες. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά δύο (2) εβδομάδες σε εξαιρετικές περιστάσεις και η επιχείρηση ενημερώνεται σχετικά. Μόλις παραλάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες, η αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την επιχείρηση εντός μέγιστης προθεσμίας ενός (1) μηνός εάν ο φάκελος είναι πλήρης.

Η αίτηση συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ. Το εν λόγω ποσό αποτελεί δημόσιο έσοδο. Το ύψος του ποσού του παραβόλου δύναται να αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης, εξειδικεύονται, συμπληρώνονται και τροποποιούνται τα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς το περιεχόμενο των αιτήσεων, η διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 19 έως 22 του παρόντος νόμου. Μέχρι την έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου διατηρείται σε ισχύ η απόφαση Φ4/οικ.1594/107/2012 (Β' 56) του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Άρθρο 19

Απαιτήσεις αξιοπιστίας (Άρθρο 19 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Για την απόδειξη της συνδρομής των απαιτήσεων αξιοπιστίας, η επιχείρηση, η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας ή τα αρμόδια για τη διαχείρισή της άτομα οφείλουν να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα, περιλαμβανομένων των αδικημάτων εμπορικού χαρακτήρα,

β) να μην έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

γ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών,

δ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δύναμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.

Άρθρο 20

Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας (Άρθρο 20 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών.

Για επιχειρήσεις με ετήσια έσοδα κάτω των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) ευρώ από δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, η απαίτηση όσον αφορά την ικανότητά τους να ανταποκριθούν σε υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις τους για περίοδο 12 μηνών από την έναρξη των μεταφορών, πληρούται εάν η επιχείρηση είναι σε θέση να αποδείξει ότι το καθαρό της κεφάλαιο ανέρχεται σε τουλάχιστον εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ.

2. Η αρχή αδειοδότησης ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν είναι σε θέση να υποβάλει ετήσιους λογαριασμούς, μέσω του ισολογισμού της. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας παρέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 62.

3. Η αρχή αδειοδότησης θεωρεί ότι η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν διαθέτει οικονομική επιφάνεια εάν παρατηρούνται σημαντικές ή συχνές καθυστερήσεις της καταβολής φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης συνεπεία της δραστηριότητας της επιχείρησης.

4. Η αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτεί την υποβολή έκθεσης λογιστικού ελέγχου και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμειευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν τα στοιχεία του Παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 62.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας (Άρθρο 21 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας είναι σε θέση να αποδείξει ότι διαθέτει ή θα διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ή πείρα για την ασφαλή και αξιοπιστή άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια.

Άρθρο 22

Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης (Άρθρο 22 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη ή διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις βάσει όρων της αγοράς ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογή

της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Παρά την υποχρέωση αυτή, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και το προφίλ κινδύνου των διαφόρων ειδών υπηρεσιών, ιδιαίτερα δε των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την κληρονομιά.

2. Η κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές προς κάλυψη των επαρκών εγγυήσεων, για τις εξής περιπτώσεις:

α. θάνασιμος τραυματισμός προσώπων,
β. σωματική βλάβη προσώπων,
γ. υλικές ζημιές οι οποίες προξενήθηκαν σε πρόσωπα τα οποία δεν ανήκουν στο προσωπικό του λήπτη ασφάλισης ή εγγύησης (δηλαδή της σιδηροδρομικής επιχείρησης),

δ. υλικές ζημιές σε πράγματα (κινητά ή ακίνητα) αλλά και ζώα που μεταφέρονται με την ασφαλισμένη ή υπό εγγύηση αμαξοστοιχία (βαγόνι ή/και ελκτική μηχανή),

ε. ζημιές σε όμορες, της σιδηροδρομικής υποδομής ιδιοκτησίες ή εγκαταστάσεις.

3. Στα ανώτατα όρια κάλυψης της αστικής ευθύνης της σιδηροδρομικής επιχείρησης για κάθε ατύχημα περιλαμβάνονται το κεφάλαιο, οι τόκοι, τα δικαστικά έξοδα, τα ποσά που επιδικάζονται για ηθική βλάβη ή ψυχική οδύνη και κάθε φύσεως αμοιβές τρίτων, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να υπερβούν τα αναγραφόμενα, στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές, ποσά για κάθε είδος κινδύνου ο οποίος καλύπτεται με αυτά ή αυτές. Ατυχήματα ή ζημιές που οφείλονται σε ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο, θεωρούνται ότι αποτελούν ένα και το αυτό γεγονός ή αίτιο.

4. Τα ελάχιστα όρια αποζημίωσης για τα οποία θα πραγματοποιείται η κάλυψη αστικής ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι τρίτων, κατά τη διάρκεια και στο πλαίσιο της εκτέλεσης των συμβατικών τους υποχρεώσεων, θα είναι τα εξής:

α. για υλικές ζημιές (θετικές ή αποθετικές) σε πράγματα τρίτων, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων τρίτων: είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ ανά περιστατικό,

β. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων κατά άτομο: διακόσιες χιλιάδες (200.000) ευρώ ανά περιστατικό,

γ. για σωματική βλάβη ή θάνατο τρίτων, μετά από ομαδικό ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των παθόντων: ένα εκατομμύριο (1.000.000) ευρώ ανά περιστατικό,

δ. το αθροιστικό ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι κατ' ελάχιστον πέντε εκατομμύρια (5.000.000) ευρώ.

5. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα υποχρεούται να αποκρούει οποιαδήποτε αγωγή εγερθεί κατά των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των Συμβούλων ή και μέρους ή του συνόλου του προσωπικού αυτών με την αιτίαση αποκλειστικής ευθύνης τους ή συνυπαιτιότητάς τους στην πρόκληση βλάβης ή ζημίας από πράξη ή παράλειψη των παραπάνω προσώπων, οι οποίοι

καλύπτονται, από το ασφαλιστήριο συμβόλαιο ή την εγγυητική επιστολή, για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, καταβάλλει δε κάθε ποσό για βλάβη ή/και ζημία που προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη των ως άνω.

6. Η ασφαλιστική εταιρεία ή το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα θα καταβάλλει κάθε ποσό εγγύησης για άρση τυχόν κατασχέσεων και λοιπών βαρών που σχετίζονται με την αστική ευθύνη μέσα στα όρια των ποσών που αναφέρονται εκάστοτε ως ανώτατα όρια ευθύνης των ασφαλιστών ή εγγυητών.

ΤΜΗΜΑ 3 ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Άρθρο 23 Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης (Άρθρο 23 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης.

2. Η άδεια ισχύει ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζει το παρόν Κεφάλαιο. Με τη συμπλήρωση πέντε (5) ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

Πέραν της ανά πενταετία εξέτασης των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης, η αρχή αδειοδότησης παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

3. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

4. Η άδεια είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της.

5. Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση, οφείλει να ενημερώνει, υποβάλλοντας τα σχετικά συμπληρωματικά στοιχεία εντός τριάντα (30) ημερών, την αρχή αδειοδότησης, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η άδεια, και ιδίως για τις μεταβολές στα πρόσωπα των νομίμων εκπροσώπων, των χρηματοοικονομικών της στοιχείων, του οργανογράμματος και του καθεστώτος κάλυψης της αστικής της ευθύνης, καθώς και στα θέματα που αφορούν την επαγγελματική ικανότητα.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια από την αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους και οι οποίες σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή οφείλουν να ενημερώνουν την αρχή αδειοδότησης με κοινοποίηση της άδειάς τους πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων τους στην ελληνική επικράτεια, προκειμένου η αρχή αδειοδότησης να είναι σε θέση να παρακολουθεί και να ελέγχει την τήρηση των απαιτήσεων που θεσπίζονται με τον παρόντα νόμο.

Άρθρο 24**Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση
(Άρθρο 24 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Αν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου, και ιδίως εκείνες του άρθρου 18, η αρχή αδειοδότησης μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εξετάσει αν οι απαιτήσεις αυτές πληρούνται πράγματι.

Εάν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της, ενημερώνοντας το διαχειριστή υποδομής και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Εάν η αρχή αδειοδότησης έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Κεφαλαίου από σιδηροδρομική επιχείρηση της οποίας την άδεια έχει εκδώσει η αρχή αδειοδότησης άλλου κράτους-μέλους, ενημερώνει αμελλητί την αρχή αυτήν.

3. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

4. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι (6) μήνες ή δεν την αρχίσει εντός έξι (6) μηνών από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αίτηση έγκρισης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.

Σε περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω της ιδιαιτερότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

5. Η αρχή αδειοδότησης μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να της υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν η αρχή αδειοδότησης κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

6. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, η άδεια πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή αδειοδότησης για επανεξέταση.

7. Η αρχή αδειοδότησης δεν επιτρέπει σε σιδηροδρομική επιχείρηση, εναντίον της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική ή ανάλογη διαδικασία, να διατηρήσει την άδεια, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης της επιχείρησης σε λογικό χρονικό διάστημα.

8. Όταν η αρχή αδειοδότησης εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μια άδεια, ενημερώνει αμέσως τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμέσως τις αρχές αδειοδότησης των λοιπών κρατών-μελών.

Άρθρο 25**Διαδικασία χορήγησης αδειών
(Άρθρο 25 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται στο διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και ενημερώνεται σχετικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η αρχή αδειοδότησης τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων με τα στοιχεία κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης που λαμβάνει άδεια, το είδος των μεταφορών που διενεργεί, καθώς και τη γεωγραφική κάλυψη που παρέχει. Το Μητρώο, το οποίο θα είναι ενήμερο κάθε μεταβολής, θα αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και θα αποστέλλεται και στους αρμόδιους φορείς της Ένωσης.

2. Η αρχή αδειοδότησης αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών (3) μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, ιδίως δε των στοιχείων που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 62. Η αρχή αδειοδότησης λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης, αναφέρονται σχετικοί λόγοι.

3. Οι αποφάσεις της αρχής αδειοδότησης υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται με το άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV**ΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ****ΤΜΗΜΑ 1****ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ****Άρθρο 26****Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής
(Άρθρο 26 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

Τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει ο παρών νόμος και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής.

Άρθρο 27**Δήλωση δικτύου
(Άρθρο 27 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV του άρθρου 62.

3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις (4) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής.

Άρθρο 28

Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής (Άρθρο 28 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο.

ΤΜΗΜΑ 2

ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 29

Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών (Άρθρο 29 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται με την Φ4/54510/4872/06 (Β' 745) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η ισχύς της εν λόγω απόφασης διατηρείται έως την έκδοση της απόφασης κατ'εξουσιοδότηση της διάταξης της παραγράφου 3 του άρθρου 31.

Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

2. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 32 παράγραφος 3, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου του.

3. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

4. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 30

Κόστος υποδομής και λογαριασμοί (Άρθρο 30 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των θεμάτων ασφάλειας, καθώς και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, αφενός οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παρτηρίματος V του άρθρου 62 και ισχύει για τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής της συμβατικής συμφωνίας, καθώς και τη διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών της σε περίπτωση διαφοράς.

3. Τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υλοποιούνται μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση αφενός του κόστους στη συμβατική συμφωνία και αφετέρου του επιπέδου χρέωσης μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα.

Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αναλαμβάνει την εποπτεία εφαρμογής του συστήματος παροχής κινήτρων, υποβάλλοντας σχετικές εκθέσεις στους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Η ισχύς της Φ35/οικ.63186/3187/19.10.15 (Β' 2333) κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διατηρείται έως την υλοποίηση των κινήτρων κατ'εξουσιοδότηση της διάταξης του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

4. Εάν υλοποιηθούν τα κίνητρα της παραγράφου 1 μέσω κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, η υλοποίηση βασίζεται σε ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, με την επιφύλαξη των εξουσιών του ρυθμιστικού φορέα για την επανεξέταση της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 56.

5. Οι όροι της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

6. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν τους αιτούντες, και κατόπιν αιτήματός τους, τους εν δυνάμει αιτού-

ντες, και τους παρέχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους καταλλήλως σχετικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας πριν από την υπογραφή της. Η συμβατική συμφωνία αναρτάται στο διαδικτυακό τόπο του διαχειριστή υποδομής εντός μηνός από τη σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και του επιχειρησιακού σχεδίου.

7. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και τηρεί μητρώο των περιουσιακών του στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνος, που θα χρησιμεύει στην εκτίμηση της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους. Αυτό θα συνοδεύεται από στοιχεία των δαπανών για τη βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

8. Ο διαχειριστής υποδομής θεσπίζει μέθοδο επιμερισμού του κόστους στις διάφορες κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά με βάση την καλύτερη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 31 **Αρχές χρέωσης** **(Άρθρο 31 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχουν στο ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη, ούτως ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του, σύμφωνα με το άρθρο 56. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση, εν προκειμένω, να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών που τιμολογούνται πραγματικά στη σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και τα κριτήρια και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας (service).

Οι τρόποι υπολογισμού του κόστους που προκύπτει άμεσα από τη λειτουργία σιδηροδρομικής υπηρεσίας ορίζονται από τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/909 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 12ης Ιουνίου 2015 (ΕΕ L 148/17 της 13.6.2015).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα (4) έτη από την έναρξη ισχύος του εν λόγω Εκτελεστικού Κανονισμού. Εντός τεσσάρων (4) ετών από την έναρξη ι-

σχύος του, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, καθορίζονται το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω Εκτελεστικού Κανονισμού, και καταργούνται οι διατάξεις της απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 29. Η εν λόγω απόφαση μπορεί να αναθεωρείται όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Με όμοια απόφαση δύναται να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικά με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Κάθε τέτοια τροποποίηση διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ως προς τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου τηρούνται οι διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/429 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 13ης Μαρτίου 2015 (ΕΕ L 70/36 της 14.3.2015).

Οποιαδήποτε τέτοια τροποποίηση των τελών υποδομής με σκοπό να ληφθεί υπόψη το κόστος φαινομένων θορύβου, στηρίζει τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων με την πλέον οικονομικά βιώσιμη διαθέσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους, ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εντούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.

Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να αποφασίσει πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων φυλάσσει τις αναγκαίες πληροφορίες, διασφαλίζει τη δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της επιβολής της και παρέχει τις πληροφορίες αυτές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή εάν υποβληθεί σχετικό αίτημα.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

7. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παρο-

χής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής της, συν ένα εύλογο κέρδος.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

10. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών των σημείων 2, 3 και 4 του Παραρτήματος II του άρθρου 62 παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 27.

Άρθρο 32

Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης (Άρθρο 32 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, είναι δυνατόν, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να επιβάλλονται υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμίζεται κάθε αναγκαίο θέμα σχετικό με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς, οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, ο διαχειριστής υποδομής αξιολογεί τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές υπηρεσίες, επιβατικές υπηρεσίες εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπές επιβατικές υπηρεσίες (services).

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να προβεί σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς, σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύ-

ξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνει πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα εν λόγω σχέδια αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα ή αμφότερες και ειδικά δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τις διατάξεις του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με απόφαση της παραγράφου 1 μπορεί να επεκτείνει τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55, προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζει ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη του διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της δικής του υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί, χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

6. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιαστικά στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις (3) μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 27.

Άρθρο 33
Εκπτώσεις
(Άρθρο 33 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102, 106 και 107 ΣΛΕΕ και παρά την αρχή του άμεσου κόστους της παραγράφου 3 του άρθρου 31 του παρόντος νόμου, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από τον διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Εξαιρέσει της παραγράφου 3, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του ύψους της έκπτωσης, δεν λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εισάγει καθεστώςτα προσिता σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται αισθητά.

4. Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34
Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν
περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων
και κόστος υποδομής
(Άρθρο 34 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομικών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να εφαρμόζεται χρονικώς περιορισμένο σύστημα κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

2. Όταν μία σιδηροδρομική επιχείρηση που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες.

3. Η απόφαση της παραγράφου 1 περιλαμβάνει, με τη μορφή Παραρτήματος, τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και τους υπολογισμούς που εκτελούνται. Ειδικότερα, πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

4. Το σύστημα της παραγράφου 1 πρέπει να είναι συμβατό με τα άρθρα 93, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 35
Σύστημα επιδόσεων
(Άρθρο 35 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Το σύστημα χρέωσης υποδομής, όπως ορίζεται στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV του παρόντος νόμου, ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω συστήματος επιδόσεων. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος VI του άρθρου 62 ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

Άρθρο 36
Τέλη δέσμευσης (reservation)
(Άρθρο 36 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που κατανέμεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό που αφορά τη μη χρήση παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή είναι υποχρεωτική σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στη δήλωση δικτύου του τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται η μη χρήση. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τα εν λόγω κριτήρια σύμφωνα με το άρθρο 56. Το τέλος καταβάλλεται είτε από τον αιτούντα είτε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 41. Ο διαχειριστής υποδομής είναι πάντοτε σε θέση να ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής που έχει ήδη κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 37
Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης
σε περισσότερα του ενός δίκτυα
(Άρθρο 37 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για να διασφαλίζεται η εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και συνεταιρίζεται με σκοπό το συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Προς τούτο, θεσπίζουν τις απαραίτητες προς το σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει ο παρών νόμος.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των συστημάτων επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 3 **ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ** **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ**

Άρθρο 38 **Δικαιώματα χωρητικότητας** **(Άρθρο 38 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

2. Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Διαχειριστής υποδομής και αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 42 για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

3. Τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων, ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας, ορίζονται συμβατικά, με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος νόμου.

4. Όταν ένας αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας, ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής και το ρυθμιστικό φορέα. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών επί της διαδρομής μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη-μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο ρυθμιστικός φορέας διασφαλίζει ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39 **Κατανομή χωρητικότητας** **(Άρθρο 39 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κανόνες κατα-

νομής χωρητικότητας υποδομής, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο ρυθμιστικό φορέα, και εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

2. Οι διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχονται.

Άρθρο 40 **Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα** **(Άρθρο 40 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)**

1. Ο διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών, ώστε να επιτρέπεται η αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής διερχόμενη από περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, και με βάση τις συμφωνίες-πλαίσιο που αναφέρονται στο άρθρο 42 του παρόντος νόμου. Ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κανόνων που θεσπίζει ο παρών νόμος και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής των κρατών-μελών, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίσουν την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο, χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων προσανατολισμένων στη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι αρχές και τα κριτήρια για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής που θεσπίζονται στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας δημοσιεύονται από το διαχειριστή υποδομής στη δήλωση δικτύου του, σύμφωνα με το Παράρτημα IV, σημείο 3, του άρθρου 62. Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και καλείται να παρίσταται ως παρατηρητής στις βασικές συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής και από συστήματα κατανομής βάσει Τεχνολογιών Πληροφορικής, ώστε να είναι σε θέση να εκτελεί τη ρυθμιστική του εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56.

3. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι αποφάσεις λαμβάνονται μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

4. Οι συμμετέχοντες στη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας και όλα τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, να δημοσιοποιούνται.

5. Κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανά-

γκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48.

Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται στους αιτούντες μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 41 Αιτούντες (Άρθρο 41 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες κατά την έννοια της περίπτωσης 19 του άρθρου 3. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 44.

2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Καθορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β' του Παραρτήματος IV του άρθρου 62. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

3. Η διαδικασία που ακολουθείται για την εφαρμογή της παραγράφου 2, καθορίζεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2015/10 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 6ης Ιανουαρίου 2015 για τα κριτήρια για τους αιτούντες για τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 3/34 της 7.1.2015).

Άρθρο 42 Συμφωνίες - πλαίσιο (Άρθρο 42 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σε αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Κάθε συμφωνία-πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο ρυθμιστικό φορέα του άρθρου 55 του παρόντος νόμου. Αν ο ρυθμιστικός φορέας δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση σε αυτόν της συμφωνίας-πλαίσιο και όλων των σχετικών εγγράφων, τεκμαίρεται η έκδοση εγκριτικής απόφασης.

2. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.

3. Μία συμφωνία-πλαίσιο επιτρέπει την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της ώστε να καθιστά δυνατή την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση που θα καθίστατο αναγκαίο να τροποποιηθεί ή να καταγγελθεί η συμφωνία.

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε (5) ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

6. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 49, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν δεκαπέντε (15) έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα δεκαπέντε (15) έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να καθορίζει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας που παραχωρείται στον αιτούντα για τη διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά μπορεί να περιλαμβάνουν τη συχνότητα, τον όγκο και την ποιότητα των σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα χωρητικότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός (1) μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 52.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, επιτρέπεται να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε (5) ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

7. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαίσιο κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

8. Οι διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο για την κατανομή χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής καθορίζονται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2016/545 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 7ης Απριλίου 2016 (ΕΕ L 94/1 της 8.4.2016).

Άρθρο 43 Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής (Άρθρο 43 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

2. Ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, πριν αρχίσουν τη διαβούλευση (consultation) για τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων. Γίνονται προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

Άρθρο 44
Αιτήσεις
(Άρθρο 44 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτηση στον διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV.

2. Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο Παράρτημα VII του άρθρου 62.

3. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

4. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών-μελών διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να αιτούνται σε θυρίδα μίας στάσης που μπορεί να είναι είτε κοινός φορέας, ο οποίος έχει συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής των κρατών-μελών, είτε ένας και μόνο διαχειριστής υποδομής κράτους μέλους που εμπλέκεται στη σιδηροδρομική διαδρομή. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΕ) αριθμ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Άρθρο 45
Προγραμματισμός
(Άρθρο 45 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 49.

3. Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τον προτεινόμενο πίνακα δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα (1) μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσους έχουν ζητήσει χωρητικότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έ-

χουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολογίων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες (services) κατά το χρόνο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιοσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

Άρθρο 46
Διαδικασία συντονισμού
(Άρθρο 46 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Κατά τη διαδικασία προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, τότε ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και εγγράφως ή ηλεκτρονικά:

α) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2,

δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 39 οι πληροφορίες αυτές παρέχονται χωρίς να αποκαλύπτεται η ταυτότητα των άλλων αιτούντων, εκτός εάν οι αιτούντες έχουν συμφωνήσει αυτή την κοινοποίηση.

4. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι αρχές αυτές εκφράζουν, ιδίως, τη δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών και την επίδραση που μπορεί να έχει η τροποποίησή τους σε άλλους διαχειριστές υποδομής.

5. Όταν αιτήματα χωρητικότητας υποδομής δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν χωρίς συντονισμό, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού.

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, πρέπει να υπάρχει σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το εν λόγω σύστημα καθορίζεται στη δήλωση δικτύου. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα (10) εργάσιμων ημερών.

Άρθρο 47
Κορεσμένη υποδομή (infrastructure)
(Άρθρο 47 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Όταν, μετά το συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το εν λόγω τμήμα της υποδομής ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται επίσης για την υποδομή που αναμένεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 50, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 51.

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 31 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, επιπλέον, να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4.α. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

β. Προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, ιδίως για να γίνουν σεβαστές οι επιταγές δημόσιας υπηρεσίας ή για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, μπορεί να λαμβάνονται, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι υπηρεσίες αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με την αρχή της ίσης μεταχείρισης, και γνώμης του ρυθμιστικού φορέα, μπορεί να ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών και να ληφθεί υπόψη η κοινωνική σημασία ορισμένων υπηρεσιών σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί. Μέχρι να εκδοθεί η ως άνω απόφαση δίδεται προτεραιότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου.

γ. Οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορούν, όταν ενδείκνυται, να χορηγούν στον διαχειριστή της υποδομής αποζημίωση αντίστοιχη με την ενδεχόμενη απώλεια εισοδήματος που συνδέεται με την ανάγκη να κατανέμεται, σε ορισμένες υπηρεσίες, καθορισμένη χωρητικότητα, κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται στον διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 4β.

Για τον καθορισμό της αποζημίωσης αυτής, λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του ανωτέρου αποκλεισμού σε άλλα κράτη-μέλη.

5. Η σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα των διεθνών εμπορευμάτων, εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4β.

6. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 48
Ad hoc αιτήματα
(Άρθρο 48 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε ad hoc αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, εντός πέντε (5) εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη χωρητικότητα.

2. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν ταχέως σε προβλέψιμα ad hoc αιτήματα χωρητικότητας. Τούτο εφαρμόζεται επίσης και στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

Άρθρο 49
Εξειδικευμένη υποδομή
(Άρθρο 49 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής θεωρείται ότι διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών μεταφορών που διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα.

3. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί κατά τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2, αυτό περιγράφεται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 50
Ανάλυση χωρητικότητας
(Άρθρο 50 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Σκοπός της ανάλυσης χωρητικότητας είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας και η πρόταση μεθόδων, ώστε να επιτρέπεται η

ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνεται υπόψη η υποδομή, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των δρομολογίων, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις της υποδομής.

3. Η ανάλυση χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι (6) μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 51

Σχέδιο βελτίωσης (enhancement) της χωρητικότητας (Άρθρο 51 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Εντός έξι (6) μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης υποδομής.

Εντοπίζει:

- α) τους λόγους της συμφόρησης,
- β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας,
- γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής,
- δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζει επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

3. Ο διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει τέλη για την οικεία υποδομή δυνάμει της παραγράφου 4 του άρθρου 31, στις περιπτώσεις που:

- α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ή
- β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

4. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, να συνεχίσει να εισπράττει τα εν λόγω τέλη, εφόσον:

- α) το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει ή
- β) οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 52

Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών (Άρθρο 52 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

2. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός (1) μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσότητα καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος.

Άρθρο 53

Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης (Άρθρο 53 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία προγραμματισμού.

2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.

Άρθρο 54

Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών (Άρθρο 54 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α' 201), μπορεί να ζητά από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ 4

ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ

Άρθρο 55

Ρυθμιστικός φορέας (Άρθρο 55 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ως ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα

ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, ο ρυθμιστικός φορέας είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα (entity). Επίσης, διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεων του, έναντι του διαχειριστή υποδομής και οποιουδήποτε αιτούντος (applicant). Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του. Συγκεκριμένα, τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα, τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας, σύμφωνα με το άρθρο 56, επιλέγονται και διορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

Η θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα επιλέγονται με διαφανή διαδικασία βάσει των προσόντων τους, μεταξύ άλλων την ικανότητά τους και τη σχετική πείρα τους, κατά προτίμηση στον τομέα των σιδηροδρόμων ή σε άλλους κλάδους δικτύων.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες. Προς τούτο τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, όπου δηλώνουν τα τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θίγουν την ανεξαρτησία τους και ότι επηρεάζουν την άσκηση των καθηκόντων τους. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα απέχουν από τη λήψη απόφασης σε περίπτωση κατά την οποία η απόφαση αφορά επιχείρηση με την οποία είχαν άμεση ή έμμεση σχέση κατά τη διάρκεια του έτους πριν από την εκκίνηση της διαδικασίας ορισμού τους ως μελών.

Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα δεν ζητούν ούτε λαμβάνουν οδηγίες από την κυβέρνηση ή άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα και είναι πλήρως υπεύθυνα για τη στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

Μετά τη λήξη της θητείας τους στο ρυθμιστικό φορέα, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα στις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες για διάστημα δύο (2) ετών.

Άρθρο 56

Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα (Άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει

με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική μορφή,

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή,

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της,

δ) το σύστημα χρέωσης,

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται,

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13,

ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 13.

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α' 93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α' έως ζ' της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

Ο ρυθμιστικός φορέας, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

3. Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, της συμβατικής συμφωνίας του άρθρου 30, παράγραφος 2 και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας του άρθρου 51 για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες, ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα αν τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το Τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρε-

σιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από το ρυθμιστικό φορέα και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, ο ρυθμιστικός φορέας συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στο ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 σημεία α' έως ζ'.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/2010 (Α' 188).

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανρθώσιμη βλάβη

στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

10. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα του.

11. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους του διαχειριστή υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Εν προκειμένω, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει σχετικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 13 να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Οικονομικών, καθώς και του Τμήματος Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων (Άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο ρυθμιστικός φορέας ανταλλάσσει πληροφορίες με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όσον αφορά το έργο του, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαιτέρως, ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών του και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δίκαιο νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν το σιδηρόδρομο. Οι ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται στενά με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντά του για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική του πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών-μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και, κατά περίπτωση, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει από-

φαση.

4. Στο πλαίσιο της άσκησης της αρμοδιότητας της παραγράφου 3, ο ρυθμιστικός φορέας παρέχει στους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όλες τις πληροφορίες που ο ίδιος έχει το δικαίωμα να ζητά με βάση την ελληνική νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Όταν ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέλη.

6. Τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1, παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για το χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από το ρυθμιστικό φορέα του κράτους-μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποβάλει αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου η τελευταία να συμμετέχει στις δραστηριότητες που καταγράφονται στις παραγράφους 2 έως 6 για τη διευκόλυνση της συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων, όπως περιγράφεται στις ανωτέρω παραγράφους.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών με το σκοπό να καταρτίσουν κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες αυτός έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου.

9. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και της παραγράφου 1 του άρθρου 40 που εφαρμόζουν διατάξεις του παρόντος νόμου ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ, ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 58

Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων (Άρθρο 58 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων του νόμου με τον οποίον ενσωματώνεται η Οδηγία 2014/25/ΕΕ κατά το μέρος που αφορά το πεδίο εφαρμογής της.

Άρθρο 59

Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο (Άρθρο 64 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

1. Ο παρών νόμος, καθώς και οι κανονιστικές πράξεις

που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού, κοινοποιούνται από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αμέσως μετά την έκδοσή τους, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Άρθρο 60

Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργούνται οι διατάξεις:

- α) του π.δ. 41/2005 (Α' 60),
- β) του π.δ. 158/2006 (Α' 168),
- γ) του π.δ. 145/2008 (Α' 201),
- δ) του π.δ. 149/2009 (Α' 192),

ε) των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 3 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

στ) της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ζ) της παρ. 2 του άρθρου 34Α του ν. 3891/2010 (Α' 188),

η) του άρθρου 41 του ν. 3891/2010 (Α' 188). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου νόμου αναριθμούνται αναλόγως,

θ) του άρθρου 3 του π.δ. 38/2008 (Α' 68). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ι) των άρθρων 25 έως 28 του π.δ. 160/2007 (Α' 201). Τα επόμενα άρθρα του ίδιου προεδρικού διατάγματος αναριθμούνται αναλόγως,

ια) της παρ. 9 του άρθρου 85 του ν. 4199/2013 (Α' 216). Οι επόμενες παράγραφοι του ίδιου άρθρου αναριθμούνται αναλόγως,

ιβ) της με ΑΠ Φ4.2/53159/5501/2013 (Β' 25) απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Οι κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον δεν αντικεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου, διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση των κανονιστικών πράξεων κατ' εξουσιοδότηση των διατάξεων του παρόντος.

Οι ατομικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση διατάξεων που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου διατηρούνται σε ισχύ.

3. Στις διατάξεις αφενός της ισχύουσας νομοθεσίας και αφετέρου των ισχυουσών κανονιστικών και ατομικών πράξεων, οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε διατάξεις που καταργούνται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, νοείται, στο εξής, ως αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 61

Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων

1.α. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Ρ.Α.Σ. ενεργεί ανεξάρτητα από τον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, κάθε αρμόδια αρχή που συμ-

μετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα συμφέροντα των οποίων συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητες που ανατίθενται στη Ρ.Α.Σ.»

β. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Τα μέλη της Ρ.Α.Σ. δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και στους εποπτευόμενους από αυτό φορείς και νομικά πρόσωπα, στον Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, στην Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων ή σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ), ούτε να κατέχουν θέση σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή να συμμετέχουν στο κεφάλαιό της ή να έχουν άμεσο ή έμμεσο προσπορισμό οποιουδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.»

2. Οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές ορίστηκαν με τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/2010, όπως αυτές τροποποιούνται και συμπληρώνονται με τις διατάξεις των άρθρων 3, 10, 11, 16 έως 25, 30, 42 και 55 έως 57 του παρόντος νόμου, κωδικοποιούνται, αλλά και τροποποιούνται και συμπληρώνο-

νται με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και πρόταση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3.α. Η περίπτωση γ' της παρ. 9 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.»

β. Η περίπτωση α' της παρ. 10 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.»

γ. Το άρθρο 12 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12
Γλωσσικές γνώσεις
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)

Το κριτήριο των γλωσσικών γνώσεων κατά το Παράρτημα V του άρθρου 31, πρέπει να πληρούται για την υποδομή επί της οποίας ισχύει το πιστοποιητικό.»

Άρθρο 62
Παραρτήματα
(Παραρτήματα της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής (part of the permanent way), συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτηρίων γραμμών, αλλά εξαιρουμένων των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής σιδηροδρομικού υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως, και των ιδιωτικών διακλαδώσεων (branch lines) ή παρακαμπτηρίων γραμμών:

- γήπεδα,
- χωματουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κ.λπ., κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς, ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών, τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας, συσκευές για τη θέρμανση των κλειδίων, διασταυρώσεις και λοιπά, συσκευές αντιχιονικής προστασίας,
- τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις, τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κ.λπ.,
- ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας,
- επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές, στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχάλικου, κλειδιά, διασταυρώσεις, κ.λπ., περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως),
- διαβάσεις για επιβάτες και εμπορεύματα περιλαμβανομένης της πρόσβασης διά οδού και της πρόσβασης για επιβάτες που έρχονται ή φεύγουν πεζή,
- εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών, κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις, τροχοπέδες γραμμών,
- εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων,
- συσκευές μετατροπής και μεταφοράς της ηλεκτρικής ενεργείας για την έλξη των αμαξοστοιχιών: υποσταθμοί, γραμμές παροχής ρεύματος από τους υποσταθμούς στις γραμμές επαφής, γραμμές επαφής και σχετικά υποστηρίγματα, τρίτη

σιδηροτροχιά συμπεριλαμβανομένου και του υποβάθρου της,
—κτίρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

- α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής,
- β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας,
- γ) χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημείων και κόμβων της τροχιάς,
- δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής, καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών,
- ε) χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται,
- στ) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

- α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων,
- β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων,
- γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού,
- δ) γραμμές εναπόθεσης,
- ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων βαριάς συντήρησης που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις,
- στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης,
- ζ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες,
- η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας,
- θ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω

εγκαταστάσεις τα σχετικά τέλη εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

- α) ρεύμα έλξης, τα τέλη για το οποίο εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του ν. 4001/11 (179 Α) που αφορούν προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2009/72/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την εσωτερική αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και για την κατάργηση της Οδηγίας 2003/54/ΕΚ (ΕΕ L 211 της 14.8.2009),
- β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,
- γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

- έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορεί να περιλαμβάνουν:

- α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,
- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,
- γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού,
- δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς,
- ε) υπηρεσίες βαριάς συντήρησης που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

(αναφερόμενη στο άρθρο 20)

Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή άδειας σύμφωνα με το άρθρο 20 καλύπτουν τα ακόλουθα:

- α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων,
- β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση,
- γ) κεφάλαιο κίνησης,
- δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού,
- ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης,
- στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν σε ετήσια βάση, ή αναφέρονται, στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 32 του π.δ. 104/2010 (Α 181).
2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36 του παρόντος νόμου, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.
3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:
 - α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής,
 - β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες,
 - γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης,
 - δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας,
 - ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη,
 - στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής,
 - ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε ad hoc διαδικασία. Περιλαμβάνει υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας του άρθρου 25 του παρόντος νόμου και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει του π.δ. 160/2007 (Α 201) ή παραπομπή σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

5. Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35.

6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παραρτήματος II. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου ή παραπέμπουν σε διαδικτυακό τόπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΦΕΝΟΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΑΙ ΑΦΕΤΕΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

Η συμβατική συμφωνία εξειδικεύει τις διατάξεις του άρθρου 30 και περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, με δομή βάσει του παραρτήματος II. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί επίσης και η κατασκευή νέας υποδομής,
2. τη δομή των πληρωμών ή των κεφαλαίων που διατίθενται στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος II, τη συντήρηση και ανακαίνιση και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης και ανακαίνισης. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί και η διάρθρωση των πληρωμών ή των

κονδυλίων που χορηγούνται σε νέα υποδομή,

3. τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν στοιχεία όπως:

- α) επιδόσεις των συρμών, για παράδειγμα όσον αφορά την ταχύτητα των γραμμών, και την αξιοπιστία, και ικανοποίηση των πελατών,
- β) χωρητικότητα του δικτύου,
- γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού,
- δ) όγκοι δραστηριοτήτων,
- ε) επίπεδα ασφάλειας και
- στ) προστασία του περιβάλλοντος.

4. το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματοροές,

5. τα κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όσων υλοποιούνται βάσει της Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση του ρυθμιστικού φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3,

6. τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως,

7. τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και με το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζονται,

8. τους κανόνες για την αντιμετώπιση μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την έγκαιρη ενημέρωση των χρηστών,

9. διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σε εξαιρετικές περιστάσεις που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα της δημόσιας χρηματοδότησης. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και το άρθρο 35)

1. Στα ζεύγη που λαμβάνει υπόψη ο διαχειριστής υποδομής όταν καταρτίζει κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγει προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) υπηρεσίες επιβατών έναντι υπηρεσιών (services) εμπορευμάτων,
- β) συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών εμπορευμάτων,
- γ) εγχώριες υπηρεσίες έναντι διεθνών υπηρεσιών (services),
- δ) συρμοί συνδυασμένης μεταφοράς έναντι απευθείας (direct) συρμών,
- ε) αστικές ή περιφερειακές υπηρεσίες επιβατών έναντι υπεραστικών υπηρεσιών επιβατών,
- στ) κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες,
- ζ) τακτικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών (services),

2. Το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35 στηρίζεται στις ακόλουθες βασικές αρχές:

α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο επιδόσεων και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες τις κύριες παράμετρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώτατα όρια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο.

β) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις. Η περίοδος κοινοποίησης από τον διαχειριστή υποδομής μπορεί να είναι μικρότερη σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή καθυστερημένων τροποποιήσεων του πίνακα δρομολογίων.

γ) Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

1. Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής

1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων

1.2. Σύνθεση συρμού

1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης

1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας

1.5. Προσωπικό

1.6. Λοιπές αιτίες

2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης

2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις

2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών

2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης

2.5. Τροχιά

2.6. Δομές

2.7. Προσωπικό

2.8. Λοιπές αιτίες

3. Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

- 3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών
 - 3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών
 - 3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς
 - 3.4. Λοιπές αιτίες
 4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής
 - 4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής
 - 4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής
 5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης
 - 5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης
 - 5.3. Εργασίες φόρτωσης
 - 5.4. Παρατυπίες φόρτωσης
 - 5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού
 - 5.6. Προσωπικό
 - 5.7. Λοιπές αιτίες
 6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός
 - 6.2. Σχηματισμός συρμού από τη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)
 - 6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)
 - 6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες
 - 6.6. Προσωπικό
 - 6.7. Λοιπές αιτίες
 7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
 - 7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
 8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 8.1. Απεργία
 - 8.2. Διοικητικές διατυπώσεις
 - 8.3. Εξωτερική επιρροή
 - 8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτιών
 - 8.5. Καθυστέρηση λόγω εξωτερικών αιτιών στο επόμενο δίκτυο
 - 8.6. Λοιπές αιτίες
 9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν στο διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
 - 9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές
 - 9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ιδίου συρμού
 - 9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού
 - 9.4. Ανάστροφή
 - 9.5. Ανταπόκριση
 - 9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα.
- δ) Κατά το δυνατόν, οι καθυστερήσεις αποδίδονται σε έναν μόνο οργανισμό, λαμβανομένης υπόψη τόσο της ευθύνης πρόκλησης της διαταραχής όσο και της ικανότητας αποκατάστασης συνθηκών κανονικής κυκλοφορίας.
- ε) Για τον υπολογισμό της πληρωμής συνυπολογίζονται η μέση καθυστέρηση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας με παρόμοιες απαιτήσεις ακριβείας.

στ) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί, το ταχύτερο δυνατόν, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπολογισμό των οφειλόμενων ποσών βάσει του συστήματος επιδόσεων. Ο εν λόγω υπολογισμός περιλαμβάνει όλα τα καθυστερημένα σιδηροδρομικά δρομολόγια εντός περιόδου το πολύ ενός μηνός.

ζ) Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα επίλυσης διαφορών είναι αμερόληπτο έναντι των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

η) Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.
2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου, καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές υποδομής δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.
3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται όχι περισσότερο από 12 μήνες αλλά όχι λιγότερο από 8 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.
4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι έχουν κατάρτιστεί προσωρινές διεθνείς διαδρομές συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.
5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

(αναφερόμενα στο άρθρο 56 παράγραφος 12)

1. Λογιστικός διαχωρισμός

- α) χωριστοί λογαριασμοί κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής,
- β) λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο, περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματοροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια,
- γ) κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα,
- δ) μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες,
- ε) αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρεία αποτελεί μέρος ομίλου, πλήρη στοιχεία των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2. Παρακολούθηση των τελών σιδηροδρομικής τροχαίας πρόσβασης

- α) διάφορες κατηγορίες δαπανών, ιδίως με επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής,
- β) επαρκείς πληροφορίες έτσι ώστε να επιτρέπεται η παρακολούθηση των μεμονωμένων τελών που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες (ή ομάδες υπηρεσιών), εάν το ζητήσει ο ρυθμιστικός φορέας, οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν στοιχεία για τους όγκους και τις τιμές των μεμονωμένων υπηρεσιών, καθώς και το συνολικό εισόδημα για μεμονωμένες υπηρεσίες που καταβάλλουν εσωτερικοί και εξωτερικοί πελάτες,
- γ) δαπάνες και έσοδα των μεμονωμένων υπηρεσιών (ή ομάδων υπηρεσιών) με τη συναφή μεθοδολογία δαπανών, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα για να εντοπιστεί δυνητική τιμολόγηση αντίθετη στον ανταγωνισμό (διασταυρούμενες επιδοτήσεις, εξοντωτική ή υπερβολική τιμολόγηση).

3. Αναφορά οικονομικών επιδόσεων

- α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων,
- β) συνοπτική δήλωση δαπανών,
- γ) δήλωση δαπανών συντήρησης,
- δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας,
- ε) δήλωση εσόδων,
- στ) δικαιολογητικά που στηρίζουν και επεξηγούν τις δηλώσεις, όπου απαιτείται.

Άρθρο 63
Έναρξη ισχύος
(Άρθρο 66 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ)

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσής του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ	
ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ	ΕΘΝΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
Άρθρο 9	Άρθρο 9
Άρθρο 10	Άρθρο 10
Άρθρο 11	Άρθρο 11
Άρθρο 12	Άρθρο 12
Άρθρο 13	Άρθρο 13
Άρθρο 14	Άρθρο 14
Άρθρο 15	Άρθρο 15
Άρθρο 16	Άρθρο 16
Άρθρο 17	Άρθρο 17
Άρθρο 18	Άρθρο 18
Άρθρο 19	Άρθρο 19
Άρθρο 20	Άρθρο 20
Άρθρο 21	Άρθρο 21
Άρθρο 22	Άρθρο 22
Άρθρο 23	Άρθρο 23
Άρθρο 24	Άρθρο 24
Άρθρο 25	Άρθρο 25
Άρθρο 26	Άρθρο 26
Άρθρο 27	Άρθρο 27
Άρθρο 28	Άρθρο 28
Άρθρο 29	Άρθρο 29
Άρθρο 30	Άρθρο 30
Άρθρο 31	Άρθρο 31
Άρθρο 32	Άρθρο 32
Άρθρο 33	Άρθρο 33
Άρθρο 34	Άρθρο 34
Άρθρο 35	Άρθρο 35
Άρθρο 36	Άρθρο 36
Άρθρο 37	Άρθρο 37
Άρθρο 38	Άρθρο 38
Άρθρο 39	Άρθρο 39
Άρθρο 40	Άρθρο 40
Άρθρο 41	Άρθρο 41
Άρθρο 42	Άρθρο 42

Άρθρο 43	Άρθρο 43
Άρθρο 44	Άρθρο 44
Άρθρο 45	Άρθρο 45
Άρθρο 46	Άρθρο 46
Άρθρο 47	Άρθρο 47
Άρθρο 48	Άρθρο 48
Άρθρο 49	Άρθρο 49
Άρθρο 50	Άρθρο 50
Άρθρο 51	Άρθρο 51
Άρθρο 52	Άρθρο 52
Άρθρο 53	Άρθρο 53
Άρθρο 54	Άρθρο 54
Άρθρο 55	Άρθρο 55
Άρθρο 56	Άρθρο 56
Άρθρο 57	Άρθρο 57
Άρθρο 58	Άρθρο 58
Άρθρο 59	
Άρθρο 60	
Άρθρο 61	
Άρθρο 62	
Άρθρο 63	
Άρθρο 64	Άρθρο 59
Άρθρο 65	Άρθρο 60
Άρθρο 66	Άρθρο 63
Άρθρο 67	
Παραρτήματα	Άρθρο 62

Αθήνα, 20 Ιουλίου 2016

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ,
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

Γ. Σταθάκης

Ν. Φίλης

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,
ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ
ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Ν. Κοτζιάς

Ν. Παρασκευόπουλος

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Π. Σκουρλέτης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Χρ. Σπίρτζης

Θ. Δρίτσας

Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Μ. Χρυσοβελώνη

Αριθμ. 240/13/ 2016

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)**στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις»**

Α. Με το υπόψη νομοσχέδιο, εναρμονίζεται η εθνική νομοθεσία με τις διατάξεις της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Ειδικότερα:

1. Καθορίζονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του υπό ψήφιση νόμου. (άρθρα 1-2)

2. Προσδιορίζεται η έννοια των όρων που αναφέρονται στον υπό ψήφιση νόμο για την εφαρμογή του. (άρθρο 3)

3.α. Προβλέπεται ότι, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

β. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο. (άρθρο 4)

4. Προσδιορίζονται οι αρχές της αγοράς που διέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. (άρθρο 5)

5. Προβλέπεται ο λογιστικός διαχωρισμός: i) των δραστηριοτήτων που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και ii) των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και ορίζεται ότι κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε κάθε μία από τις δύο δραστηριότητες δεν μεταφέρονται στην άλλη. (άρθρο 6)

6. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ανεξάρτητη άσκηση των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή και δεν παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. (άρθρο 7)

7.α. Προβλέπεται η κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, τουλάχιστον δετούς διάρκειας, ανανεώσιμης, με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά στη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων.

β. Παρέχεται η δυνατότητα χορήγησης, με κ.υ.α., στο διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ) χρηματοδότησης για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Παράλληλα με όμοια απόφαση μπορεί να χρηματοδοτούνται οι εν λόγω επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης.

γ. Ορίζεται ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν θα υπερβαίνει περίοδο πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών του διαχειριστή υποδομής θα ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανομένων των ανά μήνα προκαταβολών από το Υπουργείο Οικονομικών, ενδεχομένως και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

δ. Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, μπορεί να ζητηθεί από το διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση. (άρθρο 8)

Εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, (άρθρο 13 του ν. 3891/2010, όπως ισχύει) σχετικά με τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση και η εξυγίανση της οικονομικής τους κατάστασης. (άρθρο 9)

9.α. Ρυθμίζονται θέματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική

κή υποδομή και στις υπηρεσίες. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, παρέχεται η δυνατότητα επιβολής, με κ.υ.α., εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών της ελληνικής επικράτειας με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.

β. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων.

(άρθρα 10 -13)

10. Αναλαμβάνεται, από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η υποχρέωση κοινοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε διασυνοριακής συμφωνίας πριν τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη-μέλη καθώς και η υποβολή σ' αυτήν σε ετήσια βάση των αναγκαίων πληροφοριών σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων.

(άρθρα 14, 15)

11. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ειδικότερα:

α. Προβλέπεται ως αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και ορίζεται ρητά ότι, η αρχή αδειοδότησης δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς, είναι δε ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή οντότητες.

β. Καθορίζονται οι όροι αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις, όροι απόκτησης της άδειας και θέματα της σχετικής αίτησης, απαιτήσεις αξιοπιστίας και χρηματοοικονομικής επιφάνειας, απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής ευθύνης).

γ. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την εδαφική και χρονική ισχύ των αδειών και την ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης, την προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση της άδειας καθώς και τη διαδικασία χορήγησης αδειών. Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, η σχετική αίτηση για την παροχή σιδηροδρομικής άδειας θα πρέπει να συνοδεύεται από παράβολο υπέρ του Δημοσίου ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, με δυνατότητα αναπροσαρμογής, με κοινή υπουργική απόφαση.

δ. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης, είναι αμεταβίβαστη και αποκλείεται η εκχώρησή της. Με τη συμπλήρωση πέντε ετών, αλλά και ανά πέντε έτη, από τη χορήγηση της άδειας, η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, προβαίνοντας σε επαλήθευση και επικαιροποίηση των στοιχείων της αδειοδοτημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης που τηρούνται στο φάκελο που διατηρεί, προκειμένου να διαπιστώσει εάν εξακολουθούν να συντρέχουν οι όροι και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια.

(άρθρα 16 -25)

12. Προβλέπεται η υποχρέωση των συστημάτων χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής να εναρμονίζονται με τις αρχές που θέτει ο υπό ψήφιση νόμος και να επιτρέπουν στο διαχειριστή υποδομής να διαθέτει στην αγορά και να κάνει τη βέλτι-

στη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής.

(άρθρο 26)

13. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με το διαχειριστή υποδομής.

(άρθρο 28)

14.α. Για τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής, έως την έκδοση της προβλεπόμενης με τον υπό ψήφιση νόμο απόφασης, εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία (Φ4/54510/4872/06 απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών).

β. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής, σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

γ. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

(άρθρο 29)

15.α. Προβλέπεται η παροχή κινήτρων στον διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

- Μέχρι την υλοποίηση των προαναφερόμενων κινήτρων εφαρμόζονται οι διατάξεις της ισχύουσας κοινής υπουργικής απόφασης (Φ35/οικ.63186/3187/17.10.2015).

β. Προβλέπεται η σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργός Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υποδομής, η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και τις παραμέτρους που διέπουν τη σχέση τους με διάρκεια ισχύος τουλάχιστον πέντε (5) έτη.

(άρθρο 30)

16. Προσδιορίζονται οι αρχές χρέωσης και ειδικότερα:

α. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

β. Το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας.

γ. Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης καθώς και το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού.

δ. Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία.

ε. Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στον αρμόδιο Υπουργό να αποφασίσει για τον τρόπο χρησιμοποίησης των εσόδων αυτών.

στ. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυ-

σανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

ζ. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή των οριζόμενων υπηρεσιών και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

η. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης. (άρθρο 31)

17. Ρυθμίζονται θέματα εξαιρέσεων από τις αρχές χρέωσης. Ειδικότερα:

α. Παρέχεται η δυνατότητα επιβολής, με υπουργική απόφαση, υψηλότερων τελών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής και εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

β. Παρέχεται, επίσης, η δυνατότητα επιβολής, από τον διαχειριστή υποδομής, αυξημένων τελών, όσον αφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης καθώς και για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988. (άρθρο 32)

18. Καθορίζονται τα κριτήρια εκπτώσεων στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. (άρθρο 33)

19. Παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής συστήματος κρατικής αποζημίωσης προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χρονικώς περιορισμένου, για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων. (άρθρο 34)

20. Προβλέπεται η δημιουργία συστήματος επιδόσεων, εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής, με στόχο την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και να βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω συστήματος επιδόσεων. (άρθρο 35)

21. Παρέχεται η δυνατότητα στο διαχειριστή υποδομής να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που κατανέμεται αλλά δεν χρησιμοποιείται, με στόχο την παροχή κινήτρου για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. (άρθρο 36)

22. Ρυθμίζονται θέματα συνεργασίας σχετικά με:

α. τα συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα,

β. την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής (δικαιώματα και κατανομή χωρητικότητας, συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα, αιτούντες, συμφωνίες – πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος,

χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής, αιτήσεις, προγραμματισμός της διαδικασίας κατανομής, διαδικασία συντονισμού, κορεσμένη υποδομή, ad hoc αιτήματα, εξειδικευμένη υποδομή, ανάλυση και σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών, χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης, ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών).

- Ειδικότερα, μεταξύ άλλων, προβλέπονται οι περιπτώσεις παύσης ή μη της εισπραξης τελών υποδομής από τον διαχειριστή υποδομής, σε συνάρτηση της εκπόνησης σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας και του περιεχομένου του. (άρθρα 37-54)

23. Ρυθμίζονται, επίσης, θέματα σχετικά με τη λειτουργία του ρυθμιστικού φορέα. Κατά βάση τροποποιούνται - συμπληρώνονται οι διατάξεις του ν. 3891/2010, όπως ισχύει και ειδικότερα:

α. Ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως ρυθμιστικός φορέας για τον σιδηροδρομικό τομέα. Η ΡΑΣ αποτελεί αυτοτελή αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό, λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Επίσης, διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής της, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών της, έναντι του διαχειριστή υποδομής και οποιουδήποτε αιτούντος. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητη από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

β. Ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του.

γ. Η θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα ορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.4 του άρθρου 23 του ν. 3891/2010. Τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή οντότητες.

δ. Προσδιορίζονται οι αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα.

ε. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα.

στ. Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων με τον ανωτέρω νόμο προστίμων (άρθρο 32).

ζ. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται στα προβλεπόμενα με την κείμενη νομοθεσία (άρθρο 34 του ανωτέρω νόμου) ένδικα βοηθήματα. Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

η. Παρέχεται η δυνατότητα στο ρυθμιστικό φορέα, να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων με τις οριζόμενες επιφυλάξεις.

(άρθρα 55-57)

24. Περιλαμβάνονται καταργούμενες και μεταβατικές

ισχύος διατάξεις σχετικά με την εφαρμογή επί μέρους ρυθμίσεων του υπό ψήφιση νόμου, καθώς και διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας που τροποποιούνται (αρμοδιότητες της ΡΑΣ, ασυμβίβαστα μελών αυτής, εκπαίδευση μηχανοδηγών, κ.λπ.). (άρθρο 60)

25. Παρατίθενται τα Παραρτήματα Ι έως VIII.

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

Δαπάνη, από τη χορήγηση κρατικής χρηματοδότησης και την παροχή κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής (Ο-ΣΕ), κατ' εφαρμογή των άρθρων 8 και 30, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. Σύμφωνα με το επιτεύδον Υπουργείο η δαπάνη αυτή ανέρχεται στο ποσό των 45 εκατ. ευρώ περίπου, κατ' έτος και έχει ήδη προϋπολογισθεί στο πλαίσιο του καταργούμενου π.δ. 41/2005, όπως ισχύει.

ΙΙ. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

Απώλεια εσόδων, από τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ και του ΟΣΕ κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 για το ύψος των οποίων δεν εστάλησαν στοιχεία από το επιτεύδον Υπουργείο.

Αθήνα, 18 Ιουλίου 2016

Η Γενική Διευθύντρια

Σταυρούλα Μηλιάκου

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012) και άλλες διατάξεις»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

Ι. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού

Δαπάνη, από τη χορήγηση κρατικής χρηματοδότησης και την παροχή κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής (Ο-ΣΕ), κατ' εφαρμογή των άρθρων 8 και 30, η οποία εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα. Σύμφωνα με το επιτεύδον Υπουργείο η δαπάνη αυτή ανέρχεται στο ποσό των 45 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, κατ' έτος και έχει ήδη προϋπολογισθεί στο πλαίσιο του καταργούμενου π.δ. 41/2005, όπως ισχύει.

Η ανωτέρω δαπάνη θα αντιμετωπίζεται από τις πιστώσεις του Κρατικού Προϋπολογισμού.

ΙΙ. Επί του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης

Απώλεια εσόδων, από τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ και του ΟΣΕ κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 για το ύψος των οποίων δεν εστάλησαν στοιχεία από το επιτεύδον Υπουργείο.

Η ανωτέρω απώλεια θα αναπληρωθεί από άλλες πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού και των προϋπολογισμών φορέων της Γενικής Κυβέρνησης.

Αθήνα, 20 Ιουλίου 2016

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ευκλ. Τσακαλώτος

Χρ. Σπίρτζης

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν σχέδιο νόμου για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξυπηρετεί επαρκώς το σκοπό της ευθυγράμμισης του εθνικού δικαίου με την ενωσιακή νομοθεσία στο σιδηροδρομικό τομέα και αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία και δομή του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, εκπληρώνοντας στόχους που μπορούν συνοπτικά να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

Γενικοί στόχοι: α) απλοποίηση της νομοθεσίας, β) εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων, γ) αποσαφήνιση ορισμένων διατάξεων και εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων.

Ειδικοί στόχοι έχουν ως εξής: α) εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, β) προαγωγή της διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά για να διασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις, γ) ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας.

Η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με το πλαίσιο διατάξεων της Ε.Ε. για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως εκφράζεται από την οδηγία 2012/34/ΕΕ, υπό την έννοια της διαμόρφωσης μίας ευρωπαϊκής αγοράς με υψηλό βαθμό συνοχής, είναι θεμελιώδης παράγοντας, αλλά και αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του εθνικού τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, καθιστώντας αυτές ελκυστικότερες και αυξάνοντας το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν ως τρόπος μεταφοράς. Η ευθυγράμμιση της εθνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2012/34/ΕΕ και ο συνακόλουθος εκσυγχρονισμός της, με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων, θα διαμορφώσει έναν ενιαίο/συγχωνευμένο οδηγό πρόσβασης για τους φορείς του τομέα ως προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές/υπηρεσίες, προσδιορίζοντας επαρκώς τις απαιτούμενες διαδικασίες, τα προσήκοντα μέσα εφαρμογής και διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη στρατηγικών στόχων.

«Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 1)

Το άρθρο 1 επικεντρώνεται με σαφήνεια στο αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής του νόμου, καλύπτοντας επαρκώς τις θεματικές ενότητες του ευρωπαϊκού δικαίου με τις οποίες πρέπει να εναρμονιστεί το εθνικό δίκαιο. Η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία κυρίως σχετίζονται με: α) ανεπαρκές πλαίσιο χρηματοδότησης και χρέωσης για την υποδομή, β) διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και γ) έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου συμβάλλουν καίρια στη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση των ως άνω προβλημάτων.

«Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 2)

Οι διατάξεις του άρθρου 2 καθιερώνουν εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του νόμου, διαμορφώνοντας ένα ευέλικτο πλαίσιο που κάνει επαρκή χρήση της δυνατότητας/υποχρέωσης αποκλεισμού συγκεκριμένων περιπτώσεων από το πεδίο εφαρμογής, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τα οριζόμενα από το ενωσιακό δίκαιο. Ειδικότερα, λαμβάνεται επαρκώς υπόψη η ιδιαιτερότητα της φύσης και των χαρακτηριστικών συγκεκριμένων δικτύων/τύπων σιδηροδρομικής μεταφοράς και προβλέπονται οι ανάλογες εξαιρέσεις.

«Ορισμοί» (άρθρο 3) και παράρτημα Ι «Κατάλογος στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 3, παραθέτοντας αναλυτικά και με ακρίβεια τους ορισμούς στους οποίους στηρίζεται ο παρών νόμος, θέτουν ισχυρά θεμέλια για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το οποίο θα διέπεται από σαφήνεια και ακρίβεια, όντας δομημένο σε υγιείς βάσεις. Όσον αφορά το βασικό ορισμό της «σιδηροδρομικής υποδομής», υφίσταται παραπομπή στο παράρτημα Ι, το οποίο εμπεριέχει αναλυτικό κατάλογο με τα στοιχεία από τα οποία αποτελείται.

«Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών» (άρθρο 4)

Η ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής έναντι του κράτους, σε κομβικά σημεία, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ομαλή και διαφανή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Οι όροι που συγκεκριμένα πρέπει να πληρούνται ως προς τα πεδία για τα οποία διασφαλίζεται η ανεξαρτησία προβλέπονται ώστε να μην προκύπτουν περιθώρια παρερμηνείας.

Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς (άρθρο 5)

Οι διατάξεις του άρθρου 5 προβλέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων συμφώνως προς τις αρχές της αγοράς. Ειδικότερα, η κατάρτιση επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων, με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις επί της οργάνωσης και της δραστηριότητάς τους αποτελεί ένα πρόσθετο εχέγγυο για τη διασφάλιση της ανεξάρτητης λειτουργίας τους.

«Λογιστικός διαχωρισμός» (άρθρο 6)

Με τις διατάξεις του άρθρου 6 εξειδικεύεται ο αναγκαίος λογιστικός διαχωρισμός, με βάση αφενός την ασκούμενη δραστηριότητα και αφετέρου την παρεχόμενη υπηρεσία, για να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη διαφάνεια, να επιτυγχάνεται περισσότερο αποτελεσματική παρακολούθηση οικονομικών καταστάσεων, καθώς και να μην υφίσταται δυνατότητα μετακίνησης κρατικών κονδυλίων μεταξύ είτε δραστηριοτήτων, είτε παρεχόμενων υπηρεσιών. Ενισχύονται οι προϋποθέσεις του διαχωρισμού δραστηριότητας μεταξύ διαχείρισης υποδομής και παροχής μεταφορικού έργου με την παράμετρο του ολοκληρωμένου λογιστικού διαχωρισμού.

Επιπλέον, καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση χωριστών λογαριασμών για δραστηριότητες που δεν έχουν απελευθερωθεί σε αντίθεση με τις δραστηριότητες που υπόκεινται στον ανταγωνισμό. Το μέτρο αυτό αποτελεί μία μορφή εγγύησης κατά της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και απαιτείται προκειμένου να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, καθώς και σχετικές προεκτάσεις που άπτονται ζητημάτων κρατικών ενισχύσεων. Η διασφάλιση της άσκησης αφενός της διαχείρισης της υποδομής και αφετέρου της μεταφορικής δραστηριότητας από ξεχωριστούς φορείς ενισχύει τη διαφάνεια και την αποκρυστάλλωση των δομών με αποσαφηνισμένο τρόπο, ώστε να παρακαμφθούν αποτελεσματικά τα εμπόδια που δύνανται να υπεισέλθουν στη μελλοντική ανάπτυξη και εκμετάλλευση του δικτύου.

«Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 7)

Η ανάθεση της άσκησης των βασικών καθηκόντων στο διαχειριστή υποδομής, σε συνδυασμό με τη θέσπιση κατάλληλων περιορισμών, σχετικά με τον εταιρικό σκοπό και τα ασυμβίβαστα στην ιδιότητα διευθυντικών στελεχών, δρουν καταλυτικά στην κατεύθυνση της διασφάλισης της ανεξαρτησίας του.

«Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 8)

Οι προτεινόμενες διατάξεις διαμορφώνουν ένα πολυσχιδές πλαίσιο για τη χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής, με στόχο την αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η εκπόνηση πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα, που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε συνδυασμό με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής θα καταστήσει δυνατή την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας, η οποία θα βασίζεται σε χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος και, μεταξύ άλλων, αναμένεται να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την τόνωση του ανταγωνισμού. Διαμορφώνεται ένα περιβάλλον σταθερότητας, με την προώθηση και το συντονισμό επενδύσεων σε, κυρίως, μεσοπρόθεσμη βάση, από τις οποίες εξαρτάται ο κλάδος των σιδηροδρόμων για την άσκηση των δραστηριοτήτων του διαχειριστή υποδομής. Οι εν λόγω ρυθμίσεις απαιτούνται για την προσέλκυση νέων φορέων στην αγορά και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών.

Οι διατάξεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική ισορροπία του διαχειριστή υποδομής, όπως αυτή θα προκύπτει από το λογαριασμό κερδών και ζημιών, συμπεριλαμβανομένης της πρόβλεψης εσόδων από ιδιωτικές πηγές, αλλά και της ρύθμισης για τη μηνιαία προκαταβολή της κρατικής χρηματοδότησης, με βάση το εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο, για την κάλυψη των δαπανών υποδομής, διασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία και αποτελούν αναγκαία συνθήκη για την άσκηση των καθηκόντων των διαχειριστή υποδομής. Η εν λόγω διάταξη που αφορά την καταβολή κρατικής χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής προκαλεί δαπάνη για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, η οποία όμως έχει ήδη προϋπολογισθεί και η κάλυψή της πραγματοποιείται μέσω των εγγεγραμμένων πιστώσεων για την Επιχορήγηση Συγκοινωνιακών Φορέων, σε πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής, όπως αυτό ισχύει.

«Διαφανής διαγραφή χρεών» (άρθρο 9)

Οι διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/10, οι οποίες μνημονεύονται στο άρθρο 9 του παρόντος νόμου, παρέχουν εξουσιοδότηση για την έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων αφενός για τη διαγραφή χρέους του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου και αφετέρου διαγραφή χρέους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι του ΟΣΕ, κατόπιν της σχετικής έγκρισης των μέτρων κρατικών ενισχύσεων που έχουν υποβληθεί στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε. Επιτροπής από το 2011. Η αναμενόμενη υλοποίηση της προβλεπόμενης διαγραφή των χρεών, ακολούθως της εγκριτικής απόφασης της Ε. Επιτροπής, θα συμβάλει καθοριστικά στην υγιή οικονομική διάρθρωση των εν λόγω εταιρειών, σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες της Ε.Ε. περί κρατικών ενισχύσεων.

«Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή» (άρθρο 10)

Οι διατάξεις του άρθρου 10 καθιερώνουν διαφανείς όρους πρόσβασης σε συνάρτηση με την παρεχόμενη υπηρεσία, δηλαδή με βάση το αν πρόκειται για εμπορευματική ή επιβατική μεταφορά. Η εμπορευματική μεταφορά, τόσο η εθνική όσο και η διεθνής, είναι απελευθερωμένη, ενώ επιτρέπεται η διεθνής επιβατική μεταφορά υπό την προϋπόθεση ότι ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται αφενός στην Ελλάδα και αφετέρου σε άλλο κράτος μέλος. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν σχετικού αιτήματος που υποβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές για εξέταση, συμφώνως προς τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού με αριθμ. 869/2014. Ο βασικός σκοπός θα πρέπει να είναι η στοχευμένη διεθνής μεταφορά επιβατών, ώστε να προάγεται αφενός η ανταγωνιστικότητα, καθώς οι δυνητικοί ανταγωνιστές δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση έναντι των υφιστάμενων επιχειρήσεων, και αφετέρου η ποιότητα της παροχής υπηρεσιών, καθώς προκύπτουν πολλαπλά οφέλη για τους επιβάτες που θα διαθέτουν περισσότερες επιλογές σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

«Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών» (άρθρο 11)

Οι διατάξεις του άρθρου 11 συμπληρώνουν αυτές του άρθρου 10 για τον περιορισμό στην πρόσβαση, διαμορφώνοντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διατάξεων για τις υπηρεσίες της διεθνούς επιβατικής μεταφοράς, ώστε, παράλληλα, να διασφαλίζεται η οικονομική βιωσιμότητα των παρεχόμενων μέσω δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών και να μην αποδομείται η εγχώρια αγορά επιβατικών μεταφορών. Οι διατάξεις συμβιβάζουν ικανοποιητικά την αρχή των δημόσιων επιβατικών μεταφορών και αυτήν του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η εξέταση των αιτημάτων των αρμοδίων αρχών από τον ανεξάρτητο ρυθμιστικό φορέα αναβαθμίζει την αξιοπιστία του ελέγχου και διενεργείται στη βάση κατάλληλων, διαφανών κριτηρίων, που διασφαλίζουν τη μη διατάραξη της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς, παράλληλα, να θίγουν τη δυνατότητα διενέργειας διεθνών επιβατικών μεταφορών. Η δυνατότητα δικαστικής επανεξέτασης συμβάλλει ενεργά στην ενδυνάμωση της διαφάνειας.

«Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών» (άρθρο 12)

Η δυνατότητα επιβολής εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, διεθνών ή εθνικών, με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να οδηγήσει στην άντληση πόρων με σκοπό την εξυπηρέτηση της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και, ως εκ τούτου, την εξασφάλιση της δυνατότητας παροχής δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών διασφαλίζει περαιτέρω τον αμερόληπτο χαρακτήρα της εισφοράς, ενώ εισάγονται διατάξεις που λειτουργούν ως ασφαλιστικές δικλείδες για τον αμερόληπτο χαρακτήρα και την οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, ώστε να συμπληρώνεται και να αναβαθμίζεται το πλαίσιο της δυνατότητας επιβολής εισφοράς.

«Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες» (άρθρο 13) και Παράρτημα II «Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 13, όπως συμπληρώνονται από τις διατάξεις του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, διαμορφώνουν μία πλήρη και ουσιαστική ανάλυση για την πρόσβαση στις υπηρεσίες, ώστε να καθιερώνονται όροι ισότιμοι και διαφανείς στη σιδηροδρομική αγορά, ιδιαιτέρως ως προς τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, το θεσμικό πλαίσιο των οποίων ρυθμίζεται διεξοδικά και εκσυγχρονίζεται δραστικά. Η διαχείριση των υπηρεσιών/εγκαταστάσεων, όπως αυτές κατηγοριοποιούνται σε 4 σημεία, διενεργείται είτε από το διαχειριστή υποδομής, είτε από το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης, η έννοια του οποίου καθορίζεται στους ορισμούς του παρόντος νόμου στο άρθρο 3 και αποτελεί βασική διαφοροποίηση και καίρια προσθήκη στην υφιστάμενη νομοθεσία, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τα οριζόμενα από την οδηγία 2012/34/ΕΕ. Η δυνατότητα πρόσβασης καθορίζεται με βάση την κατηγορία της παρεχόμενης υπηρεσίας και, όσον αφορά τις υπηρεσίες του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ρυθμίζεται εκτενώς η διαδικασία υποβολής αιτημάτων, χειρισμού τους από το φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και άσκησης προσφυγής.

Επιπροσθέτως, υπογραμμίζεται ότι με την εισαγωγή απαιτήσεων ανεξαρτησίας και λογιστικού διαχωρισμού για το φορέα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του σημείου 2 Παραρτήματος II του άρθρου 62, ενισχύεται η διαφάνεια του πλαισίου και επιτυγχάνεται η εξάλειψη των συγκρούσεων συμφερόντων.

Η πρόβλεψη για την έκδοση Υπουργικής Απόφασης μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής, κατόπιν διαβούλευσης με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας αναθεώρησης στο ενδεχόμενο αλλαγής, συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και διαφανούς πλαισίου με εύρυθμη λειτουργία για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών, το οποίο θα έχει δυναμικό χαρακτήρα, δίνοντας τη δυνατότητα προσαρμογής σε τυχόν αλλαγές. Παράλληλα, με την ενδεδειγμένη καταγραφή παρέχεται ολοκληρωμένη ενημέρωση για τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επιπροσθέτως, ρυθμίζεται η υποχρεωτική εκμετάλλευση με μίσθωση/χρονομίσθωση εγκαταστάσεων του σημείου 2 που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για 2 συναπτά έτη, ώστε να μην παραμένουν αναξιοποίητες εγκαταστάσεις για τις οποίες έχει εκφραστεί ενδιαφέρον από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Το εν λόγω μέτρο είναι η εισαγωγή διατάξεων για «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» (use-it-or-lose-it) όσον αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων του σημείου 2. Σε περίπτωση μη χρήσης μιας εγκατάστασης εξυπηρέτησης, ο ιδιοκτήτης της πρέπει να τη διαθέσει (με απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση) σε άλλο ενδιαφερόμενο. Με το μέτρο αυτό

αυξάνεται η διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων στην αγορά με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

«Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες» (άρθρο 14)

Ο στόχος της χάραξης κατευθυντήριων γραμμών για τις διασυνοριακές συμφωνίες, που συνιστούν βασικό εργαλείο διεθνούς πολιτικής μεταφορών εξυπηρετείται στο ακέραιο από τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου. Με τις διατάξεις του ορίζονται γενικές αρχές που εφαρμόζονται σε διασυνοριακές συμφωνίες με άλλα κράτη μέλη, καθώς και με τρίτες χώρες, και καθιερώνονται επίσης διαδικασίες κοινοποίησης και συνεργασίας που επιτρέπουν στην Ε. Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι συμφωνίες συνάδουν με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

«Υποβολή των αναγκαίων πληροφοριών στην Ε. Επιτροπή» (άρθρο 15)

Η ετήσια υποβολή συγκεκριμένων πληροφοριών από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Ε. Επιτροπή, σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων, εξυπηρετεί, εκτός από την ανάγκη σχετικής ενημέρωσης των αρμοδίων οργάνων της Ε.Ε., και τη συγκροτημένη παρακολούθηση βασικών στοιχείων/μεγεθών της σιδηροδρομικής αγοράς σε εθνικό επίπεδο καλύπτοντας καίριες ποσοτικές και ποιοτικές παραμέτρους. Η πρόβλεψη αυτή θα συμβάλλει καθοριστικά, μεταξύ άλλων, στον εντοπισμό εμποδίων, σημείων συμφόρησης και αδυναμιών στην εθνική σιδηροδρομική αγορά, παρέχοντας τη δυνατότητα κατάλληλης αξιοποίησης των στοιχείων και άντλησης ωφέλιμων συμπερασμάτων που μπορούν να αξιοποιηθούν περαιτέρω από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για τη λήψη μέτρων ή την ανάληψη δράσεων.

«Αρχή αδειοδότησης» (άρθρο 16)

Οι διατάξεις του άρθρου 16 ουσιαστικά επαναδιατυπώνουν με λεπτομέρεια και σαφήνεια διατάξεις που ήδη υφίστανται στο ν. 3891/10 σχετικά με τον ορισμό της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως αρμόδιας αρχής αδειοδότησης, καθώς και με τους σχετικούς περιορισμούς/ασυμβίβαστα που προκύπτουν αναφορικά με το καθεστώς που τη διέπει. Η άσκηση της αρμοδιότητας αδειοδότησης από τη ΡΑΣ, όπως υπόκειται στους σχετικούς περιορισμούς, ενισχύει τη διαφάνεια του πλαισίου χορήγησης αδειών, διαφυλάσσει τον υγιή ανταγωνισμό στη σιδηροδρομική αγορά και ενθαρρύνει την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

«Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις» (άρθρο 17)

Το άρθρο 17 διαμορφώνει ένα προκαταρκτικό, στοιχειώδες πλαίσιο, προσδιορίζοντας τις γενικές απαιτήσεις των όρων αδειοδότησης, εστιάζοντας στην υποχρέωση συμμόρφωσης των επιχειρήσεων με βασικές διατάξεις που σχετίζονται με τη χορήγηση άδειας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών, με την αποσαφήνιση βασικών όρων πρόσβασης στην υποδομή, καθώς και στις προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη εφαρμογής των κείμενων διατάξεων. Επιπλέον, γίνεται αναφορά και στο με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, ο οποίος αναλύει διεξοδικά πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης.

«Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια» (άρθρο 18)

Οι διατάξεις του άρθρου 18 παρέχουν τις αναγκαίες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με αφενός τους πληρωτέους όρους και αφετέρου τη διαδικασία ελέγχου της πληρότητας του φακέλου από την αρχή αδειοδότησης για την αίτηση χορήγησης άδειας, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τον υπ' αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής. Ορίζεται η πλήρωση των όρων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης ως προαπαιτούμενο για τη χορήγηση της άδειας, ώστε να διαμορφωθεί ένα πολυσχιδές, αμερόληπτο και φερέγγυο πλαίσιο για τη διαδικασία αδειοδότησης, με απώτερο στόχο την εισαγωγή ασφαλιστικών δικλίδων που θα λειτουργήσουν ευεργετικά ως προς τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού, την είσοδο νέων επιχειρήσεων και τη γενικότερη προστασία της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς και των φορέων αυτής, όπως του διαχειριστή υποδομής, των επιβατών, των αιτούντων.

«Απαιτήσεις αξιοπιστίας» (άρθρο 19)

Η τήρηση συγκεκριμένων απαιτήσεων αξιοπιστίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18, αναμένεται να ενισχύσει καθοριστικά τη φερεγγυότητα του θεσμικού πλαισίου αδειοδότησης, δεδομένου ότι θα πρέπει να τεκμηριώνεται δεόντως η μη καταδίκη εξαιτίας συγκεκριμένων πράξεων/παραβάσεων, οι οποίες προσδιορίζονται αναλυτικά.

«Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας» (άρθρο 20) και Παράρτημα III «Χρηματοοικονομική επιφάνεια» του άρθρου 62

Το άρθρο 20 αναλύει ενδελεχώς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας και τις βασικές αρχές του ελέγχου από την αρχή αδειοδότησης, διαμορφώνοντας μία διαδικασία υψηλής αξιοπιστίας αναφορικά με τον έλεγχο της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης. Οι διατάξεις του άρθρου 20 συμπληρώνονται από αυτές του Παραρτήματος III, που παραθέτουν διεξοδικά τα οικονομικά στοιχεία που απαιτούνται κατ'ελάχιστον να υποβληθούν από τις επιχειρήσεις. Κατά τον τρόπο αυτό συγκροτείται ένα συμπαγές πλέγμα απαιτήσεων χρηματοοικονομικής επιφάνειας, το οποίο θα είναι κοινό για όλες τις αιτούσες επιχειρήσεις και θα επιτρέπει την είσοδο στον κλάδο της παροχής υπηρεσιών μόνο επιχειρήσεων οι οποίες αντεπεξέρχονται σε συγκεκριμένες, αυστηρές προδιαγραφές οικονομικού χαρακτήρα.

«Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας» (άρθρο 21)

Η επαγγελματική επάρκεια συνιστά νευραλγική και καθοριστική παράμετρο για την επιτυχή άσκηση της δραστηριότητας του μεταφορικού έργου. Η τεκμηρίωση της ισχυρής επαγγελματικής επάρκειας μίας επιχείρησης, με βάση τα υποβαλλόμενα στοιχεία, αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την προστασία του ζωτικής σημασίας κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών.

«Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης» (άρθρο 22)

Η κάλυψη της αστικής ευθύνης που αφορά τη σχεδιαζόμενη δραστηριότητα της επιχείρησης αποτελεί θεμελιώδες συστατικό στοιχείο και κριτήριο υψηλής προτεραιότητας στο πλαίσιο αδειοδότησης. Οι διατάξεις του άρθρου παρέχουν τα

εχέγγυα για την επαρκή και κατά νόμο κάλυψη της αστικής ευθύνης είτε με τη σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου είτε με την έκδοση εγγυητικής επιστολής. Τα όρια αποζημιώσεων είναι συμβατά με τις σχετικές κείμενες διατάξεις. Ο έλεγχος για την κάλυψη της αστικής ευθύνης αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα, προληπτικής σημασίας, που συνδράμει καθοριστικά στη θωράκιση της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς στην ελληνική επικράτεια.

«Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση του ρυθμιστικού φορέα» (Άρθρο 23)

Το άρθρο 23 περιλαμβάνει διατάξεις που εξειδικεύουν το εδαφικό και χρονικό σκέλος της άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης, προβλέποντας ισχύ στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης και ενόσω εκπληρώνονται οι σχετικές υποχρεώσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά και εμβαθύνοντας σε περαιτέρω σχετικά θέματα. Οι εν λόγω διατάξεις αφενός ορίζουν στοιχειώδεις, κοινές αρχές για τη χορηγούμενη άδεια στο έδαφος της Ένωσης και αφετέρου αποσαφηνίζουν περαιτέρω σχετικές παραμέτρους, διαμορφώνοντας ένα σύνολο ολοκληρωμένης πληροφόρησης που θα διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.

«Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση» (άρθρο 24)

Τα οριζόμενα από το άρθρο 24 συμβάλλουν καθοριστικά στη διαμόρφωση ενός πλέγματος που περιλαμβάνει δικλείδες ασφαλείας σχετικά με τη δυνατότητα της αρχής αδειοδότησης να προβεί σε ανάκληση, αναστολή, επανεξέταση, εκ νέου έγκριση άδειας, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, λειτουργώντας καταλυτικά στην διασφάλιση της αρμονικής λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς, αναθέτοντας την αρχή αδειοδότησης αρμοδιότητες, η άσκηση των οποίων είναι σε θέση να εξουδετερώσει κινδύνους που δυνητικά μπορεί να προκύψουν ως προς τις χορηγηθείσες άδειες από περιπτώσεις ευρέως φάσματος, όπως η αδυναμία ανταπόκρισης στις απαιτήσεις, η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η διακοπή/μη έναρξη δραστηριότητας, η μεταβολής νομικής κατάστασης, η πρόθεσης μεταβολής ή σημαντικής επέκτασης δραστηριότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

«Διαδικασία χορήγησης αδειών» (άρθρο 25)

Το άρθρο 25 θεσπίζει ενδεδειγώς τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, προάγοντας την αυξημένη διαφάνεια, με συγκεκριμένη προθεσμία για τη χορήγηση άδειας από την αρμόδια αρχή, καθώς και διαδικασία ανακοίνωσης της απόφασης, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης ενημέρωσης των αρμοδίων ευρωπαϊκών οργάνων/φορέων. Η προβλεπόμενη δυνατότητα δικαστικής επανεξέτασης των αποφάσεων της αρχής αδειοδότησης αποτελεί θεμελιώδη ανάγκη που ενισχύει περαιτέρω τη διαφάνεια και εγγυάται σε υψηλό βαθμό την καθιέρωση και διασφάλιση ισότιμων και αμερόληπτων όρων και αποτρέπει οποιοδήποτε ενδεχόμενο διακριτικής μεταχείρισης.

«Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής» (άρθρο 26)

Οι διατάξεις του άρθρου 26 δημιουργούν τις προϋποθέσεις για τη βέλτιστη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής προβλέποντας ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής είναι εναρμονισμένα με τις αρχές του παρόντος νόμου.

«Δήλωση δικτύου» (άρθρο 27) και Παράρτημα IV «Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 27, σε συνδυασμό με αυτές του παραρτήματος IV του άρθρου 62, αναπτύσσουν λεπτομερώς τις διαδικασίες δημοσίευσης, καθώς και την αναγκαία δομή της δήλωσης δικτύου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην καθιέρωση όρων απόλυτης διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά. Το Παράρτημα IV του άρθρου 62 συνιστά έναν αποτελεσματικό οδηγό για το διαχειριστή υποδομής, ώστε να συντάσσεται δήλωση δικτύου με υψηλές προδιαγραφές πληρότητας και επαρκή προσβασιμότητα, με σκοπό να επιτυγχάνεται αφενός ο στόχος της επαρκούς ενημέρωσης των αιτούντων και αφετέρου η σχετική ομοιομορφία σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η δήλωση δικτύου συνιστά πρωταρχικό εργαλείο για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και η πληρότητά της αποτελεί βασικό γνώμονα και αναγκαία συνθήκη για την πλήρη ενημέρωση των αιτούντων, καθώς και για τη βέλτιστη αξιοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

«Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 28)

Οι διατάξεις του άρθρου 28 προβλέπουν τη σύναψη της συμφωνίας διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, η οποία θα ρυθμίζει συμβατικά τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα εκατέρωθεν. Η εν λόγω συμφωνία εισάγει μία συμβατική δέσμευση, η οποία όχι απλώς προσδίδει το δέοντα βαθμό νομιμότητας, αλλά, επιπλέον, αφενός καλύπτει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών και αφετέρου συμπληρώνει και ενισχύει την αξιοπιστία του πλαισίου πρόσβασης στην υποδομή.

«Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών» (άρθρο 29)

Οι διατάξεις της με αριθμ. Φ4/54510/4872 (Β 1745/30-11-06) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συνεχίζουν να είναι σε ισχύ και να καθορίζουν το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, έως την αντικατάστασή τους από νέα Υπουργική Απόφαση κατ'εξουσιοδότηση του άρθρου 31.3. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου είναι εκτενές και καλύπτει, μεταξύ άλλων, το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης, με βάση τα οποία ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής.

Παράλληλα, υφίστανται διατάξεις που ενισχύουν την αξιοπιστία και την αμεροληψία του συστήματος χρέωσης, καθώς ορίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους και συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη.

Οι διατάξεις περί της τήρησης του εμπορικού απορρήτου από την πλευρά του διαχειριστή υποδομής συμβάλλουν στην ενίσχυση του θεμιτού ανταγωνισμού, εμποδίζοντας πιθανή πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητα δεδομένα από ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

«Κόστος υποδομής και λογαριασμοί» (άρθρο 30) και Παράρτημα V «Βασικές αρχές και παράμετροι συμβατικής συμφωνίας μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής» του άρθρου 62

Στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται η κατάρτιση, κατ'ελάχιστον, πενταετών συμβατικών συμφωνιών μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υποδομής, με τρόπο που διαμορφώνει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την άσκηση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής και καθορίζει τις εκατέρωθεν υποχρεώσεις/δικαιώματα, με έμφαση στις παρεχόμενες υπηρεσίες και στην κρατική χρηματοδότηση, η οποία θα προκύπτει από τις διατάξεις του άρθρου 8 για την κάλυψη των δαπανών υποδομής, σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο. Επιπροσθέτως, η σύναψη της συμβατικής συμφωνίας αποτελεί μία συμπαγή βάση για τη διαμόρφωση ενός πλαισίου εύρυθμης λειτουργίας για το διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ). Εξειδικεύονται με ακρίβεια οι παρεχόμενες υπηρεσίες και το εύρος τους. Η συνέπεια μεταξύ του επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής και των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας αποτελεί προαπαιτούμενο που διασφαλίζεται από το διαχειριστή υποδομής, ο οποίος θα ασκεί τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία σε ένα μεσοπρόθεσμο πλαίσιο που διασφαλίζει σταθερότητα επί του συνόλου των παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της απαιτούμενης χρηματοδότησης, αναφορικά με τη διαχείριση της υποδομής. Επιπλέον, προβλέπεται η χορήγηση κινήτρου στο διαχειριστή υποδομής είτε με Κοινή Υπουργική Απόφαση κατόπιν εισήγησης του ρυθμιστικού φορέα, είτε μέσω της συμβατικής συμφωνίας, είτε συνδυαστικά. Επί του παρόντος προβλέπεται παροχή κινήτρου βάσει διατάξεων Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, οι διατάξεις της οποίας εξακολουθούν να είναι σε ισχύ. Η παροχή κινήτρου θα συμβάλλει καθοριστικά, σε βάθος χρόνου, στη μείωση του κόστους χρήσης υποδομής και του επιπέδου των τελών, συμβάλλοντας στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής αγοράς και στη σταδιακή μείωση του επιπέδου των τελών υποδομής. Η διάταξη που αφορά την καταβολή κρατικής χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο της παροχής κινήτρου προκαλεί δαπάνη για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, η οποία όμως αθροιζόμενη με την προβλεπόμενη δαπάνη του άρθρου 8 για την κάλυψη των δαπανών υποδομής του διαχειριστή υποδομής έχει ήδη προϋπολογισθεί και η κάλυψή της πραγματοποιείται μέσω των εγγεγραμμένων πιστώσεων για την Επιχορήγηση Συγκοινωνιακών Φορέων, εντός των ορίων των διατάξεων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής, όπως αυτό ισχύει.

Το παράρτημα VII του άρθρου 62 αποσαφηνίζει το περιεχόμενο και τη λειτουργία των συμβατικών συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 30 για την εισαγωγή και προώθηση μεσο-μακροπρόθεσμων στρατηγικών ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα. Οι διατάξεις του εν λόγω παραρτήματος λειτουργούν ως κατευθυντήριες γραμμές για τη σύναψη μίας συμβατικής συμφωνίας υψηλού βαθμού πληρότητας, η οποία θα διαμορφώνει και θα προάγει την αποτελεσματική συνεργασία Δημοσίου – διαχειριστή υποδομής.

«Αρχές χρέωσης» (άρθρο 31)

Οι διατάξεις του άρθρου 31 καθορίζουν ενδελεχώς και με σαφήνεια τις αρχές χρέωσης, με τρόπο που διαμορφώνει ένα συμπαγή πυλώνα θεμελίωσης και στήριξης της σιδηροδρομικής αγοράς.

Περιγράφονται η διαδικασία της καταβολής των τελών χρήσης υποδομής και εγκαταστάσεων, οι υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, καθώς και ο εποπτικός ρόλος του ρυθμιστικού φορέα.

Τα τέλη υποδομής ορίζονται με βάση το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης έχουν καθοριστεί με την Υπουργική Απόφαση του άρθρου 29, η οποία θα αντικατασταθεί από νέα Υπουργική Απόφαση εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση του Εκτελεστικού Κανονισμού της Ε. Επιτροπής. Η εν λόγω ρύθμιση παρέχει ευελιξία, καθώς δίνει τη δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής στο διαχειριστή υποδομής στις τυχόν νέες προβλέψεις της εκτελεστικής πράξης της Ε. Επιτροπής για το άμεσο κόστος. Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας υποδομής, καθώς και το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Η εν λόγω πρόβλεψη εμπλουτίζει το χαρακτήρα και τις δυνατότητες του συστήματος χρέωσης, το οποίο μπορεί να καταστεί αποτελεσματικότερο με τον τρόπο αυτό.

Επιπλέον, το μέτρο που αφορά την διαφοροποίηση των χρεώσεων πρόσβασης βάσει των χαρακτηριστικών εκπομπής θορύβου του τροχαίου υλικού της αμαξοστοιχίας δύναται να αποτελέσει σαφές κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής και ιδιαίτερα για επενδύσεις σε πιο βιώσιμες σιδηροδρομικές τεχνολογίες.

Όσον αφορά, τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, οι αρχές χρέωσης εκσυγχρονίζονται με βάση το επικαιροποιημένο ενωσιακό δίκαιο, βασιζόμενες στην κάλυψη του κόστους παροχής και ενός ευλόγου κέρδους.

Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης. Η εν λόγω διάταξη δύναται να αποτελεί ασπίδα προστασίας για το διαχειριστή υποδομής.

Η υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών να παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή να αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την αναγκαία ενημέρωση όσων δραστηριοποιούνται στη σιδηροδρομική αγορά και ολοκληρώνει το πλαίσιο χρέωσης, καθιστώντας το πληρέστερο.

«Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης» (άρθρο 32) και σημείο 1 του παραρτήματος VI «Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές» του άρθρου 62

Το άρθρο 32 περιλαμβάνει διατάξεις που εστιάζουν στις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης, σε άμεση συσχέτιση με τις διατάξεις του σημείου 1 του παραρτήματος VI του άρθρου 62.

Με υπουργική απόφαση δύναται να επιβληθούν τέλη υψηλότερα από τα προβλεπόμενα, με σκοπό την πλήρη ανάκτηση κόστους έναντι της κάλυψης του άμεσου κόστους. Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές μεταφορές, επιβατικά δρομολόγια εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπά επιβατικά δρομολόγια.

Ως εκ των άνω, διασφαλίζεται η συνοχή του συστήματος χρέωσης τροχαίας πρόσβασης καθιερώνονται κοινά κριτήρια προσδιορισμού των «τμημάτων της αγοράς» επί των οποίων είναι δυνατόν να καταβάλλονται προσαυξήσεις. Ως εκ τούτου, οι αρχές που διέπουν τη δυνατότητα επιβολής προσαυξήσεων λαμβάνουν υπόψη επαρκώς τις ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς και των δραστηριοποιούμενων σε αυτήν.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το ETCS. Η εν λόγω πρόβλεψη συμβάλλει εμπράκτως στην παροχή κινήτρου για τη χρήση συρμών με εξοπλισμό προηγμένης τεχνολογίας.

Ασφαλιστική δικλείδα για τον έλεγχο των συνεπειών αποτελεί η διάταξη που ορίζει ότι η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

«Εκπτώσεις» (άρθρο 33)

Η δυνατότητα εφαρμογής εκπτώσεων στο σύστημα χρέωσης, από τον διαχειριστή υποδομής, για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων στόχων, παρατίθεται αναλυτικά στον εν λόγω άρθρο. Πρωταρχικά, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής.

Κατ'εξάιρση, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να υιοθετεί καθεστώτα χρονικά περιορισμένων εκπτώσεων, ώστε να επιδιωχθούν συγκεκριμένες σκοπιμότητες. Οι εκπτώσεις έχουν ομοιογενή και αμερόληπτο χαρακτήρα, καθώς σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων.

«Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής» (άρθρο 34)

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης για τη δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Όταν η αποζημιωόμενη επιχείρηση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, υφίσταται διάταξη με ευρύτερη θετική χροιά, δεδομένου ότι προκύπτουν οφέλη για τους χρήστες. Το σύστημα αποζημίωσης διέπεται από υψηλό βαθμό διαφάνειας,

καθώς ορίζεται ότι η σχετική μεθοδολογία και οι αντίστοιχοι υπολογισμοί δημοσιοποιούνται. Ειδικότερα ορίζεται ότι πρέπει να τεκμηριώνεται το μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις. Η έμφαση που αποδίδεται στον αμερόληπτο χαρακτήρα του συστήματος ενισχύει την αξιοπιστία του.

«Σύστημα επιδόσεων» (άρθρο 35) και σημείο 2 του παραρτήματος VI «Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές» του άρθρου 62

Το άρθρο 35 προβλέπει την κατάρτιση συστήματος επιδόσεων, που θα έχει ως στόχο την ώθηση του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να ελαχιστοποιήσουν τη διαταραχή και να βελτιώσουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το εν λόγω σύστημα είναι πολύπλευρο και δύναται να προβλέπει αφενός κυρώσεις και αφετέρου πριμοδότηση, ώστε να διασφαλιστεί επαρκώς η υλοποίηση των επιδιώξεων/στόχων του συστήματος επιδόσεων. Η καταγραφή των βασικών αρχών, στις οποίες πρέπει να βασίζεται το σύστημα επιδόσεων, στο σημείο 2 του παραρτήματος VI συνιστά έναν πολύτιμο και αναλυτικό οδηγό για τη δημιουργία ενός πλήρους και αποτελεσματικού συστήματος, που θα εφαρμόζεται αδιακρίτως στο σύνολο του δικτύου, συμβάλλοντας στη συμμετρική βελτίωση των επιδόσεων όλων των τμημάτων του δικτύου.

«Τέλη δέσμευσης» (άρθρο 36)

Η δυνατότητα επιβολής τέλους για χωρητικότητα που κατανέμεται χωρίς να χρησιμοποιείται αποτελεί παράγοντα που ενισχύει τις αρμοδιότητες και προασπίζει τα δικαιώματα του διαχειριστή υποδομής, αποτρέποντας τυχόν κατάχρηση από τους αιτούντες και καθιστώντας περισσότερο αξιόπιστο το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας, που ισοδυναμεί με βασικό άξονα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς. Η επιβολή του τέλους βασίζεται στα κριτήρια που δημοσιεύονται με απόλυτη διαφάνεια στη δήλωση δικτύου.

«Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα» (άρθρο 37)

Οι διατάξεις του άρθρου 37 θέτουν τις βάσεις για την εγκαθίδρυση ενός αποτελεσματικού πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής για χρεώσεις επί διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η βελτιστοποίηση του συντονισμού των διαχειριστών υποδομής θα οδηγήσει σε αποδοτικότερα συστήματα χρέωσης και αποτελεί όρο η πλήρωση του οποίου συνιστά βασικό προαπαιτούμενο για την ομαλή ανάπτυξη των διεθνών υπηρεσιών μεταφορών.

«Δικαιώματα χωρητικότητας» (άρθρο 38)

Το άρθρο 38 επιδιώκει την άρτια διευθέτηση των καιρίων ζητημάτων δικαιωμάτων χωρητικότητας με τρόπο που διαμορφώνει ένα συμπαγές πλαίσιο, σε συσχέτιση με τα άρθρα 10, 11 και 42 του παρόντος νόμου. Η χωρητικότητα κατανέμεται από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής, στους αιτούντες, για διάρκεια που δεν υπερβαίνει αυτήν της περιόδου του πίνακα δρομολογίων και η χρήση της είναι αμεταβίβαστη,

ώστε να διασφαλίζονται στοιχειώδεις προϋποθέσεις και όροι διαφάνειας. Τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων καθορίζονται συμβατικά. Η καθιέρωση σαφών διατάξεων ως προς τα δικαιώματα χωρητικότητας αποτελεί προϋπόθεση για τη χρηστή και ορθολογική λειτουργία των διαδικασιών κατανομής χωρητικότητας και χρήσης αυτής, προασπίζοντας με αμοιβαία επωφελή τρόπο τα συμφέροντα διαχειριστή υποδομής και αιτούντων.

«Κατανομή χωρητικότητας» (άρθρο 39)

Οι διατάξεις του άρθρου 39 προβλέπουν την καθιέρωση κανόνων κατανομής χωρητικότητας και την εφαρμογή τους από το διαχειριστή υποδομής, με συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία αφενός θα διασφαλίζει την ισότιμη και αμερόληπτη μεταχείριση των αιτούντων και αφετέρου θα έχει ως στόχο να αναγάγει το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας σε καίριο πυλώνα δράσης εντός της δομής της σιδηροδρομικής αγοράς.

«Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα» (άρθρο 40)

Οι διατάξεις του άρθρου 40 διαμορφώνουν ένα πειστικό και πολυσύνθετο πλαίσιο συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής που αφορά περισσότερα του ενός δίκτυα. Η εκπόνηση ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού μέσω συνεργασίας που βασίζεται αφενός σε διαφανείς αρχές και κριτήρια, που δημοσιοποιούνται καταλλήλως σύμφωνα με τα οριζόμενα από το παρόν άρθρο, και αφετέρου σε επαρκή εποπτεία από το ρυθμιστικό φορέα, αναμένεται να συμβάλει τα μέγιστα στην καθιέρωση αποτελεσματικών διαδικασιών κατανομής χωρητικότητας διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών.

«Αιτούντες» (άρθρο 41)

Η ρύθμιση και αποσαφήνιση θεμάτων που αφορούν τους αιτούντες και, ειδικότερα, θέματα κατανομής χωρητικότητας, τον τρόπο πρόσβασης στην υποδομή, καθώς και τις εγγυήσεις που δύναται να εγείρει ο διαχειριστής υποδομής αποτελεί προϋπόθεση για την οριοθέτηση του πεδίου δράσης των αιτούντων. Για την υλοποίηση της πρόσβασης απαιτείται ο ορισμός σιδηροδρομικής επιχείρησης από τον αιτούντα. Ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αξιώσει εγγυήσεις έναντι των αιτούντων για τη διασφάλιση των μελλοντικών εσόδων του, οι οποίες εξειδικεύονται περαιτέρω από Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής. Η εν λόγω δυνατότητα λειτουργεί ως δίκτυ ασφαλείας, με σκοπό την προάσπιση της ομαλής επιχειρησιακής λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής. Επιπροσθέτως, το γεγονός ότι οι εν λόγω εγγυήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς, δεν εισάγουν διακρίσεις και καθορίζονται στη δήλωση δικτύου προάγει περαιτέρω τη διαφάνεια και την ισονομία, διασφαλίζοντας τη μη διακριτική μεταχείριση των αιτούντων από το διαχειριστή υποδομής.

«Συμφωνίες-πλαίσιο» (άρθρο 42)

Το άρθρο 42 υπεισέρχεται αναλυτικά στη δυνατότητα σύναψης συμφωνιών –πλαίσιο, με τρόπο αμοιβαία επωφελή για τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή το διαχειριστή υποδομής και τον αιτούντα, καθώς ορίζει τη δυνατότητα σύναψης, καταρχήν, πενταετούς συμβατικής σχέσης επί θεμάτων που άπτονται της κατανομής

χωρητικότητα και, ως εκ τούτου συνεισφέρει απτά στη διαμόρφωση ενός πολυετούς πλαισίου προγραμματισμού δραστηριότητας για τους αιτούντες και το διαχειριστή υποδομής. Η εκ των προτέρων έγκριση από το ρυθμιστικό φορέα διασφαλίζει την προληπτική επίβλεψη ως προς τη μη παραβίαση των συνθηκών και όρων του ανταγωνισμού από τις διατάξεις της συμφωνίας – πλαίσιο, ώστε να διασφαλίζεται η μη παραβίαση και ο σεβασμός των δικαιωμάτων των υπολοίπων αιτούντων.

«Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» (άρθρο 43) και Παράρτημα VII «Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 43 και του αντίστοιχου παραρτήματος VII του άρθρου 62 λειτουργούν δραστικά προς την κατεύθυνση της χάραξης ενός ολοκληρωμένου και αξιόπιστου χρονοδιαγράμματος που θα υποστηρίζει ενεργά και πειστικά τη συντονισμένη και έγκαιρη υλοποίηση της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εξαιλείφοντας τη δυνατότητα οποιασδήποτε χρονική απόκλισης, θέτοντας, με απόλυτη σαφήνεια, εύλογες χρονικές προθεσμίες, για κάθε στάδιο της διαδικασίας, η τήρηση των οποίων μεγιστοποιεί την αξιοπιστία της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, αποτρέποντας την έγερση οποιασδήποτε αμφισβήτησης επί αυτής.

«Αιτήσεις» (άρθρο 44)

Το άρθρο 44 διαφωτίζει τις πτυχές που συνθέτουν το πλαίσιο των αιτήσεων για τη χωρητικότητα της υποδομής, ζήτημα αυξημένης σημασίας για τη συγκροτημένη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η δυνατότητα των αιτούντων να υποβάλλουν αιτήσεις κατανομής χωρητικότητας στο διαχειριστή υποδομής, εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, παρέχει την αναγκαία ευελιξία για τη βέλτιστη αξιοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας, διευκολύνοντας ταυτόχρονα την άμεση εξυπηρέτηση των αναγκών των αιτούντων, βάσει και των συμφωνιών – πλαίσιο σε ισχύ.

«Προγραμματισμός» (άρθρο 45)

Το άρθρο 45 επικεντρώνεται στις βασικές αρχές της διαδικασίας προγραμματισμού, για την οποία ο διαχειριστής υποδομής είναι επιφορτισμένος με την πρωτοβουλία των σχετικών δράσεων/ενεργειών. Ο διαχειριστής υποδομής αφενός ενεργεί κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τους περιορισμούς στους αιτούντες καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους και αφετέρου συμβουλευέται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων, αφήνοντας τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους, ώστε η διαδικασία προγραμματισμού να στοιχειοθετεί ένα ολοκληρωμένο, πολυσχιδές πλαίσιο που θα αφουγκράζεται επαρκώς τις ανάγκες της αγοράς και τις απόψεις των ενδιαφερόμενων.

«Διαδικασία συντονισμού» (άρθρο 46)

Το άρθρο 46 προβαίνει σε παράθεση διατάξεων που αφορούν τη διαδικασία συντονισμού, η οποία δρομολογείται όταν προκύπτουν αντικρουόμενα αιτήματα και αποσκοπεί στην επίτευξη του βέλτιστου συνδυασμού όλων των αιτημάτων, επενεργώντας ευεργετικά και στην αποτελεσματικότητα της διαδικασίας κατανομής

χωρητικότητας. Προκειμένου να επιλυθούν τυχόν διαφορές, ο διαχειριστής υποδομής διενεργεί διαβούλευση με τη συμμετοχή των αιτούντων, γεγονός που δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την επίλυσή τους. Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει τις αρχές της διαδικασίας συντονισμού και σύστημα ταχείας επίλυσης διαφορών, ώστε να ενισχύεται η διαφάνεια και αξιοπιστία.

«Κορεσμένη υποδομή» (άρθρο 47)

Το άρθρο 47 καλύπτει το πεδίο ορισμού και εφαρμογής της έννοιας της κορεσμένης υποδομής και εισάγει μεθόδους επίλυσης των ζητημάτων που απορρέουν σχετικά. Η εκπόνηση ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τη διευθέτηση των θεμάτων κορεσμένης υποδομής συνιστά κινητήριο μοχλό στην προσπάθεια καθιέρωσης ενός πλαισίου διασφάλισης συνθηκών/όρων ελεύθερου ανταγωνισμού, με την υπέρβαση δυσχερειών που δυνητικά θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρέβλωση.

Παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για τη λήψη μέτρων για τη διευθέτηση καίριων ζητημάτων με κανονιστικές πράξεις. Με υπουργική απόφαση ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, ειδικότερα υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου. Οι εν λόγω υπηρεσίες έχουν νευραλγική σημασία για το σιδηροδρομικό τομέα.

Επιπροσθέτως, με κοινή υπουργική απόφαση δύναται να καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που μπορεί να χορηγείται στο Διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύπτει. Η εν λόγω διάταξη έχει δυνητικό/προληπτικό χαρακτήρα και αποσκοπεί στην προάσπιση και διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής.

Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου, ώστε να παρέχεται δημοσίως, και δη στους αιτούντες, πληροφόρηση ζωτικής σημασίας.

«Έκτακτα (ad hoc) αιτήματα» (άρθρο 48)

Το άρθρο 48 κάνει εκτενή αναφορά στις διαδικασίες που διέπουν τα έκτακτα αιτήματα κατανομής χωρητικότητας υποδομής, επικεντρώνόμενο στην προθεσμία ανταπόκρισης του διαχειριστή υποδομής, στην υποχρέωση παροχής της πληροφόρησης σε όλους τους αιτούντες, καθώς και στην αξιολόγηση της ανάγκης από το διαχειριστή υποδομής να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων. Οι ως άνω ρυθμίσεις θα επιτρέψουν στο διαχειριστή υποδομής να δύναται να ανταποκριθεί ταχέως σε έκτακτα αιτήματα και αφετέρου στους αιτούντες να έχουν διαθέσιμη την αναγκαία πληροφόρηση.

«Εξειδικευμένη υποδομή» (άρθρο 49)

Ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να χαρακτηρίσει ιδιαίτερη υποδομή ως εξειδικευμένη, υπό την έννοια μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, χωρίς όμως να παρεμποδίζεται η χρήση της υποδομής από άλλους τύπους

κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα. Οι εν λόγω διατάξεις προσαυξάνουν την ευελιξία του πλαισίου κατανομής χωρητικότητας, χωρίς να συνεπάγονται άνιση μεταχείριση εις βάρος συγκεκριμένων τύπων κυκλοφορίας.

«Ανάλυση χωρητικότητας» (άρθρο 50)

Η ανάλυση χωρητικότητας, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 50, αποτελεί ένα ενδεδειγμένο μέσο για την αντιμετώπιση δυσχερειών που προκύπτουν από την κορεσμένη υποδομή, εξυπηρετώντας σύνθετες ανάγκες. Η εν λόγω ανάλυση αφενός εμβαθύνει στους περιορισμούς χωρητικότητας και στα αίτια συμφόρησης και αφετέρου προτείνει τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων. Η σύνταξη της ανάλυσης χωρητικότητας, εντός προθεσμίας 6 μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης, αποτελεί άκρως απαραίτητο εργαλείο για την αντιμετώπιση και εξάλειψη προβλημάτων κορεσμένης υποδομής.

«Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας» (άρθρο 51)

Το άρθρο 51 καθιστά πληρέστερο το σχεδιασμό για την έμπρακτη αντιμετώπιση φαινομένων κορεσμένης υποδομής, με την εκπόνηση σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας ακολούθως της ανάλυσης χωρητικότητας. Η διαβούλευση με τους χρήστες συντείνει στην ισχυροποίηση της αποτελεσματικότητας του σχεδίου. Προσδιορίζονται οι γενικές κατευθύνσεις για το περιεχόμενο του σχεδίου, ενώ εκπονείται ανάλυση κόστους – ωφελειών, ως χρηματοοικονομικό εργαλείο υποβοήθησης για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την ενίσχυση χωρητικότητας υποδομής.

«Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών» (άρθρο 52)

Η δήλωση δικτύου αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο που δύναται να αξιοποιηθεί για τον καθορισμό όρων, βάσει των οποίων θα λαμβάνονται υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής. Τα παρελθόντα επίπεδα αποτελούν παράγοντα που χρήζει συνεκτίμησης στην προσπάθεια αντικειμενικού καθορισμού προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

«Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης» (άρθρο 53)

Το άρθρο 53 επικεντρώνεται σε διατάξεις που αφορούν τις αρμοδιότητες/υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής αναφορικά με τις εργασίες συντήρησης, προγραμματισμένες και μη, στο βαθμό που αυτές επηρεάζουν το έργο της κατανομής της χωρητικότητας υποδομής. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες. Όσον αφορά τις μη προγραμματισμένες εργασίες, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται η σχετική χωρητικότητα υποδομής. Οι ως άνω διατάξεις για τις υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής προσπορίζουν μη αμελητέο όφελος σε όρους βέλτιστου προγραμματισμού, τελειοποίησης της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας και έγκαιρης ενημέρωσης των ενδιαφερόμενων μερών.

«Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών» (άρθρο 54)

Οι διατάξεις του άρθρου 54 εστιάζουν στη λήψη ειδικών μέτρων από το διαχειριστή υποδομής για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προβλέπεται η εκπόνηση σχεδίου έκτακτης ανάγκης, ως εργαλείου αρτιότερης αντιμετώπισης σοβαρών περιστατικών. Η εκπόνηση σχεδίου ανάγκης είναι σε κάθε περίπτωση αναγκαία συνιστώσα του καθηκοντολογίου του διαχειριστή υποδομής, ώστε να αντιμετωπιστούν προληπτικά ιδιαιτέρως δυσμενείς επιπτώσεις.

Επιπροσθέτως, υφίστανται διατάξεις που ρυθμίζουν επισταμένως τη σχέση διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Οι σχετικές διατάξεις προσκομίζουν το αντίστοιχο όφελος σε όρους ετοιμότητας, πρόληψης, αλλά και καταστολής.

«Ρυθμιστικός φορέας» (άρθρο 55)

Με το εν λόγω άρθρο συμπληρώνονται οι διατάξεις, κυρίως, των άρθρων 22, 23 και 24 του ν. 3891/10 σχετικά με τη ΡΑΣ. Ειδικότερα, προωθείται η περαιτέρω ενίσχυση και διασφάλιση της ανεξάρτητης άσκησης των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα του σιδηροδρομικού τομέα και διασφαλίζεται η διαφανής επιλογή των μελών του, αλλά και η αμερόληπτη εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, δεδομένου ότι υφίστανται διατάξεις με ισχυρό χαρακτήρα πρόληψης, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων, αλλά και τυχόν διακρίσεις με γνώμονα το ίδιο συμφέρον, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ετησίου ελέγχου των μελών.

Δεδομένων των παραπάνω, το άρθρο 55 συμπληρώνει το υφιστάμενο πλαίσιο αναφορικά με την ανεξάρτητη και ανεπηρέαστη άσκηση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα, ώστε να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ακλόνητη δράση του ρυθμιστικού φορέα, την εξάλειψη οποιωνδήποτε πιέσεων από ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς, την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο και την εφαρμογή όρων ελεύθερου ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά.

«Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα» (άρθρο 56) και παράρτημα VIII «Λογιστικά στοιχεία που παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα κατόπιν αιτήματος» του άρθρου 62.

Οι διατάξεις του άρθρου 56 τροποποιούν και συμπληρώνουν αυτές του άρθρου 28 του ν. 3891/10 με σαφή τρόπο. Στο εν λόγω πλαίσιο προστίθενται αρμοδιότητες που συνιστούν επέκταση των αρμοδιοτήτων των ρυθμιστικών φορέων. Ιδιαίτέρως, προβλέπονται αρμοδιότητες που: α) καλύπτουν ρητά τις προσφυγές έναντι αποφάσεων των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, που σχετίζονται με την πρόσβαση και την χρέωση των αντίστοιχων υπηρεσιών, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας, ώστε να εξασφαλισθεί ο θεμιτός ανταγωνισμός, β) επικεντρώνονται στη γνωμοδότηση επί του επιχειρηματικού σχεδίου, της συμβατικής συμφωνίας και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας, σημαντικών πτυχών των αρμοδιοτήτων και της λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής και γ) ενδυναμώνουν τις απαιτήσεις του λογιστικού διαχωρισμού και την πρόληψη της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια την αλλοίωση των όρων ανταγωνισμού. Οι ρυθμιστικοί φορείς θα έχουν επίσης το δικαίωμα να διενεργούν ελέγχους ή να αναθέτουν ελέγχους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών

υποδομής για να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν τον λογιστικό διαχωρισμό.

Οι προστιθέμενες αρμοδιότητες είναι κρίσιμες και διευρύνουν/ολοκληρώνουν το πλαίσιο δράσης του ρυθμιστικού φορέα, δημιουργώντας ευνοϊκές συνθήκες για την αποτελεσματική διευθέτηση καίριων ζητημάτων του σιδηροδρομικού τομέα, χωρίς να προκαλείται κρατική δαπάνη πέραν της ήδη προϋπολογισμένης για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

«Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων» (άρθρο 57)

Το άρθρο 57 εμπεριέχει διατάξεις που εξειδικεύουν ένα αποτελεσματικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων, περιλαμβάνοντας ευέλικτες και ταχείες διαδικασίες διαβούλευσης και αιτήματος παροχής πληροφοριών αναφορικά με τα διεθνή δρομολόγια, που εξ ορισμού απαιτούν συντονισμένες ενέργειες από τους ρυθμιστικούς φορείς. Οι διατάξεις συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων εκτείνονται σε ένα ευρύ πεδίο, καλύπτοντας σύνθετα ζητήματα, όπως η κατάρτιση κοινών αρχών και πρακτικών για την λήψη των αποφάσεων, η εξέταση αποφάσεων και πρακτικών ενώσεων διαχειριστών υποδομής ή η διευκόλυνση με άλλον τρόπο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες αποτελούν νευραλγικό παράγοντα για την επίτευξη και διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη και, κατ'επέκταση, στην Ελλάδα.

«Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων» (άρθρο 58)

Το άρθρο 58 επανξάνει τη νομιμότητα και προάγει τη διαφάνεια μέσω διατάξεων που λειτουργούν προληπτικά έναντι ενδεχόμενου ασυμβίβαστου με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις, κάνοντας μνεία στο παρόν εθνικό πλαίσιο, αλλά και σε τυχόν αναθεωρήσεις αυτού.

«Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο» (άρθρο 59)

Η καθιέρωση για το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων της υποχρέωσης άμεσης κοινοποίησης του παρόντος νόμου, καθώς και των διατάξεων που εκδίδονται κατ'εξουσιοδότηση διαμορφώνει μία συγκεκριμένη διαδικασία, η εμπρόθεσμη τήρηση της οποίας θα διασφαλίσει την αποτροπή της δρομολόγησης διαδικασιών παραβάσεων του ενωσιακού δικαίου.

«Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις» (άρθρο 60)

Δεδομένης της ανάγκης συγχώνευσης της βασικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας σε ένα ενιαίο κείμενο, ο παρών νόμος καταργεί τις διατάξεις του ΠΔ 41/05 (Α 60), καθώς και όλων των νομοθετημάτων που τον έχουν τροποποιήσει και συμπληρώσει, διαμορφώνοντας, παράλληλα, ένα ενιαίο και συνεκτικό σύνολο διατάξεων που διέπονται από πληρότητα και σαφήνεια. Ο κεντρικός στόχος που εξυπηρετούν οι διατάξεις του νόμου είναι η απλοποίηση, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού περιβάλλοντος για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η χρήση μεταβατικών διατάξεων που επικεντρώνονται είτε σε διατάξεις με αναφορές στις καταργούμενες διατάξεις είτε σε κανονιστικές πράξεις (κυρίως Υπουργικές

Αποφάσεις) που εκδόθηκαν βάσει καταργούμενων διατάξεων και δεν αντίκεινται στον παρόντα νόμο προσδίδουν την απαιτούμενη ευελιξία, ενισχύοντας την ασφάλεια δικαίου, την ομαλή συνέχεια και την εύρυθμη λειτουργία ως προς την εφαρμογή της βασικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

«Τροποποίηση διατάξεων» (άρθρο 61)

Οι διατάξεις του νέου νόμου προβλέπουν συμπλήρωση και ενδυνάμωση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα, κυρίως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56, και συνεπάγονται την ανάγκη αντίστοιχης προσαρμογής, υπό την έννοια της κωδικοποίησης, τροποποίησης και συμπλήρωσης, στο άρθρο 28 του ν. 3891/10 για τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Με γνώμονα την τήρηση των αρχών της καλής νομοθέτησης παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση ΠΔ, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και πρότασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η έκδοση του εν λόγω ΠΔ δεν προκαλεί πρόσθετη κρατική δαπάνη, δηλαδή δαπάνη πέραν της ήδη προϋπολογισμένης για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, δεδομένου ότι εξυπηρετεί αμιγώς την πρακτική και τους στόχους της καλής νομοθέτησης, χωρίς να αυξάνει τη δαπάνη που συνεπάγεται η οργανωτική δομή και η λειτουργία της.

Επιπροσθέτως και όσον αφορά την παρ. 3 του άρθρου 61, σχετικά με την αντικατάσταση διατάξεων του ν. 3911/11, σημειώνονται τα ακόλουθα:

Σημεία α και β

Στο σημείο γ) της παραγράφου 9 του άρθρου 23 του ν.3911/2011 (Α' 12) «Πιστοποίηση μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» καθώς και στο σημείο α) της παραγράφου 10 του άρθρου 23 του ν.3911, προβλέπεται η έγκριση του Οδηγού Σπουδών και των προγραμμάτων κατάρτισης που υποβάλλονται από εκπαιδευτικό κέντρο εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών ή μηχανοδηγών να γίνεται από το «Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης Δομών Δια Βίου Μάθησης (Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.)». Το ΕΚΕΠΙΣ με την υπ' αριθμ. 119959/Η ΥΑ, (ΦΕΚ Β'2351/20-10-2011) συγχωνεύτηκε δια απορροφήσεως και οι αρμοδιότητές του εκτελούνται από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (εφεξής «Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π»). Σε συνέχεια της παρ. Θ3 εδάφιο 16 του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, την υπ' αριθμ. 10131/ΙΑ (Β' 3057/2012) απόφαση του Υπουργού Παιδείας για την διαδικασία υποβολής των προγραμμάτων σπουδών Κέντρων Δια Βίου Μάθησης Επιπέδου Δύο αλλά και της περίπτωσης 17 του άρθρου 30 του ν.4111/2013 (Α' 18), τα προγράμματα εκπαίδευσης υποβάλλονται στον ΕΟΠΠΕΠ χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης. Η κατάργηση της έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης από έναν δημόσιο και έγκυρο φορέα θα μπορούσε να προκαλέσει στρεβλώσεις στην σιδηροδρομική αγορά και να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιλέχθηκε να συνεχίσει να υφίσταται η διαδικασία της έγκρισης των προγραμμάτων σπουδών των εκπαιδευτικών κέντρων εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών πριν αυτά υποβληθούν στον ΕΟΠΠΕΠ, για την αδειοδότηση της δομής ή την ανανέωση της άδειας της.

Ο μόνος φορέας που θα μπορούσε να αναλάβει αυτή την αρμοδιότητα χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση αλλά και με αμεροληψία και ανεξαρτησία είναι η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τις αρμοδιότητες της οποίας έχει η

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και η οποία έχει αρμοδιότητα έγκρισης όλων των προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού που έχει βασικά καθήκοντα ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 160/2007(Α' 201).

Σημείο γ

Στο άρθρο 12 του ν. 3911/2011 (Α' 12), το οποίο αφορά στις γλωσσικές γνώσεις που οφείλει να κατέχει ένας ομογενής ή αλλογενής υποψήφιος μηχανοδηγός πριν την έναρξη της εκπαίδευσής του προκειμένου να αποκτήσει την άδεια μηχανοδηγού, έχει περιληφθεί μέρος του Παρατήματος V του νόμου και ειδικότερα η απαίτηση για τον ομογενή ή αλλογενή υποψήφιο μηχανοδηγό να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ελληνομάθειας επιπέδου B2. Το τελευταίο έρχεται σε αντίθεση την ΚΥΑ ΑΣ19/οικ.71945/3670, σύμφωνα με την οποία «οι μηχανοδηγοί οφείλουν να είναι σε θέση να κατανοούν (ακρόαση και ανάγνωση) και να επικοινωνούν (προφορικά και γραπτά) σύμφωνα με το επίπεδο B1 του κοινού ευρωπαϊκού πλαισίου αναφοράς για τις γλώσσες», με την οποία εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/82/ΕΕ της Επιτροπής, της 24ης Ιουνίου 2014, περί τροποποίησης της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

Προκειμένου να εναρμονισθεί πλήρως και το σώμα του νόμου 3911/2011, με την οδηγία 2007/59/ΕΚ, όπως αυτή ισχύει, και να μην απαιτείται νομοθετική ρύθμιση σε κάθε τροποποίηση του ανωτέρω παραρτήματος, κρίνεται απαραίτητη αντικατάσταση του κειμένου του άρθρου 12 του ν.3911/2011 από το κείμενο του άρθρου 12 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

ΕΚΘΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012)

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

27 Απριλίου 2016, 10:00

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ:

9 Μαΐος 2016, 13:59

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ

ΣΥΝΟΛΙΚΑ

Τρία (3)

ΣΧΟΛΙΑ – ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 02 – Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

Συντάκτης : Αν. Λαμπρόπουλος

Σχόλιο: «Στην §4 αναφέρεστε σε «ηλεκτροκίνητους σιδηροδρόμους» που εξαιρούνται. Ήδη σε αρκετές γραμμές, με προοπτική περαιτέρω επέκτασης, ο ΟΣΕ διαθέτει ηλεκτροκίνηση, άρα είναι «ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος».

Τι ακριβώς περιλαμβάνεται στο «ηλεκτροκίνητοι σιδηρόδρομοι»;

Στην §3 αναφέρεστε στην εξαίρεση της «διαμετακόμισης». Εννοείται ως διαμετακόμιση η μεταφορά «transit» φορτίων από λιμένες; (πχ Ικόνιο-Τσεχία; ΟΛΘ-ΠΓΔΜ;)»

Απάντηση: Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας στη διαβούλευση. Η παράγραφος 4 του άρθρου 2 αναφέρεται στη γραμμή 1 του Μετρό που χρησιμοποιείται από τον πρώην Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο Αθηνών Πειραιώς

(ΗΣΑΠ). Για αποφυγή σύγχυσης ο όρος «ηλεκτροκίνητων σιδηροδρόμων» θα αντικατασταθεί με «ηλεκτρικών σιδηροδρόμων»

Η διατροφική εμπορευματική μεταφορά δεν υπάγεται στην κατηγορία διαμετακόμισης

Άρθρο 09 – Διαφανής διαγραφή χρεών

Συντάκτης : Κολίτσης Τάσος

Σχόλιο: «Ο συσχετισμός με την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως προϋπόθεση διαγραφής των χρεών έχει τεθεί κατ επανάληψη από τους «εταίρους» μας και κατά καιρούς (με πρώτο νομίζω τον κ Αλμούνια) υπό την αίρεση ότι αν δεν γίνει η πώληση θα τις θεωρήσουν παράνομες κρατικές ενισχύσεις και θα αξιώσουν την επιστροφή τους. Τα δε ποσά παίζουν πολύ. Εδώ, παίζεται κατά τη γνώμη μου όλο το παιχνίδι του εκβιασμού για την πώληση.

Δηλαδή είναι παράνομες οι ενισχύσεις ή όχι;

Αν πουλήσουμε την ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είναι και αν δεν πουλήσουμε είναι; και κάποιος «θεσμός» οφείλει νομίζω να μας δώσει έναν αναλυτικό λογαριασμό για το κάθε ευρώ από τα 700-800 εκατ φερόμενων ενισχύσεων προς ΤΡΑΙΝΟΣΕ και 2-3 δις προς ΟΣΕ. (κάποιες κακές γλώσσες λένε ότι μέσα τους κρύβεται ακόμη και η μισθοδοσία των υποχρεωτικά μεταταγμένων συναδέλφων (2011) σε νοσοκομεία και στην αρχαιολογία ως κρύφια ενίσχυση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ που αντί να τους απολύσει («τους άχρηστους») τους έκρυψε σε άλλες κρατικές υπηρεσίες «όπου υποτίθεται ότι δεν τους χρειαζότανε» επιβαρύνοντας τον κρατικό κορβανά.»

Απάντηση: Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας στη διαβούλευση. Το σχόλιο σας δεν εμπίπτει στο πεδίο ορισμού του συγκεκριμένου νομοσχεδίου καθώς με αυτό εναρμονίζεται στην Ελληνικής νομοθεσίας η Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) (ΕΕ L343/32 της 14.12.2012)

Άρθρο 10 – Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

Συντάκτης : Νίκος Καραγιάννης ypodomes.com
n.karagiannis@ypodomes.com 188.4.3.23

Σχόλιο: «Καλησπέρα. Έχω το εξής ερώτημα. Στο άρθρο 10 στους όρους πρόσβασης αναφέρει «Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων».

Αυτό δεν περιλαμβάνει την εκτέλεση σιδηροδρομικών υπηρεσιών για επιβατικές μεταφορές εντός της χώρας; διότι δεν το αναφέρει καθόλου.

Αντίθετα στο ίδιο άρθρο αναφέρει την εκτέλεση διεθνών επιβατικών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Υπάρχει άραγε κενό;

Επίσης δεν αναφέρεται πουθενά η εκτέλεση υπεραστικών ή και προαστιακών δρομολογίων από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Θα επιτρέπεται; και αν ναι που το αναφέρει;»

Απάντηση: Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας στη διαβούλευση. Το άρθρο 10 του νομοσχεδίου εναρμονίζει τις διατάξεις του άρθρου 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ με την ελληνική νομοθεσία.

Στην Ελλάδα, ο αρμόδιος φορέας για την έκδοση άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) όπου και θα πρέπει να απευθυνθεί κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση, αν δεν κατέχει ήδη σχετική άδεια από άλλο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για την απόκτηση άδειας, η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη ή πρόκειται να εγκατασταθεί στην Ελλάδα καταθέτει αίτηση στη ΡΑΣ, η οποία συνοδεύεται από φάκελο με τα στοιχεία που αποδεικνύουν την φερεγγυότητα, χρηματοοικονομική επιφάνεια, επαγγελματική ικανότητα και κάλυψη της αστικής ευθύνης της αιτούσης, σύμφωνα με τα άρθρα 41 έως 47 και 49 (Παράρτημα II) του Π.Δ. 41/2005 και την Υπουργική Απόφαση Φ4/οικ.1594/107 «Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων» (ΦΕΚ Β' 56/25.01.2012). Το ποσό του παραβόλου που συνυποβάλλεται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά την αίτηση για χορήγηση αδείας αναπροσαρμόσθηκε με την Υ.Α. Φ4.2/53159/550.

Η άδεια σιδηροδρομικής επιχείρησης ισχύει για το σύνολο του Κοινοτικού εδάφους. Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης και όλα τα νομιμοποιητικά έγγραφα, στοιχεία και πληροφορίες που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται στον σχετικό αναλυτικό οδηγό της ΡΑΣ προς επιχειρήσεις που αιτούνται τη λήψη άδειας λειτουργίας σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Η ΡΑΣ αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης άδειας που της υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τους αρμόδιους φορείς άλλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύουν και στην Ελλάδα. Σε περίπτωση που μια σιδηροδρομική επιχείρηση είναι κάτοχος αδείας άλλου κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προτίθεται και να δραστηριοποιηθεί στην ελληνική σιδηροδρομική υποδομή, θα πρέπει να το γνωστοποιεί στη ΡΑΣ (Υπουργική Απόφαση Φ4/οικ.1594/107) πριν προχωρήσει στην απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας και στην σύναψη συμφωνίας πρόσβασης με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής.