ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Επί της αρχής:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου προωθείται η εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών:

- (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L138/44 της 26ης Μαΐου 2016).
- (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138/102 της 26ης Μαΐου 2016).
- (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L352/1 της 23ης Δεκεμβρίου 2016).

Οι δύο πρώτες Οδηγίες αποτελούν μαζί με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, τον τεχνικό πυλώνα του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου που υιοθετήθηκε τον Μάιο του 2016. Η Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα και τις τροποποιήσεις της (2009/131/ΕΚ & 2011/18/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους. Αντίστοιχα και η Οδηγία για την ασφάλεια καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια και τις τροποποιήσεις της (2008/110/ΕΚ και 2009/149/ΕΚ και 2014/88/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους. Η Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα έχει ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 104/2010 (Α΄181) και η Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια με το π.δ. 160/2007 (Α΄201).

Για τον σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με τις δύο ανωτέρω Οδηγίες και με στόχο την απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, αποφασίστηκε η δημιουργία ενός ενιαίου νόμου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις παλιές Οδηγίες, εισάγοντας, παράλληλα, ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο. Το παρόν σχέδιο νόμου ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας σχετικής διαβούλευσης. Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση διατάξεων των προεδρικών διαταγμάτων 104/2010 (Α΄181) και 160/2007 (Α΄201), τα οποία αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει 4 μέρη. Ειδικότερα στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ του νομοσχεδίου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του νομοσχεδίου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στο ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ περιλαμβάνονται τελικές και άλλες διατάξεις. Επισημαίνεται ότι στο νομοσχέδιο δεν συμπεριλαμβάνονται οι διατάξεις των οδηγιών που αφορούν στη δράση και τις αρμοδιότητες των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως, λόγου χάρη, οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Στόχος της νομοθετικής πρωτοβουλίας του τεχνικού πυλώνα του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου είναι η καθιέρωση κοινής προσέγγισης όσον αφορά τους κανόνες διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, με σκοπό την ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ένωση, ενώ ταυτόχρονα απλουστεύονται και αναμορφώνονται οι διαδικασίες για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων καθώς και πιστοποιητικών ασφάλειας, ώστε να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός του σχετικού κανονιστικού πλαισίου στην Ένωση.

Σε γενικές γραμμές η βασική αλλαγή που εισάγουν οι δύο νέες Οδηγίες είναι η ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής Οργανισμός) τόσο στον τομέα της διαλειτουργικότητας (έγκριση οχημάτων, προ-έγκριση συστημάτων ERTMS) όσο και της ασφάλειας (έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας), αρμοδιότητες οι οποίες εκτελούνταν σύμφωνα με το προγενέστερο νομοθετικό πλαίσιο από τις Αρχές Ασφαλείας των κρατών μελών (ΡΑΣ για την Ελλάδα).

Η διαλειτουργικότητα αποτελεί την τεχνική εναρμόνιση στον σιδηροδρομικό τομέα, προκειμένου να επιτευχθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς. Η προσπάθεια για τη δημιουργία μιας ενιαίας ενωσιακής αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών προϋποθέτει τη θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Πιο συγκεκριμένα, η νέα Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει ένα διττό σύστημα εγκρίσεων σιδηροδρομικών οχημάτων. Ο Οργανισμός, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (one stop-shop), εγκρίνει οχήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για διασυνοριακές δραστηριότητες ενώ για οχήματα που δραστηριοποιούνται μόνο σε εγχώριες μετακινήσεις, ο αιτών μπορεί να επιλέξει να υποβάλει αίτημα έγκρισης είτε στον Οργανισμό είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας. Επίσης για να ενισχυθεί η εναρμόνιση του ERTMS (Ευρωπαϊκού συστήματος ρύθμισης της κυκλοφορίας) σε επίπεδο Ε.Ε. ζητείται η γνωμοδότηση του Οργανισμού πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο υλικό ERTMS, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης. επίσης, η Οδηγία ρυθμίζει σημαντικά θέματα όπως:

- σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και εθνικών αρχών ασφαλείας για εγκρίσεις οχημάτων,

- αποσαφήνιση των διαδικασιών που ισχύουν τόσο για την κοινοποίηση υφιστάμενων/νέων εθνικών κανόνων όσο και για την αξιολόγησή τους από τον Οργανισμό,
- διαδικασία κατάρτισης Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ),
- διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και διάθεση στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων,
- καθορισμός ευρωπαϊκών μητρώων,
- επάρκεια οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (Notified Bodies και Designated Bodies).

Αντίστοιχα η νέα Οδηγία για την ασφάλεια (ΕΕ) 2016/798 προβλέπει ένα διττό σύστημα έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας. Ο Οργανισμός εκδίδει πιστοποιητικά ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές ενώ για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο σε εγχώριες μεταφορές, προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής της υποβολής αιτήματος πιστοποίησης είτε στον Οργανισμό είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας. Επίσης στην Οδηγία:

- αποσαφηνίζεται ο ρόλος και οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων (κράτη-μέλη, Οργανισμός, διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κ.λπ.) στο σιδηροδρομικό σύστημα,
- αποσαφηνίζεται η διαδικασία πιστοποίησης και έγκρισης ασφάλειας,
- καθιερώνεται νέος μηχανισμός για τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας,
- αποσαφηνίζεται ο ρόλος της εθνικής αρχής ασφάλειας (ΡΑΣ) και του φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ.),
- διευκρινίζονται οι διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για την κοινοποίηση των εθνικών κανόνων ασφάλειας καθώς και για την αξιολόγηση που πραγματοποιεί ο Οργανισμός.

Με τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 τροποποιείται η Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με τις διατάξεις του ν. 4408/2016 (Α΄ 135).

Ειδικότερα με την Οδηγία (ΕΕ)2016/2370 επιδιώκονται:

- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε σχέση με άλλα μέσα, με την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου,
- Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω της απελευθέρωσης των εθνικών επιβατικών μεταφορών,
- Η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά με ταυτόχρονη τήρηση των κανόνων της διαφάνειας, της ίσης και ανοικτής πρόσβασης στην αγορά και της ανεξαρτησίας των διαχειριστών υποδομής από τις επιχειρήσεις.

Οι αγορές σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών και διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μεταβάλλονται σταδιακά σε ανοικτές ανταγωνιστικές αγορές, από το 2007 και το 2010 αντίστοιχα, με βάση την Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το προεδρικό διάταγμα

158/2006 (Α΄ 168), και την Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το προεδρικό διάταγμα 149/2009 (Α΄ 192 (4).

Περαιτέρω με την αναδιατύπωση της νομοθεσίας σε επίπεδο Ε.Ε. με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 342/32 της 14.12.2012), για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και με τον ν. 4408/2016, ο οποίος τη μετέφερε στην εθνική έννομη τάξη, διαμορφώθηκε ένα ενιαίο και εκτενές πλαίσιο ρυθμίσεων που αφορούν στη διακυβέρνηση της αγοράς αυτής.

Με τη νέα Οδηγία εισάγονται ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα διακυβέρνησης της υποδομής και απελευθερώνεται η εσωτερική αγορά επιβατικών μεταφορών και ειδικότερα:

Εξαιρέσεις εφαρμογής: προβλέπονται συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δομής και της οργάνωσης του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής: η Οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα επιλογής οριζόντιου ή κάθετου μοντέλου διακυβέρνησης της υποδομής, με αυξημένες εγγυήσεις ανεξαρτησίας του Διαχειριστή υποδομής ως προς τα βασικά του καθήκοντα, για τη διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού. Στην εθνική νομοθεσία, προτείνεται η διατήρηση της οριζόντιας διάρθρωσης των διαχειριστών υποδομής και των επιχειρήσεων.

Θεσπίζονται αυστηρές εγγυήσεις ώστε να αποφευχθεί τυχόν αθέμιτη επιρροή που ασκείται στις αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής σχετικά με τέτοια καθήκοντα. Λαμβάνονται επίσης κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με αμερόληπτο τρόπο, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Με στόχο τον καλύτερο συντονισμό σε ενωσιακό επίπεδο δημιουργείται ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής στο οποίο θα συμμετέχει ο εθνικός διαχειριστής υποδομής.

Πρόσβαση στην αγορά**:** Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Για τον λόγο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού του δικαιώματος πρόσβασης όταν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση απόφαση του ρυθμιστικού φορέα.

Θεσπίζεται η δυνατότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως αναθέτουσας αρχής, να χορηγεί αποκλειστικά δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ή να αναθέτει απευθείας σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό τους όρους του άρθρου 5 του εν λόγω Κανονισμού και να περιορίζει το δικαίωμα πρόσβασης άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, αν οι υπηρεσίες αυτές θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Υπηρεσίες υψηλών ταχυτήτων και ενιαίο εισιτήριο: αναγνωρίζεται η ιδιαίτερη σημασία των υπηρεσιών αυτών για την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και την ενθάρρυνση της ανταγωνιστικότητας των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Με σκοπό να επιτρέπεται στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων στο εσωτερικό της Ένωσης, προάγεται, μη δεσμευτικά, το κοινό σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου που έχει αναπτυχθεί από την αγορά.

Αρμοδιότητες ρυθμιστικής αρχής: διευρύνεται το πεδίο ελέγχου της ρυθμιστικής αρχής σε περιπτώσεις παραβιάσεων της νομοθεσίας και αθέμιτου ανταγωνισμού, και αποσαφηνίζονται οι αρμοδιότητές της καθώς και σχετικές διαδικασίες.

Η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου προβλέπεται ότι θα συμβάλει στην περαιτέρω εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών ως αξιόπιστης εναλλακτικής λύσης σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό έχει ζωτική σημασία η νομοθεσία για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά μέσα στα καθορισθέντα χρονικά όρια.

Επί των άρθρων:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του άρθρου 1 εστιάζουν στο αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του νομοσχεδίου. Αντικείμενο του νομοσχεδίου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το παρόν νομοσχέδιο καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 1 περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Στο σχέδιο νόμου έχουν ενσωματωθεί τόσο οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις όσο και οι δυνητικές εξαιρέσεις. Στις υποχρεωτικές εξαιρέσεις έχει αποσαφηνιστεί ότι το νομοσχέδιο δεν εφαρμόζεται στους μητροπολιτικούς σιδηροδρόμους (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ στις δυνητικές εξαιρέσεις και ειδικότερα στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ρυθμίζεται η διαδικασία για τον προσδιορισμό τους με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η παράγραφος 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τις περιπτώσεις τραμ-τρένων, ενσωματώνεται, ώστε να εφαρμοστεί κατ' αντιστοιχία στην περίπτωση συρμών μετρό ώστε να κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, της οποίας διαχειριστής έχει οριστεί ο ΟΣΕ. Στο σημείο β) της παραγράφου 5 του άρθρου 1, καθορίζεται η διαδικασία που θα ακολουθείται για την έγκριση οχήματος μετρό έως ότου εκδοθούν και κοινοποιηθούν οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες του σημείου α) της ίδιας παραγράφου.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Οι διατάξεις του άρθρου 2 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του Μέρους Πρώτου του παρόντος. Οι εν λόγω ορισμοί είναι στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

Σημειώνεται ότι εισάγονται στην εθνική νομοθεσία οι ορισμοί «τραμ-τρένο» και «περιοχή χρήσης οχήματος».

Τέλος προστίθεται ο ορισμός του «Διαχειριστή τροχαίου υλικού», προκειμένου να γίνει μνεία στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση του τροχαίου υλικού το οποίο είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Άρθρο 3

Βασικές απαιτήσεις

Το άρθρο 3, σε συνδυασμό με το άρθρο 52 Παράρτημα ΙΙΙ, αναφέρεται στις προϋποθέσεις που ορίζονται ως «βασικές απαιτήσεις», τις οποίες οφείλουν να πληρούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4

Περιεχόμενο των ΤΠΔ

Στο άρθρο 4 παρατίθεται αναλυτικά το περιεχόμενο των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), οι οποίες ισχύουν για κάθε καλυπτόμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι ΤΠΔ καθορίζουν όλους τους όρους που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Κάθε στοιχείο θα πρέπει να υπόκειται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να διαθέτει το αντίστοιχο πιστοποιητικό, το οποίο περιλαμβάνει είτε την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται απομονωμένο, προς τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, είτε την αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται ότι βρίσκεται εντός του σιδηροδρομικού περιβάλλοντος, σε σχέση με τις τεχνικές προδιαγραφές.

Άρθρο 5

Εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ

Στο άρθρο 5 παρατίθεται η συμμετοχή των αρμόδιων αρχών (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ και διαχειριστής τροχαίου υλικού) στην διαδικασία κατάρτισης, έκδοσης και αναθεώρησης των ΤΠΔ από τον Οργανισμό.

Άρθρο 6

Ελλείψεις των ΤΠΔ

Στο άρθρο 6 παρατίθεται η διαδικασία τροποποίησης των ΤΠΔ εφόσον μετά την έκδοσή τους διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπείς. Στις ελλείψεις αυτές συμπεριλαμβάνονται οι περιπτώσεις που θα μπορούσαν να συνεπάγονται μη ασφαλείς λειτουργίες στην Ελλάδα. Για την εφαρμογή του τελευταίου εδαφίου, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υποβάλλει σχετικό αίτημα στην Επιτροπή.

Άρθρο 7

Μη εφαρμογή των ΤΠΔ

Σε κάθε κράτος - μέλος παρέχεται η δυνατότητα να μην εφαρμόσει ορισμένες ΤΠΔ σε περιορισμένο αριθμό δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων. Στο άρθρο 7 παρατίθενται οι εν λόγω περιπτώσεις, οι διαδικασίες που ακολουθούνται σε κάθε περίπτωση και οι πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται στον φάκελο που συνοδεύει την αίτηση για τη μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους, ώστε η Επιτροπή να εξετάσει την αίτηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 8

Όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

Κάθε ΤΠΔ προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που πρέπει να καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος. Σύμφωνα με το άρθρο 8, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας διατίθενται στην αγορά, μόνο εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας, τηρουμένων ταυτόχρονα των βασικών απαιτήσεων.

Δεν απαγορεύεται, περιορίζεται ή παρεμποδίζεται στο έδαφος της Ελλάδας η διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον τα στοιχεία αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Επιπλέον, δεν απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ».

Άρθρο 9

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον είναι σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης. Το άρθρο 9 περιγράφει τα

συνοδευτικά πιστοποιητικά που συνοδεύουν τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» εφόσον απαιτείται από τις ΤΠΔ.

Άρθρο 10

Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ»

Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης. Το άρθρο 10 ορίζει ότι η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας συντάσσεται από τον κατασκευαστή ή εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή από κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβληθεί σχετική αίτηση. Εάν δεν τηρηθεί η ως άνω υποχρέωση, τότε επιβαρύνεται με τη διαδικασία κάθε πρόσωπο που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά.

Εάν διαπιστωθεί ότι η δήλωση «ΕΚ» έχει καταρτισθεί παράτυπα, τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζουν ότι το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν διατίθεται στην αγορά. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του υποχρεούται να αποκαθιστά τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας, υπό τους όρους που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 11 ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστωθεί ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις ενώ καλύπτεται από δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» και έχει διατεθεί στην αγορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 12

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

Στο άρθρο 12 επισημαίνεται ότι, δεν απαιτείται για τα δομικά υποσυστήματα η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», είτε σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του

παρόντος νόμου, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες.

Άρθρο 13

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

Ένα δομικό υποσύστημα θεωρείται σύμφωνο προς τις βασικές απαιτήσεις όταν καλύπτεται, κατά περίπτωση, από τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που καταρτίζεται με παραπομπή στις ΤΠΔ ή από τη δήλωση επαλήθευσης που καταρτίζεται με παραπομπή στους εθνικούς κανόνες. Στο άρθρο 13 παρατίθενται οι περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες.

Άρθρο 14

Κοινοποίηση εθνικών κανόνων

Στο άρθρο 14 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία έγκρισης και κοινοποίησης των υπαρχόντων εθνικών τεχνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Επιτροπή, καθώς και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες δύναται να καθοριστούν νέοι.

Άρθρο 15

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»

Στο άρθρο 15 αποσαφηνίζεται ο ρόλος του αιτούντα και του κοινοποιημένου οργανισμού κατά τη διαδικασία σύνταξης της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ». Ο αιτών αναλαμβάνει τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που τη συνοδεύει καθώς και την τροποποίηση του τεχνικού φακέλου στην περίπτωση αναβάθμισης ή ανακαίνισης υποσυστήματος. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, εμπλέκεται από το στάδιο σχεδιασμού και καλύπτει όλη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της αποδοχής πριν το υποσύστημα διατεθεί στην αγορά ή τεθεί σε λειτουργία. Τέλος, με απόφαση της Αρχής Κοινοποίησης του άρθρου 27 ορίζονται οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες.

Άρθρο 16

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 16 ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συνοδεύεται από τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 17

Τεκμήριο συμμόρφωσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα που είναι σύμφωνα με εναρμονισμένα πρότυπα ή με μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι είναι σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις και καλύπτονται από τα εν λόγω πρότυπα ή τα μέρη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 18

Έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων

Στο άρθρο 18 ορίζεται η διαδικασία έγκρισης από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων της θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής εφόσον αυτά έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Παρατίθεται αναλυτικά το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία, η επαλήθευση από τη ΡΑΣ της πληρότητας, συνάφειας και συνοχής του καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται έως την έκδοση της έγκρισης.

Άρθρο 19

Εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση

Για να διασφαλιστεί ότι ο εξοπλισμός του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) πληροί τις σχετικές προδιαγραφές και να αποτραπεί

η υπονόμευση της διαλειτουργικότητας του ERTMS από πρόσθετες απαιτήσεις σχετικές με αυτό, ο Οργανισμός ενεργεί ως η αρχή του συστήματος ERTMS. Προς τούτο, ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων πριν από την έναρξη ή τη δημοσίευση οποιασδήποτε πρόσκλησης υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, προκειμένου να ελέγχεται εάν οι εν λόγω τεχνικές λύσεις είναι σύμφωνες με τις σχετικές ΤΠΔ και πλήρως διαλειτουργικές. Με το άρθρο 19, ορίζεται η διαδικασία υποβολής έγκρισης στον Οργανισμό, το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση, καθώς και ο ρόλος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων στην ως άνω διαδικασία με την έκδοση γνωμοδότησης.

Άρθρο 20

Διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά

Το άρθρο 20 αναφέρει ότι τα κινητά υποσυστήματα διατίθενται στην αγορά, εφόσον ο αιτών διασφαλίσει την υποβολή της σχετικής δήλωσης επαλήθευσης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 21

Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Στο άρθρο 21 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Η έγκριση εκδίδεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την παράγραφο 8. Στο προτεινόμενο άρθρο αναφέρονται τα αποδεικτικά έγγραφα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος που συνοδεύει την αίτηση, η οποία υποβάλλεται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης. Αποσαφηνίζεται ο ρόλος του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται σε περιπτώσεις που διενεργούνται δοκιμές στο δίκτυο, σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων που διαθέτουν ήδη έγκριση για διάθεση στην αγορά, σε περίπτωση που ο αιτών επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης του οχήματος κ.α..

Άρθρο 22

Καταχώριση οχημάτων τα οποία έχουν λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά

Βάσει του άρθρου 22, πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά, το όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46, κατόπιν αιτήσεως του κατόχου.

Άρθρο 23

Έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων

Το άρθρο 23 ορίζει τα σημεία που πρέπει να ελέγξει η σιδηροδρομική επιχείρηση πριν χρησιμοποιηθεί ένα όχημα και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά καθώς και τη δυνατότητα διενέργειας δοκιμών σε συνεργασία με τον διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 24

Έγκριση τύπου οχημάτων

Σύμφωνα με το άρθρο 24, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν κατά περίπτωση να χορηγούν εγκρίσεις τύπου οχήματος. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης. Οι εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος.

Άρθρο 25

Συμμόρφωση των οχημάτων με εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Στο άρθρο 25 διευκρινίζεται ότι ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λαμβάνει, χωρίς περαιτέρω ελέγχους, έγκριση οχήματος βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο οχήματος, την οποία υποβάλλει ο αιτών.

Άρθρο 26

Μη συμμόρφωση οχημάτων ή τύπων οχημάτων με βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 26 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστώνεται, κατά τη λειτουργία, ότι ένα όχημα που χρησιμοποιείται δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις. Αποσαφηνίζεται ο ρόλος του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ορίζονται οι περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται προσωρινά μέτρα ασφάλειας, αναστολή της έγκρισης τύπου του οχήματος, ανάκληση ή τροποποίηση της έγκρισης και άλλα σχετικά θέματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 27

Αρχή Κοινοποίησης

Με τις διατάξεις του άρθρου 27, ορίζεται η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως η αρμόδια Αρχή Κοινοποίησης, υπεύθυνη για τον καθορισμό και τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης, κοινοποίησης και παρακολούθησης των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με το άρθρο 34 και περιγράφονται αναλυτικά οι υποχρεώσεις της.

Άρθρο 28

Απαιτήσεις σχετικά με την Αρχή Κοινοποίησης

Στο άρθρο 28, παρατίθενται οι απαιτήσεις σύστασης, οργάνωσης, δραστηριοτήτων, διαφύλαξης εμπιστευτικότητας και στελέχωσης της Αρχής Κοινοποίησης.

Άρθρο 29

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από την Αρχή Κοινοποίησης

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως Αρχή Κοινοποίησης, ενημερώνει την Επιτροπή όσον αφορά τις διαδικασίες της για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τυχόν σχετικές αλλαγές στις εν λόγω διαδικασίες. Βάσει της ως άνω υποχρέωσης και για λόγους διαφάνειας της διαδικασίας, προβλέπεται στο παρόν άρθρο η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 30

Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Στο άρθρο 30 ορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης σχετικά με τη στελέχωση, την πολιτική, τις διαδικασίες, τα μέσα, τον εξοπλισμό και λοιπές υποχρεώσεις.

Άρθρο 31

Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Το άρθρο 31 παραθέτει τις παραμέτρους-προϋποθέσεις που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ως προς τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογούν.

Άρθρο 32

Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Το άρθρο 32 εστιάζει στα προσόντα που οφείλει να διαθέτει το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης σχετικά με την κατάρτιση, τη γνώση, την ικανότητα κ.ά..

Άρθρο 33

Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποδείξουν ότι πληρούν τα κριτήρια συμμόρφωσης που ορίζονται στα σχετικά εναρμονισμένα πρότυπα ή σε μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32, εφόσον τα εφαρμοστέα εναρμονισμένα πρότυπα καλύπτουν τις εν λόγω απαιτήσεις.

Άρθρο 34

Θυγατρικές και υπεργολάβοι κοινοποιημένων οργανισμών

Το άρθρο 34 επικεντρώνεται στις προϋποθέσεις που οφείλουν να πληρούνται, ώστε ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης να αναθέσει καθήκοντα σε υπεργολάβο ή να προσφύγει σε θυγατρική.

Άρθρο 35

Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα

Το άρθρο 35 ορίζει τις προϋποθέσεις που οφείλουν να πληρούνται, ώστε οι αιτούντες να χρησιμοποιήσουν διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 36

Αίτηση για κοινοποίηση

Στο άρθρο 36 ορίζονται τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση κοινοποίησης που υποβάλλει κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, εγκατεστημένος στην Ελλάδα, στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 37

Διαδικασία κοινοποίησης

Με το άρθρο 37 περιγράφεται η διαδικασία κοινοποίησης στην Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης από τη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών ως αρχή κοινοποίησης.

Άρθρο 38

Αριθμοί αναγνώρισης και κατάλογοι κοινοποιημένων οργανισμών

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει ένα μόνο αριθμό αναγνώρισης, που χορηγείται από την Επιτροπή, ακόμη και στην περίπτωση που έχει κοινοποιηθεί βάσει διάφορων νομικών πράξεων της Ένωσης.

Άρθρο 39

Αλλαγές στην κοινοποίηση

Το άρθρο 39 τονίζει ότι εφόσον η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών διαπιστώσει ή πληροφορηθεί ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τις σχετικές απαιτήσεις, περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση.

Άρθρο 40

Αμφισβητήσεις της επάρκειας των κοινοποιημένων οργανισμών

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών, ως αρχή κοινοποίησης, παρέχει στην Επιτροπή όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της διατήρησης επάρκειας του οικείου οργανισμού. Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών λαμβάνει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα όταν διαπιστωθεί από την Επιτροπή ότι κοινοποιηθείς οργανισμός δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του.

Άρθρο 41

Λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιημένων οργανισμών

Το άρθρο 41 εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο οι κοινοποιημένοι οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης των ΤΠΔ καθώς και στη διαδικασία που ακολουθείται εφόσον διαπιστωθεί ότι οι απαιτήσεις των σχετικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 42

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από τους κοινοποιημένους οργανισμούς

Στο άρθρο 42 ορίζεται η υποχρέωση των κοινοποιημένων οργανισμών να παρέχουν πληροφορίες στην αρχή κοινοποίησης, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στους άλλους κοινοποιημένους οργανισμούς και στον Οργανισμό.

Άρθρο 43

Συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών

Βάσει του άρθρου 43, τυο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι οργανισμοί, τους οποίους έχει κοινοποιήσει, συμμετέχουν στις εργασίες της τομεακής ομάδας κοινοποιημένων οργανισμών της Επιτροπής, απευθείας ή μέσω ορισθέντων αντιπροσώπων.

Άρθρο 44

Ορισμένοι οργανισμοί

Στο άρθρο 44 ορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες σχετικά με τη στελέχωση, την πολιτική, τις διαδικασίες, τα μέσα, τον εξοπλισμό και τις λοιπές υποχρεώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΜΗΤΡΩΑ

Άρθρο 45

Σύστημα αρίθμησης οχημάτων

Το άρθρο 45 ορίζει τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ) που λαμβάνει κάθε όχημα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατόπιν της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, όταν καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

Άρθρο 46

Μητρώα οχημάτων

Στο άρθρο 46, ορίζονται οι προϋποθέσεις που πληροί και τα στοιχεία που περιλαμβάνει το εθνικό μητρώο οχημάτων που τηρεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και ο τρόπος που αυτό ενημερώνεται.

Άρθρο 47

Μητρώο υποδομής

Στο άρθρο 47 γίνεται αναφορά στο μητρώο της υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το μητρώο υποδομής που περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, όπως ορίζεται στη σχετική ΤΠΔ και διασφαλίζει ότι αυτό είναι επικαιροποιημένο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 48

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 48 ορίζει ότι όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος και αφορούν στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας ή την επαλήθευση υποσυστημάτων που απαρτίζουν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα ή όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12 και 17 αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα εθνική νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκηση των εν λόγω ένδικων μέσων.

Άρθρο 49

Εκθέσεις και ενημέρωση

Βάσει του άρθρου 49, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό, εργαλείο ικανό να παρέχει επισκόπηση του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα που προβλέπονται στο κεφάλαιο Ζ του πρώτου μέρους του νόμου.

Άρθρο 50

Μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση οχημάτων

Στο άρθρο 50 παρουσιάζεται το μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση των οχημάτων έως ότου ο Οργανισμός αναλάβει (το αργότερο από τις 16 Ιουνίου 2019) τα καθήκοντα έγκρισης και επισημαίνεται ότι διατηρούνται σε ισχύ οι υφιστάμενες εγκρίσεις οχημάτων.

Άρθρο 51

Άλλες μεταβατικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εισάγονται με το άρθρο 51 κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις. Τα παραρτήματα IV,

V, VII και IX του π.δ. 104/2010 διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση νέων αντίστοιχων πράξεων.

Άρθρο 52

Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Στο άρθρο 52 παρατίθενται τα παραρτήματα, τα οποία αναφέρουν τα στοιχεία που περιλαμβάνει το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα (Παράρτημα Ι της Οδηγίας), περιγράφονται τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα (Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας) και οι βασικές απαιτήσεις (Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας) καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης "ΕΚ" που ακολουθείται για τα υποσυστήματα (Παράρτημα IV της Οδηγίας).

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 53

Αντικείμενο

Οι διατάξεις του άρθρου 53 εστιάζουν στο αντικείμενο του παρόντος μέρους. Πιο συγκεκριμένα, αφενός επισημαίνεται ότι πρόκειται για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και αφετέρου γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 54

Πεδίο εφαρμογής

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 54 ορίζεται ότι το πεδίο εφαρμογής του παρόντος είναι το σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και στην παράγραφο 2 του ιδίου άρθρου περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Στο νομοσχέδιο έχουν ενσωματωθεί τόσο οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις όσο και οι δυνητικές εξαιρέσεις. Δεδομένου ότι στις υποχρεωτικές εξαιρέσεις συμπεριλαμβάνεται το μετρό και

σήμερα υφίστανται επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται συστήματα μετρό και οι οποίες δραστηριοποιούνται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, για λόγους αποσαφήνισης της υποχρέωσης εφαρμογής του δεύτερου μέρους του παρόντος από οποιασδήποτε επιχείρηση που εισέρχεται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, προστίθεται διευκρινιστική πρόταση στην παράγραφο 2 α) του άρθρου 54. Στις δυνητικές εξαιρέσεις και ειδικότερα στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ρυθμίζεται η διαδικασία για τον καθορισμό των απαιτήσεων και ελέγχων ασφάλειας στις υπόψη υποδομές.

Άρθρο 55

Ορισμοί

Οι διατάξεις του άρθρου 55 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του δεύτερου μέρους του παρόντος. Οι εν λόγω ορισμοί είναι στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, εισάγονται στην εθνική νομοθεσία νέες έννοιες και ειδικότερα το «είδος της υπηρεσίας», η «έκταση της υπηρεσίας» και ο «τόπος παροχής της υπηρεσίας», καθώς και ορισμοί για παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος όπως ο «αποστολέας», ο «παραλήπτης», ο «φορτωτής», ο «εκφορτωτής», ο «υπεύθυνος πλήρωσης», ο «υπεύθυνος κένωσης» και ο «μεταφορέας».

Στον ορισμό της εθνικής αρχής ασφάλειας σημειώνεται ότι τα εν λόγω καθήκοντα έχουν ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 56

Ρόλος των παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων

Οι διατάξεις του άρθρου 56 εστιάζουν στον ρόλο των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και ειδικότερα στον ρόλο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Με την επιφύλαξη των ευθυνών των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι άλλοι παράγοντες, όπως φορείς που έχουν επιφορτιστεί με τη συντήρηση, κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσης, υπεύθυνοι κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και

αναθέτοντες φορείς, δεν θα πρέπει να απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες τους. Κάθε παράγοντας στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα θα πρέπει να είναι υπεύθυνος, έναντι των υπόλοιπων παραγόντων, για την πλήρη και ειλικρινή κοινοποίηση όλων των σχετικών πληροφοριών, ώστε να ελέγχεται εάν τα οχήματα είναι σε κατάσταση λειτουργίας. Τούτο αφορά, ιδίως, πληροφορίες για την κατάσταση και το ιστορικό ορισμένου οχήματος, τα αρχεία συντήρησης, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα έγγραφα μεταφοράς.

Άρθρο 57

Κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ)

Με το εν λόγω άρθρο καθιερώνονται κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) για να αξιολογείται εάν τα συστήματα ανταποκρίνονται στους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ) και για να διευκολύνεται η παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 58

Κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)

Στο άρθρο 58 παρατίθεται το περιεχόμενο των κοινών μεθόδων ασφάλειας (ΚΜΑ) και η διαδικασία αναθεώρησής τους. Καθορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους.

Άρθρο 59

Κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)

Οι ΚΣΑ καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα και να αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Στο άρθρο 59 καθορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν οι ΚΣΑ.

Άρθρο 60

Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

Οι διατάξεις του άρθρου 60 συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αναφορικά με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας. Ειδικότερα, οι ήδη κοινοποιημένοι εθνικοί κανόνες ασφάλειας οφείλουν να εντάσσονται σε μία από τις κατηγορίες που προσδιορίζεται στο παράρτημα ΙΙ, να συνάδουν με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, τους ΚΣΑ και τις ΚΜΑ και να μην οδηγούν σε αυθαίρετες διακρίσεις ή σε συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών. Επιπροσθέτως καθορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες επιτρέπεται η θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφάλειας καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται. Οι νέοι εθνικοί κανόνες θεσπίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και υποβάλλονται προς εξέταση στον Οργανισμό και την Επιτροπή πριν από την αναμενόμενη καθιέρωση του προτεινόμενου νέου κανόνα στο εθνικό νομικό σύστημα, αιτιολογώντας την καθιέρωσή του, μέσω κατάλληλου συστήματος πληροφορικής. Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η εναρμόνιση και η αποσαφήνιση της δομής και του περιεχομένου των εθνικών κανόνων ασφαλείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να εξαλειφθούν τα εμπόδια για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς.

Άρθρο 61

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

Οι διατάξεις του άρθρου 61 ορίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που συνδέονται με τις δραστηριότητές τους. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, την έκταση, τον τόπο παροχής της υπηρεσίας και σε άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις από την λειτουργία των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο δίκτυο. Στην παράγραφο 3 καθορίζονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Τέλος προβλέπεται υποχρέωση υποβολής στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ετήσιας έκθεσης ασφάλειας που περιλαμβάνει πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας, αναφορά για τους ΚΔΑ, τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας, παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες και έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 62

Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας

Στο άρθρο 62 εισάγεται η έννοια του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας το οποίο εκδίδεται είτε από τον Οργανισμό είτε από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση, προκειμένου οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τόπο παροχής της υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή ο Οργανισμός είναι η μόνη αρχή που θα αξιολογεί κατά πόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει εγκαταστήσει ορθά το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων θα συμμετέχει μόνο όσον αφορά στην αξιολόγηση των απαιτήσεων που ισχύουν βάσει των σχετικών εθνικών κανόνων. Όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται εντός της Ελλάδος, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, υπ’ ευθύνη της και κατόπιν αιτήσεως του αιτούντος, να εκδώσει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Η επιλογή που κάνει ο αιτών θα πρέπει να είναι δεσμευτική, μέχρις ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η διαδικασία αίτησης. Οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796. Επίσης ρυθμίζεται το δικαίωμα προσφυγής του αιτούντα ενώπιον Επιτροπής Προσφυγών που ορίζεται στο άρθρο 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 σε περίπτωση απορριπτικής απόφασης του Οργανισμού και ενώπιων των ελληνικών δικαστηρίων σε περίπτωση απορριπτικής απόφασης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η εναρμόνιση των διαδικασιών έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο μέσω της θέσπισης του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, αφενός θα διασφαλίσει υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας καθιερώνοντας ισότιμους όρους για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και αφετέρου θα μειώσει το κόστος και τη διάρκεια που απαιτείται για την έκδοση πιστοποιητικού ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θέλουν να δραστηριοποιηθούν σε περισσότερα από ένα κράτη - μέλη.

Στην παράγραφο 9, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και σύμφωνη γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επιτρέπεται σε φορείς τρίτης χώρας να αφικνούνται σε σταθμό της Επικράτειας της Ελλάδας, ο οποίος προορίζεται για τις διασυνοριακές υπηρεσίες και βρίσκεται κοντά στα σύνορά της, χωρίς να κατέχουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις που διασφαλίζουν κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

Άρθρο 63

Συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

Η νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας και του Οργανισμού όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας που εισάγει η οδηγία, θα πρέπει να γίνει με αποτελεσματικό τρόπο. Προς τον σκοπό αυτό, στο άρθρο 63 προβλέπεται η σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων οι οποίες περιλαμβάνουν λεπτομερειακή περιγραφή των καθηκόντων των εμπλεκόμενων μερών.

Άρθρο 64

Έγκριση ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής

Στο άρθρο 64 προβλέπεται ότι ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να υπόκειται σε έγκριση ασφάλειας από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται με ασφάλεια την σιδηροδρομική υποδομή. Η έγκριση ασφάλειας ισχύει για πέντε έτη και ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφάλειας μετά από ουσιαστικές μεταβολές του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Άρθρο 65

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

Με το άρθρο 65 μεταφέρεται το άρθρο 13 της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, με το οποίο καθορίζεται η άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του προσωπικού το οποίο σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Με το παρόν άρθρο τις υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος έναντι αμοιβής, χορηγώντας αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τα αντίστοιχα προγράμματα κατάρτισης και διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις. Δίδεται εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με απόφασή της, να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής αποτελεί αποκλειστική ευθύνη τους.

Άρθρο 66

Συντήρηση οχημάτων

Οι διατάξεις του άρθρου 66, σε συνδυασμό και με το Παράρτημα ΙΙΙ, διαμορφώνουν το πλαίσιο για τη συντήρηση των σιδηροδρομικών οχημάτων, δεδομένου ότι είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος. Πιο συγκεκριμένα για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο σχετικό μητρώο οχημάτων. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας και θεσπίζει σχετικό σύστημα συντήρησης. Ειδικότερα όσον αφορά τις φορτάμαξες ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να πιστοποιείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής, η πιστοποίηση μπορεί να ελέγχεται από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κατά τη διαδικασία πιστοποίησης ή έγκρισης της ασφάλειας.

Άρθρο 67

Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων

Στο άρθρο 67 προβλέπονται εναλλακτικά μέτρα ως προς το σύστημα συντήρησης οχημάτων του άρθρου 66 σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και μέσω παρεκκλίσεων που χορηγεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός. Οι παρεκκλίσεις που χορηγεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεσή της προς τον Οργανισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 68

Καθήκοντα

Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, έχουν συσταθεί, κατ’ εφαρμογή της προγενέστερης Οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια, εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφάλειας είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η οποία αποτελεί ανεξάρτητο φορέα από σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα που αναθέτει δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, πράγμα που διασφαλίζει ότι εκτελεί τα καθήκοντά

της με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός ενιαίου και ασφαλούς κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος. Το άρθρο 68 υπεισέρχεται διεξοδικά στις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές διαμορφώνονται μετά από τις αλλαγές που εισάγουν οι νέες οδηγίες για διαλειτουργικότητα και ασφάλεια.

Άρθρο 69

Εποπτεία

Στο άρθρο 69 θεσπίζονται διατάξεις για την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβλέπει τη συνεχή συμμόρφωση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής με την εκ του νόμου υποχρέωσή τους να εγκαταστήσουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση αυτή ενδέχεται να απαιτούνται όχι μόνο επιτόπιες επιθεωρήσεις στην οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον οικείο διαχειριστή υποδομών, αλλά και καθήκοντα εποπτείας εκ μέρους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για να αξιολογεί εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομών εφαρμόζουν δεόντως το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειάς τους μετά την απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι λοιπές αρχές ασφάλειας συντονίζουν τις εποπτικές δραστηριότητές τους σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη - μέλη, προκειμένου να αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων και ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, με τον Οργανισμό. Εάν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό. Στο πλαίσιο αυτό καθιερώνεται διαδικασία διαιτησίας για τις περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρού κίνδυνου για την ασφάλεια κατά τη διάρκεια εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει τη δυνατότητα να εφαρμόζει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, μεταξύ άλλων να περιορίσει ή να αναστείλει αμέσως τις σχετικές δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Στο άρθρο αυτό εισάγεται επιπροσθέτως η αναγκαιότητα παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, αρμοδιότητα η οποία ανατίθεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Δεδομένης της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου στη χώρα μας, προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος, προκειμένου να καθοριστούν οι κανόνες εργασίας των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχων από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 70

Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

Στο άρθρο 70 παρατίθενται οι αρχές για τη λήψη αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό, αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια, δίνοντας τη δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογώντας τις αποφάσεις της. Επίσης έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της ενώ κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου διαβουλεύεται με όλους τους εμπλεκόμενους στο σιδηροδρομικό τομέα όπως ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι κατασκευαστές και οι φορείς συντήρησης καθώς και οι εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού.

Άρθρο 71

Ετήσιες εκθέσεις

Προβλέπεται υποχρέωση δημοσίευσης και αποστολής στον Οργανισμό ετήσιας έκθεσης για τις δραστηριότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την παρακολούθηση της εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 72

Υποχρέωση διερεύνησης

Με το άρθρο 72 μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 στο οποίο ορίζεται η υποχρέωση διερεύνησης σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας από τον φορέα διερεύνησης του άρθρου 74 (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ). Στο παρόν άρθρο διασαφηνίζεται ότι η έρευνα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, την οποία διενεργεί η Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ αποτελεί κεφαλαιώδους σημασίας έργο σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και την πρόληψη ατυχημάτων. Αναφέρονται οι περιπτώσεις τις οποίες ο φορέας διερεύνησης οφείλει να λάβει υπόψη προκειμένου να αποφασίσει να διερευνήσει ένα συμβάν και τονίζεται το γεγονός ότι η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 73

Καθεστώς έρευνας

Με το άρθρο 73 μεταφέρεται το άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 με το οποίο καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Οι διερευνητές της Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 74

Φορέας διερεύνησης

Με το άρθρο 74 μεταφέρεται το άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οπότε και ορίζεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ) ως φορέας διερεύνησης. Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητάς της, η Επιτροπή είναι λειτουργικά, διοικητικά και οικονομικά ανεξάρτητη, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό φορέα, του οποίου τα συμφέροντα συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της. Με υπουργική απόφαση δύναται η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» να συνδυάζει τα καθήκοντά της με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων. Επιπλέον με υπουργική απόφαση δύναται να ανατίθεται στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» η υποχρέωση διεξαγωγής διερεύνησης σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο μπορεί η ίδια να μην έχει αποφασίσει τη διερεύνησή του. Για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της ανεξαρτησίας της «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», καταρτίζεται με την υποστήριξη του Οργανισμού, πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς.

Άρθρο 75

Διαδικασία διερεύνησης

Με το άρθρο 75 μεταφέρεται το άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, με το οποίο καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης γενικότερα. Επίσης καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν λάβει χώρα σε συνοριακή εγκατάσταση ή σε άλλο κράτος μέλος. Αποσαφηνίζεται σε ποιες περιπτώσεις καλείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» φορέας διερεύνησης άλλου κράτους μέλους και διευκρινίζεται ότι στους φορείς διερεύνησης των προσκεκλημένων κρατών μελών παρέχονται όλα τα απαραίτητα και δίνεται δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία,

προκειμένου αυτοί να παρέχουν συνδρομή ή να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, πάντα βέβαια με σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Άρθρο 76

Εκθέσεις

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 όπου προβλέπεται η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος, εντός 12μήνου από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν. Προβλέπεται κοινοποίηση της έκθεσης στα εμπλεκόμενα μέρη καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφαλείας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.

Άρθρο 77

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 με το οποίο ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μίας εβδομάδας από την λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργεια έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.

Άρθρο 78

Συστάσεις ασφάλειας

Με το άρθρο 78 μεταφέρεται το άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, με το οποίο προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες των συστάσεων, αλλά και ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή ανά τακτά διαστήματα για τα μέτρα που ελήφθησαν ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση. Τονίζεται ότι οι συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 79

Κυρώσεις

Σκοπός της διάταξης είναι η θέσπιση κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους του παρόντος. Οι κυρώσεις της προγενέστερης Οδηγίας 2004/49/ΕΚ θεσπίστηκαν με την παράγραφο 3 του άρθρου 27 του ν. 3534/2007 (Α’ 40) ενώ με το άρθρο 8 της υπ’ αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (Β’ 986/2009) υπουργικής απόφασης εξειδικεύτηκαν κατά περίπτωση. Δεδομένης της τροποποίησης και αναδιατύπωσης της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ από την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, οι κυρώσεις πρέπει να επαναδιατυπωθούν και επικαιροποιηθούν. Επίσης για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 80

Μεταβατικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας, εισάγονται με το άρθρο 80 κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις.

Άρθρο 81

Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798

Στο άρθρο 81 παρατίθενται τα παραρτήματα, τα οποία αναφέρουν τους Κοινούς δείκτες ασφάλειας (Παράρτημα Ι της Οδηγίας), τις κατηγορίες των εθνικών κανόνων ασφάλειας (Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας), καθώς και τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης για τους οργανισμούς που υποβάλλουν αίτηση πιστοποιητικού υπευθύνου φορέα συντήρησης (Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας).

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Άρθρο 82

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4408/2016 (Α΄135)

Παράγραφος 1

Άρθρο 2. Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

Με την παράγραφο 1, τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 4408/2016 και προβλέπεται δυνατότητα εξαίρεσης εφαρμογής συγκεκριμένων άρθρων, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ. Αναλυτικότερα προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος της παραγράφου 1, αντικαθίσταται η εισαγωγική διάταξη της παραγράφου 2 και προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 2 του ν. 4408/2016 (Α’ 135). Με τη ρύθμιση αυτή, η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει ότι συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ επιτρέπουν στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τους συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δομής και της οργάνωσης των σιδηροδρομικών συστημάτων στο έδαφός τους, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Παράγραφος 2

Άρθρο 3. Ορισμοί

Αντικαθίστανται και προστίθενται οι απαραίτητοι ορισμοί, τροποποιώντας το άρθρο 3 του ν. 4408/2016 (Α’ 135), σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ.

Με το ν. 4408/2016 έχει οριστεί ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της υποδομής.

Στους ορισμούς δεν έχουν συμπεριληφθεί στοιχεία που αφορούν τις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, διότι στη χώρα μας ο διαχειριστής υποδομής ΟΣΕ είναι πλήρως δομικά διαχωρισμένος από τις επιχειρήσεις (οριζόντια διάρθρωση)

Παράγραφος 3

Άρθρο 7. Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής

Με την παράγραφο 3, μεταφέρεται η παράγραφος 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ και αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν. 4408/2016 (Α’ 135), προκειμένου να διασφαλιστεί η διακριτή οντότητα του διαχειριστή υποδομής από άλλες επιχειρήσεις. Το υφιστάμενο μοντέλο, το οποίο διατηρείται στη νομοθετική πρόταση, δηλαδή η πλήρως διαχωρισμένη διακυβέρνηση με ανεξάρτητους φορείς διασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες εγγυήσεις αμεροληψίας του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Διασφαλίζεται ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση σε δίκτυο και επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στο εν λόγω δίκτυο.

Παράγραφος 4

Άρθρα 7α – στ. Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων

Με τη διάταξη αυτή προστίθενται έξι (6) άρθρα, στο τέλος του άρθρου 7 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135), σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ. Σε αυτά προβλέπεται ότι θα πρέπει να ισχύουν διασφαλίσεις, ώστε να βεβαιώνεται ότι άλλες νομικές οντότητες εκτός του διαχειριστή υποδομής δεν ασκούν αποφασιστική επιρροή για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα.

Η λήψη αποφάσεων από τους διαχειριστές υποδομής όσον αφορά την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων και η λήψη αποφάσεων όσον αφορά τα τέλη υποδομής αποτελούν βασικά καθήκοντα που είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.

Επίσης λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με αμερόληπτο τρόπο, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Η ΡΑΣ παρακολουθεί τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τον προγραμματισμό ανανέωσης, καθώς και τις προγραμματισμένες ή μη εργασίες συντήρησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν επιβάλλονται διακρίσεις.

Προβλέπεται δυνατότητα ανάθεσης των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής εξωτερικά σε διαφορετικές οντότητες και μέσω συμπράξεων ΣΔΙΤ, ο διαχειριστής υποδομής ωστόσο διατηρεί την εποπτική εξουσία και φέρει την τελική ευθύνη για την άσκησή τους.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο σκοπός μιας τέτοιας ανάθεσης και οι όροι αυτής. Η εξουσιοδότηση αυτή είναι απαραίτητη για την ορθή εφαρμογή της ανάθεσης.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να χρησιμοποιούν τα έσοδα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, που περιλαμβάνουν τη χρήση δημόσιων πόρων, για τη χρηματοδότηση δικών τους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή για να διανείμουν μερίσματα στους επενδυτές τους, ως απόδοση των επενδύσεών τους σε σιδηροδρομική υποδομή. Στους εν λόγω επενδυτές είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται το κράτος και τυχόν ιδιώτες μέτοχοι. Τα μερίσματα που προκύπτουν από δραστηριότητες οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τη χρήση κρατικών πόρων ή εσόδων από τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και ασκούν έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής.

Οι αρχές που διέπουν τη χρέωση δεν αποκλείουν την πιθανότητα τα έσοδα από τα τέλη υποδομής να διέρχονται από κρατικούς λογαριασμούς.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηστή διαχείριση του δικτύου και αποτελεσματική χρήση της υποδομής, διασφαλίζεται ο καλύτερος συντονισμός ανάμεσα στον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω της εφαρμογής των κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή αποτελεσματικών και αποδοτικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται ότι ο διαχειριστής θα συμμετέχει στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής.

Παράγραφος 5

Άρθρο 10. Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

Με την παράγραφο αυτή τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135), σύμφωνα με την παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ, ώστε να ρυθμιστεί ειδικότερα το δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από και προς τρίτη χώρα η οποία χρησιμοποιεί δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης και να μπορεί να περιοριστεί το δικαίωμα αυτό, εάν ανακύπτουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της εν λόγω τρίτης χώρας. Παρόμοιες στρεβλώσεις μπορούν να προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, υποβάλλει σχέδιο απόφασης για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διαβουλεύεται με τα άλλα κράτη μέλη.

Αν κατά την εξέταση του σχεδίου απόφασης ούτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ούτε κάποιο άλλο κράτος μέλος έχει αντιρρήσεις, η απόφαση δύναται να εκδοθεί.

Με την αντικατάσταση της παραγράφου 2 εισάγεται η απελευθέρωση της αγοράς εθνικών επιβατικών μεταφορών, με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, σχετικά με την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών (ΥΔΥ). Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον, που αναφέρεται στη δήλωση δικτύου. 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 παρόντος νόμου.

γ) οι παράγραφοι 3 και 4 διαγράφονται.

Παράγραφος 6

Άρθρο 11. Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών

Το άρθρο 11 του ν. 4408/2016, σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, τροποποιείται, ούτως ώστε να διασφαλίζεται το δικαίωμα περιορισμού της πρόσβασης

στην αγορά, σε περίπτωση που θίγεται η οικονομική βιωσιμότητα μια σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ). Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θεσπίζεται η επιλογή του περιορισμού της πρόσβασης όταν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση απόφαση του σχετικού ρυθμιστικού φορέα.

Ο περιορισμός αυτός μπορεί να επιβληθεί με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Η ΡΑΣ εκτιμά, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης, κατά πόσο θα τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν αιτήματος από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Στην περίπτωση αυτή η ΡΑΣ αιτιολογεί την εισήγησή της και καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός μηνός από την κοινοποίησή της:

α)Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών·

β) Ο Διαχειριστής Υποδομής·

γ) Η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

δ) Η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

Όταν η ΡΑΣ αποφασίσει ότι τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στο άρθρο 38 παράγραφος 4, υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία οι οποίες διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2.

Παράγραφος 7

Άρθρο 11 α. Υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

Στον ν. 4408/2016 (Α’ 135), άρθρο 11, σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται άρθρο 11^{α} με σκοπό:

- την ανάπτυξη της αγοράς για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και της ενθάρρυνσης της ανταγωνιστικότητας των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών,
- την πρόσβαση των επιβατών στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων στο εσωτερικό της Ένωσης.

Ρυθμίζεται η πρόσβαση στην αγορά για τις υπηρεσίες αυτές, η οποία μπορεί να τροποποιείται αντί να περιοριστεί στην περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας κρίνει,

σύμφωνα με τον έλεγχο που διεξάγει, ότι η εν λόγω υπηρεσία θίγει τη βιωσιμότητα μιας δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 8

Άρθρο 13 α. Κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου

Στον ν. 4408/2016 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ.8 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται άρθρο 13^{α}, με το οποίο θεσπίζεται δυνητική καθιέρωση κοινού συστήματος πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου, στο οποίο μπορεί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να ζητά από τις επιχειρήσεις να συμμετέχουν. Για λόγους ανταγωνισμού, εφόσον καθιερωθεί ένα τέτοιο σύστημα, θα πρέπει αυτό να λειτουργεί υπό την εποπτεία ή και διαχείριση ανεξάρτητου φορέα.

Επίσης, με σκοπό τη βελτίωση των δικαιωμάτων των επιβατών, επιβάλλεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών να εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και να μεριμνούν, ώστε τα σχέδια αυτά να συντονίζονται δεόντως για να παρέχουν συνδρομή στους επιβάτες υπό την έννοια του άρθρου 18 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.

Παράγραφος 9

Άρθρο 19. Απαιτήσεις αξιοπιστίας

Στον ν. 4408/2016 (Α΄ 135), άρθρο 19, σύμφωνα με την παρ.9 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται περίπτωση ε μετά την περίπτωση δ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών απηχεί τις απαιτήσεις που συνδέονται με την εγγύηση επαρκούς κοινωνικής προστασίας, διασφαλίζοντας παράλληλα την ομαλή πρόοδο προς την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου προστίθεται το σημείο ε), το οποίο θεσπίζει την υποχρέωση των επιχειρήσεων να πιστοποιούν ότι δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που σχετίζονται με υποχρεώσεις που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις, όποτε συντρέχει περίπτωση.

Στόχος της διάταξης είναι η διασφάλιση της τήρησης των υποχρεώσεων, που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις ή συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ κοινωνικών εταίρων, καθώς και τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα. Οι υποχρεώσεις αυτές δεν θα πρέπει να θίγουν τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα του κοινωνικού και εργατικού δικαίου.

Παράγραφος 10

Άρθρο 32. Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

Με την παράγραφο αυτή, αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 32 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135), σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 και λαμβάνονται τα

κατάλληλα μέτρα ως κίνητρα ώστε να επιτευχθεί η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σε συνάρτηση με τα τέλη υποδομής.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιλέγει τις κατάλληλες στρατηγικές χρηματοδότησης, που επιταχύνουν την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS).

Παράγραφος 11

Άρθρο 38. Δικαιώματα χωρητικότητας

Αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 38 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135), σύμφωνα με την παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370.

Η διάταξη αφορά στα αιτήματα χωρητικότητας που απευθύνουν επιχειρήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής, με σκοπό να παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην περίπτωση όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο, σύμφωνα με το άρθρο 11, δηλαδή στην περίπτωση που υπάρχει περιορισμός λόγω σύμβασης ΥΔΥ. Η επιχείρηση , ενημερώνει τον Ο.Σ.Ε. και τη Ρ.Α.Σ. τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων τα οποία αφορά η αίτηση για χωρητικότητα. Η Ρ.Α.Σ. διασφαλίζει ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 10 ημερών. Η διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση ισορροπίας του ανταγωνισμού αλλά και της δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 12

Άρθρο 53. Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

Στη παράγραφο 3 του άρθρου 53 του ν. 4408/2016, σύμφωνα με την παρ. 12 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται εδάφιο το οποίο θεσπίζει τη δυνατότητα της ΡΑΣ να υποχρεώσει τον Ο.Σ.Ε. να της κοινοποιεί πληροφορίες που αφορούν στη συντήρηση του δικτύου του, εάν θεωρεί ότι αυτό είναι αναγκαίο.

Παράγραφος 13

Άρθρο 54. Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

Αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του ν. 4408/2016, σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 ΕΕ. Η διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος και θεσπίζει υποχρεώσεις αποκατάστασης της ομαλής κυκλοφορίας στο δίκτυο, σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος. Ο Ο.Σ.Ε. λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για

την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο Ο.Σ.Ε. καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης, όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρών διαταραχών της σιδηροδρομικής κίνησης. Σε περίπτωση που η διαταραχή έχει δυνητικές επιπτώσεις στη διασυνοριακή κυκλοφορία, ο Ο.Σ.Ε. κοινοποιεί κάθε σχετική πληροφορία στους λοιπούς διαχειριστές υποδομής των οποίων το δίκτυο και η κυκλοφορία ενδέχεται να επηρεαστούν από την εν λόγω διαταραχή. Οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την ομαλοποίηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας.

Παράγραφος 14

Άρθρο 56. Αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας.

Το άρθρο 56 του ν. 4408/2016, σύμφωνα με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, τροποποιείται με στόχο την ενδυνάμωση και επέκταση του ρόλου της ρυθμιστικής αρχής η οποία παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ελέγχει το διαχειριστή υποδομής μεταξύ άλλων και ως προς:

- τη διαχείριση της κυκλοφορίας·
- τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης·
- τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

Διευρύνεται το δικαίωμα του αιτούντα για προσφυγή στη ρυθμιστική αρχή σχετικά με αποφάσεις του διαχειριστή υποδομής που συνιστούν διακριτική μεταχείριση.

Η Ρ.Α.Σ αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός 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 της εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α΄ 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρ.Α.Σ, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της 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 περιπτώσεις α) έως ι).

Η Ρ.Α.Σ, 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.

Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο

άρθρο 7δ, η Ρ.Α.Σ έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί του Ο.Σ.Ε., φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, οι εν λόγω εξουσίες εκτείνονται σε όλες τις νομικές οντότητες. Η Ρ.Α.Σ δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον Ο.Σ.Ε., τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 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 των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών η Ρ.Α.Σ. δύναται επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω υπηρεσίες.

Χρηματοοικονομικές ροές που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 1, δάνεια που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφοι 4 και 5 και χρέη που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 7 υπόκεινται σε παρακολούθηση από τη Ρ.Α.Σ..

Η Ρ.Α.Σ αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 7γ παράγραφος 4.

Παράγραφος 15

Άρθρο 57. Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

Το άρθρο 57 του ν. 4408/2016 σύμφωνα με την παρ. 15 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ τροποποιείται με στόχο τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ ρυθμιστικών φορέων των κρατών μελών, σε περιπτώσεις διεθνών υπηρεσιών.

Όταν, σε θέματα που αφορούν διεθνή υπηρεσία, απαιτείται η λήψη απόφασης από δύο ή περισσότερους ρυθμιστικούς φορείς, η Ρ.Α.Σ συνεργάζεται με τον ενδιαφερόμενο ή τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς για την προπαρασκευή των αντίστοιχων αποφάσεών τους προκειμένου να επιλυθεί το θέμα.

Η Ρ.Α.Σ καταρτίζει κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν.

Για αποφάσεις που αφορούν υπερεθνική υποδομή, αμφότερα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν ανά πάσα στιγμή μετά τις 24 Δεκεμβρίου 2016 να συμφωνήσουν ότι απαιτείται συντονισμός μεταξύ των ενδιαφερόμενων ρυθμιστικών φορέων προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι συνέπειες των αποφάσεών τους.

Τα άρθρα 2, 3 και 4 της Οδηγίας 2016/2370 δεν μεταφέρονται στη νομοθετική πρόταση, λόγω του χαρακτήρα τους, γιατί αφορούν θέματα λειτουργίας των οργάνων της Ε.Ε., την έναρξη ισχύος της Οδηγίας και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών, ως προς τις διαδικασίες.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Τελικές και άλλες διατάξεις

Άρθρο 83

Παράβολα σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος

Οι αιτήσεις του π.δ. 104/2010 που υποβάλλονταν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και οχημάτων συνοδεύονταν από παράβολο, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 32 του ν. 3911/2011. Επίσης είχε εκδοθεί η ΑΣ 16.4/87235/104 (Β'1517) Υπουργική Απόφαση που καθόριζε τον τρόπο υπολογισμού των παραβόλων. Στο άρθρο 83 ρυθμίζεται εκ νέου το θέμα των παραβόλων της διαλειτουργικότητας προκειμένου να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα που εισάγει η Οδηγία 2016/797.

Άρθρο 84

Παράβολα ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 του ν. 3534/2007, όπως τροποποιήθηκε με την ΠΝΠ 18/18.12.12 (Α'246/2012) καθόριζε τα παράβολα για τα πιστοποιητικά ασφάλειας κατ' εφαρμογή της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια. Τα παράβολα των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ρυθμίζονται εκ νέου και με βάση τη νέα Οδηγία 2016/798.

Άρθρο 85

Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων

Το άρθρο 85 ρυθμίζει τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου. Το άρθρο 87 του ν. 4199/2013 (Α΄216) ρύθμιζε τα παράβολα για την πιστοποίηση των φορέων υπεύθυνων για την συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών σύμφωνα με το π.δ. 160/2007. Το άρθρο 87 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 85 του τέταρτου μέρους του παρόντος, προκειμένου να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους), αλλά και να μην αναφέρονται οι φορτάμαξες, δεδομένης της επέκτασης του συστήματος πιστοποίησης σε όλα τα οχήματα. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση

της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 86

Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

Το άρθρο 86 ρυθμίζει τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του παρόντος. Το άρθρο 88 του ν. 4199/2013 (Α΄216) ρύθμιζε τα παράβολα για την πιστοποίηση των φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το π.δ. 160/2007. Το άρθρο 88 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 86 του τέταρτου μέρους του παρόντος, προκειμένου να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του παρόντος). Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 87

Παράβολο για επικαιροποίηση πιστοποιητικών

Στο άρθρο 87 ρυθμίζεται ότι στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 87, υποβάλλεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτηση η οποία συνοδεύεται από παράβολο, για επικαιροποίηση των πιστοποιητικών των άρθρων 85 και 86. Το άρθρο 89 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 87 του τέταρτου μέρους του παρόντος, προκειμένου να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του παρόντος).

Άρθρο 88

Τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται βελτιώσεις της υφιστάμενης νομοθεσίας και καταργήσεις διατάξεων λόγω εναρμόνισης των νέων οδηγιών. Ειδικότερα:

1. Η παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 καταργείται, αναριθμούνται οι παράγραφοι του άρθρου, διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 7.γ και αντικαθίσταται η παράγραφος 7.δ..

Η τροποποίηση αυτή ορίζει ως αναθέτουσα αρχή για τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η αρμοδιότητα ανήκε στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), γεγονός που δεν συνάδει με τις ρυθμιστικές αρμοδιότητές της. Επιπλέον η ΡΑΕΜ δεν έχει ακόμη λειτουργήσει. Επίσης η δημόσια υπηρεσία συνιστά επιτελική αρμοδιότητα του κράτους.

2. Η παρ.3 του άρθρου 18 του ν. 4408/2016 καταργείται.

Καταργείται εξουσιοδοτική διάταξη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τη ρύθμιση τεχνικών λεπτομερειών της αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως περιττή ρύθμιση.

3. Η παρ.2 του άρθρου 61 του ν. 4408/2016 καταργείται.

Καταργείται η πρόβλεψη για έκδοση προεδρικού διατάγματος αναφορικά με τις αρμοδιότητες της ρυθμιστικής αρχής, ως περιττή.

4. Το π.δ. 104/2010 καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος.

Δεδομένου ότι η Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 αποτελεί αναδιατύπωση για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και καταργεί από 16.6.2020 την Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 104/2010, το τελευταίο πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος.

5. Το πδ 160/2007 καταργείται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος.

Δεδομένου ότι η Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 αποτελεί αναδιατύπωση για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και καταργεί από 16.6.2020 την Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 160/2007, το τελευταίο πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος.

6. Τα άρθρα 12 έως και 16 και 18 του ν. 4313/2014 καταργούνται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος

Τα άρθρα 12 έως και 16 και 18 του ν. 4313/2014 αποτελούν μεταφορά των σχετικών άρθρων του Κεφαλαίου V της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια, που αφορούν στην διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων και αντικαθίστανται από τα σχετικά άρθρα του Κεφαλαίου V της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οπότε πρέπει να καταργηθούν από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος.

7. Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α΄216) καταργούνται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος

Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α΄216) ρύθμιζαν τα παράβολα για την πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων για την συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το π.δ. 160/2007. Τα υπόψη άρθρα αναδιατυπώνονται με τα άρθρα 85, 86 και 87 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου.

8. Το άρθρο 27 του ν. 3534/2007 (Α΄40) όπως ισχύει, καταργείται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος.

Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 27 του ν. 3534/2007 αφορούν αντίστοιχα στα παράβολα για τα πιστοποιητικά ασφάλειας και στις κυρώσεις, κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Για τις κυρώσεις είχε συμπληρωματικά εκδοθεί και το άρθρο 9 της ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (Β' 986/2009) Υπουργικής Απόφασης που εξειδίκευε τις κυρώσεις. Τα παράβολα των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ρυθμίζονται εκ νέου και με βάση την καινούργια Οδηγία στο άρθρο 84 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου. Οι κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται με το δεύτερο μέρος του παρόντος ρυθμίζονται εκ νέου στο άρθρο 79 του δεύτερου μέρους του παρόντος.
Τέλος η παράγραφος 1 έχει ουσιαστικά καταργηθεί από τον ν. 4313/2014 που ρύθμισε τα θέματα της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων που προβλέπεται στην Οδηγία 2004/49/ΕΚ.
Σε συνέχεια των ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 27 του ν. 3534/2007 (Α΄40), θα πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος.

9. Το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α΄12) καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος. Η απόφαση ΑΣ 16.4/87235/104 (Β΄1517) «Καθορισμός του ύψους παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.» διατηρείται σε ισχύ.

Οι αιτήσεις του π.δ. 104/2010 που υποβάλλονταν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και οχημάτων, συνοδεύονταν από παράβολο, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 32 του ν. 3911/2011. Επίσης είχε εκδοθεί η ΑΣ 16.4/87235/104 (Β΄1517) Υπουργική Απόφαση. Το θέμα των παραβόλων της διαλειτουργικότητας ρυθμίζεται εκ νέου στο άρθρο 83 του τέταρτου μέρους του παρόντος, οπότε το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12) καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος.

Άρθρο 89
Έναρξη ισχύος

Με την προτεινόμενη διάταξη καθορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων.

Αθήνα, 1 Οκτωβρίου 2019

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
Χρ. Σταϊκούρας	Σπ. – Άδ. Γεωργιάδης	Ι. Βρούτσης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κωνστ. Αχ. Καραμανλής

Σχέδιο νόμου **«Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»**
ΤΡΟΠΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ – ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 82

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. Το Κεφάλαιο ΙΙ (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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 2 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 3 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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 διασυνοριακής 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 διασυνοριακών 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 εμπορευμάτων 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) «Διασυνοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών 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 εφαρμογής 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 κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες 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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 3 του άρθρου 82 αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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 συνεισφοράς στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω επενδύσεων ή συντήρησης και χρηματοδότησης.

γ) Η εκπαίδευση του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή οποιουδήποτε άλλου φορέα που σχετίζεται με την ανάθεση του προηγούμενου εδαφίου.

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, παρά μόνο κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 1 παρ. 4 του Ν. 2671/1988 (Α' 289), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3891/2010 (Α' 188).

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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 5 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 10 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«1. 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. 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).»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 6 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 11 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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 απόφασης:

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 βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του Ν. 3891/2010 (Α'188).»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 9 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρο 19 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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 δυνάμει 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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 10 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 32 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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 προσαύξηση 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 ειδάλλως 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 ουσιώδη 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»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 11 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 38 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 12 του άρθρου 82 τροποποιείται η παράγραφος 3 του άρθρου 53 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει έχει ως ακολούθως:

«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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 13 του άρθρου 82 αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 14 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρου 56 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

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 της 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 υπηρεσιών 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 επανορθώσιμη 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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 15 του άρθρου 82 τροποποιείται το άρθρου 57 του ν. 4408/2016 (Α' 135), το οποίο έχει ως ακολούθως:

«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, ιδιαίτερα, 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 απόφαση.

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 μέρη.

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 καταρτίζουν 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.»

Άρθρο 88

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), η οποία έχει ως ακολούθως:

«2. Η σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές εγκρίνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, «για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των Κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 1 του άρθρου 88 τροποποιείται η παράγραφος 7δ του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 (Α' 188), η οποία έχει ως ακολούθως:

«δ) Μετά το έτος 2020, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ. με διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 μέσω περισσότερων συμβάσεων ΥΔΥ, οι οποίες περιορίζονται σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιφέρεια ή συγκεκριμένη διαδρομή. Το αντικείμενο των ειδικότερων συμβάσεων ΥΔΥ καθορίζεται από τη Ρ.Α.Ε.Μ., λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές ανάγκες μεταφοράς επιβατών και την ανάγκη

εξασφάλισης της επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς μεταξύ συγκεκριμένων περιοχών.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 2 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 3 του άρθρου 18 του ν. 4408/2016 (Α' 135), η οποία έχει ως ακολούθως:

«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.»

Με την προτεινόμενη παράγραφο 3 του άρθρου 88 καταργείται η παράγραφος 2 του άρθρου 61 του ν. 4408/2016 (Α' 135), η οποία έχει ως ακολούθως:

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

Με την προτεινόμενη παράγραφο 4 του άρθρου 88 καταργείται το π.δ. 104/2010, Α' 181, με την επιφύλαξη της παρ.1 του άρθρου 51.

Π.Δ. 104/10 (ΦΕΚ 181 Α/12-10-2010) : Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), και της Οδηγίας 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις

α) του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε, διαδοχικά, με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του Ν. 2789/2000 (Α΄ 21) και 48 του Ν. 3427/2005 (Α΄ 312)·

β) του άρθρου δευτέρου του Ν. 3671/2008 «Κύρωση της Συνθήκης της Λισσαβώνας που τροποποιεί τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένες συναφείς πράξεις» (Α΄ 129)·

γ) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.Δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 191/2010 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας καθώς και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός και πεδίο εφαρμογής

(άρθρο 1 της Οδηγίας)

1. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191/1 της 18.7.2008), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/131/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Οκτωβρίου 2009, περί τροποποιήσεως του παραρτήματος VII της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ (ΕΕ L 273/12 της 17.10.2009), και συμπληρώνεται με την απόφαση 2009/965/ΕΚ της Επιτροπής, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί του εγγράφου αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009) και την απόφαση 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής για το εθνικό μητρώο οχημάτων (ΕΕ L 305/30 της 23.11.2007).

Ειδικότερα, το παρόν διάταγμα έχει ως στόχο τον καθορισμό των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, κατά τρόπο συμβατό προς τις διατάξεις του Π.Δ. 160/2007 (Α΄ 201) όπως αυτό ισχύει. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τη μελέτη, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση των τμημάτων του συστήματος αυτού, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφαλείας του προσωπικού που συμμετέχει στην επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του συστήματος.

2. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

α) να διευκολύνει, να βελτιώσει και να αναπτύξει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορικές υπηρεσίες στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και με τις τρίτες χώρες·

β) να συντελέσει στη σταδιακή υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς τεχνικού εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος εντός της Κοινότητας.

3. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος:

α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματα τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, τα τραμ και τα υπόλοιπα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·

β) τα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά·

γ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή και τα σιδηροδρομικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν, που υπάρχουν για να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·

δ) οι υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

4. Το πεδίο εφαρμογής των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) επεκτείνεται σταδιακά σύμφωνα με το άρθρο 8, ώστε να καλύψει ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα, συμπεριλαμβανομένης της σιδηροδρομικής πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς και τις κύριες εγκαταστάσεις λιμένων που εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν χρήστες, με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων του άρθρου 9 από την εφαρμογή των ΤΠΔ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

(άρθρο 2 της Οδηγίας)

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος νοούνται ως:

α) «αναβάθμιση»: σοβαρές εργασίες μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

β) «αναθέτων φορέας»: κάθε φορέας, δημόσιος ή ιδιωτικός, που παραγγέλλει τη μελέτη ή/και την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος. Αυτός ο φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος, ή ο εργολάβος που είναι επιφορτισμένος με την εκτέλεση του έργου·

γ) «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος οι οποίες δεν τροποποιούν τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος·

δ) «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή διορθωτικής συντήρησης·

ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο άρθρο 37 παράρτημα ΙΙΙ στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών·

στ) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών με την επίτευξη των απαιτούμενων επιδόσεων στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή εξαρτάται από το σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και επιχειρησιακών προϋποθέσεων που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις·

ζ) «διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα διευρωπαϊκά συστήματα, συμβατικά ή υψηλών ταχυτήτων, όπως ορίζονται στο άρθρο 37 παράρτημα Ι, παράγραφοι 1 και 2 αντιστοίχως·

η) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση της ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος·

θ) «εθνική αρχή για την ασφάλεια»: το «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 15 του Π.Δ. 160/2007, εφεξής η «Αρχή»·

ι) «εθνική σιδηροδρομική υποδομή»: όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του Π.Δ. 41/2005 (Α΄ 60)·

ια) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις εξαιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, και τα οχήματα τα προερχόμενα από τρίτες χώρες·

ιβ) «εναρμονισμένο πρότυπο»: κάθε ευρωπαϊκό πρότυπο το οποίο έχει εκδώσει κάποιος από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης που μνημονεύονται στο άρθρο 12, παράρτημα Ι, του Π.Δ. 39/2001 (Α΄ 28) με το οποίο εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία προς την Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998) στο πλαίσιο εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 3 της ανωτέρω οδηγίας και το οποίο, μόνο ή σε συνδυασμό με άλλα πρότυπα αποτελεί λύση για την τήρηση νομοθετικής διάταξης·

ιγ) «επιτροπή του άρθρου 29»: η επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 21 της Οδηγίας 96/48/ΕΚ (ΕΕ L 235/6 της 17.9.1996) για να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·

ιδ) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού/κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που θα ήταν απαράδεκτη η τροποποίηση της συγγραφής υποχρεώσεων. Το σχετικό κώλυμα μπορεί να είναι νομικό, συμβατικό, οικονομικό, χρηματοδοτικό, κοινωνικό ή περιβαλλοντικό, και πρέπει να αιτιολογείται δεόντως·

ιε) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: κοινή τεχνική προδιαγραφή, ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή εθνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί κάποιο ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται με το άρθρο 60, παράρτημα XXI, του Π.Δ. 59/2007 (Α΄ 63) όπως ισχύει.·

ιστ) «Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων»: ο οργανισμός που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 220/3 της 21.6.2004)·

ιζ) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή επιχειρησιακή προϋπόθεση, κρίσιμη για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ·

ιη) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα ή ένα όχημα τίθεται στην επιχειρησιακή κατάσταση την προβλεπόμενη από κατασκευής·

ιθ) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας που εκμεταλλεύεται όχημα ως μέσο μεταφοράς, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως νομέας οχήματος, και που είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων του άρθρου 30 του παρόντος·

κ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας επαλήθευσης «CE» των υποσυστημάτων·

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα ικανό να κινείται με δικούς του τροχούς σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη τέτοιων υποσυστημάτων·

κβ) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδίασης·

κγ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άυλα, όπως το λογισμικό·

κδ) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» («ΤΠΔ»): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την Οδηγία 2008/57/ΕΚ και ισχύει για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

κε) «τύπος»: ο τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του οχήματος τα οποία καλύπτονται από ενιαίο πιστοποιητικό εξέτασης τύπου που περιγράφεται στην ενότητα Β της απόφασης 768/2008/ΕΚ (ΕΕ L 218/82 της 13.8.2008)·

κστ) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή,

συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή·

κζ) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

κη) «υποσυστήματα»: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του σιδηροδρομικού συστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα ΙΙ. Τα υποσυστήματα για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις είναι δομικής ή λειτουργικής φύσεως.

Άρθρο 3

Γενική συνοχή

(άρθρο 3 της Οδηγίας)

1. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος αφορούν, για κάθε υποσύστημα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, για την πλήρωση των βασικών απαιτήσεων του παρόντος διατάγματος ενδέχεται να απαιτείται η χρήση ειδικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

Άρθρο 4

Βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 4 της Οδηγίας)

1. Το σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 26 του Π.Δ. 59/2007, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή των άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 5

Περιεχόμενο των ΤΠΔ (άρθρο 5 της Οδηγίας)

1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ, ενώ μια ΤΠΔ είναι δυνατόν να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.

2. Τα υποσυστήματα είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ που ισχύουν κατά τη στιγμή της θέσης σε λειτουργία, της ανακαίνισης ή της αναβάθμισής τους σύμφωνα με το παρόν διάταγμα. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Στο βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη του στόχου του άρθρου 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα κατά το άρθρο 37 παράρτημα Ι, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος κατά το άρθρο 37 παράρτημα ΙΙ)·

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με άλλα υποσυστήματα·

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή/και οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο άρθρο 37 παράρτημα Ι·

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος·

ε) σημειώνει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «CE» των υποσυστημάτων αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/ΕΚ·

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ·

ζ) περιγράφει, για το οικείο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την εφαρμογή της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και παρουσιάζει ένα υποσύστημα στόχο που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό η σταδιακή θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτευχθεί προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος της Χώρας. Για το σκοπό αυτό μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στο περιτύπωμα, στο εύρος τροχιάς ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών

καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση οι ΤΠΔ καθορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ κατά τις περιπτώσεις (γ) έως (ζ) της παραγράφου 3.

6. Εάν ορισμένες τεχνικές παράμετροι οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητώς από ΤΠΔ, τότε αυτές προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία. Για τα ζητήματα αυτά εφαρμόζεται η παράγραφος 3 του άρθρου 17.

7. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν τις αποφάσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων μη διεπομένων από τις ΤΠΔ.

8. Στις ΤΠΔ είναι δυνατόν να γίνεται ρητή, σαφώς προσδιορισμένη παραπομπή σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα δημοσιευόμενα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση του στόχου της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ προς την οποία η ελληνική νομοθεσία εναρμονίζεται με το παρόν διάταγμα. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά αποσπάσματά τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της οικείας ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Εάν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, είναι δυνατόν να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα. Στην περίπτωση αυτή, τα έγγραφα είναι ευκόλως προσιτά και κοινής χρήσεως.

Άρθρο 6

Θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ

(άρθρο 6 της Οδηγίας)

1. Η θέσπιση, αναθεώρηση και δημοσίευση των ΤΠΔ γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Τα σχέδια ΤΠΔ και τα επακόλουθα σχέδια τροποποιήσεων τους συντάσσονται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων κατόπιν εντολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα σχέδια των ΤΠΔ υποβάλλονται στην «επιτροπή του άρθρου 29», στην οποία εκπροσωπείται η Χώρα μας από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Στο σχέδιο κάθε ΤΠΔ επισυνάπτεται έκθεση για τη συνολική εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους και οφέλους της εφαρμογής της ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητήσει να συμπεριληφθούν στην ανωτέρω έκθεση εναλλακτικές λύσεις που πρέπει να εξετασθούν.

3. Κατά την κατάρτιση, την έκδοση και την αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ (συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων) λαμβάνονται υπόψη το αναμενόμενο κόστος και όφελος όλων των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων καθώς και οι μεταξύ τους διεπαφές, προκειμένου να καθορισθούν και να υλοποιηθούν οι προσφορότερες λύσεις. Η «επιτροπή του άρθρου 29», τηρείται τακτικά ενήμερη για τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συμμετέχει στην εκτίμηση αυτή παρέχοντας τα αναγκαία δεδομένα. Προς τούτο ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλα τα σχετικά στοιχεία.

4. Ο κατάλογος των ενώσεων και οργανισμών των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη καταρτίζεται από την Επιτροπή, μετά από γνωμοδότηση της «επιτροπής του άρθρου 29» και μπορεί να επανεξετάζεται και να προσαρμόζεται στα πρόσφατα δεδομένα κατόπιν αιτήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

5. Αν η αναθεώρηση ΤΠΔ οδηγήσει σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να εξασφαλίζει συμβατότητα με υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση ή ανακαίνιση ή αναβάθμιση των συγκεκριμένων υποσυστημάτων για πλήρως τεκμηριωμένους λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας, οι σχετικές προθεσμίες πρέπει να καθορίζονται είτε με τις ΤΠΔ είτε, αν είναι σκόπιμο, από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μετά από εισήγηση της Αρχής.

Άρθρο 7

Ελλείψεις των ΤΠΔ

(άρθρο 7 της Οδηγίας)

Αν, μετά από έγκριση ΤΠΔ, κριθεί ότι αυτές δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικό αίτημα.

Άρθρο 8

Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των ΤΠΔ

(άρθρο 8 της Οδηγίας)

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει μία ή περισσότερες νέες ΤΠΔ ή/και την αναθεώρηση των ΤΠΔ που έχουν ήδη εκδοθεί, προκειμένου να καλυφθούν οι γραμμές και τα οχήματα που δεν καλύπτονται ακόμη.

2. Μέχρις ότου επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ ώστε να καλύπτουν το σύνολο του σιδηροδρομικού συστήματος:

α) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία:

αα) οχημάτων, εποχούμενων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν τουλάχιστον εν μέρει στο τμήμα του δικτύου το οποίο δεν εμπίπτει ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για το συγκεκριμένο μέρος του δικτύου,

ββ) υποσυστημάτων υποδομής, ενέργειας και ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης επί των γραμμών στα μέρη του δικτύου που δεν εμπίπτουν ακόμη στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ,

χορηγούνται σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007 ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος·

β) εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ενίοτε στο μέρος του δικτύου που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ, για αυτό το μέρος

του δικτύου, χορηγούνται σύμφωνα με τα άρθρα 21 έως 27 και τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007, ή, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος.

3. Η εφαρμογή των νέων ή αναθεωρημένων ΤΠΔ δεν είναι υποχρεωτική στην περίπτωση έργων που βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο υλοποίησης ή που

υπόκεινται σε σύμβαση υπό εκτέλεση κατά το χρόνο δημοσίευσης της σχετικής δέσμης ΤΠΔ.

Άρθρο 9

Παρεκκλίσεις

(άρθρο 9 της Οδηγίας)

1. Όταν δεν υπάρχουν σχετικές ειδικές περιπτώσεις, δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ σύμφωνα με το παρόν άρθρο στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) για έργο νέου υποσυστήματος, ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος ή για κάθε στοιχείο κατά την παράγραφο 1 του άρθρου 1, που βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο υπό εκτέλεση σύμβασης κατά τη δημοσίευση των εν λόγω ΤΠΔ·

β) για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των τροχιών, ή η τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης που προβλέπονται στις εν λόγω ΤΠΔ είναι ασύμβατα με εκείνα του υφισταμένου υποσυστήματος·

γ) για έργο νέου υποσυστήματος ή για έργο ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν το σιδηροδρομικό του δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας·

δ) για κάθε έργο ανακαίνισης, επέκτασης ή αναβάθμισης υφισταμένου υποσυστήματος, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου ή/και τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος της Χώρας·

ε) όταν, μετά από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν τεχνικώς ή οικονομικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ·

στ) για οχήματα προερχόμενα από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας.

2. Σε όλες τις ανωτέρω περιπτώσεις, μετά από εισήγηση της Αρχής, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων διαβιβάζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή φάκελο με τον οποίο κατατίθενται τα στοιχεία που αναφέρονται άρθρο 37 παράρτημα ΙΧ.

3. Στην περίπτωση (α) της παραγράφου 1, εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάλογο έργων στην Χώρα μας τα οποία ευρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

4. Στις περιπτώσεις (α), (γ) και (ε) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ελέγχει τη συμβατότητα του φακέλου και ενημερώνει τη Χώρα μας σχετικά με τα αποτελέσματα της ανάλυσής της. Εφόσον απαιτείται, καταρτίζεται σύσταση σχετικά με τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμοσθούν. Η Χώρα μας μπορεί να εφαρμόζει αμελλητί τις εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

5. Στις περιπτώσεις (β), (δ) και (στ) της παραγράφου 1, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει αν η αίτηση παρέκκλισης γίνεται δεκτή. Πάντως, στην περίπτωση (β), η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν αφορά το περιτύπωμα και το εύρος τροχιάς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει εντός εξαμήνου από την υποβολή της αίτησης συνοδευόμενης από τον πλήρη φάκελο. Ελλείψει τέτοιας αποφάσεως, κρίνεται ότι έχει εγκριθεί η αίτηση. Εν αναμονή της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην περίπτωση (στ) της παραγράφου 1, μπορεί να εφαρμόζονται οι εναλλακτικές διατάξεις που προβλέπει το άρθρο 37 παράρτημα IX.

6. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στην Αρχή όλα τα στοιχεία που αφορούν τις περιπτώσεις της παραγράφου 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 10

Διάθεση στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

(άρθρο 10 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας επιτρέπεται:

α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων·

β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και να συντηρούνται δεόντως.

Οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν κώλυμα για τη θέση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε απαγόρευση, περιορισμός, ή παρεμπόδιση της διάθεσης στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζομένων να χρησιμοποιηθούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος. Ειδικότερα, δεν μπορεί να απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37 παράρτημα IV.

Άρθρο 11

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης

(άρθρο 11 της Οδηγίας)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που συνοδεύονται από δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης θεωρούνται ότι πληρούν τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

2. Κάθε στοιχείο διαλειτουργικότητας υποβάλλεται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που εμφαίνεται στην αντίστοιχη ΤΠΔ και συνοδεύεται από τη σχετική δήλωση.

3. Κάποιο στοιχείο διαλειτουργικότητας θεωρείται ότι πληροί τις βασικές απαιτήσεις εφόσον συμμορφώνεται προς τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή προς τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις.

4. Ανταλλακτικά για υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε χρήση κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ μπορούν να εγκαθίστανται στα υποσυστήματα

αυτά χωρίς να χρειάζεται να υποβληθούν στη διαδικασία της παραγράφου 2.

5. Οι ΤΠΔ μπορεί να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη τοποθετηθεί στην αγορά όταν αυτές αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 10.

Άρθρο 12

Μη συμμόρφωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 12 της Οδηγίας)

Όταν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει, μετά από εισήγηση της Αρχής, ότι ευρωπαϊκές προδιαγραφές οι οποίες χρησιμοποιούνται άμεσα ή έμμεσα για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις απευθύνεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη θέσπιση του πλέον ενδεδειγμένου μέτρου, δηλαδή:

α) τη μερική ή ολική απόσυρση αυτών των προδιαγραφών από τις δημοσιεύσεις όπου έχουν καταχωρισθεί ή την τροποποίησή τους, αφού ζητηθεί η γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί με την οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204/37 της 21.7.1998), εάν πρόκειται για ευρωπαϊκά πρότυπα· ή

β) την αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 13

Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «CE»

(άρθρο 13 της Οδηγίας)

1. Για να συντάξει τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Όταν έτσι απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό, στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων κοινοτικών οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων οδηγιών.

4. Εάν ούτε ο κατασκευαστής ούτε αντιπρόσωπός του εγκατεστημένος στην Κοινότητα έχουν τηρήσει τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3 του παρόντος άρθρου, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε άλλον που τοποθετεί το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει, σε ό,τι αφορά το παρόν προεδρικό διάταγμα, και εκείνος ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος στοιχείων διαλειτουργικότητας διαφόρων προελεύσεων ή κατασκευάζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας για ιδία χρήση.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14:

α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα την υποχρέωση να αποκαθιστά εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό τους όρους που θα καθορίζονται κάθε φορά με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων·

β) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται μέτρα για να περιοριστεί ή να απαγορευτεί η τοποθέτηση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί η απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 14.

Άρθρο 14

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 14 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο συνοδεύεται από τη δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό της εφαρμογής του ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρση του στοιχείου από την αγορά. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα μέτρα που έλαβε και αναφέρει τους λόγους της απόφασής του, διευκρινίζοντας, μεταξύ άλλων, εάν η μη συμμόρφωση οφείλεται σε:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων·

β) κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές·

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη το συντομότερο δυνατόν. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο είναι δικαιολογημένο, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη. Εάν μετά τη διαβούλευση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπιστώσει ότι το μέτρο δεν δικαιολογείται, ενημερώνει αμέσως τη Χώρα μας, καθώς και τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα. Εφόσον η απόφαση στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 1 αιτιολογείται με την ύπαρξη κενού στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 12.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «CE» αποδεικνύεται στερούμενο συμμόρφωσης, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 15

Διαδικασία για τη θέση σε χρήση

(άρθρο 15 της Οδηγίας)

1. Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου Ε΄, επιτρέπεται η θέση σε χρήση δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος, τα οποία βρίσκονται ή λειτουργούν στην Χώρα.

Για το σκοπό αυτό λαμβάνεται κάθε ενδεδειγμένο μέτρο ώστε τα εν λόγω υποσυστήματα να μπορούν να τίθενται σε χρήση μόνον εάν έχουν μελετηθεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να ικανοποιούν τις σχετικές με αυτά βασικές απαιτήσεις όταν ενσωματώνονται στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ειδικότερα, ελέγχεται:

α) η τεχνική συμβατότητα των εν λόγω υποσυστημάτων προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται·

β) η ασφαλής ενσωμάτωση των εν λόγω υποσυστημάτων σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 4 του Π.Δ. 160/2007 καθώς και με τις κοινές μεθόδους ασφάλειας που εγκρίνονται βάσει του άρθρου 6 του ίδιου Π.Δ.

2. Πριν τη θέση σε χρήση των υποσυστημάτων αυτών επαληθεύεται ότι τηρούνται, όπου έχουν εφαρμογή, οι απαιτήσεις των σχετικών ΤΠΔ σχετικά με τη λειτουργία και τη συντήρηση.

3. Μετά τη θέση των εν λόγω υποσυστημάτων σε χρήση, πραγματοποιείται η επαλήθευση αυτή:

α) για την υποδομή, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας εγκρίσεων ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 11 του Π.Δ. 160/2007·

β) για τα οχήματα, στο πλαίσιο της έκδοσης και εποπτείας πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 10 του Π.Δ. 160/2007.

Προς το σκοπό αυτό ακολουθούνται οι διαδικασίες αξιολόγησης και επαλήθευσης οι προβλεπόμενες στο πλαίσιο των σχετικών ΤΠΔ για τη δομή και τη λειτουργία.

4. Η έγκριση της θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων, που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 72 του ν. 3669/2008 (Α΄ 116), και η εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα ή μέρη αυτών λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις γίνονται από την Αρχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά από τον αιτούντα και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για έγκριση της θέσης σε λειτουργία υποσυστήματος, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

Άρθρο 16

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

(άρθρο 16 της Οδηγίας)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 15, δεν επιτρέπεται, για λόγους που αφορούν το παρόν προεδρικό διάταγμα, η απαγόρευση, ο περιορισμός ή η παρακώλυση της κατασκευής, της θέσης σε χρήση και της επιχειρησιακής λειτουργίας δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν απαιτείται διενέργεια επαληθεύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:

α) είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο άρθρο 37, παράρτημα V,

β) ή σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος, προκειμένου να επαληθευτεί η συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

Άρθρο 17

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

(άρθρο 17 της Οδηγίας)

1. Θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα του σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία συνοδεύονται από τη δήλωση επαλήθευσης «CE».

2. Τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων, η επαλήθευση της διαλειτουργικότητας ενός δομικού υποσυστήματος του σιδηροδρομικού συστήματος γίνεται κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ, εφόσον υπάρχουν.

3. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καταρτίζει, για κάθε υποσύστημα, κατάλογο των τεχνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων και κοινοποιεί τον κατάλογο αυτό στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όταν:

α) δεν υπάρχει σχετική ΤΠΔ, ή

β) έχει κοινοποιηθεί παρέκκλιση δυνάμει του άρθρου 9, ή

γ) λόγω ειδικής περιπτώσεως απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στην οικεία ΤΠΔ.

Ο κατάλογος αυτός κοινοποιείται:

αα) κάθε φορά που τροποποιείται ο κοινοποιημένος βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 16 του Π.Δ. 159/2007 κατάλογος τεχνικών κανόνων, ή

ββ) κατά την κοινοποίηση της παρέκκλισης, ή

γγ) μετά τη δημοσίευση της οικείας ΤΠΔ.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζει τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν, στην περίπτωση αυτών των τεχνικών κανόνων, τη διαδικασία επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 18. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (ΕΑ MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημοσιοποιεί το πλήρες κείμενο των κοινοποιημένων κανόνων κατόπιν αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η θέσπιση νέων εθνικών κανόνων δεν πρέπει να δημιουργεί περαιτέρω φραγμούς και πρέπει να προάγει την κατάταξη των εθνικών κανόνων σύμφωνα με το άρθρο 27. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι ο νέος κανόνας συνιστά μέσο αυθαίρετης διάκρισης ή συγκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους, λαμβάνει σχετική απόφαση με αποδέκτη τη Χώρα μας.

Όσον αφορά τους αυστηρά τοπικούς κανόνες και περιορισμούς, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να επιλέγει να μην τους δημοσιοποιεί όπως προβλέπεται

στην παρούσα παράγραφο. Στην περίπτωση αυτήν, μνημονεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί στα μητρώα υποδομής του άρθρου 32.

Η Αρχή μεριμνά ώστε οι δεσμευτικοί τεχνικοί κανόνες να δημοσιεύονται και να τίθενται στη διάθεση όλων: του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αιτούντων έγκρισης για θέση σε λειτουργία, σε σαφή γλώσσα κατανοητή από τους ενδιαφερόμενους.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος, καθώς και κάθε τροποποίηση αυτών.

Άρθρο 18

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE»

(άρθρο 18 της Οδηγίας)

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «CE», ο αιτών καλεί τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει για το σκοπό αυτό να κινήσει τη διαδικασία επαλήθευσης «CE» του άρθρου 37 παράρτημα VI. Ο αιτών μπορεί να είναι ο αναθέτων φορέας η ο κατασκευαστής ή αντιπρόσωπός τους στην Κοινότητα.

2. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Καλύπτει επίσης την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα των άρθρων 31 και 32.

3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «CE». Αυτός ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες τρέχουσας εξυπηρέτησης, συνεχούς ή περιοδικής επιτήρησης, ρύθμισης και συντήρησης.

4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων του κύκλου παραγωγής ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 37 παράρτημα VI.

5. Εάν το επιτρέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά συμμόρφωσης για σειρά υποσυστημάτων ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

Άρθρο 19

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

(άρθρο 19 της Οδηγίας)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, συνοδευόμενο από δήλωση επαλήθευσης «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, μπορεί να ζητηθεί η διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τις συμπληρωματικές επαληθεύσεις που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τις δικαιολογούν.

3. Στην ενημέρωση της παραγράφου 2 αναφέρεται αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης οφείλεται:

α) σε μη τήρηση βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ, ή σε ελλιπή εφαρμογή ΤΠΔ·

β) σε ανεπάρκεια κάποιας ΤΠΔ.

Άρθρο 20

Θέση σε χρήση υφισταμένων υποσυστημάτων μετά από ανακαίνιση ή αναβάθμιση

(άρθρο 20 της Οδηγίας)

1. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής υποβάλλει στην Αρχή φάκελο με περιγραφή του έργου. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εξετάζει τον φάκελο αυτό και αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που εμφαίνεται στη σχετική ΤΠΔ, κατά πόσον η έκταση των εργασιών δικαιολογεί την έκδοση νέας έγκρισης για θέση σε λειτουργία κατά την έννοια του παρόντος διατάγματος.

Η νέα αυτή έγκριση για θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του θεωρουμένου υποσυστήματος μπορεί να επηρεασθεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες. Εφόσον απαιτείται νέα έγκριση, στην ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ορίζεται και σε ποιο βαθμό πρέπει να εφαρμοστούν στο έργο οι ΤΠΔ.

Η ανωτέρω απόφαση του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εκδίδεται εντός τεσσάρων μηνών από την υποβολή του πλήρους φακέλου από τον αιτούντα.

2. Όταν απαιτείται νέα έγκριση και εφόσον δεν εφαρμόζεται πλήρως η ΤΠΔ, Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή:

α) το λόγο για τον οποίο η ΤΠΔ δεν εφαρμόζεται πλήρως,

β) τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ,

γ) τους οργανισμούς που έχουν επιφορτισθεί με την εφαρμογή, στην περίπτωση των χαρακτηριστικών αυτών, της διαδικασίας επαλήθευσης κατά το άρθρο 18.

Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και σε ό,τι τους αφορά, παρέχουν στην Αρχή όλα τα τεχνικά χαρακτηριστικά που ισχύουν αντί της ΤΠΔ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄

ΟΧΗΜΑΤΑ

Άρθρο 21

Έγκριση για θέση οχημάτων σε λειτουργία

(άρθρο 21 της Οδηγίας)

1. Πριν χρησιμοποιηθεί σε δίκτυο ένα όχημα, λαμβάνει έγκριση για θέση σε λειτουργία από την Αρχή , εκτός εάν το παρόν κεφάλαιο ορίζει διαφορετικά.

2. Οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 22 ή 23.

3. Οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ εγκρίνονται σύμφωνα με τα άρθρα 24 ή 25.

4. Οχήματα σύμφωνα προς εγκεκριμένο τύπο εγκρίνονται σύμφωνα με το άρθρο 26.

5. Έγκριση που χορηγείται από την Αρχή ισχύει σε όλα τα λοιπά κράτη μέλη και αντίστροφα, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 23 και 25, σχετικά με τις συμπληρωματικές εγκρίσεις.

6. Όλες οι αιτήσεις για χορήγηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία υπόκεινται σε απόφαση της Αρχής, σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 ή τα άρθρα 24 και 25. Η έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να ορίζει τους όρους χρήσης και άλλους περιορισμούς.

7. Οιαδήποτε αρνητική απόφαση της Αρχής σχετικά με τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικού οχήματος θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αρνητικής απόφασης να ζητήσει από την Αρχή να αναθεωρήσει την απόφασή της για δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή έχει στη διάθεσή της δύο μήνες από την παραλαβή της προσφυγής για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Αν η αρνητική απόφαση επιβεβαιωθεί, ο αιτών μπορεί να προσφύγει για λόγους νομιμότητας ή και ουσίας στο Εθνικό Συμβούλιο Σιδηροδρόμων του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 (Α΄ 216) για αναθεώρηση της απόφασης για δεόντως αιτιολογημένους λόγους.

8. Αν δεν ληφθεί μέσα στην ταχθείσα προθεσμία απόφαση από την Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 23 και της παραγράφου 5 του άρθρου 25, θεωρείται ότι εγκρίνεται η θέση σε λειτουργία του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού οχήματος μετά την παρέλευση τριών μηνών από τη λήξη των εν λόγω προθεσμιών. Οι εγκρίσεις που εκδίδονται βάσει της παρούσας παραγράφου ισχύουν μόνο στο δίκτυο για το οποίο δεν ελήφθη απόφαση εντός της ταχθείσης προθεσμίας.

9. Η Αρχή όταν προτίθεται να ανακαλέσει έγκριση για θέση σε λειτουργία που η ίδια έχει χορηγήσει, ή έγκριση που ο αιτών απέκτησε σύμφωνα με την παράγραφο 8, εφαρμόζει τη διαδικασία αναθεώρησης πιστοποιητικών ασφάλειας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος

6 του άρθρου 10 του Π.Δ. 160/2007 ή, αναλόγως, τη διαδικασία αναθεώρησης των εγκρίσεων ασφαλείας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του Π.Δ. 160/2007.

10. Σε περίπτωση διαδικασίας προσφυγής, ο ρυθμιστικός φορέας που εξετάζει τις προσφυγές κατά την παράγραφο 7 μπορεί να ζητήσει από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων γνωμοδότηση η οποία, στην περίπτωση αυτή, εκδίδεται μέσα σε ένα μήνα από την κατάθεση της προσφυγής και κοινοποιείται στον αιτούντα, το ρυθμιστικό φορέα και την Αρχή.

11. Στην περίπτωση των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν από/προς τη Χώρα προς/από τρίτη χώρα, σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το εύρος τροχιάς του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας και για τα οποία είναι δυνατόν να χορηγηθεί παρέκκλιση σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 9, ή τα οποία υπόκεινται σε ειδικές περιπτώσεις, οι εθνικοί κανόνες στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 22 ή 24 μπορούν να περιλαμβάνουν διεθνείς συμφωνίες εφόσον είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία.

12. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Ιουλίου 2008, συμπεριλαμβανομένων εγκρίσεων που χορηγούνται δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους χορήγησης των εγκρίσεων. Η παρούσα διάταξη υπερισχύει των άρθρων 22, 23, 24 και 25.

13. Είναι δυνατόν να εκδοθεί έγκριση από την Αρχή για τη θέση σε λειτουργία μιας σειράς οχημάτων.

14. Οι εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία που εκδίδονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο ισχύουν με την επιφύλαξη των υπόλοιπων όρων που επιβάλλονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εκμετάλλευση τέτοιων οχημάτων στο αντίστοιχο δίκτυο, σύμφωνα με τα άρθρα 9, 10 και 11 του Π.Δ. 160/2007.

15. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, για έγκριση θέσης σε λειτουργία οχήματος ή σειράς οχημάτων του παρόντος Κεφαλαίου.

Άρθρο 22

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 22 της Οδηγίας)

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα που πληρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ, οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, υπό την προϋπόθεση ότι οι ΤΠΔ αυτές θεσπίζουν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων, έχει τεθεί δε σε ισχύ και εφαρμόζεται η σχετική ΤΠΔ για το τροχαίο υλικό.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την Αρχή ως εξής:

α) όταν όλα τα δομικά υποσυστήματα του οχήματος έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου Δ΄, η έγκριση χορηγείται χωρίς άλλους ελέγχους·

β) στην περίπτωση οχημάτων που φέρουν όλες τις απαραίτητες δηλώσεις επαλήθευσης «CE», όπως προβλέπει το άρθρο 18, τα κριτήρια που μπορεί να επαληθεύει η Αρχή προκειμένου να χορηγήσει έγκριση για θέση σε λειτουργία μπορεί να αφορούν μόνο:

αα) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ των σχετικών υποσυστημάτων του οχήματος και της ασφαλούς ενσωμάτωσής τους, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 15,

ββ) την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου,

γγ) τους εθνικούς κανόνες που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία,

δδ) τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

Άρθρο 23

Συμπληρωματικές εγκρίσεις για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων που πληρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 23 της Οδηγίας)

1. Δεν απαιτείται περαιτέρω έγκριση για θέση σε λειτουργία για τα οχήματα τα οποία τηρούν πλήρως τις ΤΠΔ και καλύπτουν όλες τις πτυχές των σχετικών υποσυστημάτων χωρίς ειδικές περιπτώσεις και χωρίς ανοικτά σημεία που αφορούν αυστηρά την τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχημάτων και δικτύων, εφόσον κινούνται σε δίκτυα που τηρούν τις ΤΠΔ στα λοιπά κράτη μέλη ή υπό τους όρους που καθορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ.

2. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ αλλά δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 1, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από εισήγηση της Αρχής, αποφασίζει εάν απαιτούνται πρόσθετες εγκρίσεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι παράγραφοι 3 έως 7.

3. Ο αιτών υποβάλλει στην Αρχή φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και την προβλεπόμενη χρήση στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) πιστοποίηση του ότι η θέση σε λειτουργία του σιδηροδρομικού οχήματος έχει εγκριθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 22 της Οδηγίας 2008/57/ ΕΚ·

β) αντίγραφο του τεχνικού φακέλου κατά το άρθρο 37 παράρτημα VI. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, εφόσον οι πληροφορίες αυτές δεν είναι εναρμονισμένες με βάση την αντίστοιχη ΤΠΔ·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της συντήρησης του οχήματος και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις (συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος

σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου).

4. Τα κριτήρια που εξετάζει η Αρχή περιορίζονται αυστηρά:

α) στην τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στα ανοικτά σημεία που απαιτούνται για να εξασφαλίζεται η συμβατότητα,

β) στους εθνικούς κανόνες τους ισχύοντες για τις ειδικές περιπτώσεις που προσδιορίζονται δεόντως στις οικείες ΤΠΔ.

5. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 (ΕΕ L 108/4 της 29.4.2009) ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων που σημειώνονται στην παράγραφο 4. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς που προβλέπει η απόφαση 2009/965/ΕΚ (ΕΕ L 341/1 της 22.12.2009).

6. Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Εφόσον απαιτείται, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

7. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου της παραγράφου 3·

β) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των τυχόν πρόσθετων πληροφοριών που ζητεί η Αρχή·

γ) κατά περίπτωση, ένα μήνα από την υποβολή των αποτελεσμάτων τυχών δοκιμών που ζητεί η Αρχή.

Άρθρο 24

Πρώτη έγκριση για τη θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 24 της Οδηγίας)

1. Το παρόν άρθρο εφαρμόζεται στα οχήματα τα οποία δεν τηρούν όλες τις σχετικές ΤΠΔ οι οποίες ισχύουν κατά τη στιγμή που αυτά τίθενται σε λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που υπόκεινται σε παρεκκλίσεις ή όταν σημαντικό μέρος των βασικών απαιτήσεων δεν καθορίζεται σε μία ή περισσότερες ΤΠΔ.

2. Η πρώτη έγκριση χορηγείται από την Αρχή ως εξής:

α) για τις τεχνικές πτυχές που καλύπτει μια ΤΠΔ, εάν υπάρχουν, εφαρμόζεται η διαδικασία επαλήθευσης «CE» του κεφαλαίου Δ΄,

β) για τις άλλες τεχνικές πτυχές, εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες οι οποίοι κοινοποιούνται βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου 17 του παρόντος διατάγματος και του άρθρου 8 του Π.Δ. 160/2007.

Αυτή η πρώτη έγκριση είναι έγκυρη μόνο στο δίκτυο της Χώρας μας.

Άρθρο 25

Πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία οχημάτων που δεν τηρούν τις ΤΠΔ

(άρθρο 25 της Οδηγίας)

1. Όσον αφορά οχήματα τα οποία έχουν εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 12 του άρθρου 21, ή το άρθρο 24 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά πόσον απαιτούνται στη Χώρα πρόσθετες εγκρίσεις για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος, αναφέροντας λεπτομέρειες για την προβλεπόμενη λειτουργία του στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τις κάτωθι πληροφορίες:

α) αποδεικτικά στοιχεία ότι για τη θέση σε λειτουργία του οχήματος δόθηκε έγκριση σε άλλο κράτος μέλος καθώς και τεκμηρίωση για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να αποδειχθεί ότι το όχημα πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας και, επιπλέον, ενδεχομένως, πληροφορίες για τις παρεκκλίσεις που εξασφαλίστηκαν ή χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 9 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ·

β) τα τεχνικά δεδομένα, το πρόγραμμα συντήρησης και τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά. Περιλαμβάνονται, εν προκειμένω, για τα οχήματα που διαθέτουν καταγραφείς δεδομένων, οι πληροφορίες για τη διαδικασία συλλογής δεδομένων η οποία επιτρέπει την εκτύπωση και την αξιολόγηση, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, περίπτωση (γ), του άρθρου 20 του Π.Δ. 160/2007·

γ) τα μητρώα όπου εμφαίνονται το ιστορικό της επιχειρησιακής του λειτουργίας, της συντήρησής του και, ενδεχομένως, οι τεχνικές τροποποιήσεις που έχουν επέλθει μετά την έγκριση·

δ) τα τεχνικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά που αποδεικνύουν ότι το όχημα είναι συμβατό με τις υποδομές και τις σταθερές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών συνθηκών, του συστήματος ενεργειακής τροφοδότησης, του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, του εύρους τροχιάς και του περιτυπώματος υποδομής, του μέγιστου φορτίου στον άξονα και των λοιπών περιορισμών του δικτύου.

3. Τα δεδομένα των περιπτώσεων (α) και (β) της παραγράφου 2, δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθούν από την Αρχή, εκτός εάν αυτή είναι σε θέση να αποδείξει, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, την ύπαρξη σημαντικού κινδύνου σε επίπεδο ασφαλείας. Η Αρχή δεν μπορεί

να επικαλεστεί συναφώς κανόνα της ομάδας Α που εμφαίνεται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

4. Η Αρχή έχει τη δυνατότητα να ζητήσει να υποβληθούν συμπληρωματικές πληροφορίες, για αναλύσεις κινδύνου που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 352/2009 ή για δοκιμές που θα εκτελεστούν στο δίκτυο για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των στοιχείων, στα οποία αναφέρονται οι περιπτώσεις (γ) και (δ) της παραγράφου 2, προς τους ισχύοντες εθνικούς κανόνες οι οποίοι έχουν κοινοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 17 του παρόντος διατάγματος ή το άρθρο 8 του Π.Δ. 160/2007. Η Αρχή μπορεί να διενεργεί την εν λόγω επαλήθευση μόνο βάσει των εθνικών κανόνων των ομάδων Β ή Γ που εμφαίνονται στο έγγραφο αναφοράς της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

Η Αρχή καθορίζει, κατόπιν διαβουλεύσεως με τον αιτούντα, την έκταση και το περιεχόμενο των συμπληρωματικών πληροφοριών, αναλύσεων κινδύνου ή δοκιμών που ζητούνται. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να εξασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών μηνών από την αίτηση. Όταν χρειασθεί, η Αρχή λαμβάνει μέτρα για τη διενέργεια των δοκιμών.

5. Κάθε αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία που υποβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου αποτελεί το αντικείμενο απόφασης της Αρχής, η οποία λαμβάνεται το ταχύτερο δυνατό και το αργότερο:

α) τέσσερις μήνες από την υποβολή του τεχνικού φακέλου κατά την παράγραφο 2·

β) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των συμπληρωματικών πληροφοριών ή αναλύσεων επικινδυνότητας που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4·

γ) κατά περίπτωση, δύο μήνες από την υποβολή των αποτελεσμάτων δοκιμών που ζητήθηκαν από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4.

Άρθρο 26

Έγκριση τύπων οχημάτων

(άρθρο 26 της Οδηγίας)

1. Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει τύπους οχημάτων.

2. Ωστόσο, εάν η Αρχή χορηγεί έγκριση σε ένα όχημα, χορηγεί ταυτόχρονα έγκριση και στον τύπο του οχήματος.

3. Όχημα που είναι σύμφωνο προς τύπο ο οποίος έχει ήδη εγκριθεί στην Χώρα εγκρίνεται βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον τύπο αυτόν, υποβαλλόμενης από τον αιτούντα, χωρίς άλλους ελέγχους. Ωστόσο, εάν έχουν τροποποιηθεί οι σχετικές διατάξεις των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων βάσει των οποίων εγκρίθηκε τύπος οχήματος, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αποφασίζει, μετά από εισήγηση της Αρχής, εάν οι ήδη χορηγηθείσες εγκρίσεις τύπου εξακολουθούν να ισχύουν ή εάν πρέπει να ανανεωθούν. Τα κριτήρια τα οποία εφαρμόζει η Αρχή στην περίπτωση ανανεωμένης έγκρισης τύπου επιτρέπεται να αφορούν μόνον τους τροποποιηθέντες κανόνες. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου δεν

επηρεάζει τις εγκρίσεις οχημάτων οι οποίες έχουν ήδη χορηγηθεί βάσει προηγουμένως εγκεκριμένων τύπων.

4. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο καταρτίζεται:

α) για τα οχήματα που τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ·

β) για τα οχήματα που δεν τηρούν τις ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης που ορίζονται στις ενότητες Δ ή Ε της Απόφασης 768/2008/ΕΚ.

5. Ο αιτών μπορεί να ζητεί ταυτόχρονα χορήγηση αδείας τύπου σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή, η Αρχή συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και την ελαχιστοποίηση των διοικητικών προσπαθειών.

6. Οι χορηγήσεις εγκρίσεων τύπου καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 31. Το μητρώο αυτό διευκρινίζει το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη στο οποίο ή στα οποία έχει εγκριθεί τύπος οχήματος.

Άρθρο 27

Ταξινόμηση των εθνικών κανόνων

(άρθρο 27 της Οδηγίας)

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία έγκρισης για θέση σε λειτουργία των οχημάτων στα οποία αναφέρεται το άρθρο 25, οι εθνικοί κανόνες κατατάσσονται σύμφωνα με το άρθρο 37 παράρτημα VII.

2. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων εκπονεί σχέδιο του εγγράφου αναφοράς με διαντιστοίχηση όλων των εθνικών κανόνων που εφαρμόζει η Χώρα μας καθώς και τα άλλα κράτη μέλη κατά τη θέση οχημάτων σε κυκλοφορία, και το υποβάλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που εκδίδει το έγγραφο αναφοράς. Ο κατάλογος των παραμέτρων οι οποίες προβλέπεται να ελέγχονται όταν πρόκειται για τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που δεν είναι σύμφωνα προς ΤΠΔ, που είναι σημαντικά λεπτομερέστερος σε σχέση με εκείνον του άρθρου 37 παράρτημα VII παράγραφος 1, είναι αυτός που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της απόφασης 2009/965/ΕΚ.

3. Η Αρχή συνεργάζεται με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων για την κατάρτιση του εγγράφου αναφοράς. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στην Αρχή όλους του τεχνικούς κανόνες που αφορούν τα οχήματα τους που δεν είναι σύμφωνα με ΤΠΔ ώστε να συμπεριληφθούν στο έγγραφο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Άρθρο 28

Κοινοποιημένοι οργανισμοί

(άρθρο 28 της Οδηγίας)

1. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς οι οποίοι είναι αρμόδιοι να εφαρμόζουν τη διαδικασία για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης του άρθρου 13 και της διαδικασίας επαλήθευσης του άρθρου 18, αναφέροντας τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός και τον αριθμό ταυτοποίησής του, τον οποίο προηγουμένως έχει λάβει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Προϋπόθεση για την κοινοποίηση οργανισμού από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αποτελεί η διαπίστευση του οργανισμού στον τομέα αρμοδιότητας του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ. Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (ΕΑ MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.

2. Οι οργανισμοί που πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης τα οποία προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, τεκμαίρεται ότι ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37.

3. Εάν ένας κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα VIII του άρθρου 37, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προβαίνει στην ανάκληση της κοινοποίησης του, ενημερώνοντας σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

4. Εάν το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κρίνει ότι ένας οργανισμός από άλλο κράτος μέλος δεν πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VIII του άρθρου 37, ενημερώνει σχετικά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να λάβει τα αναγκαία μέτρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄

ΜΗΤΡΩΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 29

Σύστημα αρίθμησης των οχημάτων

(άρθρο 32 της Οδηγίας)

1. Οιοδήποτε όχημα τίθεται σε λειτουργία στη Χώρα φέρει Αριθμό Ευρωπαϊκού Οχήματος (ΑΕΟ) ο οποίος δίδεται όταν χορηγείται η πρώτη έγκριση για θέση σε λειτουργία.

2. Ο αιτών την πρώτη έγκριση είναι επίσης υπεύθυνος για τη σήμανση του οχήματος με τον ΑΕΟ που του έχει δοθεί.

3. Ο ΑΕΟ καθορίζεται στην ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.

4. Σε κάθε όχημα δίνεται ΑΕΟ άπαξ, εκτός εάν προβλέπει διαφορετικά η ΤΠΔ για την λειτουργία και διαχείριση της κυκλοφορίας.

5. Παρά την παράγραφο 1, όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Κοινότητας, είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτά οχήματα σαφώς προσδιορισμένα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 30

Εθνικά μητρώα οχημάτων

(άρθρο 33 της Οδηγίας)

1. Η Αρχή τηρεί μητρώο των σιδηροδρομικών οχημάτων στα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση στη Χώρα. Το μητρώο αυτό:

α) συμμορφώνεται προς τις κοινές προδιαγραφές που ορίζονται στην παράγραφο 2.

β) ενημερώνεται από την Αρχή

γ) στο μητρώο έχουν πρόσβαση:

αα) η Αρχή και οι αρχές για την ασφάλεια των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 16 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

ββ) η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων του άρθρου 21 του Ν. 3710/2008 (Α΄ 216) και οι φορείς διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων των λοιπών κρατών μελών που συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 21 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

γγ) ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 20 του Ν. 3710/2008 και οι ρυθμιστικοί φορείς των λοιπών κρατών μελών που οποίοι συστήθηκαν κατ' εφαρμογή του άρθρου 30 της Οδηγίας 2001/14/ΕΚ (ΕΕ L 75/29 της 15.3.2001)·

δδ) ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων·

εε) ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· καθώς και

στστ) τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.

ζζ) τα πρόσωπα ή οργανισμοί που έχουν έννομο συμφέρον.

2. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένης ρύθμισης για την ανταλλαγή δεδομένων, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά. Για κάθε όχημα, το μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τον ΑΕΟ·

β) στοιχεία της δήλωσης επαλήθευσης «CE» και του φορέα που την εξέδωσε·

γ) στοιχεία του ευρωπαϊκού μητρώου εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 34·

δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του·

ε) ενδεχόμενους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος·

στ) τον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.

3. Η Αρχή δηλώνει αμέσως οιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων του εθνικού μητρώου οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή της να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στην αρχή οιουδήποτε κράτους μέλους στο οποίο το όχημα εγκρίθηκε για πρώτη φορά.

4. Εφόσον το εθνικό μητρώο οχημάτων δεν είναι συνδεδεμένο με αυτά των λοιπών κρατών μελών, η Αρχή ενημερώνει το μητρώο με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος μέλος στο οικείο μητρώο, σχετικά με τα δεδομένα που αφορούν το εθνικό μητρώο οχημάτων.

5. Στην περίπτωση των οχημάτων που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και εγκρίνονται για να τεθούν σε λειτουργία στη Χώρα μας, η Αρχή μεριμνά ώστε τα δεδομένα των περιπτώσεων (δ) έως (στ) της παραγράφου 2, να μπορούν να ανακτηθούν μέσω του εθνικού μητρώου οχημάτων. Τα δεδομένα της περίπτωσης (στ) της παραγράφου 2 μπορούν να αντικαθίστανται από ζωτικά για την ασφάλεια δεδομένα που σχετίζονται με το πρόγραμμα συντήρησης.

Άρθρο 31

Ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων

(άρθρο 34 της Οδηγίας)

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων δημιουργεί και τηρεί μητρώο των τύπων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τα κράτη μέλη για λειτουργία στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Το μητρώο πληροί τα ακόλουθα κριτήρια:

α) το μητρώο είναι δημόσιο και προσιτό στο κοινό δια της ηλεκτρονικής οδού·

β) το μητρώο τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που ορίζει η παράγραφος 4·

γ) το μητρώο συνδέεται με όλα τα εθνικά μητρώα οχημάτων.

2. Το μητρώο περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία για κάθε τύπο οχήματος:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά του τύπου οχήματος, όπως ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ·

β) την επωνυμία του κατασκευαστή·

γ) τις ημερομηνίες, τα στοιχεία και τα κράτη μέλη έκδοσης των διαδοχικών εγκρίσεων για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, συμπεριλαμβανομένων τυχόν περιορισμών ή αποσύρσεων.

3. Όταν χορηγείται, τροποποιείται ή αποσύρεται έγκριση τύπου, η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ο οποίος προσαρμόζει το μητρώο στα πρόσφατα δεδομένα.

4. Οι κοινές προδιαγραφές για το μητρώο οχημάτων θεσπίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι προδιαγραφές περιλαμβάνουν: το περιεχόμενο, τον μορφότυπο των

δεδομένων, τη λειτουργική και τεχνική αρχιτεκτονική, τον τρόπο λειτουργίας, τους κανόνες εισαγωγής δεδομένων και πρόσβασης σε αυτά.

Άρθρο 32

Μητρώο υποδομής

(άρθρο 35 της Οδηγίας)

Η Αρχή μεριμνά ώστε να δημοσιεύεται και να ενημερώνεται μητρώο υποδομής βάσει του κύκλου ενημέρωσης που θα οριστεί με τις προδιαγραφές για το μητρώο υποδομής. Το μητρώο αναγράφει, για κάθε οικείο υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά (π.χ. τις θεμελιώδεις παραμέτρους) και την αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ. Για τον σκοπό αυτό, κάθε ΤΠΔ καθορίζει επακριβώς τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνονται στο μητρώο υποδομής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33

Σχέδια πλαισίων αναφοράς

(άρθρο 36 της Οδηγίας)

Μετά την έγκριση του πλαισίου αναφοράς για τους τεχνικούς κανόνες της παραγράφου 1 του άρθρου 36 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την πρόθεση να θεσπίσει οποιαδήποτε εθνική διάταξη ή να αναπτύξει οποιοδήποτε σχέδιο που παρεκκλίνει από το πλαίσιο αναφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Θ΄

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 34

Αιτιολόγηση

(άρθρο 37 της Οδηγίας)

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος διατάγματος και αφορούν στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας για χρήση στοιχείων διαλειτουργικότητας και την επαλήθευση υποσυστημάτων που συγκροτούν το σιδηροδρομικό σύστημα καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12, 14 και 19 του παρόντος διατάγματος αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκησή τους.

Άρθρο 35

Εκθέσεις και ενημέρωση (άρθρο 39 της Οδηγίας)

Με αίτηση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ζητηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων ο πίνακας του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της παραγράφου 3 του άρθρου 39 της Οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

Άρθρο 36

Καταργούμενες διατάξεις

(άρθρο 40 της Οδηγίας)

Το Π.Δ. 159/2007 καταργείται από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατάγματος.

Οι αναφορές στο καταργούμενο Π.Δ. 159/2007 νοούνται ως αναφορές στις αντιστοίχου περιεχομένου διατάξεις του παρόντος διατάγματος.

Από την 19η Ιουλίου 2008 καταργείται το άρθρο 14 του Π.Δ. 160/2007.

Άρθρο 37

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1. Διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα

1.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των συμβατικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, το δίκτυο αυτό μπορεί να υποδιαιρείται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,

- γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),

- γραμμές που έχουν ειδικά μελετηθεί ή αναβαθμιστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

- επιβατικοί κόμβοι,

- εμπορευματικοί κόμβοι, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,

- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

1.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα περιλαμβάνει όλα τα οχήματα που μπορούν να κυκλοφορούν σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών,

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μονάδων έλξης,

- των οχημάτων επιβατών,

- των φορταμαξών, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Μπορεί να περιλαμβάνεται κινητό υλικό κατασκευής και συντήρησης σιδηροδρομικής υποδομής.

Καθεμία από τις κατηγορίες αυτές μπορεί να υποδιαιρείται σε:

- οχήματα διεθνούς χρήσης,

- οχήματα εθνικής χρήσης.

2. Διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας

2.1. Δίκτυο

Το δίκτυο του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων αποτελείται από την υποδομή των γραμμών υψηλών ταχυτήτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται με την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

Στις γραμμές υψηλών ταχυτήτων περιλαμβάνονται:

- οι γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες γενικώς όχι μικρότερες από 250 km/h,

- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,

- οι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στην πολεοδομία, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικού, τις γραμμές διέλευσης σταθμών, τις γραμμές

πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2.2. Οχήματα

Το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας περιλαμβάνει τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν:

- είτε στις γραμμές που έχουν ειδικά κατασκευασθεί για υψηλές ταχύτητες, με ταχύτητα τουλάχιστον

250 km/h, ενώ υπό τις κατάλληλες συνθήκες είναι δυνατόν να αναπτύξουν ταχύτητες που υπερβαίνουν τα 300 km/h,

- είτε στις γραμμές του τμήματος 2.1, με ταχύτητες της τάξης των 200 km/h, όπου αυτό συμβαδίζει με τα επίπεδα επιδόσεων των εν λόγω γραμμών.

Επιπλέον, τα οχήματα τα οποία προορίζονται να κυκλοφορούν με μέγιστη ταχύτητα χαμηλότερη των 200 km/h και τα οποία είναι πιθανόν να κυκλοφορούν σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας ή σε τμήμα του, εάν είναι συμβατά προς τα επίπεδα επιδόσεων του δικτύου αυτού, πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που εξασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία στο δίκτυο αυτό. Προς τούτο, οι ΤΠΔ για τα συμβατικά οχήματα περιλαμβάνουν απαιτήσεις για την ασφαλή λειτουργία των συμβατικών οχημάτων σε δίκτυα μεγάλης ταχύτητας.

3. Συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών του δικτύου (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων των οχημάτων (το οποίο περιλαμβάνει τα εποχούμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφάλειας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το σχετικό με αυτά κόστος.

4. Επέκταση του πεδίου εφαρμογής

4.1. Υποκατηγορίες δικτύου και οχημάτων

Το πεδίο εφαρμογής των ΤΠΔ επεκτείνεται σταδιακά σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό σύστημα κατά το άρθρο 1 παράγραφος 4 του παρόντος διατάγματος. Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα αποτελεσματικώς από άποψη κόστους, μπορούν να αναπτυχθούν περισσότερες υποκατηγορίες όλων των κατηγοριών δικτύων και οχημάτων περί των οποίων το παρόν παράρτημα, κατά περίπτωση. Εφόσον απαιτείται, οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 3 του παρόντος διατάγματος, είναι δυνατόν να διαφέρουν ανάλογα με την υποκατηγορία.

4.2. Διασφαλίσεις όσον αφορά το κόστος

Στην εκτίμηση κόστους/οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα:

- κόστος του προτεινόμενου μέτρου,

- πλεονεκτήματα, για τη διαλειτουργικότητα, της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων,

- μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομιών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων,

- μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης,

- περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος,

- αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθεται ο αναμενόμενος αντίκτυπος για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για την εφαρμογή του παρόντος διατάγματος, το σύστημα που συγκροτεί το σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που είναι:

α) δομικά:

- υποδομή,

- ενέργεια,

- παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

- εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση,

- τροχαίο υλικό

β) λειτουργικά:

- διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,

- συντήρηση,

- εφαρμογές τηλεπληροφορικής για επιβατικές και για εμπορευματικές υπηρεσίες.

2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων που σχετίζονται με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

2.1. Υποδομή

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κλπ.), η σχετική υποδομή σταθμού (κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ανάγκες ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κλπ.), ο τεχνικός εξοπλισμός ασφαλείας και προστασίας.

2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές και το παρατρόχιο σύστημα μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.

2.3. Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

2.4. Εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

2.5. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι διαδικασίες και ο σχετικός τεχνικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την υποβαθμισμένη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων ειδικότερα, της σύνθεσης και της οδήγησης αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για την παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.6. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι του άρθρου 37 του παρόντος διατάγματος, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

α) τις εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού,

τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων τόσο μεταξύ αμαξοστοιχιών όσο και με άλλα μέσα μεταφοράς.

β) τις εφαρμογές για εμπορευματικές υπηρεσίες, όπου περιλαμβάνονται συστήματα πληροφοριών (παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών), συστήματα διαλογής και κατανομής, συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, η διαχείριση ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και η έκδοση ηλεκτρονικών συνοδευτικών παραστατικών.

2.7. Τροχαίο υλικό

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου για το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού αμαξοστοιχιών, οι συσκευές λήψης ηλεκτρικού ρεύματος, οι μονάδες έλξης και μετατροπής της ενέργειας, ο εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός για τη μέτρηση κατανάλωσης της ηλεκτρικής ενέργειας, τα όργανα πέδησης, ζεύξης και κύλισης (φορεία, άξονες κλπ.) και η ανάρτηση, οι θύρες, οι διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (μηχανοδηγός, προσωπικό αμαξοστοιχίας και επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα), οι συσκευές ενεργητικής ή παθητικής ασφάλειας και τα απαραίτητα για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού αμαξοστοιχίας.

2.8. Συντήρηση

Οι διαδικασίες, ο συναφής τεχνικός εξοπλισμός, τα κέντρα εφοδιαστικής για εργασίες συντήρησης και τα διαθέσιμα αποθέματα για την παροχή της υποχρεωτικής επιδιόρθωσης και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. Γενικές απαιτήσεις

1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Η μελέτη, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κρίσιμων για την ασφάλεια συστατικών στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμη και υπό τις καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού/σιδηροτροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια ευστάθειας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα συστατικά στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Η μελέτη των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μη θίγονται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή κινητών συστατικών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να ποσοτικοποιούνται κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων τα οποία έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της επιχειρησιακής λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι μελετημένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4 Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να οδηγούν στη δημιουργία απαράδεκτης στάθμης ηχορρύπανσης:

— σε περιοχές κοντά σε σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζει το άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, και

— στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

1.4.5. Η επιχειρησιακή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

1.6. Προσβασιμότητα

1.6.1. Τα υποσυστήματα "υποδομή" και "τροχαίο υλικό" πρέπει να είναι προσβάσιμα στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα. Σε αυτά περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών τμημάτων των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα "λειτουργία" και "εφαρμογές τηλεματικής για τους επιβάτες" πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαία λειτουργικότητα η οποία απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα σε ισότιμη βάση με τους άλλους πολίτες μέσω της πρόληψης ή της εξάλειψης εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέτρα.

2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα

2.1. Υποδομή

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι μελετημένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους και γεφυρών.

2.1.2. Προσβασιμότητα

2.1.2.1. Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιοίκων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφομένων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

- να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,

- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών στο επίπεδο ασφάλειας το αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να είναι προσαρμοσμένα για τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδηγήσεως αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την κανονική λειτουργία, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των

ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν μελετηθεί κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή με το μηχανοδηγό.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η μελέτη του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

2.4.4. Έλεγχος

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

2.4.5. Προσβασιμότητα

2.4.5.1. Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα από τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με το σημείο 1.6.

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου πρέπει να εγγυώνται ασφαλή επιχειρησιακή λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας των δικτύων καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.6.4. Προσβασιμότητα

2.6.4.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι κανόνες λειτουργίας παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

2.7. Εφαρμογές τηλεπληροφορικής στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των εφαρμογών τηλεπληροφορικής που εγγυώνται κάποιο ελάχιστο ποιότητας εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα αφορούν ιδιαιτέρως την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και αφετέρου μεταξύ διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,

- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

2.7.5. Προσβασιμότητα

2.7.5.1. Πρέπει να ληφθούν κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα υποσυστήματα των εφαρμογών τηλεματικής για τους επιβάτες παρέχουν την αναγκαία λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ «CE» ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Στοιχεία διαλειτουργικότητας

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και στα οποία αναφέρεται το άρθρο 3 του παρόντος διατάγματος. Τα στοιχεία αυτά διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι:

1.1. Στοιχεία ευρείας χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. Στοιχεία ευρείας χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. Πεδίο εφαρμογής

Η δήλωση «CE» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ειδικά στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό επαλήθευση τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες εφαρμόζουν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο της μελέτης καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτή

των που ορίζονται στην απόφαση 768/2008/ΕΚ σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που εμφαίνονται στις ΤΠΔ.

3. Περιεχόμενο της δήλωσης «CE»

Η δήλωση συμμόρφωσης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με εκείνη των οδηγιών χρήσεως και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος διατάγματος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή αντιπροσώπου του εγκατεστημένου στην Κοινότητα (πρέπει να σημειώνονται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (οίκος κατασκευής, τύπος κ.λπ.),

- μνεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 13 του παρόντος διατάγματος),

- όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του στοιχείου διαλειτουργικότητας, και ιδίως οι προϋποθέσεις χρήσης,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι παρενέβησαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την συμμόρφωση ή την καταλληλότητα χρήσης καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, από τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

- ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπό του εγκατεστημένο στην Κοινότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" υποσυστήματος είναι η δήλωση που συντάσσει ο "αιτών", κατά την έννοια του άρθρου 18, με την οποία δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το σχετικό υποσύστημα, το οποίο έχει υπαχθεί στις αντίστοιχες διαδικασίες επαλήθευσης, πληροί τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων.

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση επαλήθευσης "CE" πρέπει να βασίζεται στις πληροφορίες που προκύπτουν από τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" υποσυστημάτων που παρατίθεται στο παράρτημα VI. Πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα με τον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" και πρέπει να περιέχει τουλάχιστον:

α) την παραπομπή στο παρόν διάταγμα, τις ΤΠΔ και τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες.

β) την παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της (τους) προς το (τα) οποίο(-α) δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση κατά τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" και στους εθνικούς κανόνες που έχουν εφαρμοστεί σε περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση·

γ) όνομα και τη διεύθυνση του "αιτούντος", κατά την έννοια του άρθρου 18 (με αναφορά της εταιρικής επωνυμίας και της πλήρους διεύθυνσης- στην περίπτωση αντιπροσώπου, αναφέρεται επίσης η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντος φορέα ή του κατασκευαστή)·

δ) συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος·

ε) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) και αριθμός(-οί) ταυτοποίησης του (των) κοινοποιημένου(-ων) οργανι-σμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την (τις) επαλήθευση(-εις) "CE" που αναφέρεται(-ονται) στο άρθρο 18·

στ) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) και αριθμός(-οί) ταυτοποίησης του (των) κοινοποιημένου(-ων) οργανι-σμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη Συνθήκη·

ζ) ονομασία(-ες) και διεύθυνση(-εις) του (των) ορισθέ-ντος(-ων) οργανισμού(-ών) που διεξήγαγε(-αν) την (τις) επαλήθευση (-εις) συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 3·

η) ονομασία και διεύθυνση του (των) οργανισμού(-ών) αξιολόγησης που συνέταξε(-αν) τις εκθέσεις εκτίμησης της ασφάλειας σχετικά με τη χρήση των ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, όταν απαιτείται από το παρόν διάταγμα·

θ) τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE"·

ι) όλες τις σχετικές προσωρινές ή τελικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληρούν τα υποσυστήματα και, ειδικότερα, όπου απαιτείται, όλους τους περιορισμούς ή όρους λειτουργίας·

ια) την ταυτότητα του υπογράφοντος (δηλαδή του (των) φυσικού(-ών) προσώπου(-ων) που είναι εξουσιο-δοτημένο(-α) να υπογράψει(-ουν) τη δήλωση).

Όταν στο παράρτημα VI γίνεται αναφορά στην "ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης" (ΕΔΕ), στη δήλωση αυτή εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος μέρους.

2. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

Σε περίπτωση τροποποίησης, η οποία δεν συνίσταται σε αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης, υποσυστήματος που καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης "CE", εφαρμόζονται οι κατωτέρω διατάξεις με την επιφύλαξη του άρθρου 20.

2.1. Εάν ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση αποδεικνύει ότι η τροποποίηση δεν μεταβάλλει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του υποσυστήματος τα οποία είναι σημαντικά για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με τις θεμελιώδεις παραμέτρους:

α) ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση επικαι-ροποιεί τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE"˙

β) δεν χρειάζεται να συνταχθεί νέα δήλωση επαλήθευσης "CE".

2.2. Εάν ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση αποδεικνύει ότι η τροποποίηση μεταβάλλει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης του υποσυστήματος, τα οποία είναι σημαντικά για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με ορισμένες θεμελιώδεις παραμέτρους:

α) ο φορέας που επιφέρει την τροποποίηση συντάσσει συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE" όσον αφορά τις σχετικές θεμελιώδεις παραμέτρους˙

β) η συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE" συνοδεύεται από κατάλογο των εγγράφων του αρχικού τεχνικού φακέλου που συνοδεύει την αρχική δήλωση επαλήθευσης "CE", τα οποία δεν ισχύουν πλέον˙

γ) ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" περιλαμβάνει απόδειξη ότι ο αντίκτυπος των τροποποιήσεων περιορίζεται στις θεμελιώδεις παραμέτρους που αναφέρονται στο στοιχείο α)˙

δ) οι διατάξεις του τμήματος 1 του παρόντος παραρτήματος εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών στην εν λόγω συμπληρωματική δήλωση επαλήθευσης "CE"˙

ε) η αρχική δήλωση επαλήθευσης "CE" θεωρείται έγκυρη για τις θεμελιώδεις παραμέτρους τις οποίες δεν αφορά η τροποποίηση.

3. ΔΗΛΩΣΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΩΝ

Δήλωση επαλήθευσης "CE" υποσυστήματος μπορεί να συμπληρωθεί σε περίπτωση που διενεργούνται πρόσθετες επαληθεύσεις, ιδίως όταν αυτές οι πρόσθετες επαληθεύσεις είναι αναγκαίες για πρόσθετη έγκριση για θέση σε λειτουργία. Στην περίπτωση αυτή, το πεδίο εφαρμογής της συμπληρωματικής δήλωσης αφορά μόνον το πεδίο εφαρμογής των πρόσθετων επαληθεύσεων.»

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ "CE" ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ως "επαλήθευση 'CE'" νοείται η διαδικασία που διενεργεί ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18 για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι σχετικές με υποσύστημα απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σχετικών εθνικών κανόνων, και ότι μπορεί να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

2.1. Εισαγωγή

Για τον σκοπό του παρόντος διατάγματος, η επαλήθευση κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ είναι η διαδικασία με την οποία κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).

Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή (δηλαδή του αιτούντος κατά την έννοια του άρθρου 18) να συμμορφώνεται με τυχόν άλλη εφαρμοστέα νομοθεσία που απορρέει από τη Συνθήκη, συμπεριλαμβανομένων τυχόν επαληθεύσεων που διενεργούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ανωτέρω νομοθεσίας.

2.2. Ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης (ΕΔΕ)

2.2.1. Αρχές

Μετά από αίτημα του αναθέτοντα φορέα ή του κατασκευαστή (δηλαδή του αιτούντος κατά την έννοια του άρθρου 18), οι επαληθεύσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν για μέρη υποσυστήματος ή να περιοριστούν σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης μπορούν να τεκμηριωθούν σε "ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης" (ΕΔΕ) η οποία εκδίδεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18).

Η ΕΔΕ πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

2.2.2. Μέρη του υποσυστήματος

Ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18 μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΕΔΕ για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο αποφασίζει να χωρίσει το υποσύστημα. Κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε στάδιο όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.3.

2.2.3. Στάδια της διαδικασίας επαλήθευσης

Το υποσύστημα, ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος, ελέγχονται σε όλα τα ακόλουθα στάδια:

α) συνολική μελέτη (συνολικός σχεδιασμός)˙

β) παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης του στοιχείου και της ρύθμισης του συνόλου˙

γ) τελική δοκιμή.

Ο αιτών (κατά την έννοια του άρθρου 18) μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΕΔΕ σχετικά με το στάδιο της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με το στάδιο παραγωγής για ολόκληρο το υποσύστημα ή για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο ο αιτών αποφάσισε να το χωρίσει (βλέπε παράγραφο 2.2.2).

2.3. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

2.3.1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για την επαλήθευση αξιολογούν τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18), ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης "CE". Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

Όταν υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωση του με όλες τις σχετικές ΤΠΔ (π.χ. στην περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση), το πιστοποιητικό επαλήθευσης παρέχει την ακριβή παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή σε μέρη της (τους) με τα οποία δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιημένο οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

2.3.2. Σε περίπτωση που έχουν εκδοθεί ΕΔΕ, ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι αρμόδιος για την επαλήθευση του υποσυστήματος λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω ΕΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης:

α) ελέγχει ότι οι ΕΔΕ καλύπτουν σωστά τις σχετικές απαιτήσεις της (των) ΤΠΔ·

β) ελέγχει όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από τις ΕΔΕ· και

γ) ελέγχει την τελική δοκιμή του υποσυστήματος ως συνόλου.

2.3.3. Σε περίπτωση τροποποίησης υποσυστήματος που καλύπτεται ήδη από πιστοποιητικό επαλήθευσης, ο κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί μόνο τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι σχετικές και απαραίτητες, δηλαδή η αξιολόγηση αφορά μόνο τα μέρη του υποσυστήματος που μεταβάλλονται και τις διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη του υποσυστήματος.

2.3.4. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που συμμετέχει στην επαλήθευση υποσυστήματος συντάσσει τεχνικό φάκελο σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 3 που καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του.

2.4. Τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE"

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" καταρτίζεται από τον αιτούντα (κατά την έννοια του άρθρου 18) και πρέπει να περιέχει:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά σχετικά με τη μελέτη, όπου συμπεριλαμβάνονται γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμού επαρκώς λεπτομερή για την τεκμηρίωση της επαλήθευσης της συμμόρφωσης που διενεργήθηκε, τεκμηρίωση για τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ., για το σχετικό υποσύστημα·

β) κατάλογο στοιχείων διαλειτουργικότητας, που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα·

γ) τους τεχνικούς φακέλους που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 3, τους οποίους καταρτίζει κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που εμπλέκεται στην επαλήθευση του υποσυστήματος και οι οποίοι περιλαμβάνουν:

- αντίγραφα των δηλώσεων συμμόρφωσης "CE" και, κατά περίπτωση, των δηλώσεων καταλληλότητας για χρήση "CE" που έχουν συνταχθεί για τα στοιχεία δια-λειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο δ), συνοδευόμενα, εάν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών, — εφόσον είναι διαθέσιμες, τις ΕΔΕ που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα της ΕΔΕ,

- το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του κοινοποιημένου οργανισμού του αρμόδιου για την επαλήθευση, στο οποίο αναφέρεται ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της (των) σχετικής(-ών) ΤΠΔ και γίνεται μνεία κάθε επιφύλαξης που καταγράφηκε κατά την εκτέλεση των εργασιών και δεν ανακλήθηκε- το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου, οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του, όπως εξειδικεύεται στα σημεία 2.5.2 και 2.5.3˙

δ) πιστοποιητικά επαλήθευσης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλη νομοθεσία που απορρέει από τη Συνθήκη˙

ε) όταν απαιτείται επαλήθευση της ασφαλούς ενσωμάτωσης σύμφωνα με το άρθρο 15, ο σχετικός τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει την (τις) έκθεση(-εις) του αξιο-λογητή όσον αφορά τις κοινές μεθόδους ασφάλειας (ΚΜΑ) για την εκτίμηση επικινδυνότητας, κατά το άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

2.5. Επιτήρηση από τους κοινοποιημένους οργανισμούς

2.5.1. Ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της παραγωγής κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής ή δοκιμής και, γενικότερα, σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβαση του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18) όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

2.5.2. Ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εφαρμογής κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί σε τακτά διαστήματα ελέγχους, προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση με τη (τις) σχετική(-ές) ΤΠΔ. Στους αρμόδιους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση ελέγχου. Σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής είναι δυνατόν να απαιτηθεί η παρουσία του.

2.5.3. Επιπλέον, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στον τόπο εργασίας ή στα εργοστάσια. Με την ευκαιρία αυτών των επισκέψεων ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Στους υπευθύνους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.

2.5.4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να αξιολογεί, στις περιπτώσεις που το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητα του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

2.6. Υποβολή

Ο κατασκευαστής ή αναθέτων φορέας (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) διατηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου χρήσης του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να αποστέλλεται σε οποιοδήποτε κράτος μέλος το ζητήσει.

Τα έγγραφα που υποβλήθηκαν για αίτηση έγκρισης για θέση σε λειτουργία υποβάλλονται στην εθνική αρχή ασφάλειας του κράτους μέλους στο οποίο ζητείται η χορήγηση της άδειας. Η εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να ζητήσει τη μετάφραση στη γλώσσα της μέρους ή μερών των εγγράφων που υποβλήθηκαν μαζί με την άδεια.

2.7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με: α) αιτήσεις για επαλήθευση και για ΕΔΕ που παρέλαβε˙ β) αιτήσεις για αξιολόγηση συμμόρφωσης και καταλληλότητας για τη χρήση των στοιχείων διαλειτουργι-κότητας˙ γ) ΕΔΕ που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν˙ δ) πιστοποιητικά συμμόρφωσης και πιστοποιητικά καταλληλότητας για χρήση "CE" που εκδόθηκαν ή των οποίων απορρίφθηκε η χορήγηση˙

ε) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν.

2.8. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους οτο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΟΡΙΣΘΕΝΤΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

3.1. Εισαγωγή

Στην περίπτωση που εφαρμόζονται εθνικοί κανόνες, η επαλήθευση περιλαμβάνει διαδικασία κατά την οποία ο οργανισμός που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο (ορισθείς οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 για κάθε κράτος μέλος στο οποίο προορίζεται να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

3.2. Πιστοποιητικό επαλήθευσης Ο ορισθείς οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό

επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον (στους) εθνικό(-ούς) κανόνα(-ες) προς τον (τους) οποίο(-ους) έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει ορισθεί στη διαδικασία επαλήθευσης.

Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο ορισθείς οργανισμός χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη: το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, ενώ το άλλο μέρος αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.

3.3. Τεχνικός φάκελος

Ο τεχνικός φάκελος που καταρτίζεται από τον ορισθέντα οργανισμό και συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης "CE" και αναφέρεται στο σημείο 2.4 και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.

3.4. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης "CE" πρέπει να συντάσσονται σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής (δηλαδή ο αιτών κατά την έννοια του άρθρου 18) ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αναθέτοντα φορέα ή τον κατασκευαστή (δηλαδή τον αιτούντα κατά την έννοια του άρθρου 18).

4. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΜΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 18 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5

Εάν εκδίδονται πιστοποιητικά επαλήθευσης για ορισμένα μέρη υποσυστήματος, για τα μέρη αυτά εφαρμόζονται κατ' αναλογία οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΠΡΟΣ ΕΛΕΓΧΟ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΤΗΡΟΥΝ ΤΙΣ ΤΠΔ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ

1. Κατάλογος παραμέτρων

1.1. Γενικό υλικό τεκμηρίωσης

Γενικό υλικό τεκμηρίωσης (περιλαμβάνονται η περιγραφή νέου, ανακαινισμένου ή αναβαθμισμένου οχήματος και πληροφορίες σχετικές με τη σκοπούμενη χρήση, τη μελέτη, την επισκευή, την επιχειρησιακή λειτουργία και τη συντήρησή του, τεχνικός φάκελος κ.λπ.

1.2. Φέρουσα κατασκευή και μηχανικά μέρη Μηχανική ακεραιότητα και διεπαφή μεταξύ οχημάτων

(περιλαμβάνονται μηχανισμός έλξης και πρόσκρουσης, διάδρομοι ενδοεπικοινωνίας), αντοχή της φέρουσας κατασκευής του οχήματος και του εξοπλισμού του (π.χ. καθίσματα), ικανότητα μεταφοράς φορτίου, παθητική ασφάλεια (περιλαμβάνονται η αντοχή σε σύγκρουση εσωτερικού και εξωτερικού).

1.3. Διάδραση τροχιάς και περιτύπωση

Μηχανικές διεπαφές με την υποδομή (περιλαμβάνονται η στατική και η δυναμική συμπεριφορά, περιθώρια και ανοχές, το περιτύπωμα, μηχανισμός κύλισης κ.λπ.).

1.4. Εξοπλισμός πέδησης Στοιχεία σχετικά με την πέδηση (περιλαμβάνονται

η προστασία από ολίσθηση των τροχών, ο έλεγχος της πέδησης, και οι επιδόσεις της πέδησης κατά τη λειτουργία, την πέδηση ανάγκης και την πέδηση στάθμευσης).

1.5. Στοιχεία σχετιζόμενα με τους επιβάτες Εγκαταστάσεις για τους επιβάτες και περιβάλλον για

τους επιβάτες (περιλαμβάνονται παράθυρα και θύρες για επιβάτες, απαιτήσεις για άτομα μειωμένης κινητικότητας κ.λπ.).

1.6. Περιβαλλοντικές συνθήκες και αεροδυναμικά φαινόμενα

Επιδράσεις του περιβάλλοντος στο όχημα και επιδράσεις του οχήματος στο περιβάλλον (περιλαμβάνονται οι αεροδυναμικές συνθήκες καθώς και η διεπαφή μεταξύ του οχήματος και του παρατρόχιου μέρους του σιδηροδρομικού συστήματος και η διεπαφή με το εξωτερικό περιβάλλον).

1.7. Απαιτήσεις εξωτερικής προειδοποίησης, σήμανσης, λειτουργιών και ακεραιότητας λογισμικού

Εξωτερικές προειδοποιήσεις, σημάνσεις, λειτουργίες και ακεραιότητα λογισμικού, π.χ. λειτουργίες σχετιζόμενες με την ασφάλεια που έχουν επίπτωση στη συμπεριφορά της αμαξοστοιχίας και στην ενδοαμαξοστοιχιακή επικοινωνία.

1.8. Εποχούμενα συστήματα τροφοδοσίας ισχύος και ελέγχου

Εποχούμενα συστήματα πρόωσης, ισχύος και ελέγχου, περιλαμβανόμενων της διεπαφής του οχήματος με την υποδομή τροφοδοσίας ισχύος και όλων των πτυχών ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

1.9. Εγκαταστάσεις για το προσωπικό, διεπαφές και περιβάλλον

Εποχούμενες εγκαταστάσεις, διεπαφές, συνθήκες και περιβάλλον εργασίας για το προσωπικό (περιλαμβάνονται ο θάλαμος οδηγήσεως, η διεπαφή μηχανοδηγού και μηχανημάτων).

1.10. Πυρασφάλεια και εκκένωση

1.11. Εξυπηρέτηση Εποχούμενες εγκαταστάσεις και διεπαφές για την εξυπηρέτηση.

1.12. Εποχούμενος έλεγχος, χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια καθώς και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων των αμαξοστοιχιών που έχουν έγκριση για να

κυκλοφορούν στο δίκτυο και οι επιπτώσεις του στο παρατρόχιο μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος.

1.13. Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις

Ειδικές επιχειρησιακές απαιτήσεις για οχήματα (περιλαμβάνονται η κατάσταση υποβάθμισης, η περισυλλογή οχήματος, κ.λπ.)

1.14. Σημεία σχετιζόμενα με τα εμπορεύματα

Οι απαιτήσεις οι ειδικές των εμπορευμάτων και του περιβάλλοντος (περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις απαιτούμενες ειδικά για επικίνδυνα εμπορεύματα).

Οι εξηγήσεις και τα παραδείγματα που απαντούν ανωτέρω σε πλαγιογραφή έχουν μόνο πληροφοριακό χαρακτήρα και δεν αποτελούν ορισμούς των παραμέτρων.

2. Κατάταξη κανόνων

Οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις ανωτέρω παραμέτρους κατατάσσονται σε μία από τις ακόλουθες τρεις ομάδες. Εξαιρούνται οι καθαρά τοπικού χαρακτήρα κανόνες και περιορισμοί. Η επαλήθευσή τους αποτελεί μέρος των ελέγχων που πρέπει να καθιερωθούν με συμφωνία σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής.

Ομάδα Α

Η ομάδα Α περιλαμβάνει:

- διεθνή πρότυπα,

- εθνικούς κανόνες που θεωρούνται ισοδύναμοι από άποψη σιδηροδρομικής ασφάλειας προς τους εθνικούς κανόνες άλλων κρατών μελών.

Ομάδα Β

Η ομάδα Β περιλαμβάνει κάθε κανόνα που δεν εμπίπτει στο πεδίο της ομάδας Α ή Γ, ή που δεν έχει ακόμη μπορέσει να ταξινομηθεί σε μία εξ αυτών.

Ομάδα Γ

Η ομάδα Γ περιλαμβάνει τους κανόνες που είναι απολύτως απαραίτητοι και σχετίζονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής, με στόχο την ασφαλή και διαλειτουργική εκμετάλλευση στο δίκτυο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των εργασιών επαλήθευσης δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως αντιπρόσωποι στη μελέτη, στην κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των

στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στη χρήση τους. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες επαλήθευσης με τη μέγιστη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μέγιστη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

Ειδικότερα, ο οργανισμός και το προσωπικό που επιφορτίζεται με τους ελέγχους πρέπει να είναι λειτουργικώς ανεξάρτητοι από τις αρχές τις αρμόδιες για την έκδοση των εγκρίσεων θέσης σε λειτουργία στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος, των εγκρίσεων στο πλαίσιο της Οδηγίας 95/18/ΕΚ και των πιστοποιητικών ασφαλείας στο πλαίσιο της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ καθώς και ανεξάρτητοι από τα όργανα τα αρμόδια για τη διεξαγωγή των ερευνών σε περίπτωση ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των επαληθεύσεων. Ομοίως, πρέπει να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,

- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,

- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των πιστοποιητικών, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από το πλήθος ελέγχων που διενεργεί ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για οτιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών και των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του καθώς των φορέων διερεύνησης ατυχημάτων που είναι αρμόδιοι για τη διερεύνηση ατυχημάτων που οφείλονται σε βλάβη ελεγμένων στοιχείων ή υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας) στο πλαίσιο του παρόντος διατάγματος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΦΑΚΕΛΟΣ ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ

Κατά την υποβολή της αίτησης για παρέκκλιση κατατίθενται τα ακόλουθα έγγραφα:

α) τυπική επιστολή με την οποία γνωστοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η προβλεπόμενη παρέκκλιση·

β) φάκελο, συνημμένο στην επιστολή, όπου περιέχονται τουλάχιστον:

- περιγραφή εργασιών, αγαθών και υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της παρέκκλισης. Σημειώνονται οι βασικές ημερομηνίες, η γεωγραφική κατάσταση καθώς και ο λειτουργικός και τεχνικός τομέας,

- ακριβής αναφορά στις ΤΠΔ (ή σε μέρη τους) για τις οποίες ζητείται παρέκκλιση,

- ακριβής αναφορά και λεπτομέρειες εναλλακτικών διατάξεων που θα εφαρμοστούν,

- για τις αιτήσεις που υποβάλλονται στο πλαίσιο της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 9, αιτιολόγηση σχετικά με το προχωρημένο στάδιο εξέλιξης του έργου,

- αιτιολόγηση της παρέκκλισης, όπου περιλαμβάνονται οι κύριοι λόγοι φύσεως τεχνικής, οικονομικής, εμπορικής, επιχειρησιακής ή/και διοικητικής,

- κάθε άλλο στοιχείο που δικαιολογεί την αίτηση παρέκκλισης,

- περιγραφή των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν, ώστε να προαχθεί η τελική διαλειτουργικότητα του έργου

Ο φάκελος πρέπει να υποβάλλεται τόσο σε χαρτί όσο και σε μορφή ηλεκτρονικών αρχείων. Έτσι θα είναι δυνατή η διανομή του φακέλου στα μέλη της επιτροπής.

Άρθρο 38

Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 19η Ιουλίου 2010.

2. Στον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, στους Υπουργούς Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναθέτουμε την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Σεπτεμβρίου 2010

Με την προτεινόμενη παράγραφο 5 του άρθρου 88 καταργείται το π.δ. 160/2007, Α'201, με την επιφύλαξη της παρ.1 του άρθρου 80.

Π.Δ. 160/07 (ΦΕΚ 201 Α/23-8-2007- Διορθ.Σφαλμ. στο ΦΕΚ 5 Α/24-1-08) : Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας» (Ε ΕL 164 της 30.4.2004 και Ε ΕL 220 της 21.6.2004) και τροποποίηση του π.δ/τος 41/2005.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν.1892/1990 (Α΄ 101) και του άρθρου 4 του ν.1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του ν. 2879/2000 (Α΄ 21) και 48 του 3427/2005 (Α΄ 312),

β) του άρθρου δευτέρου του ν. 2077/1992 «Κύρωση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και των σχετικών πρωτοκόλλων και δηλώσεων που περιλαμβάνονται στην Τελική πράξη» (Α΄ 136),

γ) του άρθρου 90 του κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τη Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98),

δ) του άρθρου 27 παρ. 1 του ν. 3534/2007 (Α΄ 40).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος προκαλούνται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού οι ακόλουθες δαπάνες: α) Ετήσια δαπάνη, ύψους 87.500 Ευρώ περίπου, για το τρέχον οικονομικό έτος, και 95.000 Ευρώ περίπου για κάθε επόμενο οικονομικό έτος, β) Δαπάνη από την κάλυψη εξόδων εκπαίδευσης και εξέτασης Διερευνητών, η οποία εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και εκτιμάται στο ποσό των 20000 Ευρώ περίπου ανά

εκπαιδευτική σειρά. Επίσης, προκαλείται ενδεχόμενη δαπάνη από την καταβολή: α) αμοιβής στους Διερευνητές για τη διερεύνηση σιδηροδρομικών ατυχημάτων, β) εξόδων μετακίνησης στα μέλη της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, τους Διερευνητές και σε τεχνικούς συμβούλους, γ) αμοιβής σε τεχνικούς συμβούλους, δ) αμοιβής σε εξωτερικό φορέα στον οποίο η Επιτροπή αναθέτει πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα, σε περίπτωση σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος.

Η δαπάνη αυτή εξαρτάται από την έκδοση κ.υ.α. και από πραγματικά γεγονότα και για το λόγο αυτό δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί.

Οι ανωτέρω δαπάνες θα καλύπτονται από τις πιστώσεις του Προϋπολογισμού του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (ειδ.φ.39-110/ΚΑΕ Ομάδων 0200, 0800 και 1000)

3. Την υπ' αριθμ. 151/2007 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Άρθρο 1

Άρθρο 1 της Οδηγίας

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η εξασφάλιση της ανάπτυξης και η βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και η πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών σε όσους παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες και ειδικότερα:

α) η εναρμόνιση της δομής του ρυθμιστικού συστήματος στην Ελλάδα,

β) ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων όλων των μερών, (μεταξύ άλλων διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε, Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών, Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, Κοινοποιημένων Οργανισμών).

γ) ο καθορισμός διαδικασίας εφαρμογής των κοινών στόχων ασφάλειας και της κοινής μεθοδολογίας ασφάλειας, προκειμένου να επιτευχθεί η εναρμόνιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας

δ) η σύσταση Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

ε) ο καθορισμός κοινών αρχών διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας των συστημάτων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 2

Άρθρο 2 της Οδηγίας

Πεδίο εφαρμογής

1. Οι διατάξεις του παρόντος αφορούν το σιδηροδρομικό σύστημα στην Ελλάδα, το οποίο διακρίνεται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής και της εκμετάλλευσης της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή της υποδομής όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α΄ 60).

2. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος:

α) το μετρό, τραμ και τα άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα. Επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται συστήματα μετρό, οφείλουν να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή,

β) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών καθώς και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με δραστηριότητες μόνο στα δίκτυα αυτά,

γ) η σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

δ) διατηρητέα οχήματα που κυκλοφορούν στο εθνικό δίκτυο υπό τον όρο ότι συμμορφώνονται προς τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και ρυθμίσεις με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών,

ε) διατηρητέοι, μουσειακοί και τουριστικοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν στο δικό τους δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνεργείων, των οχημάτων και του προσωπικού.

Άρθρο 3

Άρθρο 3 της Οδηγίας

Ορισμοί

Για το σκοπό του παρόντος ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες, ή συνδυασμός αυτών, τα οποία οδηγούν σε ατύχημα, ή συμβάν,

β) «Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών»: η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188), εφεξής η «Αρχή», που αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα ή κάθε οργανισμός δύο κρατών μελών, στον οποίο το κράτος - μέλος έχει αναθέσει τα καθήκοντα αυτά, ώστε να εξασφαλίζεται ένα ενιαίο καθεστώς ασφαλείας για την εξειδικευμένη διαμεθο-ριακή υποδομή,

γ) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή απρομελέτητο αιφνίδιο περιστατικό, ή μία ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με βλαβερές συνέπειες. τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα,

δ) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος/η ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60), όπως ισχύει, που μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις

ε) «εθνικοί κανόνες ασφάλειας»: το σύνολο των κανόνων που εγκρίνονται από τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας και ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης ή διέλευσης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή όπως αυτή ορίζεται στις διατάξεις της παραγρ. 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60),

στ) «Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων»: η Επιτροπή που έχει την αρμοδιότητα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

ζ) «έρευνα/διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και η οποία περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την

εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας,

η) «κάτοχος»: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/57/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008) (εφεξής «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα»),

θ) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)»: η μεθοδολογία που καταρτίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, για την περιγραφή του τρόπου αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης με άλλες αιτήσεις ασφάλειας,

ι) «κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)»: τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, τις μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή τις γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων), καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων,

ια) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί, οι οποίοι είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας, ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή τη διεξαγωγή της κοινοτικής διαδικασίας ελέγχου των υποσυστημάτων, όπως αυτά ορίζονται στο π.δ 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α΄196), όπως ισχύουν,

ιβ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων, ο κοινοτικός οργανισμός για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, ο οποίος συστήθηκε με τον Κανονισμό 881/2004/ΕΚ (Ε ΕL 220/3 της 21.6.2004),

ιγ) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών,

ιδ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο π.δ. 41/2005 (Α΄ 60) και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Συμπεριλαμβάνονται επίσης, οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη,

ιε) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο των υποσυστημάτων διαρθρωτικής και λειτουργικής φύσεως, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2 του π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο άρθρο 2 του π.δ. 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν, καθώς και η διαχείριση και λειτουργία ολόκληρου του συστήματος,

ιστ) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός συρμών, με τουλάχιστον έναν νεκρό, ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό την υποδομή ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο παρόμοιο ατύχημα με προφανείς επιπτώσεις για τη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορούν να εκτιμηθούν

αμέσως από την Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ότι θα κοστίσουν συνολικά τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ,

ιζ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α΄ 196), όπως ισχύουν. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άϋλα, όπως το λογισμικό,

ιη) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο συνδέεται με τη λειτουργία των τρένων και επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία αυτών,

ιθ) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση και οι ρυθμίσεις που θεσπίζονται από έναν διαχειριστή υποδομής ή μία σιδηροδρομική επιχείρηση με στόχο την εξασφάλιση της ασφαλούς διαχείρισης των μεταφορών που εκτελεί,

κ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως ορίζονται στο π.δ. 345/2001 (Α΄ 232) και στο π.δ. 139/2005 (Α΄ 196) όπως ισχύουν,

κα) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας»: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωρισθεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ,

κβ) «υπεύθυνος έρευνας»: το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για τη οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο μιας έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 4

Άρθρο 4 της Οδηγίας

Εξέλιξη και βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας

1. Η Αρχή, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για τη συνολική τήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των σοβαρών ατυχημάτων, καταρτίζει, ενημερώνει, τροποποιεί τους κανόνες ασφάλειας και εποπτεύει τους αρμόδιους φορείς για την εφαρμογή και τήρηση των διατάξεων του παρόντος και επιβάλλει κυρώσεις σε όσους δεν τηρούν τις διατάξεις αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί κάθε μεταβολή στους κανόνες ασφάλειας, όπως αυτοί προκύπτουν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

Η Αρχή εξασφαλίζει τη θέσπιση, εφαρμογή και επιβολή των κανόνων ασφάλειας με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η Αρχή εξασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής της υποδομής έχουν την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και την λήψη μέτρων για τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων, υποχρεούνται να εφαρμόζουν τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου των κινδύνων, κατά περίπτωση, καθώς και να συνεργάζονται και να διασφαλίζουν ότι εφαρμόζονται οι εθνικοί κανόνες και πρότυπα ασφάλειας. Υποχρεούνται να καταρτίζουν σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 29 παράρτημα ΙΙΙ, συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, τα οποία υποβάλλουν στην Αρχή, προκειμένου να λάβουν την Πιστοποίηση ασφάλειας και την Έγκριση ασφάλειας σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11.

3. Με επιφύλαξη της ύπαρξης τυχόν αστικής ευθύνης, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει πρόσβαση ή δικαίωμα διέλευσης στην Εθνική σιδηροδρομική υποδομή, αναλαμβάνουν την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά τους και για την ασφαλή λειτουργία αυτού, συμπεριλαμβανομένης της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών, έναντι των χρηστών, των πελατών, των εργαζομένων και των τρίτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9.

4. Τα παραπάνω δεν θίγουν την ευθύνη κάθε κατασκευαστή, συντηρητή, κατόχου, παρόχου υπηρεσιών και προμηθευτή, να παραδίδουν τροχαίο υλικό, εγκαταστάσεις, εξαρτήματα και άλλο υλικό ή υπηρεσίες σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις και τους όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρησιμοποίησή τους από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και το διαχειριστή της υποδομής σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Άρθρο 5

Άρθρο 5 της Οδηγίας

Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των Κοινών Στόχων Ασφαλείας (ΚΣΑ) και να εξασφαλισθεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, η Αρχή, συγκεντρώνει πληροφορίες για τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ). Η Αρχή συντάσσει την έκθεση σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 17.

Ως πρώτο έτος αναφοράς για τους Κοινούς Δείκτες Ασφαλείας (ΚΔΑ), ορίζεται το 2006. Οι σχετικές πληροφορίες υποβάλλονται με την ετήσια έκθεση το επόμενο έτος.

2. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην ετήσια έκθεση για την ασφάλεια την οποία υποβάλλουν στην Αρχή, για το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με το άρθρο 9 παραγρ. 4, περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τη πρόοδο των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ, όπως ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.

3. Στο άρθρο 29 παράρτημα Ι καθορίζονται οι Κοινοί Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ), λαμβάνονται δε υπόψη από το διαχειριστή της υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πριν τους υποβάλλουν στην Αρχή κατά τα ανωτέρω.

Άρθρο 6

Άρθρο 6 της Οδηγίας

Κοινές Μέθοδοι Ασφαλείας

Με απόφαση τουΥπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται οι τροποποιήσεις των εθνικών κανόνων ασφάλειας με γνώμονα τη θέσπιση Κοινών Δεικτών Ασφάλειας (ΚΔΑ)και τυχόν αναθεώρησή τους, που πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 παρ. 2 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Άρθρο 7

Άρθρο 7 της Οδηγίας

Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ)

1. Οι Κοινοί Στόχοι Ασφάλειας (ΚΣΑ) καταρτίζονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 7 παρ. 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από εισήγηση της Αρχής, εγκρίνονται τροποποιήσεις των εθνικών κανόνων ασφάλειας, ώστε να επιτευχθούν οι ΚΣΑ και οι τυχόν αναθεωρημένοι ΚΣΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί τις αποφάσεις τροποποίησης των κανόνων σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

Άρθρο 8

Άρθρο 8 της Οδηγίας

Εθνικοί Κανόνες Ασφάλειας (ΕΚΑ)

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημοσιεύει και θέτει στη διάθεση όλων των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων πιστοποιητικό ασφάλειας και των αιτούντων έγκριση ασφαλείας σε γλώσσα απλή, κατανοητή από όλους τους ενδιαφερομένους, τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας.

2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση της Αρχής με απόφασή του εγκρίνει κάθε τροποποίηση των ήδη κοινοποιημένων εθνικών κανόνων ασφάλειας, η κοινοποίηση των οποίων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ. 2 του άρθρου 8 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και εγκρίνει κάθε νέο κανόνα ασφάλειας που του τυχόν εισηγείται η Αρχή, εκτός και αν ο κανόνας αφορά εξ΄ ολοκλήρου την εφαρμογή ΚΔΑ. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κοινοποιεί άμεσα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε μία από τις παραπάνω τροποποιήσεις.

3. Εάν, μετά τη θέσπιση ΚΣΑ, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καθιερώσει νέο Εθνικό

Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος απαιτεί υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας από αυτό που ορίζει ο ΚΣΑ, ή εάν προτίθεται να εισαγάγει νέο Εθνικό Κανόνα Ασφάλειας, ο οποίος ενδέχεται να επηρεάσει την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες έχουν πρόσβαση ή διέλευση στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, υποχρεούται πριν τη θέσπισή τους, να διαβουλευθεί με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και εγκαίρως να υποβάλλει σχέδιο κανόνα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς εξέταση, δηλώνοντας τους λόγους θέσπισης του. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών πριν την αποστολή του παραπάνω σχεδίου λαμβάνει τη γνώμη της Αρχής.

Άρθρο 9

Άρθρο 9 της Οδηγίας

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

1. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα συστήματά τους για τη διαχείριση της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι πληροί τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙ και τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, καθώς και ότι τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ εφαρμόζονται.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας πληροί τις απαιτήσεις και περιλαμβάνει τα στοιχεία που ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙΙ, με προσαρμογή στη φύση, στο μέγεθος και στις άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Εξασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που προκαλεί η δραστηριότητα του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συντήρησης και της χρησιμοποίησης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, όποτε αυτό ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων τρίτων.

3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και λαμβάνει μέτρα ώστε όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας και τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται από το Πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει. Το εν λόγω σύστημα καταρτίζεται επιπλέον με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή της υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στο τμήμα της υποδομής του.

4. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν πριν από τις 30 Ιουνίου εκάστου έτους στην Αρχή, έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας.

β) την πρόοδο των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των Κοινών Δεικτών Ασφάλειας, οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 29 παράρτημα Ι, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση.

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας.

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν την Αρχή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 10

Άρθρο 10 της Οδηγίας

Πιστοποιητικά ασφάλειας

1. Προκειμένου μία σιδηροδρομική επιχείρηση να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να έχει λάβει πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις του παρόντος κεφαλαίου. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας μπορεί να καλύπτει ολόκληρο το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή μόνο ένα καθορισμένο τμήμα αυτού.

Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφάλειας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.

2. Το πιστοποιητικό ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) την πιστοποίηση της αποδοχής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας της σιδηροδρομικής επιχείρησης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙΙ

και

β) την πιστοποίηση της αποδοχής των μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις αυτές είναι:

αα) εφαρμογή των ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων ασφάλειας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, καθώς και κάθε άλλης σχετικής με τις δραστηριότητές της, νομοθεσίας

ββ) απασχόληση έμπειρου προσωπικού, δεόντως πιστοποιημένου, ικανού να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και

γγ) χρησιμοποίηση κατάλληλου τροχαίου υλικού που πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των Εθνικών κανόνων Ασφάλειας και έχει λάβει ανάλογη πιστοποίηση.

Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση των ανωτέρω, που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως περιγράφεται στο άρθρο 29 Παράρτημα IV.

3. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα, τα οποία υποβάλλονται από την σιδηροδρομική επιχείρηση στην Αρχή, για την τεκμηρίωση των ανωτέρω και τη χορήγηση του πιστοποιητικού ασφαλείας.

4. Η Αρχή χορηγεί πιστοποιητικό στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν τις δραστηριότητες τους στην Ελλάδα, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Το ανωτέρω πιστοποιητικό καθορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων. Το πιστοποιητικό που χορηγείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α, ισχύει σε όλη την Κοινότητα για ισοδύναμες δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

5. Σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει λάβει ήδη πιστοποίηση από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευ-ρώπαϊκής Ένωσης και σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα λαμβάνει από την Αρχή, συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση η οποία απαιτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β του παρόντος άρθρου. Συμπληρωματική πιστοποίηση χορηγεί η Αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 2β και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν Πιστοποίηση από την Αρχή του άρθρου 16 για συγκεκριμένο τμήμα της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και θέλουν να επεκτείνουν τις δραστηριότητες τους και αλλού.

6. Το Πιστοποιητικό ασφάλειας ανανεώνεται μετά από αίτηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη. Ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό του, κάθε φορά που ο τύπος ή η έκταση της δραστηριότητας υφίσταται ουσιαστική τροποποίηση.

Ο κάτοχος του Πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για όλες τις σημαντικές τροποποιήσεις των όρων του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας. Επιπλέον, κοινοποιεί στην Αρχή, όποτε εισάγονται νέες κατηγορίες προσωπικού ή νέοι τύποι τροχαίου υλικού.

Η Αρχή μπορεί να απαιτεί την αναθεώρηση του οικείου μέρους του πιστοποιητικού ασφάλειας κατόπιν ουσιαστικών μεταβολών του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Η Αρχή παρακολουθεί τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγήσει πιστοποιητικό ασφάλειας και εάν διαπιστώσει ότι κάτοχος πιστοποιητικού ασφαλείας δεν πληροί πλέον τις προϋποθέσεις πιστοποίησης σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του παρόντος, ανακαλεί το εν λόγω στοιχείο α) ή/και β) της παρ. 2 του πιστοποιητικού, αιτιολογώντας την απόφα-σή της. Η Αρχή, που ανακαλεί συμπληρωματική εθνική πιστοποίηση, που χορηγήθηκε δυνάμει των παρ. 2 και 3 του παρόντος γνωστοποιεί, πάραυτα, την απόφασή της στην Αρχή ασφάλειας του άλλου κράτους μέλους που χορήγησε την πιστοποίηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

Η Αρχή αφαιρεί το πιστοποιητικό ασφαλείας εφόσον διαπιστωθεί ότι ο κάτοχός του δεν το χρησιμοποίησε για το σκοπό για τον οποίο είχε εκδοθεί επί ένα έτος μετά τη χορήγησή του.

7. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων εντός μηνός για το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο α), πιστοποιητικό ασφάλειας που έχει εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και την έδρα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο εφαρμογής και την ισχύ του πιστοποιητικού ασφάλειας, και σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασης αυτής.

Άρθρο 11

Άρθρο 11 της Οδηγίας

Έγκριση ασφάλειας των διαχειριστών υποδομής

1. Για να έχει το δικαίωμα ο διαχειριστής υποδομής να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, οφείλει να λαμβάνει έγκριση ασφαλείας από την Αρχή.

Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει:

α) έγκριση, η οποία επιβεβαιώνει την αποδοχή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως περιγράφεται στο άρθρο 9 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙΙ.

και

β) έγκριση, που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχει λάβει ο διαχειριστής υποδομής προκειμένου να τηρούνται συγκεκριμένες προδιαγραφές, απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας και σηματοδότησης.

2. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλονται στην Αρχή για τη χορήγηση της έγκρισης ασφάλειας.

3. Η έγκριση ασφάλειας ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής, σε διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη.

Κάθε φορά που πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στην κατασκευή της υποδομής, τη σηματοδότηση ή την ηλεκτροδότηση, ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησης της υποδομής, η εν λόγω έγκριση ενημερώνεται, εν μέρει ή στο σύνολό της, κατά περίπτωση με μέριμνα του διαχειριστή υποδομής. Ο κάτοχος της έγκρισης ασφάλειας ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την Αρχή για τις μεταβολές αυτές.

Η Αρχή παρακολουθεί τον διαχειριστή υποδομής στον οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ασφάλειας και μπορεί να απαιτεί αυτή η έγκριση ασφαλείας να αναθεωρείται μετά από ουσιαστικές μεταβολές του κανονιστικού πλαισίου της ασφαλείας.

Εάν η Αρχή διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της έγκρισης ασφάλειας, ανακαλεί την έγκριση αιτιολογώντας την απόφασή της.

4. Η Αρχή ενημερώνει τον Ευρώπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων μέσα σε ένα μήνα για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης,

το πεδίο και την ισχύ της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του.

Άρθρο 12

Άρθρο 12 της Οδηγίας

Απαιτήσεις υποβολής αιτήσεων για πιστοποιητικά ασφαλείας και εγκρίσεις ασφαλείας

1. Η Αρχή αποφασίζει για τη χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και των τυχόν συμπληρωματικών πληροφοριών που έχει ζητήσει. Εάν ζητηθεί από τον αιτούντα να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες, οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται αμέσως.

2. Η Αρχή παρέχει λεπτομερή καθοδήγηση σε κάθε ενδιαφερόμενο ως προς τον τρόπο χορήγησης του πιστοποιητικού ασφάλειας. Καταρτίζει κατάλογο με όλα τα δικαιολογητικά που έχουν καθορισθεί με τις υπουργικές αποφάσεις που προβλέπονται στα άρθρα 10 και 11 και θέτει όλα τα σχετικά έγγραφα στη διάθεση του αιτούντος.

Η Αρχή παρέχει ειδικές οδηγίες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας όσον αφορά υπηρεσίες σε καθορισμένο τμήμα υποδομής, με σαφή προσδιορισμό των κανόνων που ισχύουν για το οικείο τμήμα.

3. Η Αρχή παρέχει δωρεάν στους αιτούντες έγγραφο με οδηγίες για τον τρόπο υποβολής των αιτήσεων, όπου περιγράφονται και επεξηγούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης των πιστοποιητικών ασφάλειας και απαριθμούνται τα έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν. Όλες οι αιτήσεις για πιστοποιητικά ασφάλειας πρέπει να υποβάλλονται στη γλώσσα που ζητά η Αρχή.

Άρθρο 13

Άρθρο 13 της Οδηγίας

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

1. Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής που έχει βασικά καθήκοντα ασφάλειας, των μηχανοδηγών και του προσωπικού συνοδείας των τρένων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ Α.Ε.), σε εκπλήρωση των απαιτήσεων που τίθενται από τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11, οι οποίες αφορούν την λήψη του πιστοποιητικού ασφαλείας και την έγκριση της ασφαλείας.

2. Ο ΟΣΕ Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη πιστοποίηση. Τόσο για το πρόγραμμα εκπαίδευσης όσο και για το πρόγραμμα εξετάσεων και πιστοποίησης καθορίζεται και το αντίστοιχο κόστος.

3. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι δυναμικό και να προσαρμόζεται κατά περίπτωση με βάση την εξέλιξη των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας, τις ισχύουσες Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, ή τους Εθνικούς Κανόνες Ασφάλειας, οι οποίοι περιγράφονται στο άρθρο 8 και στο άρθρο 29 παράρτημα ΙΙ. Στο

πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνεται, κατ΄ ελάχιστο, εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις δρομολογίων, μηχανοδήγησης, σηματοδότησης, του συστήματος ελέγχου-χειρισμού, των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια, ανεύρεσης σφαλμάτων γραμμής. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον ΟΣΕ ΑΕ και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στην Αρχή στην αρχή κάθε έτους.

4. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να παρέχει στους εκπαιδευόμενους τα πλήρη στοιχεία, όπως και αντίγραφα για την από μέρους του παρεχομένη εκπαίδευση, οι δε Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να παρέχουν προς το προσωπικό τους αντίγραφα σχετικά με την εμπειρία, την κατάρτιση και τα προσόντα τους.

5. Ο διαχειριστής υποδομής και οι Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παραμένουν οι υπεύθυνοι για το επίπεδο των προσόντων και της κατάρτισης του προσωπικού τους που είναι επιφορτισμένο με την τήρηση της ασφαλείας, σύμφωνα με το άρθρα 9, 10 και 11.

6. Ο ΟΣΕ ΑΕ υποχρεούται να πιστοποιηθεί για την εκπαίδευση που παρέχει σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

7. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του συναρμόδιου Υπουργού, εφ΄ όσον απαιτείται, καθορίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

8. Η Αρχή διασφαλίζει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του ΟΣΕ Α.Ε. Επίσης, διασφαλίζει ότι και ο διαχειριστής υποδομής και το προσωπικό που επιτελεί βασικά καθήκοντα ασφάλειας έχουν δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις παραπάνω εγκαταστάσεις κατάρτισης.

Άρθρο 14

Άρθρο 14 της Οδηγίας

Έγκριση θέσης σε λειτουργία

1. Η Αρχή χορηγεί συμπληρωματική έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τα κατωτέρω σε τροχαίο υλικό, στο οποίο έχει ήδη χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο Κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ. 2, το οποίο όμως τροχαίο αυτό υλικό δεν πληροί τις απαιτήσεις των αντίστοιχων Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης θέσης σε λειτουργία στην Ελλάδα, υποβάλλει στην Αρχή τεχνικό φάκελο για το τροχαίο υλικό και τον τύπο του τροχαίου υλικού, αναφέροντας τη χρήση για την οποία το προορίζει στο δίκτυο. Ο φάκελος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι για το τροχαίο υλικό έχει χορηγηθεί έγκριση θέσης σε λειτουργία σε άλλο κράτος μέλος, καθώς και τεκμηρίωση για το ιστορικό της λειτουργίας και της συντήρησής του και, τυχόν τεχνικές τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά τη χορήγηση της έγκρισης.

β) τα τεχνικά στοιχεία, το πρόγραμμα συντήρησης και τα λειτουργικά χαρακτηριστικά που ζητεί η Αρχή και τα οποία είναι απαραίτητα για τη χορήγηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία.

γ) στοιχεία για τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τα οποία αποδεικνύουν ότι το τροχαίο υλικό είναι συμβατό με το σύστημα ενεργειακής τροφοδοσίας, το σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, το εύρος των τροχιών και το περιτύπωμα των υποδομών, το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο ανά άξονα και άλλους περιορισμούς του δικτύου.

δ) πληροφορίες για τις εξαιρέσεις από τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας που χρειάζονται για τη χορήγηση της έγκρισης, καθώς και στοιχεία, με βάση την αξιολόγηση των κινδύνων, που αποδεικνύουν ότι η αποδοχή του τροχαίου υλικού δεν συνεπάγεται αδικαιολόγητους κινδύνους για το δίκτυο.

3. Η Αρχή μπορεί να ζητεί και συμπληρωματικά στοιχεία και πληροφορίες για το τροχαίο υλικό, για το οποίο υποβάλλεται αίτηση συμπληρωματικής έγκρισης θέσης σε λειτουργία όπως η συμβατότητα του τροχαίου αυτού υλικού με την εθνική υποδομή. Στην περίπτωση αυτή η Αρχή μπορεί να ζητεί τη διεξαγωγή δοκιμών λειτουργίας στο δίκτυο, προκειμένου να εξακριβώσει τη συμμόρφωση προς τις περιοριστικές παραμέτρους που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) και στην περίπτωση αυτή, ορίζει το εύρος και το περιεχόμενό τους.

4. Η Αρχή λαμβάνει την απόφασή της για μία αίτηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο το αργότερο εντός τεσσάρων μηνών μετά την υποβολή του πλήρους τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τις δοκιμές λειτουργίας. Η χορηγουμένη έγκριση θέσης σε λειτουργία μπορεί να περιλαμβάνει προϋποθέσεις χρήσης του τροχαίου υλικού και άλλους περιορισμούς.

Άρθρο 14α

Συντήρηση οχημάτων

1. Για κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, καθορίζεται ο φορέας που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο ΕΜΟ σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή κάτοχος.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών κατά το άρθρο 4, ο φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για το σκοπό αυτό, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με:

α) το βιβλίο συντήρησης εκάστου οχήματος

β) τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των διατάξεων των ΤΠΔ.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πραγματοποιεί τη συντήρηση μόνος του ή χρησιμοποιεί συνεργεία συντήρησης με τα οποία έχει συνάψει σύμβαση.

4. Στην περίπτωση εμπορευματικών φορταμαξών, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται από την Αρχή.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που θεσπίζονται δυνάμει της παραγράφου 5 ελέγχεται από την Αρχή στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 10 ή 11 και επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που προβλέπουν οι διαδικασίες αυτές.

5. Το σύστημα πιστοποίησης του φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών είναι αυτό που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/ΕΚ.

6. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 14α που εισάγεται με το άρθρο 1, παράγραφος 8 της οδηγίας 2008/110/ΕΚ, ισχύουν σε ολόκληρη την Κοινότητα.

7. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων καθορισμού και πιστοποίησης του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα μπορεί να γίνει με εναλλακτικά μέτρα, στις περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρισμένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με τη νομοθεσία της χώρας αυτής,

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος είναι διαφορετικό από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου της Κοινότητας και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων κατά την παράγραφο 3 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες,

γ) οχημάτων καθοριζομένων με το άρθρο 2, παράγραφος 2, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών για τις οποίες απαιτείται ad hoc άδεια της Αρχής που χορηγείται πριν από την παροχή της υπηρεσίας. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε έτη.

Τα εναλλακτικά αυτά μέτρα εφαρμόζονται δια παρεκκλίσεων που εισηγείται η Αρχή και περιλαμβάνονται σε σχετική απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, όσον αφορά τον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα,

β) κατά τη χορήγηση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, όσον αφορά τον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

Οι παρεκκλίσεις αυτές προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση ασφαλείας του άρθρου 17. Εάν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, ύστερα από αίτημα της Επιτροπής, καταργούνται οι

συγκεκριμένες παρεκκλίσεις με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15

Άρθρο 16 της Οδηγίας

Καθήκοντα της Αρχής

1. Συνιστάται «Τμήμα Ασφάλειας Σιδηροδρόμων» στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Το Τμήμα υπάγεται στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου. Οι αρμοδιότητες της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών ανατίθενται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του άρθρου 22 του ν. 3891/2010, η οποία είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής ή αιτούντα για τα ανωτέρω.

2. Στην Αρχή, εκτός από τις αναφερόμενες στα άρθρα 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 24 αρμοδιότητες, ανήκουν ιδίως και οι παρακάτω αρμοδιότητες:

α) έγκριση θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

β) εποπτεία της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

γ) έγκριση θέσης σε λειτουργία νέου και σημαντικά τροποποιημένου τροχαίου υλικού, το οποίο προς το παρόν δεν καλύπτεται από Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 14.

δ) έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών ασφάλειας, η τροποποίηση και ανάκληση τμημάτων των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που χορηγεί σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 11, ο έλεγχος πλήρωσης των προϋποθέσεων και απαιτήσεων χορήγησης των εν λόγω πιστοποιητικών, καθώς και ο έλεγχος άσκησης των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κοινοτικού ή εθνικού δικαίου.

ε) παρακολούθηση, προώθηση και όταν κρίνεται αυτό αναγκαίο, η επιβολή νέων κανόνων ή τροποποιήσεων του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων ασφαλείας.

στ) τήρηση ΕΜΟ και διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα σε αυτό και ότι οι σχετικές με την ασφάλεια πληροφορίες που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες.

3. Οι αρμοδιότητες που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο (στοιχεία α εως στ) δεν δύνανται να μεταβιβάζονται, ούτε να ανατίθενται σε οποιονδήποτε φορέα που εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή της Υποδομής βάσει υπεργολαβίας σε διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση ή σε κεντρικό φορέα προμηθειών.

Άρθρο 16

Άρθρο 17 της Οδηγίας

Αρχές που διέπουν τη λήψη αποφάσεων

1. Η Αρχή εκτελεί τα καθήκοντά της χωρίς διακρίσεις, αμερόληπτα και με διαφανείς διαδικασίες. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογεί τις αποφάσεις της.

Απαντά αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά της για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων (4) μηνών, αφού λάβει όλες τις πληροφορίες που έχει ζητήσει. Μπορεί οποτεδήποτε να ζητεί την τεχνική συνδρομή του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων όταν επιτελεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 14.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η Αρχή διαβουλεύεται με όλα τα μέρη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ο διαχειριστής υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατασκευαστές και φορείς συντήρησης, εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού των επιχειρήσεων.

2. Η Αρχή διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις και έρευνες που είναι απαραίτητες για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3. Η Αρχή συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών με τις αρμόδιες Αρχές των άλλων κρατών μελών, προκειμένου να εναρμονίζει τα κριτήρια που χρησιμοποιεί για τη λήψη των αποφάσεών τους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Η συνεργασία αποβλέπει ιδίως να διευκολύνει και να συντονίζει την πιστοποίηση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις οποίες έχουν παραχωρηθεί διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 23 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60).

Άρθρο 17

Άρθρο 18 της οδηγίας

Ετήσια έκθεση

Η Αρχή δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό μέχρι την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, το αργότερο. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης μιας συγκεντρωτικής κατάστασης για την εξέλιξη τους των ΚΔΑ που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του άρθρου 29,

β) σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση της ασφάλειας και την έγκριση της ασφάλειας,

δ) αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία του διαχειριστή της Εθνικής υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14^{α}, παράγραφος 7.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 18

Άρθρο 21 της Οδηγίας

Φορέας Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων

1. Συνιστάται Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων εφεξής καλούμενη «Επιτροπή» για τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων που αναφέρονται στο άρθρο 19, με έδρα την Αθήνα. Η Επιτροπή έχει λειτουργική και διοικητική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Η Επιτροπή είναι λειτουργικά και οργανωτικά ανεξάρτητη ως προς τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και κοινοποιημένο οργανισμό και οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο τα συμφέροντα των οποίων θα μπορούσαν να έλθουν σε σύγκρουση με την αποστολή που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή συγκροτείται από τον Πρόεδρο και δύο (2) μέλη. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη διορίζονται με απόφαση του Υπουργού μεταφορών και Επικοινωνιών. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής και τα μέλη της επιλέγονται μετά από δημόσια προκήρυξη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται παρακάτω. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την ως άνω προκήρυξη, τη διαδικασία επιλογής του προέδρου και των μελών της Επιτροπής.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού ή Νομικής.

β) Να είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών ή/και διδακτορικού τίτλου σχετικού με τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

γ) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν.

2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. – OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

δ) Να διαθέτουν επιστημονική γνώση και αποδεδειγμένη εμπειρία στους τομείς:

αα) Δίκαιο Σιδηροδρομικών μεταφορών,

ββ) Εθνικοί, Ευρώπαϊκοί και Διεθνείς Κανόνες ασφάλειας σιδηροδρόμων,

γγ) Κατασκευή και Λειτουργία διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων ,

δδ)Πιστοποίηση και διαπίστευση διαρθρωτικών σιδηροδρομικών υποσυστημάτων,

εε) Λειτουργία και διαχείριση κυκλοφορίας,

στστ) Λειτουργία και κανόνες λειτουργίας Σιδηροδρομικών Σταθμών,

ζζ) Έλεγχος κυκλοφορίας συρμών,

ηη) Κυκλοφορία και οδήγηση συρμών.

Η επαγγελματική εμπειρία που απαιτείται για τον Πρόεδρο της Επιτροπής πρέπει να είναι δεκαετής και πενταετής για τα μέλη της Επιτροπής, η οποία αποδεικνύεται από σχετική βεβαίωση του εργοδότη ή με στοιχεία από τα οποία προκύπτει η ανάληψη μελετών και έργων στους προαναφερόμενους τομείς.

Η επιλογή του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής πραγματοποιείται εφόσον πληρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις και διαθέτουν αποδεδειγμένη εμπειρία σε πέντε (5) τουλάχιστον από τους τομείς που περιγράφονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου αυτής.

Η θητεία του προέδρου και των μελών είναι τριετής και μπορεί να ανανεώνεται. Αν λήξει πρόωρα η θητεία του προέδρου ή μέλους της Επιτροπής με όμοια απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αντικαταστάτης.

4. Η Επιτροπή εκπροσωπείται από τον Πρόεδρο της. Ο Πρόεδρος είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησηςκαι διορίζεται με βαθμό δεύτερο (2ο) της κατηγορίας Ειδικών Θέσεων. Για το χρόνο που κατέχει τη θέση του τελεί σε αναστολή της επαγγελματικής του δραστηριότητας, και εφόσον είναι μέλος ΔΕΠ ΑΕΙ, σε άδεια που του χορηγείται κατά το άρθρο 17 παρ. 4 περιπτ. Α΄ του ν. 1268/1982 (Α΄ 87). Τα μέλη επίσης είναι αποκλειστικής απασχόλησης.

5. Κατά τη διάρκεια της θητείας τους, ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής, οι σύζυγοί τους και οι συγγενείς εξ΄ αίματος ή εξ αγχιστείας μέχρι δευτέρου βαθμού απαγορεύεται να κατέχουν θέση ή να έχουν οικονομικά συμφέροντα σε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, κατασκευαστή ή προμηθευτή σιδηροδρομικών μέσων και συστημάτων. Σε

περίπτωση παραβίασης της απαγόρευσης αυτής, ο Πρόεδρος ή το μέλος εκπίπτει αυτοδικαίως από τη θέση του στην Επιτροπή και εκδίδεται σχετική διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Μεταφορών και Επιοινωνιών η οποία ορίζει και τον αντικαταστάτη του. Η έκπτωση δεν αποκλείει

την πειθαρχική, ποινική ή αστική ευθύνη τους, σύμφωνα με άλλες διατάξεις.

6. Για τη Διοικητική υποστήριξη και γενικότερα την υποβοήθηση του έργου της Επιτροπής, συνιστάται Υπηρεσιακή Μονάδα στο Υπουργείο σε επίπεδο αυτοτελούς Γραφείου εφεξής καλούμενο «Γραφείο». Το Γραφείο υπάγεται στη Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στελεχώνεται από υπαλλήλους του Υπουργείου, διοικείται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής και τον Προϊστάμενο του. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων υπαλλήλων τοποθετούνται στο ανωτέρω Γραφείο οι υπάλληλοι που θα στελεχώσουν αυτή την Υπηρεσιακή Μονάδα. Η αρμοδιότητα του Γραφείου αυτού περιορίζεται μόνο στη διοικητική και γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής.

7. Η Επιτροπή για την υποβοήθηση του έργου της δύναται να απευθύνεται σε τεχνικούς συμβούλους σύμφωνα με το π.δ. 346/1988 (Α΄ 230) όπως ισχύει σήμερα.

8. Η Επιτροπή δύναται να χρησιμοποιεί άτομα καταλλήλως εκπαιδευμένα και πιστοποιημένα για την υποστήριξη της διερεύνησης των σιδηροδρομικών ατυχημάτων, τα οποία θα καλούνται Διερευνητές Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, εφεξής καλούμενα «Διερευνητές». Οι Διερευνητές αυτοί δύνανται κατόπιν πρόσκλησης του Προέδρου της Επιτροπής να συμμετέχουν με τα μέλη της Επιτροπής στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου ένα άτομο να επιλεγεί από την Επιτροπή για να εκπαιδευτεί ως Διερευνητής είναι οι εξής:

α) Να είναι κάτοχοι διπλώματος ή πτυχίου ΑΕΙ ή ΑΤΕΙ της ημεδαπής ή ισοτίμου σχολής, ειδικότητας Πολιτικού Μηχανικού ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού, ή Ηλεκτρονικού Μηχανικού ή αντιστοίχων ειδικοτήτων των ΑΤΕΙ.

β) Να έχουν άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας ή/και της Γαλλικής. Η άριστη γνώση της Αγγλικής γλώσσας αποδεικνύεται με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH (CPE) του Πανεπιστημίου CAMBRIDGE ή με πτυχίο CERTIFICATE OF PROFICIENCY IN ENGLISH του Πανεπιστημίου MICHIGAN ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο. Η άριστη γνώση της Γαλλικής γλώσσας αποδεικνύεται με δίπλωμα ALLIANCE FRANCAISE ή πιστοποιητικό D.A.L.F. – OPTION LETTRES ή με Κρατικό Πιστοποιητικό Γλωσσομάθειας επιπέδου Γ2 του ν. 2740/1999, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 19 του άρθρου 13 του ν. 3149/2003 καθώς και με όλα τα αντίστοιχου επιπέδου πτυχία ή πιστοποιητικά γλωσσομάθειας που αναγνωρίζονται από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι Διερευνητές εκπαιδεύονται με ευθύνη της Επιτροπής, σε όλα τα θέματα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και στους τομείς που αναφέρονται στην περίπτωση δ) της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, υποχρεωτικά για τέσσερεις (4) μήνες και εξετάζονται γραπτώς. Θεωρείται επιτυχής η εξέτασή τους εφόσον απαντήσουν στο 90% των γραπτών ερωτήσεων.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής υποχρεούται εντός οκτώ (8) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής να υποβάλει στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) εγχειρίδια τα οποία θα περιλαμβάνουν τα θέματα στα οποία θα εκπαιδευτούν και θα εξεταστούν οι Διερευνητές,

β) εγχειρίδιο της Επιτροπής όπου θα αναφέρεται αναλυτικά ο ρόλος και τα καθήκοντα των Διερευνητών,

γ) πρόγραμμα επιτόπιας εκπαίδευσης σε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστή υποδομής.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται ο τόπος και ο χρόνος εκπαίδευσης και διενέργειας των εξετάσεων και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του εδαφίου αυτού. Μετά την επιτυχή εξέταση των ανωτέρω Διερευνητών συντάσσεται κατάλογος Διερευνητών ο οποίος κυρώνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και από αυτόν τον κατάλογο ο Πρόεδρος της Επιτροπής επιλέγει τους Διερευνητές, όποτε απαιτείται η συμμετοχή τους στη διεξαγωγή έρευνας ατυχήματος.

Επίσης υπάλληλοι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών που πληρούν όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και κριτήρια δύναται να οριστούν και να εκπαιδευτούν ως Διερευνητές.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αποδοχές του Προέδρου και των μελών της Επιτροπής. Με όμοια απόφαση καθορίζεται η αμοιβή που λαμβάνουν οι Διερευνητές για κάθε έρευνα που διενεργούν.

10. Τα έξοδα μετακίνησης, διανυκτέρευσης και άλλες δαπάνες καταβάλλονται στους δικαιούχους μέλη της Επιτροπής, Διερευνητές, τεχνικούς συμβούλους κλπ σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

11. Εντός έξι (6) μηνών από την σύσταση της Επιτροπής ο Πρόεδρος υποβάλλει σχέδιο εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας, που σκοπό θα έχει την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής, ο οποίος εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών.

12. Η Επιτροπή λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις περί συλλογικών οργάνων του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας (ν. 2690/1999, Α΄ 45).

13. Το πόρισμα της Επιτροπής για κάθε σιδηροδρομικό ατύχημα που διερευνά, παραδίδεται από τον Πρόεδρό της στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών

14. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Αρχή υποχρεούνται να αναφέρουν άμεσα στην Επιτροπή διερεύνησης τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 19. Η Επιτροπή διερεύνησης πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται άμεσα σε αυτές τις αναφορές και να προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έναρξη της έρευνας μία το αργότερο εβδομάδα αφού λάβει την έκθεση σχετικά με το εν προκειμένω ατύχημα ή συμβάν.

Άρθρο 19

Άρθρο 19 της Οδηγίας

Υποχρέωση Διερεύνησης

1. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα με πρωτοβουλία του Προέδρου. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας για την πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό κάπως διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Ο Πρόεδρος της Επιτροπής έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα του διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται για τη διερεύνηση, καθορίζεται από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 20 και 21.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί επ΄ ουδενί τρόπω στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 20

Άρθρο 20 της Οδηγίας

Διεξαγωγή έρευνας

1. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και σε συνεργασία με τις, τυχόν, αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές, δίδεται, το συντομότερο δυνατόν, στους διενεργούντες την έρευνα:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή,

2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 21

Άρθρο 22 της Οδηγίας

Διενέργεια έρευνας

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 διενεργείται από την Επιτροπή εάν το ατύχημα συνέβη στην ελληνική επικράτεια. Εάν δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.

Επιτροπές, ή Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες οσάκις στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή διερεύνησης ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με τον χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος

3. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

4. Η Επιτροπή διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 22

Άρθρο 23 της Οδηγίας

Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 18 συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

Στο παράρτημα V του άρθρου 29 περιλαμβάνονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να αναφέρει η έκθεση διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν, και κατά κανόνα το αργότερο εντός 12 μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο παράρτημα V του άρθρου 29. Η έκθεση μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 3, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους, έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις

Άρθρο 23

Άρθρο 24 της Οδηγίας

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων

1. Εντός μίας εβδομάδος μετά τη λήψη της απόφασης να έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, ο φορέας διερεύνησης ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.

2. Ο φορέας διερεύνησης διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 2 καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 3.

Άρθρο 24

Άρθρο 25 της Οδηγίας

Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Η Αρχή και οποιοσδήποτε άλλος φορέας ή αρχή της χώρας λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών λαμβάνονται υπόψη και, όπου ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις επιβαλλόμενες ενέργειες.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται σε συνέχεια των συστάσεων.

Άρθρο 25

Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η αρχή για την ασφάλεια, που ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β), αναφέρει ετησίως τους Κοινούς Δείκτες Ασφάλειας (ΚΔΑ).

Όταν αναφέρονται δείκτες, οι οποίοι αφορούν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), υπολογίζονται χωριστά.

Εάν αποκαλυφθούν νέα γεγονότα ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες για ένα συγκεκριμένο έτος τροποποιούνται ή διορθώνονται από την αρχή ασφάλειας με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Οι κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και οι μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων καθορίζονται στο Προσάρτημα.

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σημαντικών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,

— σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής,

— εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας,

— ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,

— ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,

— πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό,

— άλλα.

Κάθε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέ-τρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),

— υπάλληλος ή εργολήπτης,

— χρήστης ισόπεδων διαβάσεων,

— άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,

— άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,

— άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των παρακάτω κατηγοριών:

— ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζεται στο Προσάρτημα,

— αριθμός τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιόμετρα) αριθμός αυτοκτονιών και αποπειρών αυτοκτονίας.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

Συνολικός και σχετικός (σε συρμοχιλιομετρα) αριθμός πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:

— σπασμένη σιδηροτροχιά,

— παραμορφωμένη τροχιά και απευθυγράμμιση τροχιάς,

— αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης,

— παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,

— παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,

— τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη,

— άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη.

Αναφέρονται όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες, είτε οδήγησαν σε ατυχήματα είτε όχι. (Ένας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες˙ ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σημαντικό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).

5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιομετρα):

— αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την Τιμή Πρόληψης Απώλειας (ΤΠΑ) [Value of Preventing a Casualty (VPC)],

— κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,

— κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,

— κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων. Οι αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις

οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων.

ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμο-χιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:

— ειδοποίηση,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,

— ειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.

6.2. Αριθμός ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς)

με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους: α) παθητική ισόπεδη διάβαση β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:

i) χειροκίνητη,

ii) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,

¡ii) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη,

¡v) με προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς. Προσάρτημα Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. «Σημαντικό ατύχημα» κάθε ατύχημα στο οποίο ενέχεται τουλάχιστον ένα εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τουλάχιστον ένα νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια εξαιρούνται.

1.2. «Σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» ζημία ισοδύναμη με 150.000 ευρώ ή περισσότερο.

1.3. «Εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.

1.4. «Αμαξοστοιχία» ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Συμπεριλαμβάνεται η ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της.

1.5. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό.

1.6. «Σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής» σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στη τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής.

1.7. «Εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» κάθε περίπτωση κατά την οποία τουλάχιστον ένας τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τις σιδηροτροχιές.

1.8. «Ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται τουλάχιστον ένα σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί ή κοντά στην τροχιά, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη.

1.9. «Ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» ατυχήματα που προκαλούνται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάσθηκε από αυτό.

Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα που κτυπιούνται από μη καλά στερεωμένα αντικείμενα εντός σιδηροδρομικών οχημάτων.

1.10. «Πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησης του και του σταθμού προορισμού του, κατά τη στάση του στον σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και στη διάρκεια ανασχηματισμού τους.

1.11. «Άλλοι τύποι (ατυχήματος)» όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της περιμέτρου ελεύθερης διατομής, τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό.

1.12. «Επιβάτης» κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.

1.13. «Υπάλληλος ή εργολήπτης» κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή που σημειώνεται ατύχημα. Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό των εργοληπτών, οι αυτοαπασχολούμενοι εργολήπτες, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.

1.14. «Χρήστης ισόπεδης διάβασης» κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή.

1.15. «Πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο» κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.

1.16. «Άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.17. «Άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» κάθε πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «πρόσωπο παρανόμως εισερχόμενο».

1.18. «Νεκρός» κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός 30 ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών.

1.19. «Σοβαρός τραυματίας (σοβαρά τραυματισμένος)» κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων όσων αποπειρώνται να αυτοκτονήσουν.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα

2.1. «Ατύχημα στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR της Γ1/20655/2897/14.7.2015 κοινής υπουργικής απόφασης (ΦΕΚ Β΄ 1495).

2.2. «Επικίνδυνα εμπορεύματα» ουσίες και είδη, των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τον RID ή επιτρέπεται μόνον υπό τους όρους που ορίζει ο RID.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

3.1. «Αυτοκτονία» ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματι-σμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

3.2. «Απόπειρα αυτοκτονίας» ενέργεια σκόπιμου αυτο-τραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

4.1. «Σπασμένη σιδηροτροχιά» κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια, ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού, μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. «Παραμόρφωση και απευθυγράμμιση τροχιάς» κάθε ελάττωμα που συνδέεται με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, το οποίο απαιτεί να τεθεί εκτός λειτουργίας η τροχιά ή να μειωθεί άμεσα η επιτρεπόμενη ταχύτητα.

4.3. «Αστοχία σηματοδότησης λόγω λανθασμένης ένδειξης» κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τις απαιτούμενες.

4.4. «Παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

4.5. «Παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνηση της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.

Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5 ανωτέρω, νοείται η παραβίαση:

— παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),

— της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,

— σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,

— πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.

Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Οι περιπτώσεις κατά τις

οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν τον σηματοδότη, δεν περιλαμβάνονται.

Οι αρχές ασφάλειας μπορούν να αναφέρουν χωριστά τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και υποβάλουν τουλάχιστον μια συγκεντρωτική αναφορά με τα στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.

4.6. «Τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε τροχό, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

4.7. «Άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» ρήξη σε άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μεθοδολογίες υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων

5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συντίθεται από τα εξής:

1. Αυτή καθαυτή την αξία της ασφάλειας: Τιμές Βούλησης Πληρωμής (ΤΒΠ) [Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται.

2. Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές για το κόστος εφαρμοζόμενες στο κράτος μέλος, οι οποίες συντίθενται από τα εξής:

— το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,

— τα δικαστικά έξοδα, το κόστος για την αστυνομία, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών της σύγκρουσης, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,

— τις απώλειες παραγωγής: αξία των εμπορευμάτων και υπηρεσιών για την κοινωνία που θα έπρεπε να έχουν παραχθεί από ένα πρόσωπο, εάν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.

Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).

5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθαυτής και του άμεσου/έμμεσου οικονομικού κόστους:

Για την τιμή της ασφάλειας αυτής καθαυτής, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:

— οι εκτιμήσεις πρέπει να συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,

— το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι

αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών/δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,

— τη μέθοδο εξαγωγής των τιμών ΤΒΠ: η έρευνα πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.

Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.

5.3. Ορισμοί

5.3.1. «Κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η περιοχή που υπέστη τη ζημία στην κατάσταση της πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα.

5.3.2. «Κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους πριν υποστούν ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην κατάσταση πριν το σιδηροδρομικό ατύχημα, τα οποία εκτιμώνται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται επίσης το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία των οχημάτων που υπέστησαν ζημία.

5.3.3. «Κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

VTP = [VT επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς][μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] + [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων]*[μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]*

VTP μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

«Επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς" επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)

VTFF = [VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών] [(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]*

VTF μετρούμενη σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/ (συρμοχιλιόμετρα)

CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

CMPP = K1(VTP/60)*[(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]*

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/ (συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

CMF = K2 (VTF/60)*

Οι συντελεστές K1 και K2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

*Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = CMP *(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) + CMF *(σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)*

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σημαντικά ατυχήματα, ως εξής:

— πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό

— πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της 10

6.1. «Σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» ένα σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.

6.2. «Συστήματα επί του οχήματος» συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, την προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:

α) Προειδοποίηση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού.

β) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση, παρέχοντας αυτόματη προειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα.

γ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία όπου «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος.

δ) Προειδοποίηση και αυτόματη στάση καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με την παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής, όπου «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» σημαίνει συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα Αυτόματης Προστασίας Αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).

6.3. «Ισόπεδη διάβαση» κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή διόδου και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από τον διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι δίοδοι που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση υπαλλήλων.

6.4. «Οδός» για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των παρακείμενων πεζοδρόμων και ποδηλατολωρίδων.

6.5. «Δίοδος» κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.6. «Παθητική ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διάβαση χωρίς ενεργοποίηση κάποιου συστήματος προστασίας ή ειδοποίησης όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση χρήστη.

6.7. «Ενεργή ισόπεδη διάβαση» ισόπεδη διασταύρωση, στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται από την προσέγγιση αμαξοστοιχίας ή ειδοποιούνται σχετικά με την ενεργοποίηση μέσων, εφόσον η διέλευση του χρήστη δεν είναι ασφαλής.

— Προστασία χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:

— ημιδρύφακτα ή πλήρη δρύφακτα,

— θύρες.

— Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

— ορατά μέσα: φώτα,

— ηχητικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ.,

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.

β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Αυτό περιλαμβάνει ισόπεδη διάβαση με προστασία στην πλευρά του χρήστη και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

δ) Προστασία στην πλευρά της σιδηροτροχιάς: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

7.1. «Συρμοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση μιας αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, ει δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. «Επιβατοχιλιόμετρο» μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνο η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. «Γραμμοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς,

λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. «Τροχιοχιλιόμετρο» το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη μέλη σε χιλιόμετρα, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 2. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικές διατάξεις ασφαλείας που κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο άρθρο 8 περιλαμβάνουν:

1. Κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,

2. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

4. Κοινοί κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,

5. Κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικοί κανόνες) που πρέπει να καθορισθούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

6. Κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

7. Κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

Πρέπει να παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, το οποίο περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή της υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει επιπλέον πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

2. Βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας

Τα βασικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας είναι:

α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό˙

β) ποιοτικοί και ποσοτικοί στόχοι του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων˙

γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται στο πλαίσιο:

- των ΤΠΔ ή

- των εθνικών κανόνων ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 8 και στο παράρτημα ΙΙ, ή

- άλλων σχετικών κανόνων, ή

- αποφάσεων των αρχών,

και διαδικασιών με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ΄ όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των δραστηριοτήτων

δ) διαδικασίες και μέθοδοι αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες˙

ε) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως οι σχετικές αρμοδιότητες˙

στ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών που εκμεταλλεύονται την ίδια υποδομή˙

ζ) διαδικασίες και μορφότυποι για τον τρόπο τεκμηρίωσης των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμός διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας˙

η) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων˙

θ) εξασφάλιση σχεδίων δράσης και προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές˙

ι) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ

Προκειμένου η Αρχή να εκδώσει το συγκεκριμένο τμήμα του πιστοποιητικού ασφάλειας που αφορά το δίκτυο, πρέπει να υποβάλλονται τα ακόλουθα έγγραφα:

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις ΤΠΔ ή τμήματα αυτών και, ενδεχομένως, για τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας και λοιπούς κανόνες που εφαρμόζονται για τις δραστηριότητές της, το προσωπικό και το τροχαίο υλικό της, καθώς και έγγραφα που τεκμηριώνουν τον τρόπο με τον οποίο εξασφαλίζεται η συμμόρφωση μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας,

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τις διάφορες κατηγορίες του προσωπικού που απασχολείται ή που εκτελεί καθήκοντα βάσει σύμβασης στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω προσωπικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως,

- έγγραφα της σιδηροδρομικής επιχείρησης για τους διάφορους τύπους τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί στις δραστηριότητές της, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω υλικό πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων και ότι έχει πιστοποιηθεί δεόντως.

Προκειμένου να αποφεύγονται οι επαναλήψεις και να περιορίζεται ο όγκος των πληροφοριών, θα πρέπει να υποβάλλεται μόνο συνοπτική τεκμηρίωση όσον αφορά τα στοιχεία που συμμορφώνονται προς τις ΤΠΔ και τις άλλες απαιτήσεις του π.δ. 345/2001 και του π.δ. 139/2005

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΑ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

1. Συνοπτική παρουσίαση

Η συνοπτική παρουσίαση περιλαμβάνει μια σύντομη περιγραφή του περιστατικού, πότε και πού έλαβε χώρα και τις συνέπειές του. Αναφέρονται επίσης τα άμεσα αίτια, καθώς και οι παράγοντες που συνετέλεσαν και τα βαθύτερα αίτια, όπως προκύπτουν από τη διερεύνηση. Παρατίθενται οι βασικές συστάσεις και παρέχονται πληροφορίες για κάθε αποδέκτη.

2. Άμεσα γεγονότα του περιστατικού

1. Το περιστατικό:

- ημερομηνία, ακριβής ώρα και τόπος του περιστατικού,

- περιγραφή των γεγονότων και του χώρου του ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένων των προσπαθειών των υπηρεσιών διάσωσης και των επειγόντων περιστατικών,

- η απόφαση να αρχίσει η διεξαγωγή έρευνας, η σύνθεση της ομάδας έρευνας και η πραγματοποίηση της έρευνας.

2. Οι συνθήκες του περιστατικού:

- εμπλεκόμενο προσωπικό και εργολάβοι, καθώς και τρίτοι και μάρτυρες,

- οι συρμοί και η σύνθεσή τους, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού καταχώρισης του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού,

- περιγραφή της υποδομής και του συστήματος σηματοδότησης - είδη γραμμών, αιχμές αλλαγών, αλληλομανδάλωση, σηματοδότες, σύστημα προστασίας τρένων,

- μέσα επικοινωνίας,

- έργα εκτελούμενα στον χώρο ή πλησίον αυτού,

- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου για έκτακτο σιδηροδρομικό περιστατικό και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων,

- θέση σε εφαρμογή του σχεδίου έκτακτης ανάγκης των δημόσιων υπηρεσιών διάσωσης, της αστυνομίας και των ιατρικών υπηρεσιών, καθώς και επακόλουθη αλυσίδα γεγονότων.

3. Θάνατοι, τραυματισμοί και υλικές ζημίες:

- επιβάτες και τρίτοι, προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

- φορτίο, αποσκευές και άλλα αγαθά,

- τροχαίο υλικό, υποδομή και περιβάλλον.

4. Εξωτερικές συνθήκες:

- καιρικές συνθήκες και γεωγραφικά στοιχεία. 3. Φάκελος ερευνών και ανακρίσεων

1. Συνοπτική παρουσίαση των μαρτυριών (με προστασία της ταυτότητας των ατόμων):

- σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, συμπεριλαμβανομένων των εργολάβων,

- άλλοι μάρτυρες.

2. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας:

- η γενική οργάνωση και ο τρόπος με τον οποίο δίδονται και εκτελούνται οι εντολές,

- απαιτήσεις για το προσωπικό και τρόπος επιβολής τους,

- διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και λογιστικών ελέγχων, καθώς και τα αποτελέσματά τους,

- διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της υποδομής.

3. Κανόνες και κανονισμοί:

- σχετικοί κοινοτικοί και εθνικοί κανόνες και κανονισμοί,

- άλλοι κανόνες, όπως κανόνες λειτουργίας, τοπικές οδηγίες, απαιτήσεις για το προσωπικό, προδιαγραφές συντήρησης και ισχύοντα πρότυπα.

4. Λειτουργία τροχαίου υλικού και τεχνικών εγκαταστάσεων:

- σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου-χειρισμού, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων,

- υποδομή,

- εξοπλισμός επικοινωνιών,

- τροχαίο υλικό, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρίσεων των αυτόματων συσκευών καταγραφής στοιχείων.

5. Τεκμηρίωση για το λειτουργικό σύστημα:

- μέτρα που λαμβάνονται από το προσωπικό για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη σηματοδότηση,

- ανταλλαγή φωνητικών μηνυμάτων σχετικών με το περιστατικό, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων από τις καταγραφές,

- μέτρα που λαμβάνονται για την προστασία και την περιφρούρηση του χώρου του περιστατικού.

6. Διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής:

- χρόνος εργασίας του εμπλεκόμενου προσωπικού,

- ιατρικές και προσωπικές καταστάσεις με επιπτώσεις στο περιστατικό, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης σωματικής ή ψυχολογικής έντασης,

- σχεδιασμός του εξοπλισμού με επιπτώσεις στη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής.

7. Προγενέστερα περιστατικά παρόμοιου χαρακτήρα.

4. Ανάλυση και συμπεράσματα

1. Τελικός απολογισμός της αλυσίδας γεγονότων:

- εξαγωγή των συμπερασμάτων για το περιστατικό, με βάση τα γεγονότα που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3.

2. Συζήτηση:

- ανάλυση των περιστατικών που προέκυψαν στο πλαίσιο του τμήματος 3, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τα αίτια του περιστατικού και τις επιδόσεις των υπηρεσιών διάσωσης.

3. Συμπεράσματα:

- άμεσα και έμμεσα αίτια του περιστατικού, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που συνετέλεσαν σε αυτό και σχετίζονται με τις ενέργειες των εμπλεκόμενων προσώπων, ή την κατάσταση του τροχαίου υλικού ή των τεχνικών εγκαταστάσεων,

- βασικά αίτια που συνδέονται με τις ικανότητες, τις διαδικασίες και τη συντήρηση,

- βαθύτερα αίτια που συνδέονται με τις προϋποθέσεις του ρυθμιστικού πλαισίου και την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

4. Συμπληρωματικές παρατηρήσεις:

- ανεπάρκειες και αδυναμίες που αποκάλυψε η έρευνα, χωρίς συνάφεια όμως με τα συμπεράσματα για τα αίτια.

5. Ληφθέντα μέτρα

- Κατάλογος των μέτρων που έχουν ήδη ληφθεί ή υιοθετηθεί ως αποτέλεσμα του περιστατικού.

6. Συστάσεις.

Άρθρο 26

Έναρξη ισχύος

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

Η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος ανατίθεται στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Αθήνα, 17 Αυγούστου 2007

Με την προτεινόμενη παράγραφο 6 του άρθρου 88 καταργούνται τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν.4313/2014 (Α΄261). Τα υπόψη άρθρα έχουν ως ακολούθως:

Άρθρο 12

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Η Επιτροπή υποχρεούται να προβαίνει στη διεξαγωγή έρευνας μετά από σοβαρά σιδηροδρομικά ατυχήματα. Στόχος της διερεύνησης είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Πέραν των σοβαρών ατυχημάτων, η Επιτροπή μπορεί να διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που, υπό διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ή του συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Η Επιτροπή έχει τη διακριτική ευχέρεια να αποφασίζει κατά πόσον πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή της, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:

α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και η πιθανότητα τα ευρήματα διερεύνησης να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων,

β) εάν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,

γ) οι επιπτώσεις του ατυχήματος για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε κοινοτικό επίπεδο και

δ) τα αιτήματα των διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία διερεύνησης που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους, καθορίζεται από την Επιτροπή, αφού ληφθεί υπόψη η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου, καθώς και η ιδιαίτερη σημασία που μπορεί να έχουν για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών τα ευρήματα της διερεύνησης, κατά την κρίση της.

5. Η έρευνα δεν αποσκοπεί στη διαπίστωση υπαιτιότητας και στον καταλογισμό ευθυνών ή αξιώσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να ανατίθεται στην Επιτροπή η διερεύνηση συμβάντων πέραν αυτών που προβλέπονται στον παρόντα νόμο, υπό τον όρο ότι η διερεύνηση αυτή δεν θίγει την ανεξαρτησία της.

Άρθρο 13

Διεξαγωγή της έρευνας

1. Στους διερευνητές της Επιτροπής ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου Οργανισμού Διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:

α) πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής, ελέγχου της κυκλοφορίας και σηματοδότησης,

β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των τρένων, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,

δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,

ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,

στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων,

ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρεί ο διαχειριστής υποδομής, οι εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Η έρευνα της Επιτροπής είναι ανεξάρτητη από τη δικαστική έρευνα, πραγματοποιείται όμως σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα ανακριτικές αρχές.

Άρθρο 14

Διαδικασία διενέργειας έρευνας

1. Εάν το ατύχημα ή συμβάν συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 12 διενεργείται από την Επιτροπή. Εάν συνέβη εκτός της Ελληνικής Επικράτειας και δεν είναι δυνατόν να καθορισθεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή εάν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση ή πλησίον αυτής, οι αρμόδιοι φορείς συμφωνούν ποιος από τους δύο θα αναλάβει τη διεξαγωγή της έρευνας ή συμφωνούν να συνεργασθούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο φορέας διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων του άλλου κράτους - μέλους της έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στην έρευνα και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της. Φορείς διερεύνησης άλλου κράτους - μέλους καλούνται να συμμετάσχουν σε έρευνες εφόσον στο ατύχημα ή στο συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος - μέλος και εγκεκριμένη από αυτό.

2. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου δεν εμποδίζει την Επιτροπή να διεξάγει έρευνα, κατόπιν συμφωνίας, με άλλους φορείς διερεύνησης υπό άλλες συνθήκες.

3. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν της αρμοδιότητάς της, η Επιτροπή διενεργεί την απαραίτητη για την εκτέλεση της έρευνας πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την Επιτροπή ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.

4. Η έρευνα διενεργείται με τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιών που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών ενημερώνονται τακτικά για την έρευνα και την πρόοδό της και έχουν, στο μέτρο του δυνατού, την ευκαιρία να υποβάλουν τις γνώμες και απόψεις τους κατά την έρευνα και τη δυνατότητα να σχολιάσουν πληροφορίες που περιέχονται στα σχέδια εκθέσεων.

5. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τις έρευνες στον τόπο του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατόν, προκειμένου ο διαχειριστής υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να τη διαθέσει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 15

Εκθέσεις

1. Για την έρευνα ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 1, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις, εκτός των λοιπών στοιχείων, δηλώνονται οι στόχοι των ερευνών, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 12 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια. Στην έκθεση τηρείται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια η δομή που καθορίζεται στο Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007. Η τελική μορφή της έκθεσης καθορίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 11.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει την Έκθεση το συντομότερο δυνατόν, το αργότερο εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία έλαβε χώρα το περιστατικό. Η Έκθεση κοινοποιείται στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 4, καθώς και στους υπόλοιπους φορείς και στα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη - μέλη.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει έως την 30ή Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσια έκθεση απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που ελήφθησαν, σύμφωνα με τις εκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 16

Συστάσεις ασφάλειας

1. Η Επιτροπή εκδίδει συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες απευθύνονται στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές υποχρεούνται να μεριμνούν για τη συμμόρφωση προς τις συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την Επιτροπή, αλλά και από άλλους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών.

2. Συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για συγκεκριμένο ατύχημα ή το συμβάν.

3. Οι αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν τουλάχιστον ετησίως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται για τη συμμόρφωση προς αυτές.

Άρθρο 18

Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων

1. Εντός μιας εβδομάδος από τη λήψη της απόφασης για την έναρξη της διεξαγωγής της έρευνας, η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζωών, τραυματισμούς και υλικές ζημίες.

2. Η Επιτροπή διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των Εκθέσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 15 το ταχύτερο δυνατόν.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 7 του άρθρου 88 καταργούνται τα άρθρα 87, 88, 89 του ν.4199/2013 (Α'216). Τα υπόψη άρθρα έχουν ως ακολούθως:

Άρθρο 87

Πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών

1. Ο υπεύθυνος φορέας για τη συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών (ΥΦΣ), που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση σχετικού πιστοποιητικού από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 14α του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) οκτώ χιλιάδων (8.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού, σε περίπτωση που έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) δυόμισι χιλιάδων (2.500) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που δεν περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για

την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων, ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 88

Πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

1. Φορέας που επιτελεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες (β) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 και υποβάλλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007, συνυποβάλλει παράβολο ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου του και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, σε περίπτωση που επιτελεί όλες τις λειτουργίες (β) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

β) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες (β) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης που περιλαμβάνει και τις τρεις λειτουργίες (β) έως και (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

δ) χιλίων (1.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες (β) έως (δ) της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού 445/2011 της Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011,

ε) οκτακοσίων (800) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού μετά από αίτηση του κατόχου του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης ή απαίτηση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

2. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1 για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 89

Διαδικασία και δικαιολογητικά πιστοποιητικών και αναπροσαρμογή ύψους παραβόλων

1. Τα πιστοποιητικά των άρθρων 87 και 88 του παρόντος δεν μπορούν να μεταβιβαστούν, εκποιηθούν ή παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς την προηγούμενη γραπτή έγκριση της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007. Το ίδιο ισχύει στην περίπτωση που ο κάτοχος του πιστοποιητικού αλλάξει επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιονδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασυσταθεί με την ίδια ή άλλη

επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του.

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του παρόντος, ο κάτοχος του πιστοποιητικού υποβάλλει αίτηση στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, η οποία συνοδεύεται, στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1, με παράβολο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους που προκαλείται. Η τελευταία εξετάζει εκ νέου εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης του πιστοποιητικού και είτε χορηγεί το πιστοποιητικό, επικαιροποιώντας τα στοιχεία που μεταβάλλονται, είτε απορρίπτει την αίτηση.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 8 του άρθρου 88 καταργείται το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40) όπως ισχύει. Το άρθρο 27 έχει ως ακολούθως:

Άρθρο 27

1. Οι δαπάνες για τη σύσταση και λειτουργία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, η σύσταση της οποίας προβλέπεται στο άρθρο 21 της οδηγίας 2004/49/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων» βαρύνουν παγίως τις πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού.

Οι δαπάνες καλύπτουν τις αμοιβές των μελών της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, της εκπαίδευσης και εξέτασης των Διερευνητών και της κατ' αποκοπή αμοιβής τους στη διερεύνηση ατυχημάτων, το κόστος κάλυψης εξόδων μετακίνησης των παραπάνω προσώπων και το κόστος αμοιβής τεχνικών συμβούλων.

Με κοινές υπουργικές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται οι αμοιβές και δαπάνες του προηγούμενου εδαφίου κατά περίπτωση.

1. Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στην κατηγορία «Μεγάλη Επιχείρηση» (άνω των διακοσίων πενήντα ατόμων), σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του Κανονισμού 653/2007 της Επιτροπής της 13ης Ιουνίου 2007 και υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικό ασφάλειας, καθώς επίσης και διαχειριστής υποδομής που υποβάλλει αίτηση για έγκριση ασφάλειας στην Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το π.δ. 160/2007 (Α' 201) όπως ισχύει, συνυποβάλλουν παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ως ανταποδοτικό τέλος για την κάλυψη του διοικητικού κόστους της εξέτασης του φακέλου τους και των σχετικών ελέγχων, ύψους:

α) είκοσι χιλιάδων ευρώ (20.000 €) για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας.

β) δώδεκα χιλιάδων ευρώ (12.000 €) για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, σε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία διαθέτει πιστοποιητικό ασφάλειας σε ισχύ, που έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σκοπεύει να εκτελέσει συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

γ) δέκα χιλιάδων ευρώ (10.000 €) για ανανέωση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων.

δ) έξι χιλιάδων ευρώ (6.000 €) για ανανέωση πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, που έχει χορηγηθεί από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων σε σιδηροδρομική επιχείρηση, που διαθέτει πιστοποιητικό ασφάλειας σε ισχύ και το οποίο έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εκτελεί συμπληρωματικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

ε) τριών χιλιάδων ευρώ (3.000) για ουσιώδη επικαιροποίηση ή τροποποίηση πιστοποιητικού ασφάλειας, έγκρισης ασφάλειας ή πιστοποιητικού ασφάλειας μέρους Β, είτε αυτή γίνεται με πρωτοβουλία της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής, είτε αυτή επιβάλλεται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρόμων, εξαιτίας της απαίτησης ουσιώδους τροποποίησης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 10 και 11 του π.δ. 160/2007 (Α' 201), όπως ισχύει.

2. Όλα τα παραπάνω ποσά αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις κάτω των 250 ατόμων.

3. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Οικονομικών και του Υπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δύναται να αναπροσαρμόζονται τα ύψη των παραβόλων της παραγράφου 1, για την προσαρμογή στο πραγματικό κόστος πιστοποίησης ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλων ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

4. Τα πιστοποιητικά ασφάλειας σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η έγκριση ασφάλειας διαχειριστή υποδομής έχουν ισχύ για πέντε (5) χρόνια.

3. Η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται με το Προεδρικό διάταγμα για την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2004/49/Ε.Κ. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 «για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων», επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις. Η ανωτέρω Αρχή επιβάλλει επίσης διοικητικές κυρώσεις στον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις μετά από σχετική έκθεση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων.

Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

α) προειδοποίηση για τη μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος ή τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας για τη μη εκπλήρωση των απαιτήσεων του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2004/49/Ε.Κ. από τον Διαχειριστή της Υποδομής και τις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις,

β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών (3) μηνών προς τα αναφερόμενα στην περίπτωση α΄ επιβάλλεται διοικητικό πρόστιμο ύψους από δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ έως εκατό χιλιάδες (100.000) ευρώ, και

γ) σε περίπτωση υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το Πιστοποιητικό Ασφάλειας ή η Έγκριση Ασφάλειας που έχει χορηγηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον Διαχειριστή της Υποδομής αντίστοιχα.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται με κάθε λεπτομέρεια οι παραβάσεις και οι κυρώσεις, που αυτές επισύρουν τελούμενες μεμονωμένα ή κατά συρροή.

Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του κρατικού προϋπολογισμού.

Με την προτεινόμενη παράγραφο 9 του άρθρου 88 καταργείται το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12). Το άρθρο 32 έχει ως ακολούθως:

Άρθρο 32

Παράβολο έγκρισης θέσης σε λειτουργία

Οι αιτήσεις που προβλέπονται από το π.δ. 104/2010 (ΦΕΚ 181 Α΄) για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και των οχημάτων από την Αρχή που ορίζεται στο άρθρο 2 του εν λόγω π.δ/τος 104/2010, συνοδεύονται από παράβολο υπέρ του δημοσίου, ως ανταποδοτικό τέλος, για την κάλυψη του διοικητικού κόστους έκδοσης της έγκρισης. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται και δύναται να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου ή να δημιουργούνται διαφορετικές κατηγορίες ύψους παραβόλου ανάλογα με το υποσύστημα ή όχημα που αφορά η αίτηση για έγκριση.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΤΗΣ 11ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

(άρθρο 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Αντικείμενο του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ο παρών νόμος καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς το Δεύτερο Μέρος του παρόντος νόμου, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς. Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του εν λόγω συστήματος, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη συντήρησή του.

3. Ο παρών νόμος θεσπίζει τις διατάξεις που σχετίζονται, για κάθε υποσύστημα, με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συμβατότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

4. Εξαιρούνται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου:

α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα,

γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα,

δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή,

ε) η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση. Ο καθορισμός τους γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,

στ) η ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.
5. Στην περίπτωση τραμ-τρένων που κυκλοφορούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και για τα οποία δεν ισχύουν Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), εφαρμόζονται τα εξής:
α) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ή άλλα κατάλληλα προσιτά μέτρα και καθορίζεται η διαδικασία έγκρισης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω τραμ-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις,
β) η Αττικό Μετρό Α.Ε. που εκδίδει την έγκριση οχήματος, διαβουλεύεται με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεικτή λειτουργία τραμ-τρένων και βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και σχετικούς κοινούς στόχους ασφαλείας («ΚΣΑ»), λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες υποδομές και τη συλλειτουργία των νέων συρμών με τον υφιστάμενο στόλο συρμών στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και στην υποδομή του μετρό. Μέχρι την έκδοση και κοινοποίηση των εθνικών κανόνων της περίπτωσης α), για την έγκριση του οχήματος θα ακολουθούνται οι βασικές απαιτήσεις και κανόνες που θα έχουν προκύψει από τη διαβούλευση με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη σύμφωνη γνώμη του διαχειριστή υποδομής,
γ) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 21, στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι αρμόδιες αλλοδαπές αρχές συνεργάζονται με σκοπό την έκδοση των εγκρίσεων οχημάτων.
Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου σύμφωνα με την παράγραφο 4.
6. Η παράγραφος 5 εφαρμόζεται κατ' αναλογία, στην περίπτωση συρμών μετρό κατηγορίας C-II κατά EN 15227:2011, κατάλληλα εξοπλισμένων ώστε να κυκλοφορούν και στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

Άρθρο 2
Ορισμοί
(άρθρο 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:
1) «ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα στοιχεία όπως απαριθμούνται στο παράρτημα Ι του άρθρου 52,
2) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει την ασφαλή και αδιάκοπη κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, οι οποίες επιτυγχάνουν τα απαιτούμενα επίπεδα επίδοσης,
3) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα,
4) «δίκτυο»: οι γραμμές, οι σταθμοί, τα τερματικά και κάθε είδους σταθερός εξοπλισμός που απαιτείται για τη διασφάλιση ασφαλούς και συνεχούς λειτουργίας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος,
5) «υποσυστήματα»: τα δομικά ή λειτουργικά μέρη του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 52,
6) «κινητό υποσύστημα»: το υποσύστημα τροχαίου υλικού και το εποχούμενο υποσύστημα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης,
7) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε απλό συστατικό στοιχείο, ομάδα συστατικών στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο εξοπλισμού ενσωματωμένου ή προοριζόμενου να ενσωματωθεί σε υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος, συμπεριλαμβανομένων τόσο των υλικών όσο και των άυλων αντικειμένων,
8) «προϊόν»: το προϊόν που επιτυγχάνεται με διαδικασία κατασκευής, συμπεριλαμβανομένων των συστατικών στοιχείων και των υποσυστημάτων διαλειτουργικότητας,
9) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 52 και πρέπει να πληρούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών,

10) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: προδιαγραφή, η οποία εμπίπτει σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες:
α. κοινή τεχνική προδιαγραφή, όπως καθορίζεται στην περίπτωση 4 του παραρτήματος VIII του Προσαρτήματος Β του ν. 4412/2016 (Α΄ 147),
β. ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 282 του ν. 4412/2016, ή
γ. ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 2012 (L 316),
11) «τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας» (ΤΠΔ): προδιαγραφή που έχει εγκριθεί σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και ισχύει για κάθε καλυπτόμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος,
12) «θεμελιώδης παράμετρος»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, ουσιώδης για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στις αντίστοιχες ΤΠΔ,
13) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές διατάξεις, είτε προσωρινές είτε μόνιμες, εξαιτίας γεωγραφικών ή τοπογραφικών περιορισμών ή περιορισμών αστικού περιβάλλοντος ή εκείνων που επηρεάζουν τη συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, ιδίως οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, καθώς και τα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες ή προορίζονται για αυτές,
14) «αναβάθμιση»: κάθε σημαντική εργασία μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», αν υπάρχει ο εν λόγω τεχνικός φάκελος, και η οποία βελτιώνει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος,
15) «ανακαίνιση»: κάθε σημαντική εργασία υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία δεν αλλάζει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος,
16) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: η υποδομή η οποία απαρτίζεται από τις γραμμές και τις σταθερές εγκαταστάσεις του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή,
17) «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: κάθε αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή επισκευαστικής συντήρησης,
18) «τραμ-τρένο»: όχημα σχεδιασμένο για συνδυασμένη χρήση τόσο σε ελαφριά, όσο και σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή,
19) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο των εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση λειτουργίας,
20) «αναθέτων φορέας»: δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, που παραγγέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος,
21) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 46,
22) «αιτών»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αιτείται έγκριση και μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομική οντότητα, όπως κατασκευαστής, ιδιοκτήτης ή κάτοχος. Για τους σκοπούς του άρθρου 15, ως «αιτών» νοείται ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής ή οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποί του. Για τους σκοπούς του άρθρου 19, ως «αιτών» νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αιτείται την απόφαση του Οργανισμού για την έγκριση των τεχνικών λύσεων που προβλέπονται για τα έργα για τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS,
23) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού ή κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που η τροποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του έργου όπως έχει προγραμματιστεί,
24) «εναρμονισμένο πρότυπο»: ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στην περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 1025/2012,

25) «εθνική αρχή ασφάλειας»: αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με το σημείο 7 του άρθρου 55. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε με τον ν. 3891/2010 (Α΄ 188),
26) «τύπος»: τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του οχήματος, σύμφωνα με το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού που περιγράφεται στη συναφή ενότητα επαλήθευσης,
27) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδιασμού,
28) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, όπως ορίζεται στο σημείο 20 του άρθρου 55,
29) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση CIII ή C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800 kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης). Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα μπορεί να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και τα οχήματά τους συνήθως δεν εναλλάσσονται με οχήματα της κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων,
30) «εθνικοί κανόνες»: το σύνολο των εθνικών κανόνων, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή τεχνικές απαιτήσεις, πέραν των κανόνων της Ένωσης ή των διεθνών κανόνων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτα μέρη,
31) «προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας»: ο κανονικός τρόπος λειτουργίας και οι προβλέψιμες εντός των ορίων αντίξοες συνθήκες (συμπεριλαμβανομένης της φθοράς) και οι προϋποθέσεις λειτουργίας που καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο και τον φάκελο συντήρησης,
32) «περιοχή χρήσης οχήματος»: δίκτυο ή δίκτυα εντός της Ελλάδος ή ομάδας κρατών-μελών όπου προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το όχημα,
33) «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης»: μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει ο Οργανισμός για να καθορίζει τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις,
34) «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης»: οι μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και οι ερμηνευτικές εγκύκλιοι και οδηγίες οι οποίες εκδίδονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για να καθορίζουν τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες,
35) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη διάθεση στην αγορά της Ένωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος που είναι έτοιμο να λειτουργήσει στην προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας,
36) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει ή έχει σχεδιάσει ή κατασκευάσει προϊόν υπό μορφή στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος και το διοχετεύει στην αγορά με την επωνυμία του ή το εμπορικό του σήμα,
37) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εγκατεστημένο στην Ένωση, το οποίο έχει λάβει γραπτή εντολή από κατασκευαστή ή αναθέτοντα φορέα να ενεργεί εξ ονόματος του εν λόγω κατασκευαστή ή αναθέτοντος φορέα για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων,
38) «τεχνική προδιαγραφή»: έγγραφο στο οποίο ορίζονται οι απαιτούμενες τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένα προϊόν, ένα υποσύστημα, μια διαδικασία ή μια υπηρεσία,
39) «διαπίστευση»: διαπίστευση όπως ορίζεται στο σημείο 10 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (L 218),
40) «εθνικός οργανισμός διαπίστευσης»: εθνικός οργανισμός διαπίστευσης όπως ορίζεται στο σημείο 11 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008. Το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης αποτελεί τον Εθνικό Οργανισμό Διαπίστευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4468/2017 (Α΄ 61),
41) «αξιολόγηση της συμμόρφωσης»: η διαδικασία με την οποία αποδεικνύεται κατά πόσο πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις που αφορούν προϊόν, διαδικασία, υπηρεσία, υποσύστημα, πρόσωπο ή φορέα,
42) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας που έχει κοινοποιηθεί ή ορισθεί υπεύθυνος να εκτελεί δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της βαθμονόμησης, των δοκιμών, της πιστοποίησης και της επιθεώρησης. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται

«κοινοποιημένος οργανισμός» μετά την κοινοποίηση από κράτος-μέλος. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται «ορισμένος οργανισμός» μετά τον ορισμό από κράτος- μέλος,
43) «άτομο με αναπηρία και άτομο με μειωμένη κινητικότητα»: κάθε πρόσωπο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, ψυχική, νοητική ή αισθητήρια μειονεξία, η οποία, όταν συνδυάζεται με διάφορα εμπόδια, μπορεί να δυσχεράνει την πλήρη και ουσιαστική χρήση από το πρόσωπο αυτό των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες ή πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων έχει μειωθεί λόγω ηλικίας,
44) «διαχειριστής υποδομής»: ο διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135),
45) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στην περίπτωση 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016, καθώς και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση διασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Τούτο περιλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλξη,
46) «διαχειριστής τροχαίου υλικού»: ο φορέας διαχειριστής τροχαίου υλικού που προβλέπεται στο άρθρο 44 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261),
47) «οργανισμός»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).

Άρθρο 3
Βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.
2. Οι τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 282 του ν. 4412/2016, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση, δεν αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4
Περιεχόμενο των ΤΠΔ
(άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Κάθε υποσύστημα που ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 52 αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα μπορεί να καλύπτεται από περισσότερες ΤΠΔ, ενώ μία ΤΠΔ μπορεί να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.
2. Τα σταθερά υποσυστήματα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και με την επιφύλαξη της περίπτωσης στ΄ της παραγράφου 3.
Τα οχήματα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τις διατάξεις που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και με την επιφύλαξη της περίπτωσης στ΄ της παραγράφου 3.
Η συμμόρφωση και συμφωνία των σταθερών υποσυστημάτων και οχημάτων πρέπει να διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση τους.
3. Στον βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων του παρόντος νόμου, που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 52, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 52),

β) προσδιορίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα,

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, αυτές οι προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, για παράδειγμα ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 52,

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος,

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «ΕΚ» των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην Απόφαση 2010/713/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 9ης Νοεμβρίου 2010 (L 319),

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να καθορίζονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν, λαμβανομένων υπόψη του αναμενόμενου κόστους και οφέλους, καθώς και των επιπτώσεων για τους θιγομένους, ώστε να επιτευχθεί προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ. Όταν απαιτείται συντονισμένη εφαρμογή της ΤΠΔ, όπως κατά μήκος διαδρόμου ή μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις βαθμιαίας ολοκλήρωσης,

ζ) περιγράφει, για το ενδιαφερόμενο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για τη λειτουργία και τη συντήρηση του ανωτέρω υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ,

η) καθορίζει τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα υφιστάμενα υποσυστήματα και οχήματα, ιδίως σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης, και, στις περιπτώσεις αυτές, στην εργασία τροποποίησης η οποία απαιτεί αίτηση νέας έγκρισης,

θ) καθορίζει τις παραμέτρους των οχημάτων και των σταθερών υποσυστημάτων που πρέπει να ελέγχει η σιδηροδρομική επιχείρηση και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων μετά την έκδοση της έγκρισης διάθεσης του οχήματος στην αγορά και πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος, ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται βάσει εξέτασης του υπάρχοντος υποσυστήματος και υποδεικνύει ένα στοχευμένο υποσύστημα που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Αντίστοιχα, η έγκριση των ΤΠΔ και η τήρησή τους διευκολύνουν σταδιακά την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν καταλλήλως τη συμβατότητα του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος. Για τον σκοπό αυτό, μπορεί να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων, και συγκεκριμένα για το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών, καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση, οι ΤΠΔ καθορίζουν τους κανόνες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ που προβλέπονται στις περιπτώσεις γ΄ έως ζ΄ της παραγράφου 3.

6. Αν ορισμένες τεχνικές παράμετροι, οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητά από ΤΠΔ, προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία.

7. Οι ΤΠΔ δεν αποκλείουν την εφαρμογή αποφάσεων του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ.

8. Οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς και σαφώς σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύει ο Οργανισμός, όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των

στόχων της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά μέρη τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Αν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, μπορεί να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα τα οποία είναι ευπρόσιτα και κοινής χρήσης.

Άρθρο 5
Εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ
(άρθρο 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμμετέχει στην αξιολόγηση που διενεργείται από τον Οργανισμό κατά την κατάρτιση ή αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων, παρέχοντας κατά περίπτωση τα αναγκαία δεδομένα. Για τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων όλα τα σχετικά στοιχεία.
2. Η επιτροπή του άρθρου 51 («επιτροπή») της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ενημερώνεται τακτικά σχετικά με τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η Ελλάδα εκπροσωπείται στην εν λόγω επιτροπή από τη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών.
3. Όταν, για λόγους τεχνικής συμβατότητας, πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε λειτουργία διάφορα υποσυστήματα, οι ημερομηνίες εφαρμογής των σχετικών ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.
4. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, να ζητεί την επανεξέταση του καταλόγου των ενώσεων επιβατών, ο οποίος καταρτίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
5. Όταν η αναθεώρηση μιας ΤΠΔ οδηγεί σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να διασφαλίζει τη συμβατότητα με τα υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ.

Άρθρο 6
Ελλείψεις των ΤΠΔ
(άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Αν, μετά την έκδοση μιας ΤΠΔ, διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπής, η εν λόγω ΤΠΔ τροποποιείται με εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στις ελλείψεις αυτές περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις που μπορεί να συνεπάγονται μη ασφαλείς λειτουργίες στην Ελλάδα. Για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει σχετικό αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Άρθρο 7
Μη εφαρμογή των ΤΠΔ
(άρθρο 7 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Επιτρέπεται στον αιτούντα να μην εφαρμόζει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών στις εξής περιπτώσεις:
α) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή μέρος αυτού, για την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού ή για κάθε στοιχείο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 1, το οποίο βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο εκτελούμενης σύμβασης κατά την ημερομηνία εφαρμογής της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ,

β) όταν, έπειτα από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν οικονομικώς ή τεχνικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ, οπότε η μη εφαρμογή των ΤΠΔ περιορίζεται στην περίοδο πριν από την αποκατάσταση του δικτύου,
γ) για κάθε προτεινόμενη ανακαίνιση, επέκταση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού, όταν η εφαρμογή της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συμβατότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, ιδίως όσον αφορά το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς, το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών ή την τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης. Στις περιπτώσεις αυτές, η μη εφαρμογή των ΤΠΔ είναι δυνατή ύστερα από εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
δ) για οχήματα που φτάνουν από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, η μη εφαρμογή των ΤΠΔ είναι δυνατή ύστερα από εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
ε) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή για προτεινόμενη ανακαίνιση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος στο έδαφος της Ελλάδος, κατά το μέρος που το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αποκομμένο ή απομονωμένο από τη θάλασσα ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να προηγηθεί έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
2. Στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1, μέσα σε ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάλογο έργων τα οποία υλοποιούνται στην Ελλάδα και τα οποία βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.
3. Στις περιπτώσεις α΄ και β΄ της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την απόφασή του να μην εφαρμόσει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών.
4. Για τις περιπτώσεις α΄, γ΄, δ΄ και ε’ της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αίτηση μη εφαρμογής των ΤΠΔ ή μερών αυτών, συνοδευόμενη από φάκελο ο οποίος περιέχει την αιτιολόγηση της αίτησης, διευκρινίζοντας τις εναλλακτικές διατάξεις τις οποίες προτίθεται να εφαρμόσει αντί των ΤΠΔ.
Για τις περιπτώσεις του εδαφίου γ΄ της παραγράφου 6 του άρθρου 21, ο αιτών υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός συμβουλεύεται τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δίνει την τελική γνωμοδότησή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
5. Μέχρι την έκδοση της εκτελεστικής πράξης, εφαρμόζονται οι εναλλακτικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.
6. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνεται για τα αποτελέσματα των αναλύσεων της αίτησης και για το αποτέλεσμα της διαδικασίας της παραγράφου 4, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 8
Όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά
(άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:
α) διατίθενται στην αγορά μόνο εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων ταυτόχρονα των βασικών απαιτήσεων,
β) χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον σκοπό τους και εγκαθίστανται και συντηρούνται δεόντως.
Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τη διάθεση στην αγορά των εν λόγω στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Δεν επιτρέπεται η απαγόρευση, ο περιορισμός ή η παρεμπόδιση της διάθεσης στην εγχώρια αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων του παρόντος νόμου. Ειδικότερα, δεν απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», όπως ορίζεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 9
Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης
(άρθρο 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κρίνει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον είναι σύμφωνο με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης.
2. Αν το απαιτεί η ΤΠΔ, η δήλωση «ΕΚ» συνοδεύεται από:
α) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, όσον αφορά την εγγενή συμμόρφωση ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,
β) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, όσον αφορά την καταλληλότητα χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ιδίως σε περίπτωση οικείων λειτουργικών απαιτήσεων.
3. Η δήλωση «ΕΚ» φέρει ημερομηνία και υπογραφή από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.
4. Ανταλλακτικά υποσυστημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ επιτρέπεται να εγκαθίστανται στα εν λόγω υποσυστήματα, χωρίς να υπόκεινται στα οριζόμενα στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου.
5. Οι ΤΠΔ μπορούν να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά όταν οι ΤΠΔ αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά συμμορφώνονται με την παράγραφο 1 του άρθρου 8.

Άρθρο 10
Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ»
(άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Για να συντάξει τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.
2. Όταν απαιτείται από την αντίστοιχη ΤΠΔ, η αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας διενεργείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του.
3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν άλλα θέματα, η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» αναφέρει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων νομικών πράξεων.
4. Αν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του τηρεί τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε πρόσωπο που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και

κάθε πρόσωπο που συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρη στοιχείων διαλειτουργικότητας διάφορων προελεύσεων ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για προσωπική χρήση.
5. α) Αν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώσουν ότι η δήλωση «ΕΚ» έχει καταρτισθεί παράτυπα, υποχρεούνται να διασφαλίσουν ότι το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν διατίθεται στην αγορά.
β) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 11:
αα) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του την υποχρέωση να αποκαθιστά, εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό όρους που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών,
ββ) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται μέτρα για να περιοριστεί ή να απαγορευθεί η διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί η απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 11.

Άρθρο 11
Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 11 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Εφόσον οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώσουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο καλύπτεται από τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών, λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρσή του από την αγορά. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα υπόλοιπα κράτη - μέλη για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους έκδοσης της σχετικής απόφασης, διευκρινίζοντας, ιδίως, αν η έλλειψη συμμόρφωσης προκύπτει από:
α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων,
β) παράτυπη εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές,
γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.
2. Εφόσον η απόφαση της παραγράφου 1 αιτιολογείται από την ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εφαρμόζει ένα ή περισσότερα από τα εξής μέτρα:
α) μερική ή ολική απόσυρση της οικείας προδιαγραφής από τις δημοσιεύσεις που την περιλαμβάνουν,
β) περιορισμό ή απόσυρση του εν λόγω προτύπου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012, αν η προδιαγραφή είναι εναρμονισμένο πρότυπο,
γ) αναθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6.
3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση συμμόρφωσης «ΕΚ» αποδεικνύεται στερούμενο συμμόρφωσης, με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη - μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 12
Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων
(άρθρο 12 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 18 έως 25 του Κεφαλαίου Ε΄, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν απαγορεύει ούτε περιορίζει ή παρακωλύει, για λόγους που αφορούν τον παρόντα νόμο, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία και τη λειτουργία δομικών υποσυστημάτων τα οποία συνιστούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.
Ειδικότερα, δεν απαιτεί τη διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί:
α) στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», ή
β) σε άλλα κράτη - μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες λειτουργίας.

Άρθρο 13
Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες
(άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δέχεται ως σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις τα δομικά υποσυστήματα τα οποία συνιστούν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και τα οποία καλύπτονται, κατά περίπτωση, από τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», η οποία καταρτίζεται με παραπομπή στις ΤΠΔ, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15, ή από τη δήλωση επαλήθευσης που καταρτίζεται με παραπομπή στους εθνικούς κανόνες, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 15 ή από αμφότερες τις πιο πάνω δηλώσεις.
2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις:
α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4,
β) όταν έχει κοινοποιηθεί μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους δυνάμει του άρθρου 7,
γ) όταν λόγω ειδικής περίπτωσης απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ,
δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο,
ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,
στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

Άρθρο 14
Κοινοποίηση εθνικών κανόνων
(άρθρο 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται και στη συνέχεια κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό οι υπάρχοντες εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 στις εξής περιπτώσεις:
α) όταν ο εθνικός κανόνας ή οι εθνικοί κανόνες δεν έχουν κοινοποιηθεί,
β) όποτε αλλάζουν οι κανόνες,
γ) όταν έχει υποβληθεί νέα αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 7 για τη μη εφαρμογή της ΤΠΔ,
δ) όταν οι εθνικοί κανόνες καθίστανται άνευ αντικειμένου μετά τη δημοσίευση ή την αναθεώρηση της συναφούς ΤΠΔ.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν.

2. Το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί το πλήρες κείμενο των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα Τεχνολογιών Πληροφορικής (ΤΠ) σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων όσων καλύπτουν τις διεπαφές μεταξύ οχημάτων και δικτύων, είναι ευπρόσιτοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με ορολογία κατανοητή από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να καθορίζονται νέοι εθνικοί κανόνες αποκλειστικά στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν μια ΤΠΔ δεν καλύπτει πλήρως τις βασικές απαιτήσεις,

β) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

5. Το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει, μέσω του κατάλληλου συστήματος ΤΠ σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, τα σχέδια νέων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς εξέταση πριν από την αναμενόμενη εισαγωγή του προτεινόμενου νέου κανόνα στην εθνική έννομη τάξη, εγκαίρως και εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, αιτιολογώντας την εισαγωγή του εν λόγω νέου εθνικού κανόνα. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι το σχέδιο έχει αναπτυχθεί επαρκώς, ώστε να επιτρέπει στον Οργανισμό να διενεργεί την εξέτασή του σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

6. Κατά τη θέσπιση νέου εθνικού κανόνα, το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει τον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα ΤΠ, σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

7. Σε περίπτωση προληπτικών μέτρων έκτακτης ανάγκης, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, να θεσπίζει και να εφαρμόζει χωρίς καθυστέρηση νέο εθνικό κανόνα. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται προς αξιολόγηση στον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

8. Κατά την κοινοποίηση εθνικού κανόνα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή νέου εθνικού κανόνα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων πρέπει να αιτιολογεί την αναγκαιότητά του για την εκπλήρωση κάποιας απαίτησης που δεν καλύπτεται ήδη από τη συναφή ΤΠΔ.

9. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αποφασίσει να μην κοινοποιήσει κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο διαχειριστής υποδομής μνημονεύει τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 47.

10. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης βάσει του π.δ. 81/2018 (Α΄ 151).

11. Οι εθνικοί κανόνες που δεν κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεν εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου.

Άρθρο 15
Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»
(άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» που απαιτείται για τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία, σύμφωνα με το Κεφάλαιο Ε΄, ο αιτών ζητεί από τον οργανισμό ή τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που επέλεξε για τον συγκεκριμένο σκοπό, να εφαρμόσουν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» που καθορίζεται στο παράρτημα IV του άρθρου 52.
2. Ο αιτών συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» ενός υποσυστήματος. Ο αιτών δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το εν λόγω υποσύστημα έχει υπαχθεί στις διαδικασίες επαλήθευσης και ότι πληροί τις απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου και των σχετικών εθνικών κανόνων. Η δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και τα συνοδευτικά έγγραφα φέρουν ημερομηνία και την υπογραφή του αιτούντος.
3. Η αποστολή του κοινοποιημένου οργανισμού, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, αρχίζει από το στάδιο του σχεδιασμού και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της αποδοχής, πριν το υποσύστημα διατεθεί στην αγορά ή τεθεί σε λειτουργία. Επίσης, σύμφωνα με τη σχετική ΤΠΔ, καλύπτει την επαλήθευση των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται.
4. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Ο εν λόγω τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος και, κατά περίπτωση, όλα τα έγγραφα από τα οποία προκύπτει η συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Επίσης περιέχει όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης και τις οδηγίες σχετικά με την εξυπηρέτηση, τη συνεχή ή περιοδική παρακολούθηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση.
5. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υποσυστήματος που έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση του τεχνικού φακέλου και θίγει το κύρος των διαδικασιών επαλήθευσης που έχουν ήδη διενεργηθεί, ο αιτών αξιολογεί την ανάγκη νέας δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ».
6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων της διαδικασίας επαλήθευσης ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος.
7. Αν το επιτρέπουν οι σχετικές ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά επαλήθευσης για ένα ή περισσότερα υποσυστήματα ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.
8. Με απόφαση της Αρχής Κοινοποίησης της παραγράφου 1 του άρθρου 27, ορίζονται οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες. Οι ορισμένοι οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για τα σχετικά καθήκοντα. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού, αποτελεί η διαπίστευσή του στον τομέα αρμοδιότητάς του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.ΣΥ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (ΕΑ MLAs) της Ευρωπαϊκής Συνεργασίας για τη Διαπίστευση.
Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία και τα δικαιολογητικά που υποβάλλουν οι οργανισμοί, προκειμένου να ορισθούν υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες, η παρακολούθηση, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
Με την επιφύλαξη του άρθρου 30, μπορεί να επιλέγεται ένας κοινοποιημένος οργανισμός ως ορισμένος οργανισμός. Στην περίπτωση αυτή, η όλη διαδικασία μπορεί να διενεργείται από έναν μόνο οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 16
Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις
(άρθρο 16 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συνοδεύεται από τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος νόμου και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.
2. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που υπέβαλε το αίτημα, ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τους δικαιολογούν.
3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που υπέβαλε το αίτημα, αναφέρει, ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης προς τον παρόντα νόμο οφείλεται:
α) Σε μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ ή σε ελλιπή εφαρμογή μιας ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την παράτυπη έκδοση δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» και λαμβάνει τα ενδεδειγμένα μέτρα.
β) Σε ανεπάρκεια μιας ΤΠΔ, οπότε ισχύει η διαδικασία τροποποίησης της ΤΠΔ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6.

Άρθρο 17
Τεκμήριο συμμόρφωσης
(άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα που είναι σύμφωνα με εναρμονισμένα πρότυπα ή με μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι είναι σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις και καλύπτονται από τα εν λόγω πρότυπα ή τα μέρη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 18
Έγκριση της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων
(άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Τα υποσυστήματα παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής τίθενται σε λειτουργία μόνο αν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και εφόσον έχει ληφθεί η σχετική έγκριση σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4.
2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 169 του ν. 4412/2016 (Α΄ 147).
3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρέχει λεπτομερείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν οδηγός κατευθυντήριων γραμμών για τις αιτήσεις, που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών. Μέχρι την έκδοση του οδηγού εφαρμογής του εδαφίου β΄ της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται η υπ' αριθ. ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/30.5.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 1812) ως προς την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων.

4. Ο αιτών υποβάλλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτηση για έγκριση της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων. Η αίτηση συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει αποδεικτικά έγγραφα για τα εξής:

α) τις δηλώσεις επαλήθευσης που αναφέρονται στο άρθρο 15,

β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και μητρώων,

γ) την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων, βάσει των σχετικών ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων και των κοινών μεθόδων ασφάλειας («ΚΜΑ») που καθορίζονται στο άρθρο 58,

δ) στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) ή/και το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 και, σε περίπτωση αλλαγής στο σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή στην περιγραφή των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων που προέκυψαν μετά τη θετική απόφαση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

5. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επαληθεύει την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή του φακέλου και, σε περίπτωση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS, τη συμμόρφωση με τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 του παρόντος νόμου και, κατά περίπτωση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Μετά την επαλήθευση αυτή, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική της απόφαση, μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

6. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης των υφιστάμενων υποσυστημάτων, ο αιτών διαβιβάζει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων φάκελο στον οποίο περιγράφεται το έργο. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε στενή συνεργασία με τον Οργανισμό στην περίπτωση παρατρόχιων έργων ERTMS, εξετάζει τον φάκελο και αποφασίζει αν απαιτείται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, βάσει των ακόλουθων κριτηρίων:

α) αν το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού υποσυστήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες,

β) αν απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ,

γ) αν απαιτείται από τα σχέδια εφαρμογής που έχει θεσπίσει η Ελλάδα, τα οποία εγκρίνονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ή

δ) αν μεταβάλλονται οι τιμές των παραμέτρων, βάσει των οποίων έχει ήδη δοθεί η έγκριση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει την απόφασή της μέσα σε προκαθορισμένη εύλογη προθεσμία και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών.

7. Οποιαδήποτε απόφαση απορρίπτει την αίτηση έγκρισης για τη θέση των σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία αιτιολογείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ο αιτών μπορεί, μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να υποβάλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτημα επανεξέτασης της απόφασής της. Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολόγηση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Η μετά την αίτηση επανεξέτασης απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκειται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

Άρθρο 19
Εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση
(άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, περιλαμβανομένων του ETCS και/ή του GSM-R, ο Οργανισμός διασφαλίζει την εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση.
2. Προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του ERTMS και της διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης, πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, ο Οργανισμός επαληθεύει ότι οι εξεταζόμενες τεχνικές λύσεις συμμορφώνονται πλήρως με τις σχετικές ΤΠΔ και, ως εκ τούτου, είναι πλήρως διαλειτουργικές.
3. Ο αιτών υποβάλλει αίτηση έγκρισης στον Οργανισμό. Η αίτηση για επιμέρους έργα ERTMS ή για συνδυασμό έργων, γραμμή, δίκτυο ή ομάδα γραμμών συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει:
α) το σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή την περιγραφή των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων,
β) αποδεικτικά έγγραφα ως προς τις προϋποθέσεις που είναι αναγκαίες για την τεχνική και λειτουργική συμβατότητα του υποσυστήματος με τα οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορούν στο σχετικό δίκτυο,
γ) αποδεικτικά έγγραφα για τη συμμόρφωση των εξεταζόμενων τεχνικών λύσεων με τις σχετικές ΤΠΔ,
δ) κάθε άλλο συναφές έγγραφο, όπως γνωμοδοτήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, δηλώσεις επαλήθευσης ή πιστοποιητικά συμμόρφωσης.
Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εκδίδει γνωμοδότηση σχετικά με την αίτηση έγκρισης, είτε προς τον αιτούντα πριν από την υποβολή της αίτησης είτε προς τον Οργανισμό μετά την υποβολή της.
4. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους.
Ο Οργανισμός εκδίδει θετική απόφαση ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με ενδεχόμενες ελλείψεις, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση μέσα σε δύο (2) μήνες από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών. Ο Οργανισμός βασίζει τη γνώμη του στον φάκελο του αιτούντος καθώς και στις ενδεχόμενες γνωμοδοτήσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.
Αν ο αιτών συμφωνεί με τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν από τον Οργανισμό, οφείλει να διορθώσει τον σχεδιασμό των έργων και να υποβάλει νέα αίτηση έγκρισης στον Οργανισμό.
Αν ο αιτών δεν συμφωνεί με τις ελλείψεις που εντοπίστηκαν από τον Οργανισμό, εφαρμόζεται η διαδικασία που αναφέρεται στην παράγραφο 5.
Στην περίπτωση που αναφέρεται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 7, ο αιτών δεν ζητεί νέα αξιολόγηση.
5. Ο Οργανισμός αιτιολογεί δεόντως κάθε μη θετική απόφασή του. Ο αιτών μπορεί, εντός μηνός από την παραλαβή της απόφασης αυτής, να υποβάλει στον Οργανισμό αιτιολογημένο αίτημα αναθεώρησης της απόφασής του. Ο Οργανισμός επιβεβαιώνει ή ανακαλεί την απόφασή του εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος. Αν ο Οργανισμός επιβεβαιώσει την αρχική του απόφαση, ο αιτών έχει δικαίωμα να προσφύγει στο τμήμα προσφυγών που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
6. Σε περίπτωση αλλαγής στο σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή στην περιγραφή των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων που προέκυψαν μετά τη θετική απόφαση, ο αιτών, χωρίς καθυστέρηση, ενημερώνει τον Οργανισμό και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο

άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται η παρ. 2 του άρθρου 30 του εν λόγω Κανονισμού.

Άρθρο 20
Διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά
(άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Τα κινητά υποσυστήματα διατίθενται στην αγορά από τον αιτούντα μόνο αν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.
2. Συγκεκριμένα, ο αιτών διασφαλίζει την υποβολή της σχετικής δήλωσης επαλήθευσης.

Άρθρο 21
Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά
(άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Ο αιτών διαθέτει όχημα στην αγορά μόνο αφού λάβει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, που εκδίδεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παράγραφο 8.
2. Στην αίτηση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά, ο αιτών προσδιορίζει την περιοχή χρήσης του οχήματος. Η αίτηση περιλαμβάνει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του δικτύου της περιοχής χρήσης.
3. Η αίτηση έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά συνοδεύεται από φάκελο που αφορά το όχημα ή τον τύπο οχήματος και περιλαμβάνει αποδεικτικά έγγραφα για τα εξής:
α) τη διάθεση στην αγορά των κινητών υποσυστημάτων από τα οποία αποτελείται το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 20, με βάση τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ»,
β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων της περίπτωσης α΄ εντός του οχήματος, που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων,
γ) την ασφαλή ενσωμάτωση εντός του οχήματος των υποσυστημάτων της περίπτωσης α΄, που αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων και των κοινών μεθόδων ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 58,
δ) την τεχνική συμβατότητα του οχήματος με το δίκτυο στην περιοχή χρήσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, βάσει των σχετικών ΤΠΔ, και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων, των μητρώων υποδομής και των ΚΜΑ για την εκτίμηση κινδύνων που καθορίζονται στο άρθρο 58,
Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
Όταν απαιτούνται δοκιμές για τη λήψη αποδεικτικών εγγράφων της τεχνικής συμβατότητας που αναφέρεται στις περιπτώσεις β΄ και δ΄, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εκδίδει προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για τις πρακτικές επαληθεύσεις στο δίκτυο. Με απόφαση της ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την έκδοση προσωρινής έγκρισης σε αιτούντα. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών (3) μηνών από την παραλαβή της αίτησης. Εφόσον ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση της διενέργειας των δοκιμών.
4. Ο Οργανισμός ή, στην περίπτωση της παραγράφου 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα για την απορριπτική απόφασή του μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών από τον αιτούντα. Ο Οργανισμός ή, στις περιπτώσεις

που προβλέπονται στην παράγραφο 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οι οποίες ορίζονται σε εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι εγκρίσεις αυτές επιτρέπουν να διατεθούν τα οχήματα στην αγορά της Ένωσης.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά όσον αφορά τα οχήματα με περιοχή χρήσης σε ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη. Προκειμένου να εκδίδει τις εγκρίσεις αυτές, ο Οργανισμός:

α) αξιολογεί τα στοιχεία του φακέλου που προβλέπονται στις περιπτώσεις β΄, γ΄ και δ΄ του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3, προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπεια του φακέλου όσον αφορά τις σχετικές ΤΠΔ, και

β) παραπέμπει τον φάκελο στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με σκοπό την αξιολόγηση του φακέλου, προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπειά του όσον αφορά την περίπτωση δ΄ του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3 και τα στοιχεία που προβλέπονται στις περιπτώσεις α΄, β΄ και γ΄ του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3 σε σχέση με τους συναφείς εθνικούς κανόνες.

Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων δυνάμει των περιπτώσεων α΄ και β΄ και στην περίπτωση δικαιολογημένων αμφιβολιών, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να ζητούν τη διενέργεια δοκιμών στο δίκτυο. Προκειμένου να διευκολύνονται οι εν λόγω δοκιμές, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εκδίδει προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για δοκιμές στο δίκτυο. Ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται εντός τριών (3) μηνών μετά την αίτηση του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

6. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Όσον αφορά την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνέπεια του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί να αξιολογεί επίσης τα στοιχεία της περίπτωσης δ΄ της παραγράφου 3.

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις αξιολογήσεις της παραγράφου 5, πριν λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

Σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του εν λόγω άρθρου.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παραγράφου 5, ενημερώνει την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται, και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Αν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός (1) μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση, εκτός εάν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παραπέμπει το ζήτημα για διαιτησία στο τμήμα προσφυγών το οποίο έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Το τμήμα προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός ενός (1) μηνός από την αίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση χωρίς καθυστέρηση.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση με περιοχή χρήσης εξαιρώντας τα τμήματα του δικτύου τα οποία αξιολογήθηκαν αρνητικά.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με τη θετική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παραγράφου 5, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό τη συμφωνία επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται, και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Εάν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση μέσα σε έναν (1) μήνα από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση.

8. Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα μόνο εντός της Ελλάδος, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, με δική της ευθύνη και εφόσον το ζητεί ο αιτών, να εκδίδει την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Για την έκδοση των εν λόγω εγκρίσεων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τον φάκελο όσον αφορά τα στοιχεία που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 και σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Η έγκριση ισχύει επίσης χωρίς επέκταση της περιοχής χρήσης για τα οχήματα τα οποία ταξιδεύουν σε σταθμούς γειτονικών κρατών - μελών με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι εν λόγω σταθμοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, ύστερα από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και των λοιπών εθνικών αρχών ασφάλειας.

Αν η περιοχή χρήσης περιορίζεται εντός της Ελλάδος και σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών όπως αναφέρονται στο άρθρο 7, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 7.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

9. Οι εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά αναφέρουν:

α) την περιοχή ή τις περιοχές χρήσης,

β) τις τιμές των παραμέτρων των ΤΠΔ και, κατά περίπτωση, των εθνικών κανόνων για τον έλεγχο της τεχνικής συμβατότητας μεταξύ του οχήματος και της περιοχής χρήσης,

γ) τη συμμόρφωση του οχήματος προς τις σχετικές ΤΠΔ και τις ομάδες εθνικών κανόνων, όσον αφορά τις παραμέτρους της περίπτωσης β΄ της παρούσας παραγράφου,

δ) τους όρους χρήσης των οχημάτων και άλλους περιορισμούς.

10. Κάθε απόφαση για την απόρριψη της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά ή για την εξαίρεση τμήματος του δικτύου λόγω αρνητικής αξιολόγησης πρέπει να είναι αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί, εντός μηνός από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να αιτηθεί από τον Οργανισμό ή τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, την αναθεώρηση της σχετικής απόφασης. Ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ύστερα από αίτημα αναθεώρησης, επιβεβαιώνει ή ανακαλεί την απόφασή του μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος αναθεώρησης.

Εάν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση του Οργανισμού, ο αιτών δύναται να προσφύγει στο τμήμα προσφυγών που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Εάν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο αιτών δύναται να προσφύγει σύμφωνα με τα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

11. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων, τα οποία ήδη διαθέτουν έγκριση για διάθεση στην αγορά, απαιτείται νέα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, αν:

α) μεταβληθούν οι τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 10 οι οποίες είναι εκτός του εύρους των αποδεκτών παραμέτρων όπως ορίζεται στις ΤΠΔ,

β) το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού οχήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες, ή

γ) απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ.

12. Όταν ο αιτών επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης οχήματος που έχει ήδη λάβει έγκριση, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 σχετικά με την πρόσθετη περιοχή χρήσης. Ο αιτών υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό, ο οποίος εκδίδει ενημερωμένη έγκριση που καλύπτει την εκτεταμένη περιοχή χρήσης.
Αν ο αιτών έχει λάβει έγκριση οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 8 και επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης εντός της Ελλάδος, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 όσον αφορά την πρόσθετη περιοχή χρήσης. Υποβάλλει τον φάκελο στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία, αφού ακολουθήσει τις διαδικασίες της παραγράφου 8 εκδίδει ενημερωμένη έγκριση που καλύπτει την εκτεταμένη περιοχή χρήσης.
13. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός συνάπτει συμφωνία συνεργασίας με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το άρθρο 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Η εν λόγω συμφωνία είναι δυνατόν να είναι ειδική ή συμφωνία πλαίσιο και είναι δυνατόν να αφορά τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή και περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας. Περιγράφει λεπτομερώς τα καθήκοντα και τους όρους για τα παραδοτέα, τις προθεσμίες παράδοσής τους και τον επιμερισμό των τελών που οφείλει να καταβάλει ο αιτών. Επίσης, μπορεί να περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας όταν τα δίκτυα απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους, με σκοπό τη μείωση του διοικητικού φόρτου και του κόστους για τον αιτούντα. Στην περίπτωση δικτύων που είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, αυτές οι ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την έγκριση. Η εν λόγω συμφωνία τίθεται σε εφαρμογή πριν αναλάβει ο Οργανισμός τα καθήκοντα έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
14. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές μηχανές ή τις αυτοκινούμενες αμαξοστοιχίες που φτάνουν από τρίτες χώρες και προορίζονται να διανύσουν τη διαδρομή έως σταθμό που βρίσκεται κοντά στα σύνορα στην ελληνική επικράτεια και ο οποίος έχει οριστεί για τις διασυνοριακές υπηρεσίες. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος νόμου διασφαλίζεται από τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που εφαρμόζει και, εφόσον ενδείκνυται, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 62.

Άρθρο 22
Καταχώριση οχημάτων τα οποία έχουν λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά
(άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21, το όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46, ύστερα από αίτηση του κατόχου.
2. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος περιορίζεται στο έδαφος της Ελλάδας, το όχημα καταχωρίζεται στην Ελλάδα.
3. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος καλύπτει το έδαφος περισσότερων του ενός κρατών - μελών το όχημα καταχωρίζεται σε ένα από τα σχετικά κράτη-μέλη.

Άρθρο 23
Έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων
(άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Πριν χρησιμοποιήσει όχημα στην περιοχή χρήσης που ορίζεται στην έγκριση για διάθεση στην αγορά, η σιδηροδρομική επιχείρηση ελέγχει ότι το όχημα:

α) έχει λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 21 και έχει καταχωριστεί δεόντως,
β) είναι συμβατό με τη διαδρομή βάσει του μητρώου υποδομής, των σχετικών ΤΠΔ ή οποιωνδήποτε συναφών πληροφοριών που παρέχει δωρεάν και μέσα σε εύλογη προθεσμία ο διαχειριστής υποδομής, όταν το συγκεκριμένο μητρώο δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές, και
γ) έχει ενταχθεί με ορθό τρόπο στη σύνθεση του συρμού στον οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθεί, λαμβάνοντας υπόψη το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 61 του παρόντος νόμου και την ΤΠΔ για τη λειτουργία και τη διαχείριση της κυκλοφορίας.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να διενεργεί δοκιμές σε συνεργασία με τον διαχειριστή υποδομής.
Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών, μέσα σε τρεις (3) μήνες από την παραλαβή της αίτησής του.

Άρθρο 24
Έγκριση τύπου οχημάτων
(άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, κατά περίπτωση, να χορηγεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, εγκρίσεις τύπου οχήματος. Η αίτηση για έγκριση τύπου οχήματος και πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
2. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, ταυτόχρονα με την αίτηση του αιτούντος εκδίδει και την έγκριση τύπου οχήματος, η οποία αφορά την ίδια περιοχή χρήσης του οχήματος.
3. Σε περίπτωση αλλαγών οποιωνδήποτε συναφών διατάξεων των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, βάσει των οποίων χορηγήθηκε έγκριση τύπου οχήματος, η ΤΠΔ ή ο εθνικός κανόνας προσδιορίζουν αν η ήδη χορηγηθείσα έγκριση τύπου οχήματος παραμένει σε ισχύ ή χρειάζεται ανανέωση. Αν η εν λόγω έγκριση χρειάζεται ανανέωση, οι έλεγχοι της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων δύνανται να αφορούν μόνο στους κανόνες που υπέστησαν αλλαγή.
4. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο συντάσσεται:
α) σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ, ή
β) όταν δεν ισχύουν ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που ορίζονται στις ενότητες Β+Δ, Β+ΣΤ και Η1 της Απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (L 218).
5. Οι εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος του άρθρου 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Άρθρο 25
Συμμόρφωση των οχημάτων με εγκεκριμένο τύπο οχήματος
(άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λαμβάνει, χωρίς περαιτέρω ελέγχους, έγκριση οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο οχήματος, την οποία υποβάλλει ο αιτών.
2. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 24, δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις για διάθεση στην αγορά που έχουν ήδη εκδοθεί βάσει της προηγούμενης έγκρισης διάθεσης του εν λόγω τύπου οχήματος στην αγορά.

Άρθρο 26

Μη συμμόρφωση οχημάτων ή τύπων οχημάτων με βασικές απαιτήσεις (άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση διαπιστώνει, κατά τη λειτουργία, ότι ένα όχημα που χρησιμοποιεί δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του οχήματος προς τις απαιτήσεις αυτές. Επιπλέον, μπορεί να ενημερώσει τον Οργανισμό και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για τα μέτρα που έλαβε. Αν η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η μη συμμόρφωση υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, ενημερώνει τον Οργανισμό και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Όταν περιέρχεται στη γνώση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ιδίως στο πλαίσιο της διαδικασίας εποπτείας που προβλέπεται στο άρθρο 69 του παρόντος νόμου, ότι, όταν χρησιμοποιείται όπως προβλέπεται, ένα όχημα ή ένας τύπος οχήματος στο οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση για διάθεση στην αγορά είτε από τον Οργανισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 ή το άρθρο 24, είτε από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21 ή το άρθρο 24, δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση που χρησιμοποιεί το όχημα ή τον τύπο οχήματος και της ζητά να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του οχήματος ή των οχημάτων με τις απαιτήσεις αυτές. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον Οργανισμό και τυχόν λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων αυτών που βρίσκονται σε έδαφος, όπου εκκρεμεί αίτηση για την έγκριση διάθεσης οχήματος του ίδιου τύπου στην αγορά.

3. Όταν, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 ή 2 του παρόντος άρθρου, τα διορθωτικά μέτρα που εφαρμόζονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις και η μη συμμόρφωση οδηγεί σε σοβαρό κίνδυνο ασφάλειας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εφαρμόζει προσωρινά μέτρα ασφάλειας στο πλαίσιο των εποπτικών της καθηκόντων, σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 69. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός μπορεί παράλληλα να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας με τη μορφή αναστολής της έγκρισης τύπου του οχήματος, τα οποία υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο και στη διαδικασία διαιτησίας που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 21.

4. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων που έχει εκδώσει την έγκριση έπειτα από εξέταση της αποτελεσματικότητας οποιωνδήποτε μέτρων που λήφθηκαν για την αντιμετώπιση του σοβαρού κινδύνου ασφάλειας, μπορούν να αποφασίσουν την ανάκληση ή την τροποποίηση της έγκρισης, εφόσον αποδεικνύεται ότι κατά τον χρόνο της έγκρισης δεν τηρούνταν κάποιες από τις βασικές απαιτήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, κοινοποιούν την απόφασή τους στον κάτοχο της έγκρισης για διάθεση στην αγορά ή της έγκρισης του τύπου οχήματος, αιτιολογώντας την απόφασή τους.

Ο κάτοχος δύναται εντός μηνός από την παραλαβή της απόφασης του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, να ζητήσει την επανεξέταση της απόφασης. Στην περίπτωση αυτή, η εκτέλεση της απόφασης αναστέλλεται προσωρινά. Ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτουν προθεσμία ενός (1) μήνα από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης επανεξέτασης για να επιβεβαιώσουν ή να ανακαλέσουν την απόφασή τους .

Όπου αρμόζει, σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων σχετικά με την ανάγκη περιορισμού ή ανάκλησης της έγκρισης, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που προβλέπεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 21.

Αν από την εν λόγω διαδικασία προκύψει ότι η έγκριση του οχήματος δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

5. Αν επιβεβαιωθεί η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο κάτοχος της έγκρισης του οχήματος δύναται να προσφύγει, εντός δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω απόφασης, δυνάμει του

εθνικού συστήματος ενδίκων μέσων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 71 του παρόντος νόμου.
6. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει την ανάκληση έγκρισης για διάθεση στην αγορά που έχει χορηγήσει η ίδια, ενημερώνει αμέσως τον Οργανισμό, αιτιολογώντας την απόφασή της. Ο Οργανισμός ενημερώνει ακολούθως τις υπόλοιπες εθνικές αρχές ασφάλειας.
7. Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για την ανάκληση της έγκρισης καταχωρίζεται στο κατάλληλο μητρώο οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 22 ή, σε περίπτωση έγκρισης τύπου οχημάτων, στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 24. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μεριμνά για την ενημέρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν οχήματα του ίδιου τύπου με το όχημα ή τον τύπο οχήματος που ανακλήθηκε. Οι εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ελέγχουν κατ' αρχάς αν συντρέχει το ίδιο πρόβλημα μη συμμόρφωσης. Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο.
8. Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης για διάθεση στην αγορά, το σχετικό όχημα παύει να χρησιμοποιείται πλέον και η περιοχή χρήσης του δεν επεκτείνεται. Σε περίπτωση ανάκλησης έγκρισης τύπου οχήματος, τα οχήματα που έχουν κατασκευαστεί βάσει αυτής δεν διατίθενται στην αγορά ή, αν έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά, αποσύρονται. Μπορεί να ζητηθεί νέα έγκριση βάσει της διαδικασίας του άρθρου 21 για μεμονωμένα οχήματα ή του άρθρου 24 για τύπο οχήματος.
9. Όταν, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1 ή 2, η μη συμμόρφωση με τις βασικές απαιτήσεις περιορίζεται σε τμήμα της περιοχής χρήσης του σχετικού οχήματος και η εν λόγω μη συμμόρφωση υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, η έγκριση αυτή τροποποιείται ώστε να εξαιρεθούν τα σχετικά τμήματα της περιοχής χρήσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 27
Αρχή Κοινοποίησης
(άρθρο 27 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται ως η αρμόδια Αρχή Κοινοποίησης, υπεύθυνη για τον καθορισμό και τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης, κοινοποίησης και παρακολούθησης των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με το άρθρο 34.
2. Η Αρχή Κοινοποίησης κοινοποιεί προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα λοιπά κράτη-μέλη τους οργανισμούς που έχουν λάβει έγκριση για την εκτέλεση καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης τρίτου μέρους, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 15. Ενημερώνει επίσης την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά κράτη- μέλη για τους ορισμένους οργανισμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 8 του άρθρο 15.
3. Η αξιολόγηση και η παρακολούθηση στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 διεξάγονται από το Ε.ΣΥ.Δ., κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και σύμφωνα με αυτόν.
4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η Αρχή Κοινοποίησης δύναται να εκχωρήσει ή αναθέσει με άλλον τρόπο την αξιολόγηση, την κοινοποίηση ή την παρακολούθηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 σε οργανισμό που δεν είναι κρατική υπηρεσία. Στην περίπτωση αυτή ο εν λόγω οργανισμός πρέπει να είναι νομικό πρόσωπο και να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 28. Ο οργανισμός αυτός θεσπίζει ρυθμίσεις για την κάλυψη των ευθυνών που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του.
5. Η Αρχή Κοινοποίησης αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελεί ο οργανισμός ο οποίος αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 28
Απαιτήσεις σχετικά με την Αρχή Κοινοποίησης
(άρθρο 28 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ορισθείσα με το άρθρο 27 του παρόντος νόμου ως Αρχή Κοινοποίησης, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που ασκεί σύμφωνα με το άρθρο 71 του π.δ. 123/2017 (Α΄ 151) και λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν. 2690/1999 (Α΄ 45):
α) λειτουργεί κατά τρόπο που να αποφεύγεται σύγκρουση συμφερόντων με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης,
β) οργανώνεται και λειτουργεί κατά τρόπο που να διασφαλίζει την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των δραστηριοτήτων της,
γ) οργανώνεται κατά τρόπο ώστε κάθε απόφαση που αφορά την κοινοποίηση του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης να λαμβάνεται από πρόσωπα, διαφορετικά από εκείνα που διενήργησαν την αξιολόγηση,
δ) δεν προσφέρει και δεν παρέχει δραστηριότητες που εκτελούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή συμβουλευτικές υπηρεσίες σε εμπορική ή ανταγωνιστική βάση,
ε) διαφυλάσσει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνει,
στ) διαθέτει επαρκές και ικανό προσωπικό για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων της.

Άρθρο 29
Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από την Αρχή Κοινοποίησης
(άρθρο 29 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Αρχή Κοινοποίησης ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά τις διαδικασίες που ακολουθεί για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και για σχετικές αλλαγές στις εν λόγω διαδικασίες.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 30
Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης
(άρθρο 30 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Για τους σκοπούς της κοινοποίησης, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των παραγράφων 2 έως 7 του παρόντος άρθρου και των άρθρων 31 και 32.
2. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συγκροτούνται δυνάμει του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και διαθέτουν νομική προσωπικότητα.
3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης οφείλουν να εκτελούν όλα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί βάσει των συναφών ΤΠΔ για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί, είτε πρόκειται για καθήκοντα που εκτελούνται από τους ίδιους τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης είτε εξ ονόματός αυτών και υπ' ευθύνη τους.
Ανά πάσα στιγμή και για κάθε διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καθώς και για κάθε είδος ή κατηγορία προϊόντων για τα οποία έχουν κοινοποιηθεί, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους:

α) το αναγκαίο προσωπικό με τις τεχνικές γνώσεις και την επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης,
β) τις σχετικές περιγραφές των διαδικασιών, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να διενεργείται η αξιολόγηση συμμόρφωσης, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια και τη δυνατότητα εφαρμογής αυτών των διαδικασιών. Διαθέτουν κατάλληλες πολιτικές και διαδικασίες για τον διαχωρισμό των καθηκόντων που εκτελούν ως κοινοποιημένοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα,
γ) τις αναγκαίες διαδικασίες για να ασκούν τις δραστηριότητές τους, που λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος επιχείρησης, τον τομέα δραστηριοποίησής της, τη δομή της, τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του σχετικού προϊόντος και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της παραγωγικής διαδικασίας.
Διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για να εκτελούν σωστά τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και έχουν πρόσβαση σε όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.
4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να διαθέτουν ασφάλιση αστικής ευθύνης.
5. Το προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για κάθε πληροφορία που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του σύμφωνα με τη συναφή ΤΠΔ ή οποιαδήποτε διάταξη του εθνικού δικαίου που εφαρμόζει, πλην των πληροφοριών που αφορούν τις αρμόδιες αρχές του κράτους στο οποίο διεξάγονται οι δραστηριότητές τους. Τα δικαιώματα κυριότητας προστατεύονται.
6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στις σχετικές δραστηριότητες τυποποίησης και στις δραστηριότητες της ομάδας συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του σχετικού ενωσιακού δικαίου, ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές, και εφαρμόζουν ως γενικές οδηγίες τις διοικητικές αποφάσεις και τα έγγραφα που συνιστούν το αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας.
7. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οι οποίοι κοινοποιούνται για παρατρόχια ή/και εποχούμενα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, συμμετέχουν στις δραστηριότητες της ομάδας για το ERTMS που αναφέρεται στο άρθρο 29 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης τους ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές. Τηρούν τις κατευθυντήριες οδηγίες που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας. Αν θεωρήσουν ότι η εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη ή αδύνατη, οι σχετικοί οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους προς συζήτηση στην ομάδα εργασίας για το ERTMS με στόχο τη συνεχή βελτίωση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

Άρθρο 31
Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης
(άρθρο 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποτελούν τρίτο μέρος, ανεξάρτητο από τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογούν.
Ένας οργανισμός ο οποίος ανήκει σε ένωση επιχειρήσεων ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις οι οποίες συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί, μπορεί να θεωρείται ως οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, με την προϋπόθεση ότι είναι αποδεδειγμένες η ανεξαρτησία του και η απουσία σύγκρουσης συμφερόντων.
2. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, των διευθυντικών στελεχών τους και του προσωπικού αξιολόγησης.
3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης, ο αγοραστής, ο ιδιοκτήτης, ο χρήστης ή ο συντηρητής των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος των ανωτέρω. Αυτό δεν αποκλείει τη

χρήση αξιολογημένων προϊόντων που είναι αναγκαία για τις λειτουργίες του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή τη χρήση των προϊόντων για προσωπικούς σκοπούς.
4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν συμμετέχουν άμεσα στο σχεδιασμό, την παραγωγή ή την κατασκευή, την εμπορία, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, ούτε εκπροσωπούν μέρη που συμμετέχουν στις δραστηριότητες αυτές. Δεν αναλαμβάνουν καμιά δραστηριότητα που μπορεί να θίξει την ανεξάρτητη κρίση και την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί. Η απαγόρευση αυτή ισχύει ιδίως για συμβουλευτικές υπηρεσίες.
5. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των υπεργολάβων τους δεν επηρεάζουν την εμπιστευτικότητα, την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των οικείων δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προσωπικό τους εκτελούν τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και την απαιτούμενη τεχνική επάρκεια στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση και προτροπή, κυρίως οικονομική, που θα μπορούσε να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, ιδίως από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

Άρθρο 32
Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης
(άρθρο 32 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να διαθέτει τα εξής προσόντα:
α) πλήρη τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση, η οποία καλύπτει όλες τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τις οποίες έχει κοινοποιηθεί ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης,
β) επαρκή γνώση των απαιτήσεων των αξιολογήσεων που διενεργεί και επαρκές κύρος για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων,
γ) κατάλληλες γνώσεις και κατανόηση των βασικών απαιτήσεων, των εφαρμοστέων εναρμονισμένων προτύπων και των σχετικών διατάξεων του ενωσιακού δικαίου,
δ) την ικανότητα να καταρτίζει τα πιστοποιητικά, τα πρακτικά και τις εκθέσεις που αποδεικνύουν τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων.
2. Η αμοιβή των διευθυντικών στελεχών και του προσωπικού του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων αξιολογήσεων ή από τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών.

Άρθρο 33
Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης
(άρθρο 33 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Αν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποδείξουν ότι πληρούν τα κριτήρια συμμόρφωσης που ορίζονται στα σχετικά εναρμονισμένα πρότυπα ή σε μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32, εφόσον τα εφαρμοστέα εναρμονισμένα πρότυπα καλύπτουν τις εν λόγω απαιτήσεις.

Άρθρο 34
Θυγατρικές και υπεργολάβοι κοινοποιημένων οργανισμών
(άρθρο 34 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Όταν ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης αναθέτει υπεργολαβικά συγκεκριμένα καθήκοντα που συνδέονται με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή προσφεύγει σε θυγατρική, διασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32 και ενημερώνει σχετικά την Αρχή Κοινοποίησης.
2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί αναλαμβάνουν πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου κι αν είναι εγκατεστημένοι.
3. Οι δραστηριότητες κοινοποιημένων οργανισμών μπορεί να ανατίθενται σε υπεργολάβο ή να διεξάγονται από θυγατρική, μόνο εφόσον έχει συμφωνήσει ο πελάτης.
4. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί θέτουν στη διάθεση της Αρχής Κοινοποίησης τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και τις εργασίες που διεξήγαγε ο υπεργολάβος ή η θυγατρική, δυνάμει της συναφούς ΤΠΔ.

Άρθρο 35
Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα
(άρθρο 35 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Οι αιτούντες μπορούν να χρησιμοποιούν διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης με στόχο την εφαρμογή των διαδικασιών που καθορίζονται στις ενότητες Α1, Α2, Γ1 ή Γ2 που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της Απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ και στις ενότητες CA1 και CA2 που ορίζονται στο παράρτημα Ι της Απόφασης 2010/713/ΕΕ. Το όργανο αυτό αποτελεί χωριστό και διακριτό μέρος του σχετικού αιτούντος και δεν συμμετέχει στον σχεδιασμό, στην παραγωγή, στην προμήθεια, στην εγκατάσταση, στη χρήση ή στη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί.
2. Τα διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα πρέπει να πληρούν τις εξής προϋποθέσεις:
α) είναι διαπιστευμένα σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) 765/2008,
β) τα όργανα και το προσωπικό τους, εντός της επιχείρησης στην οποία ανήκουν, έχουν αναγνωρίσιμη οργανωτική δομή και μεθόδους υποβολής εκθέσεων οι οποίες διασφαλίζουν την αμεροληψία τους και την αποδεικνύουν στο Ε.ΣΥ.Δ..
γ) ούτε τα όργανα ούτε το προσωπικό τους ευθύνονται για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την προμήθεια, την εγκατάσταση, τη λειτουργία ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε εκτελούν δραστηριότητες που ενδέχεται να θίξουν την αμερόληπτη κρίση ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις δραστηριότητές τους αξιολόγησης,
δ) τα όργανα παρέχουν τις υπηρεσίες τους αποκλειστικά στην επιχείρηση στην οποία ανήκουν.
3. Τα διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα δεν κοινοποιούνται στα κράτη - μέλη ή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά οι πληροφορίες για τη διαπίστευσή τους παρέχονται από την επιχείρηση της οποίας αποτελούν τμήμα ή από το Ε.ΣΥ.Δ. στην Αρχή Κοινοποίησης, ύστερα από αίτημα της εν λόγω αρχής.

Άρθρο 36
Αίτηση για κοινοποίηση
(άρθρο 36 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης εγκατεστημένος στην Ελλάδα υποβάλλει αίτηση κοινοποίησης στην Αρχή Κοινοποίησης.
2. Η εν λόγω αίτηση συνοδεύεται από περιγραφή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης, της ενότητας ή των ενοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης και του προϊόντος ή των προϊόντων για τα οποία ο οργανισμός ισχυρίζεται ότι είναι αρμόδιος, καθώς και από πιστοποιητικό διαπίστευσης το οποίο έχει εκδοθεί από το Ε.ΣΥ.Δ., διά του οποίου πιστοποιείται ότι ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.

Άρθρο 37
Διαδικασία κοινοποίησης
(άρθρο 37 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Αρχή Κοινοποίησης κοινοποιεί μόνο τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32.
2. Η Αρχή Κοινοποίησης γνωστοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα λοιπά κράτη -μέλη τους οργανισμούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μέσω του ηλεκτρονικού μέσου κοινοποίησης που έχει δημιουργήσει και διαχειρίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
3. Στην κοινοποίηση περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία για τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, την ενότητα ή τις ενότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το σχετικό προϊόν ή προϊόντα και το σχετικό πιστοποιητικό διαπίστευσης.
4. Ο οικείος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης μπορεί να εκτελεί τις δραστηριότητες κοινοποιημένου οργανισμού μόνο εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή τα λοιπά κράτη - μέλη εντός δύο (2) εβδομάδων από την κοινοποίηση.
5. Η Αρχή Κοινοποίησης ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά κράτη - μέλη για κάθε μεταγενέστερη σχετική τροποποίηση της κοινοποίησης.

Άρθρο 38
Αριθμοί αναγνώρισης και κατάλογοι κοινοποιημένων οργανισμών
(άρθρο 38 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει έναν μόνο αριθμό αναγνώρισης, που χορηγείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ακόμη και αν έχει κοινοποιηθεί βάσει διάφορων νομικών πράξεων της Ένωσης.

Άρθρο 39
Αλλαγές στην κοινοποίηση
(άρθρο 39 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Όταν η Αρχή Κοινοποίησης διαπιστώνει ή πληροφορείται ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32 ή ότι αδυνατεί να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του, περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση, κατά περίπτωση, αναλόγως της σοβαρότητας της μη τήρησης των εν λόγω απαιτήσεων ή εκπλήρωσης των εν λόγω υποχρεώσεων. Ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά κράτη - μέλη σχετικά.
2. Στην περίπτωση περιορισμού, αναστολής ή απόσυρσης της κοινοποίησης ή όταν ο κοινοποιημένος οργανισμός παύσει τη δραστηριότητά του, η Αρχή Κοινοποίησης προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για να διασφαλίσει ότι τα αρχεία του οργανισμού αυτού τα χειρίζεται άλλος κοινοποιημένος οργανισμός ή τα καθιστά διαθέσιμα στην Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, εφόσον τα ζητήσει.

Άρθρο 40
Αμφισβητήσεις της επάρκειας των κοινοποιημένων οργανισμών
(άρθρο 40 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Η Αρχή Κοινοποίησης παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ύστερα από αίτημα της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της διατήρησης επάρκειας του οικείου οργανισμού.

2. Η Αρχή Κοινοποίησης λαμβάνει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης της κοινοποίησης εφόσον είναι αναγκαίο, όταν διαπιστωθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του.

Άρθρο 41
Λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιημένων οργανισμών
(άρθρο 41 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στη συναφή ΤΠΔ.
2. Οι αξιολογήσεις συμμόρφωσης διενεργούνται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις για τους οικονομικούς φορείς. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, όταν ασκούν τις δραστηριότητές τους, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος μιας επιχείρησης, τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται, τη δομή της, την πολυπλοκότητα της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται για τα σχετικά προϊόντα και τον μαζικό ή τον εν σειρά χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.
Ωστόσο, κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους λειτουργούν με στόχο την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του προϊόντος με τον παρόντα νόμο.
3. Όταν κοινοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει ότι οι απαιτήσεις της σχετικής ΤΠΔ ή των αντίστοιχων εναρμονισμένων προτύπων ή των τεχνικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή, του ζητεί να λάβει τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα και δεν εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης.
4. Όταν κοινοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού, ότι κάποιο προϊόν δεν είναι πλέον σύμφωνο με τη σχετική ΤΠΔ ή τα αντίστοιχα εναρμονισμένα πρότυπα ή τις τεχνικές προδιαγραφές, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα και αναστέλλει ή αποσύρει το πιστοποιητικό, εφόσον απαιτείται.
5. Αν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα ή αυτά δεν έχουν το απαιτούμενο αποτέλεσμα, ο κοινοποιημένος οργανισμός περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει το πιστοποιητικό, κατά περίπτωση.

Άρθρο 42
Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από τους κοινοποιημένους οργανισμούς
(άρθρο 42 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί ενημερώνουν την Αρχή Κοινοποίησης για τα εξής:
α) τυχόν άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού,
β) καταστάσεις που επηρεάζουν το πεδίο εφαρμογής και τους όρους της κοινοποίησης,
γ) κάθε αίτημα για ενημέρωση το οποίο έλαβαν από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης,
δ) ύστερα από αίτημα, τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εκτελούν στο πλαίσιο της κοινοποίησής τους και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα διενεργήθηκε, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και υπεργολαβιών.
Ενημερώνουν, επίσης, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για οποιαδήποτε άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού της περίπτωσης α΄.
2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στους άλλους κοινοποιημένους, δυνάμει του παρόντος νόμου, οργανισμούς που διεξάγουν παρόμοιες δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καλύπτουν τα ίδια προϊόντα, τις σχετικές πληροφορίες για ζητήματα που αφορούν αρνητικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης και, αν τους ζητηθεί, θετικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης.
3. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στον Οργανισμό τα πιστοποιητικά επαλήθευσης των υποσυστημάτων «ΕΚ», τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ» και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

Άρθρο 43
Συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών
(άρθρο 44 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι οργανισμοί τους οποίους έχει κοινοποιήσει, συμμετέχουν στις εργασίες της τομεακής ομάδας κοινοποιημένων οργανισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, απευθείας ή μέσω ορισθέντων αντιπροσώπων σύμφωνα με το άρθρο 24 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Άρθρο 44
Ορισμένοι οργανισμοί
(άρθρο 45 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Οι απαιτήσεις σχετικά με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στα άρθρα 30 έως 34 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει της παραγράφου 8 του άρθρου 15, εκτός από την περίπτωση:
α) δεξιοτήτων που απαιτούνται από το προσωπικό, βάσει της περίπτωσης γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 32, όπου ο ορισμένος οργανισμός οφείλει να διαθέτει την κατάλληλη γνώση και κατανόηση του εθνικού δικαίου,
β) εγγράφων τα οποία πρέπει να τίθενται στη διάθεση της Αρχής Κοινοποίησης βάσει της παραγράφου 4 του άρθρου 34, όπου ο ορισμένος οργανισμός οφείλει να περιλαμβάνει έγγραφα που αφορούν τις εργασίες που πρέπει να διεξαχθούν από θυγατρικές ή υπεργολάβους δυνάμει των συναφών εθνικών κανόνων.
2. Οι λειτουργικές υποχρεώσεις του άρθρου 41 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει της παραγράφου 8 του άρθρου 15, με εξαίρεση ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν εθνικούς κανόνες και όχι ΤΠΔ.
3. Η υποχρέωση ενημέρωσης της παραγράφου 1 του άρθρου 42 ισχύει και για τους ορισμένους οργανισμούς, οι οποίοι ενημερώνουν σχετικά το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄
ΜΗΤΡΩΑ

Άρθρο 45
Σύστημα αρίθμησης οχημάτων
(άρθρο 46 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Κατά την καταχώριση, σύμφωνα με το άρθρο 22, κάθε όχημα λαμβάνει Ευρωπαϊκό Αριθμό Οχήματος (ΕΑΟ) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εφόσον η καταχώριση διενεργείται στην Ελλάδα. Κάθε όχημα επισημαίνεται με ατομικό ΕΑΟ.
2. Οι προδιαγραφές του ΕΑΟ καθορίζονται με εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
3. Σε κάθε όχημα δίνεται ΕΑΟ άπαξ, εκτός εάν η σχετική εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προβλέπει διαφορετικά.
4. Παρά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1, όσον αφορά τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από ή προς τρίτες χώρες, των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αποδεχθεί οχήματα σαφώς προσδιορισμένα, σύμφωνα με διαφορετικό σύστημα κωδικοποίησης.

Άρθρο 46
Μητρώα οχημάτων
(άρθρο 47 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Έως ότου λειτουργήσει το ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 47 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων τηρεί εθνικό μητρώο οχημάτων. Το μητρώο αυτό:
α) τηρεί τις κοινές προδιαγραφές που εγκρίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με εκτελεστικές πράξεις της,
β) ενημερώνεται από οργανισμό ανεξάρτητο από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση,
γ) είναι προσβάσιμο από τις εθνικές αρχές ασφάλειας και τους φορείς διερεύνησης στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 16 και 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798. Επίσης σε αυτό έχουν πρόσβαση, κατόπιν νόμιμου αιτήματος, τα ρυθμιστικά όργανα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 55 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ και ο Οργανισμός, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, καθώς και τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που καταχωρίζουν οχήματα ή που περιλαμβάνονται στο μητρώο.
2. Το εθνικό μητρώο οχημάτων περιλαμβάνει τα εξής τουλάχιστον στοιχεία:
α) τον ΕΑΟ,
β) παραπομπές στη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και στον φορέα που την εξέδωσε,
γ) παραπομπές στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχημάτων του άρθρου 48 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,
δ) στοιχεία ταυτότητας του ιδιοκτήτη του οχήματος και του κατόχου του,
ε) τους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του οχήματος,
στ) αναφορές στον φορέα που είναι αρμόδιος για τη συντήρηση.
3. Αν το εθνικό μητρώο οχημάτων δεν είναι συνδεδεμένο με αυτά των λοιπών κρατών - μελών σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει το μητρώο της, όσον αφορά τα δεδομένα που το αφορούν, με τις τροποποιήσεις που επιφέρει άλλο κράτος - μέλος στο οικείο μητρώο.
4. Ο κάτοχος δηλώνει αμέσως οποιαδήποτε τροποποίηση των δεδομένων που είναι καταχωρισμένα στο μητρώο οχημάτων, την καταστροφή οχήματος ή την απόφασή του να μην καταχωρίζει πλέον ένα όχημα, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
5. Στην περίπτωση οχημάτων τα οποία λαμβάνουν έγκριση για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα και στη συνέχεια χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι τα δεδομένα του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων, τουλάχιστον, των δεδομένων που αφορούν τον κάτοχο του οικείου οχήματος, την υπεύθυνη για τη συντήρησή του οντότητα και τους περιορισμούς χρήσης του οχήματος, μπορούν να ανακτώνται μέσω μητρώου οχημάτων ή ότι τα δεδομένα αυτά είναι διαθέσιμα με άλλο τρόπο σε ευκόλως αναγνώσιμη μορφή και χωρίς καθυστέρηση, σύμφωνα με τις ίδιες αρχές περί μη διακρίσεων που εφαρμόζονται στα αντίστοιχα δεδομένα τα οποία βρίσκονται σε μητρώο οχημάτων.

Άρθρο 47
Μητρώο υποδομής
(άρθρο 49 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει μητρώο υποδομής που περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, όπως ορίζεται στη σχετική ΤΠΔ.
2. Οι τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στο μητρώο υποδομής χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τις τιμές των παραμέτρων που καταγράφονται στην έγκριση οχήματος για τη διάθεση στην αγορά, προκειμένου να ελεγχθεί η τεχνική συμβατότητα μεταξύ οχήματος και δικτύου.
3. Το μητρώο υποδομής μπορεί να αναφέρει προϋποθέσεις για τη χρήση σταθερών εγκαταστάσεων και άλλους περιορισμούς.

4. Ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζει ότι το μητρώο υποδομής είναι επικαιροποιημένο σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 48
Αιτιολόγηση αποφάσεων
(άρθρο 52 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος νόμου και αφορούν την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας ή την επαλήθευση υποσυστημάτων που απαρτίζουν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12 και 17, πρέπει να είναι πλήρως αιτιολογημένες. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από το κείμενο νομοθετικό καθεστώς, καθώς και των σχετικών προθεσμιών για την άσκησή τους.

Άρθρο 49
Εκθέσεις και ενημέρωση
(άρθρο 53 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό, εργαλείο ικανό να παρέχει επισκόπηση του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα τα οποία προβλέπονται στο κεφάλαιο Ζ΄ του παρόντος νόμου.

Άρθρο 50
Μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση οχημάτων
(άρθρο 54 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4 του άρθρου 54 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, τα οχήματα που χρειάζεται να λάβουν έγκριση μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019 υπόκεινται στις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε΄ του π.δ. 104/2010 (Α΄ 181).
2. Οι εγκρίσεις θέσης οχημάτων σε λειτουργία οι οποίες χορηγήθηκαν δυνάμει της παραγράφου 1 και όλες οι άλλες εγκρίσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 15 Ιουνίου 2016, συμπεριλαμβανομένων όσων χορηγήθηκαν δυνάμει διεθνών συμφωνιών, ιδίως των RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) και RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), παραμένουν σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους με τους οποίους χορηγήθηκαν οι εγκρίσεις αυτές.
3. Τα οχήματα με έγκριση θέσης σε λειτουργία σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 λαμβάνουν νέα έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, προκειμένου να λειτουργούν σε ένα ή περισσότερα δίκτυα που δεν καλύπτονται ακόμη από την έγκρισή τους. Η διάθεση στην αγορά στα εν λόγω επιπλέον δίκτυα υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 21.

Άρθρο 51
Άλλες μεταβατικές διατάξεις
(άρθρο 55 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)

1. Τα παραρτήματα IV, V, VII και IX του π.δ. 104/2010, όπως έχουν τροποποιηθεί, το μεν παράρτημα V με το παράρτημα Ι του άρθρου 1 της ΑΣ4.1/75307/5740/3.12.2015 κοινής αποφάσεως των Υπουργών Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 2755) το δε παράρτημα IX με την παράγραφο 2 του άρθρου 43 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261), ισχύουν μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής των αντίστοιχων εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του άρθρου 7, στην παράγραφο 4 του άρθρου 9, στην παράγραφο 10 του άρθρου 14 και στην παράγραφο 9 του άρθρου 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
2 Το π.δ. 104/2010 εξακολουθεί να ισχύει για έργα σχετικά με τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS τα οποία έχουν τεθεί σε λειτουργία κατά την περίοδο μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019.
3. Τα έργα στα οποία το στάδιο διαγωνισμού ή ανάθεσης συμβάσεων έχει ολοκληρωθεί πριν από τις 16 Ιουνίου 2019 δεν υπόκεινται στην προηγούμενη έγκριση από τον Οργανισμό που αναφέρεται στο άρθρο 19.
4. Έως τις 16 Ιουνίου 2031, τα δικαιώματα προαίρεσης που περιλαμβάνονται στις συμβάσεις που έχουν υπογραφεί πριν από τις 15 Ιουνίου 2016 δεν υπόκεινται στην αναφερόμενη στο άρθρο 19 προηγούμενη έγκριση από τον Οργανισμό, ακόμη και αν ασκήθηκαν μετά τις 15 Ιουνίου 2016.
5. Πριν από την έγκριση της θέσης σε λειτουργία παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS που δεν υποβλήθηκε στην αναφερόμενη στο άρθρο 19 προηγούμενη έγκριση του Οργανισμού, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζεται με τον Οργανισμό, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι τεχνικές λύσεις είναι πλήρως διαλειτουργικές, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 30 και την παράγραφο 2 του άρθρου 31 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Άρθρο 52
Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797)

1. Δίκτυο
Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, το δίκτυο της Ένωσης περιλαμβάνει τα εξής στοιχεία:
α) ειδικά κατασκευασμένες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h,
β) γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και είναι εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξης των 200 km/h,
γ) γραμμές που έχουν διευθετηθεί ειδικά για υψηλή ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζόμενων με την τοπογραφία, τη μορφολογία του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης γραμμές διασύνδεσης μεταξύ δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικών δικτύων, γραμμές διέλευσης σταθμών, γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα,
δ) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,
ε) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),
στ) συμβατικές γραμμές προοριζόμενες για την κυκλοφορία εμπορευμάτων,
ζ) επιβατικούς κόμβους,
η) εμπορευματικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,
θ) γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Το εν λόγω δίκτυο περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, εντοπισμού και πλοήγησης και τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο, ώστε να επιτυγχάνονται η ασφαλής και αρμονική επιχειρησιακή λειτουργία του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

2. Οχήματα

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, τα οχήματα της Ένωσης περιλαμβάνουν όλα τα οχήματα που μπορεί να κυκλοφορούν στο σύνολο ή σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης:

α) μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών,

β) φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων,

γ) ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα.

Σε αυτόν τον κατάλογο οχημάτων περιλαμβάνονται τα οχήματα που έχουν ειδικά σχεδιασθεί ώστε να λειτουργούν στα διάφορα είδη γραμμών υψηλών ταχυτήτων που περιγράφονται στο σημείο 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ
(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797)

1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, το σύστημα που συνθέτει το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα εξής υποσυστήματα, που είναι είτε:

α) τομείς δομικής φύσης:

αα) υποδομή,

ββ) ενέργεια,

γγ) παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

δδ) εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

εε) τροχαίο υλικό, είτε

β) λειτουργικοί τομείς:

αα) διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,

ββ) συντήρηση,

γγ) τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές και για εμπορευματικές μεταφορές.

2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Οργανισμό όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα εξής:

2.1. Υποδομές

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, οι ισόπεδες διαβάσεις, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.λπ.), η σχετική υποδομή σταθμού (όπως είσοδοι, κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, προσβάσεις εξυπηρέτησης, αποχωρητήρια και συστήματα πληροφοριών) και χαρακτηριστικά πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα) και ο εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας.

2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέριες γραμμές και το παρατρόχιο σύστημα μέτρησης της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και χρέωσης.

2.3. Παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του παρατρόχιου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

2.4. Εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

Το σύνολο του εποχούμενου τεχνικού εξοπλισμού που είναι αναγκαίος για την ασφάλεια και για τον χειρισμό και τον έλεγχο των κινήσεων αμαξοστοιχιών που επιτρέπεται να εκτελούν διαδρομές στο δίκτυο.

2.5. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

Οι διαδικασίες και ο σχετικός τεχνικός εξοπλισμός που επιτρέπουν τη συνεκτική λειτουργία των διάφορων δομικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά την υποβαθμισμένη λειτουργία, συμπεριλαμβανομένων της σύστασης και της οδήγησης αμαξοστοιχιών, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Τα επαγγελματικά προσόντα που απαιτούνται για την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών κάθε είδους.

2.6. Τηλεματικές εφαρμογές

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο στοιχεία:

α) τις εφαρμογές για επιβατικές μεταφορές, όπου περιλαμβάνονται τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες πριν από το ταξίδι και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ αμαξοστοιχιών και με άλλα μέσα μεταφοράς,

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα μεταφοράς και της έκδοσης ηλεκτρονικών-συνοδευτικών εγγράφων.

2.7. Τροχαίο υλικό

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου για το σύνολο του τεχνικού εξοπλισμού αμαξοστοιχιών, οι συσκευές λήψης ηλεκτρικού ρεύματος, οι μονάδες έλξης και ενεργειακής μετατροπής, ο εποχούμενος τεχνικός εξοπλισμός για τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και τη χρέωση, τα όργανα πέδησης, ζεύξης και κύλισης (φορεία, άξονες κ.λπ.) και η ανάρτηση, οι θύρες, οι διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (μηχανοδηγός, εποχούμενο προσωπικό και επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων χαρακτηριστικών πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα), οι συσκευές ενεργητικής ή παθητικής ασφάλειας και τα απαραίτητα για την υγεία των επιβατών και του εποχούμενου προσωπικού.

2.8. Συντήρηση

Οι διαδικασίες, ο συναφής τεχνικός εξοπλισμός, τα κέντρα υλικοτεχνικής στήριξης για εργασίες συντήρησης και τα αποθέματα για την κάλυψη των αναγκών της επισκευαστικής και της προληπτικής συντήρησης, ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος και να είναι εγγυημένες οι απαιτούμενες επιδόσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797)

1. Γενικές διατάξεις

1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή συναρμογή, η συντήρηση και η επιτήρηση των καίριων για την ασφάλεια στοιχείων και, ειδικότερα, των στοιχείων που αφορούν την κίνηση των αμαξοστοιχιών

πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας που είναι αναγκαία για την εγγύηση της ασφαλούς κυκλοφορίας με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα. Οι παράμετροι του εξοπλισμού πέδησης πρέπει να εγγυώνται τη δυνατότητα ακινητοποίησης σε συγκεκριμένη απόσταση με τη μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις που έχουν καθορισθεί κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Ο σχεδιασμός των σταθερών εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών, πρέπει να γίνονται ούτως ώστε να περιορίζονται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Τα συστήματα με προορισμό τον χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένα κατά τρόπον ώστε να μη θίγεται η ασφαλής λειτουργία των συστημάτων ή η υγεία και η ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλέψιμων χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρησιμοποίησής τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών πρέπει να έχουν ως στόχο να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικίνδυνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά τη μελέτη του συστήματος πρέπει να εκτιμώνται και να λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος στο περιβάλλον.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στις αμαξοστοιχίες και στην υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι ηλεκτρομαγνητικώς συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Ο σχεδιασμός και η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να οδηγούν στη δημιουργία απαράδεκτης στάθμης ηχορύπανσης:

α) σε περιοχές κοντά σε σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζει η παράγραφος 3 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016,

β) στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

1.4.5. Η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί, στο έδαφος, επίπεδο δονήσεων απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και τον χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των σταθερών εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο

σιδηροδρομικό σύστημα. Η απαίτηση αυτή περιλαμβάνει την ασφαλή ενσωμάτωση του υποσυστήματος του οχήματος στην υποδομή.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα τμήματα του δικτύου, μπορεί να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

1.6. Δυνατότητα πρόσβασης

1.6.1. Τα υποσυστήματα «υποδομής» και «τροχαίου υλικού» πρέπει να είναι προσιτά σε άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ούτως ώστε να τους εξασφαλίζεται πρόσβαση με τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα. Συμπεριλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών μερών των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα «λειτουργιών» και «τηλεματικών εφαρμογών για τους επιβάτες» πρέπει να προβλέπουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα με τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα.

2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα

2.1. Υποδομές

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή πρόσβασης ή ανεπιθύμητης παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, κρηπίδωμα κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφάλειας εντός των σηράγγων και γεφυρών μεγάλου μήκους.

2.1.2. Δυνατότητα πρόσβασης

Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των αμαξοστοιχιών ούτε των προσώπων (χρηστών, επιχειρησιακού προσωπικού, περιοίκων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

α) να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις καθορισμένες επιδόσεις,

β) στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στις αμαξοστοιχίες.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών σε επίπεδο ασφάλειας αντίστοιχο προς τους

στόχους που έχουν καθορισθεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό αντίξοες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την επιλογή συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να προσαρμόζεται στη χρήση των εν λόγω συστημάτων. Ο τεχνικός εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο θάλαμο οδήγησης αμαξοστοιχίας πρέπει να επιτρέπει την ομαλή λειτουργία, με προδιαγεγραμμένες συνθήκες, στο σιδηροδρομικό σύστημα.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια

Τα φέροντα στοιχεία του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να έχουν σχεδιασθεί κατά τρόπον ώστε να προστατεύονται οι χώροι των επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Το ηλεκτρολογικό υλικό δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι επιβαλλόμενες καταπονήσεις πρέπει να είναι συμβατές με την κατασκευή των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση, ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, πρέπει κάποια συστήματα να παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα να ειδοποιούν τον μηχανοδηγό και στο προσωπικό συνοδείας να έρχεται σε επαφή μαζί τους.

Πρέπει να διασφαλίζεται η ασφάλεια των επιβατών κατά την επιβίβαση και την αποβίβαση από αμαξοστοιχίες.

Οι θύρες πρόσβασης πρέπει να είναι εφοδιασμένες με σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου. Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλα συστήματα για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφάλειας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των αμαξοστοιχιών συστήματος φωτισμού ασφάλειας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να διαθέτουν μεγαφωνικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό της αμαξοστοιχίας.

Οι επιβάτες πρέπει να πληροφορούνται με ευνόητο και ολοκληρωμένο τρόπο σχετικά με τους κανόνες που τους αφορούν τόσο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς όσο και στις αμαξοστοιχίες.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του τεχνικού εξοπλισμού ζωτικής σημασίας και του τεχνικού εξοπλισμού κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και του συστήματος ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, με καθορισμένες έκρυθμες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας της αμαξοστοιχίας χωρίς αρνητικές συνέπειες στον τεχνικό εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Το ηλεκτρολογικό υλικό πρέπει να είναι συμβατό με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές στις οποίες προβλέπεται η λειτουργία του, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κλιματικών συνθηκών.

2.4.4. Έλεγχοι

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

2.4.5. Δυνατότητα πρόσβασης

Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6..

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Ασφάλεια και υγεία

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εγγυώνται την ασφαλή λειτουργία του υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του τροχαίου υλικού πρέπει να καθιστούν δυνατή την εκτέλεση των εργασιών ασφάλειας, υγιεινής και άνεσης σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν κατασκευαστεί.

2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού των κέντρων ελέγχου πρέπει να εγγυώνται ασφαλή λειτουργία, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων λειτουργίας των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του εποχούμενου προσωπικού και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εγγυώνται την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.6.4. Δυνατότητα πρόσβασης

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες λειτουργίες παρέχουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για την εγγύηση της δυνατότητας πρόσβασης των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

2.7. Τηλεματικές εφαρμογές στις επιβατικές και στις εμπορευματικές μεταφορές

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των μεταφορέων εμπορευμάτων, ιδίως όσον αφορά την τεχνική συμβατότητα.

Πρέπει να λαμβάνοντα μέτρα ώστε:

αα) οι βάσεις δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα επικοινωνίας δεδομένων να αναπτύσσονται ούτως ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ διαφόρων εφαρμογών και φορέων εκμετάλλευσης, με εξαίρεση τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,

ββ) οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, ενημέρωσης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων επικοινωνίας δεδομένων πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες πρέπει να τηρείται το ελάχιστο επίπεδο κανόνων εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μετάδοση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

2.7.5. Δυνατότητα πρόσβασης

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι τηλεματικές εφαρμογές για τα υποσυστήματα επιβατών παρέχουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για την εγγύηση της δυνατότητας πρόσβασης των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ «ΕΚ» ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ
(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797)

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Ως «επαλήθευση “ΕΚ”» νοείται η διαδικασία που διενεργεί ο αιτών σύμφωνα με την έννοια του άρθρου 15 για να αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι σχετικές με ένα υποσύστημα απαιτήσεις του σχετικού ενωσιακού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων σχετικών εθνικών κανόνων, και ότι μπορεί να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος αυτού σε λειτουργία.

2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ

2.1. Εισαγωγή

Για τον σκοπό του παρόντος νόμου, η επαλήθευση κατ' αναφορά προς τις ΤΠΔ είναι η διαδικασία με την οποία κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).

Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων του αιτούντος να συμμορφώνεται με τις άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης που εφαρμόζονται και με επαληθεύσεις που διενεργούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης σύμφωνα με τους άλλους κανόνες.

2.2. Ενδιάμεση Δήλωση Επαλήθευσης (ΕΔΕ)

2.2.1. Αρχές

Εφόσον ζητηθεί από τον αιτούντα, οι επαληθεύσεις είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν για μέρη υποσυστήματος ή να περιοριστούν σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης μπορεί να τεκμηριωθούν σε «ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης» (ΕΔΕ) η οποία εκδίδεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αιτών. Η ΕΔΕ πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

2.2.2. Μέρη του υποσυστήματος

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση ΕΔΕ για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο αποφασίζει να χωρίσει το υποσύστημα. Κάθε μέρος ελέγχεται σε κάθε στάδιο όπως καθορίζεται στο σημείο 2.2.3..

2.2.3. Φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης

Το υποσύστημα ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος ελέγχονται σε καθένα από τα εξής στάδια:

α) συνολική μελέτη,

β) παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης των στοιχείων και της ρύθμισης του συνόλου,

γ) τελική δοκιμή.

Ο αιτών μπορεί να υποβάλει αίτηση για ΕΔΕ σχετικά με το στάδιο της μελέτης (συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών τύπου) και σχετικά με στο στάδιο παραγωγής για ολόκληρο το υποσύστημα ή για οποιοδήποτε μέρος στο οποίο ο αιτών αποφάσισε να το χωρίσει (βλέπε σημείο 2.2.2.).

2.3. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

2.3.1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για την επαλήθευση αξιολογούν τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα, ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

Όταν ένα υποσύστημα δεν έχει αξιολογηθεί για τη συμμόρφωσή του με όλες τις σχετικές ΤΠΔ (π.χ. στην περίπτωση παρέκκλισης, μερικής εφαρμογής ΤΠΔ για αναβάθμιση ή ανακαίνιση, μεταβατικής περιόδου σε ΤΠΔ ή σε ειδική περίπτωση), το πιστοποιητικό επαλήθευσης παρέχει την ακριβή παραπομπή στην (στις) ΤΠΔ ή στα μέρη της (τους), των οποίων δεν έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον κοινοποιημένο οργανισμό κατά τη διαδικασία επαλήθευσης.

2.3.2. Αν έχουν εκδοθεί ΕΔΕ, ο αρμόδιος κοινοποιημένος οργανισμός για την επαλήθευση του υποσυστήματος λαμβάνει υπόψη τις εν λόγω ΕΔΕ και, πριν εκδώσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης, ελέγχει:

α) ότι οι ΕΔΕ καλύπτουν σωστά στις σχετικές απαιτήσεις της (των) ΤΠΔ,

β) όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από το τις ΕΔΕ, και

γ) τις τελικές δοκιμές του υποσυστήματος ως συνόλου.

2.3.3. Σε περίπτωση τροποποίησης υποσυστήματος που καλύπτεται ήδη από πιστοποιητικό επαλήθευσης, ο κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί μόνο εκείνες τις εξετάσεις και δοκιμές που είναι συναφείς και απαραίτητες, δηλαδή η αξιολόγηση αφορά μόνο τα μέρη του υποσυστήματος που μεταβάλλονται και τις διεπαφές τους με τα αμετάβλητα μέρη του υποσυστήματος.

2.3.4. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που συμμετέχει στην επαλήθευση υποσυστήματος συντάσσει φάκελο σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 15 που καλύπτει το πεδίο των δραστηριοτήτων του.

2.4. Τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ»

Ο τεχνικός φάκελος που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καταρτίζεται από τον αιτούντα και πρέπει να περιέχει τα εξής:

α) τα τεχνικά χαρακτηριστικά που συνδέονται με τη μελέτη, στα οποία περιλαμβάνονται γενικά και λεπτομερή σχέδια όσον αφορά την εκτέλεση, ηλεκτρικά και υδραυλικά διαγράμματα, διαγράμματα του κυκλώματος ελέγχου, περιγραφή των συστημάτων επεξεργασίας δεδομένων και αυτοματισμών, επαρκώς λεπτομερή για την τεκμηρίωση της διενεργηθείσας επαλήθευσης της συμμόρφωσης, τεκμηρίωση όσον αφορά τη λειτουργία και τη συντήρηση κ.λπ. , για το σχετικό υποσύστημα,

β) κατάλογο των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρεται στην περίπτωση δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 4, τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

γ) τους φακέλους που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 15, τους οποίους καταρτίζει κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που εμπλέκεται στην επαλήθευση του υποσυστήματος και οι οποίοι περιλαμβάνουν:

αα) αντίγραφα των δηλώσεων επαλήθευσης «ΕΚ» και, κατά περίπτωση, των δηλώσεων καταλληλότητας για χρήση «ΕΚ» που έχουν συνταχθεί για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στην περίπτωση δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 4, συνοδευόμενα, αν συντρέχει λόγος, από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαγάγει οι κοινοποιημένοι οργανισμοί βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

ββ) εφόσον είναι διαθέσιμες, τις ΕΔΕ που συνοδεύουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συμπεριλαμβανομένου του αποτελέσματος της επαλήθευσης στην οποία προέβη ο κοινοποιημένος οργανισμός για την εγκυρότητα της ΕΔΕ,

γγ) το πιστοποιητικό επαλήθευσης, συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα φύλλα υπολογισμού και με υπογραφή του αρμόδιου για την επαλήθευση κοινοποιημένου οργανισμού, στο οποίο δηλώνεται ότι το υποσύστημα πληροί τις απαιτήσεις της (των) σχετικής(-ών) ΤΠΔ και στο οποίο γίνεται μνεία κάθε επιφύλαξης που καταγράφηκε κατά την εκτέλεση των εργασιών και δεν ανακλήθηκε. Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει επίσης να συνοδεύεται και από τις εκθέσεις επιθεώρησης και ελέγχου, οι οποίες συντάχθηκαν από τον ίδιο οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του, όπως εξειδικεύεται στα σημεία 2.5.2. και 2.5.3.,

δ) πιστοποιητικά επαλήθευσης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με άλλες νομικές πράξεις της Ένωσης,

ε) όταν απαιτείται επαλήθευση της ασφαλούς ενσωμάτωσης σύμφωνα με την περίπτωση γ της παραγράφου 4 του άρθρου 18 και την περίπτωση γ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 21, ο σχετικός τεχνικός φάκελος περιλαμβάνει την έκθεση ή τις εκθέσεις του αξιολογητή όσον αφορά τις ΚΜΑ για την εκτίμηση επικινδυνότητας, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 6 της Οδηγίας 2004/49/ΕΚ.

2.5. Επιτήρηση από τους κοινοποιημένους οργανισμούς

2.5.1. Ο αρμόδιος για τον έλεγχο της παραγωγής κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργοστάσια, στους χώρους αποθήκευσης και, ανάλογα με την περίπτωση, στις εγκαταστάσεις προκατασκευής ή δοκιμής και, γενικότερα, σε όλους τους χώρους στους οποίους μπορεί να κρίνει αναγκαία την πρόσβασή του για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να λάβει από τον αιτούντα όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τον σκοπό αυτόν και, ειδικότερα, τα σχέδια εφαρμογής και την τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

2.5.2. Ο αρμόδιος για τον έλεγχο της εφαρμογής κοινοποιημένος οργανισμός διενεργεί περιοδικούς ελέγχους προκειμένου να επιβεβαιώνεται η συμμόρφωση με τη σχετική ή τις σχετικές ΤΠΔ. Υποβάλλει έκθεση ελέγχου στους υπεύθυνους για την εφαρμογή. Η παρουσία του μπορεί να είναι απαραίτητη σε ορισμένες φάσεις των εργασιών κατασκευής.

2.5.3. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργοστάσια. Κατά τις επισκέψεις αυτές ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς ελέγχους. Στους υπευθύνους για την εφαρμογή παρέχει έκθεση επιθεώρησης και, ενδεχομένως, έκθεση ελέγχου.

2.5.4. Ο κοινοποιημένος οργανισμός έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί υποσύστημα στο οποίο έχει τοποθετηθεί στοιχείο διαλειτουργικότητας, προκειμένου να αξιολογεί, στις περιπτώσεις που το απαιτεί η αντίστοιχη ΤΠΔ, την καταλληλότητά του για χρήση στο σιδηροδρομικό περιβάλλον για το οποίο προορίζεται.

2.6. Υποβολή

Ο αιτών τηρεί αντίγραφο του τεχνικού φακέλου που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του υποσυστήματος. Ο φάκελος πρέπει να αποστέλλεται σε οποιοδήποτε κράτος - μέλος ή στον Οργανισμό, εφόσον το ζητήσει.

Τα έγγραφα της αίτησης έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία υποβάλλονται στην αρχή από την οποία ζητείται η έγκριση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός μπορεί να ζητήσει τη μετάφραση στη γλώσσα του μέρους ή μερών των εγγράφων που υποβάλλονται μαζί με την έγκριση.

2.7. Δημοσίευση

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει περιοδικά πληροφορίες σχετικά με:

α) τις αιτήσεις επαλήθευσης και έκδοσης ΕΔΕ που έλαβε,

β) τις αιτήσεις αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καταλληλότητας για χρήση των ΣΔ,

γ) τις ΕΔΕ που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν,

δ) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας για χρήση «ΕΚ» που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν,

ε) τα πιστοποιητικά επαλήθευσης που εκδόθηκαν ή απορρίφθηκαν.
2.8. Γλώσσα
Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται στην Ελληνική ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αιτούντα.

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΟΡΙΣΜΕΝΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ
3.1. Εισαγωγή
Όταν ισχύουν εθνικοί κανόνες, η επαλήθευση περιλαμβάνει διαδικασία κατά την οποία ο οργανισμός που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 15 (ορισμένος οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 για κάθε κράτος - μέλος στο οποίο προορίζεται να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.
3.2. Πιστοποιητικό επαλήθευσης
Ο ορισμένος οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αιτούντα.
Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον ή στους εθνικούς κανόνες προς τους οποίους έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει ορισθεί στη διαδικασία επαλήθευσης.
Στην περίπτωση εθνικών κανόνων σχετικών με τα υποσυστήματα που συνθέτουν όχημα, ο ορισμένος οργανισμός χωρίζει το πιστοποιητικό σε δύο μέρη: το ένα περιλαμβάνει τις παραπομπές στους εθνικούς κανόνες που σχετίζονται αυστηρά με την τεχνική συμβατότητα μεταξύ του οχήματος και του σχετικού δικτύου, ενώ το άλλο μέρος αφορά όλους τους άλλους εθνικούς κανόνες.
3.3. Φάκελος
Ο φάκελος που καταρτίζεται από τον ορισμένο οργανισμό και συνοδεύει το πιστοποιητικό επαλήθευσης στην περίπτωση εθνικών κανόνων πρέπει να περιλαμβάνεται στον τεχνικό φάκελο που συνοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» και αναφέρεται στο σημείο 2.4. και να περιέχει τα τεχνικά δεδομένα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του υποσυστήματος με τους εν λόγω εθνικούς κανόνες.
3.4. Γλώσσα
Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται στην Ελληνική ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αιτούντα.

4. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΜΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ (σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 15),
Αν πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό επαλήθευσης για ορισμένα μέρη υποσυστήματος, για τα μέρη αυτά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/798 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΤΗΣ 11ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 53
Αντικείμενο
(άρθρο 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Αντικείμενο του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
2. Ο παρών νόμος θεσπίζει διατάξεις για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και για τη βελτιωμένη πρόσβαση στην αγορά σε όσους παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες, με:
α) την εναρμόνιση της δομής του κανονιστικού συστήματος στην Ελλάδα,

β) τον προσδιορισμό των ευθυνών μεταξύ των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας,
γ) την ανάπτυξη κοινών στόχων ασφάλειας («ΚΣΑ») και κοινών μεθόδων ασφάλειας («ΚΜΑ») προκειμένου βαθμιαία να εξαλειφθεί η ανάγκη για εθνικούς κανόνες,
δ) τη θέσπιση αρχών για την έκδοση, την ανανέωση, την τροποποίηση και τον περιορισμό ή την ανάκληση πιστοποιητικών και εγκρίσεων ασφάλειας,
ε) τη σύσταση αρχής ασφάλειας και φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων στην Ελλάδα και
στ) τον καθορισμό κοινών αρχών διαχείρισης, ρύθμισης και εποπτείας της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 54
Πεδίο εφαρμογής
(άρθρο 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, το οποίο ενδέχεται να υποδιαιρείται σε υποσυστήματα σχετικά με τομείς δομικής και λειτουργικής φύσεως. Καλύπτει τις απαιτήσεις ασφάλειας ολόκληρου του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της ασφαλούς διαχείρισης της υποδομής, της διεξαγωγής της κυκλοφορίας και της αλληλεπίδρασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού και άλλων παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος.
2. Ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται:
α) στους μητροπολιτικούς σιδηρόδρομους (μετρό) για τη λειτουργία τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,
β) στα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα, καθώς και στις υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα οχήματα αυτά, ή
γ) στα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στα εν λόγω δίκτυα,
δ) στη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, και χρησιμοποιείται από τον κύριο ή από τον φορέα εκμετάλλευσης της υποδομής για τις αντίστοιχες μεταφορές φορτίου τους ή για τη μεταφορά προσώπων για μη εμπορικούς σκοπούς, καθώς και τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά στην υποδομή αυτή,
ε) στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.
Με απόφαση της ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων προσδιορίζονται οι απαιτήσεις και οι έλεγχοι ασφάλειας στις υποδομές για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση, όπως αυτές ορίζονται με την απόφαση της περίπτωσης ε΄ της παραγράφου 4 του άρθρου 1.
στ) στις ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές που χρησιμοποιούνται περιστασιακά από βαρέα σιδηροδρομικά οχήματα με τους όρους λειτουργίας των ελαφρών σιδηροδρομικών συστημάτων, εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης αποκλειστικά για τα οχήματα αυτά, και
ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως σε ελαφριές σιδηροδρομικές υποδομές αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα στοιχεία βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για να επιτρέπουν τη διέλευση σε περιορισμένο τμήμα βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής μόνο για σκοπούς συγκοινωνιακής σύνδεσης.

Άρθρο 55
Ορισμοί
(άρθρο 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα»: το σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης όπως ορίζεται στο σημείο 1) του άρθρου 2,
2) «διαχειριστής υποδομής»: διαχειριστής υποδομής όπως ορίζεται στο σημείο 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135),
3) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο σημείο 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή πρέπει να εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων που παρέχουν μόνο έλξη,
4) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» (ΤΠΔ): προδιαγραφή που υιοθετείται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και ισχύει για κάθε καλυπτόμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος,
5) «κοινοί στόχοι ασφάλειας» (ΚΣΑ): τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα, και όπου είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα υψηλής ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων),
6) «κοινές μέθοδοι ασφάλειας» (ΚΜΑ): οι μέθοδοι με τις οποίες περιγράφεται η αξιολόγηση των επιπέδων ασφάλειας, η επίτευξη των στόχων ασφάλειας και η συμμόρφωση με άλλες απαιτήσεις ασφάλειας,
7) «εθνική αρχή ασφάλειας»: ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, ή κάθε οργανισμός στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010 (Α΄ 188),
8) «εθνικοί κανόνες»: όλοι οι δεσμευτικοί κανόνες που θεσπίζονται σε ένα κράτος - μέλος, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή απαιτήσεις τεχνικής φύσης, εκτός από αυτές που έχουν θεσπιστεί από την Ένωση ή διεθνείς κανόνες, και οι οποίοι ισχύουν στο εν λόγω κράτος - μέλος για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών ή τρίτα μέρη,
9) «σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας»: η οργάνωση, οι ρυθμίσεις και οι διαδικασίες που θεσπίζονται από διαχειριστή υποδομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφαλής διαχείριση των εκτελούμενων λειτουργιών,
10) «υπεύθυνος έρευνας»: πρόσωπο που φέρει την ευθύνη για την οργάνωση, τη διεξαγωγή και τον έλεγχο έρευνας,
11) «ατύχημα»: κάθε ακούσιο ή ανεπιθύμητο και αιφνίδιο περιστατικό ή ειδική αλληλουχία τέτοιων περιστατικών με επιζήμιες συνέπειες. Τα ατυχήματα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: συγκρούσεις, εκτροχιασμοί, ατυχήματα σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα που προκαλούνται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, πυρκαγιές και άλλα,
12) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημίες στο τροχαίο υλικό, τις υποδομές ή το περιβάλλον, καθώς και κάθε άλλο ατύχημα με τις ίδιες συνέπειες και με προφανείς επιπτώσεις στη ρύθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων ή τη διαχείριση της ασφάλειας. Ως «εκτεταμένες ζημίες» νοούνται οι ζημίες οι οποίες μπορεί να εκτιμηθούν αμέσως από τον φορέα διερεύνησης ότι κοστίζουν συνολικά δύο εκατομμύρια (2.000.000) ευρώ τουλάχιστον,
13) «συμβάν»: κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων,
14) «έρευνα» ή «διερεύνηση»: διαδικασία που διεξάγεται με σκοπό την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων και περιλαμβάνει τη συγκέντρωση και την ανάλυση πληροφοριών, την εξαγωγή συμπερασμάτων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού των αιτίων, και, οσάκις κρίνεται ενδεδειγμένο, τη διατύπωση συστάσεων ασφάλειας,

15) «αίτια»: ενέργειες, παραλείψεις, γεγονότα ή συνθήκες ή συνδυασμός αυτών, που οδήγησαν σε ατύχημα ή συμβάν,
16) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σιδηροδρομικό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση C-III ή C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης). Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα ενδέχεται να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και κατά κανόνα τα οχήματά τους δεν εναλλάσσονται με οχήματα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων,
17) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: ορίζεται στο σημείο 42 του άρθρου 2.
18) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: τα στοιχεία διαλειτουργικότητας όπως ορίζονται στο σημείο 7 του άρθρου 2,
19) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 46,
20) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωριστεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 46.
21) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα.
22) «κατασκευαστής»: ο κατασκευαστής όπως ορίζεται στο σημείο 36 του άρθρου 2,
23) «αποστολέας»: επιχείρηση που αποστέλλει εμπορεύματα είτε επ' ονόματι της είτε για λογαριασμό τρίτων,
24) «παραλήπτης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παραλαμβάνει τα προϊόντα βάσει σύμβασης μεταφοράς. Αν η μεταφορά λαμβάνει χώρα χωρίς σύμβαση μεταφοράς, παραλήπτης θεωρείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναλαμβάνει τα εμπορεύματα κατά την άφιξη,
25) «φορτωτής»: επιχείρηση η οποία φορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές εντός ή επί φορτάμαξας ή εμπορευματοκιβωτίου ή φορτώνει εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή επί οχήματος,
26) «εκφορτωτής»: επιχείρηση η οποία αφαιρεί εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή από φορτάμαξα, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές μέσα από φορτάμαξα ή εμπορευματοκιβώτιο, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει εμπορεύματα από δεξαμενή (βυτιοφόρος φορτάμαξα, φορτάμαξα με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή) ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων ή από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην,
27) «υπεύθυνος πλήρωσης»: επιχείρηση που φορτώνει εμπορεύματα σε δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής), σε φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή σε φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή σε εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων,
28) «υπεύθυνος κένωσης»: επιχείρηση που αφαιρεί εμπορεύματα από δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής), από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων,
29) «μεταφορέας»: επιχείρηση που εκτελεί τη μεταφορά βάσει σύμβασης μεταφοράς,
30) «αναθέτων φορέας»: ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος εντέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση ενός υποσυστήματος,

31) «είδος της υπηρεσίας»: είδος χαρακτηριζόμενο από τη μεταφορά επιβατών, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας είτε όχι, από τη μεταφορά φορτίου, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες επικίνδυνων εμπορευμάτων είτε όχι, ή αποκλειστικά από υπηρεσίες εκτροπής σιδηροδρόμων,
32) «έκταση της υπηρεσίας»: έκταση χαρακτηριζόμενη από τον αριθμό των επιβατών και/ή όγκο των εμπορευμάτων και από το εκτιμώμενο μέγεθος μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ως προς τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολεί στον τομέα των σιδηροδρόμων (όπως πολύ μικρή, μικρή, μεσαίου μεγέθους ή μεγάλη επιχείρηση),
33) «τόπος παροχής της υπηρεσίας»: δίκτυο ή δίκτυα εντός ενός ή περισσότερων κρατών - μελών στα οποία μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να δραστηριοποιηθεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 56
Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων
(άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων:
α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων,
β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών,
γ) διασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης,
δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθένας για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, επιβάλλοντάς τους την υποχρέωση:
αα) να εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58,
ββ) να εφαρμόζουν τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες,
γγ) να καταρτίζουν συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με τον παρόντα νόμο,
ε) με επιφύλαξη των διατάξεων για την αστική ευθύνη, διασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση αναλαμβάνει την ευθύνη για το τμήμα του συστήματος που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του και για την ασφαλή λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας υλικού και της ανάθεσης υπηρεσιών έναντι των χρηστών, των πελατών, των οικείων εργαζομένων και άλλων παραγόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου,
στ) καταρτίζει και δημοσιεύει ετήσια σχέδια ασφάλειας, στα οποία περιγράφονται τα προβλεπόμενα μέτρα για την επίτευξη των ΚΣΑ, και
ζ) υποστηρίζει, όπου απαιτείται, το έργο του Οργανισμού όσον αφορά στην παρακολούθηση της ανάπτυξης της ασφάλειας των σιδηροδρόμων σε ενωσιακό επίπεδο.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής:
α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα για τον έλεγχο των κινδύνων τα οποία προβλέπονται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58, κατά περίπτωση, σε συνεργασία μεταξύ τους και με άλλους παράγοντες,
β) λαμβάνουν υπόψη στα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας τους κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων και τρίτων,

γ) όπου απαιτείται, υποχρεώνουν, μέσω σύμβασης, τους άλλους παράγοντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, των οποίων η δράση ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, να εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων, και
δ) διασφαλίζουν ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή των ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών σύμφωνα με τη σχετική ΚΜΑ που προβλέπεται στην περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.
3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης που φέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και κάθε άλλος παράγοντας με πιθανό αντίκτυπο στην ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος της Ελλάδας, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστών, εταιρειών συντήρησης, κατόχων οχημάτων, παρόχων υπηρεσιών, αναθετόντων φορέων, μεταφορέων, αποστολέων, παραληπτών, φορτωτών, εκφορτωτών, υπεύθυνων πλήρωσης και κένωσης:
α) εφαρμόζουν τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων, όπου απαιτείται, σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,
β) διασφαλίζουν ότι τα υποσυστήματα, το λοιπό υλικό, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες που παρέχουν, πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις και όρους χρήσης, προκειμένου να είναι δυνατή η ασφαλής χρήση τους από τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή και τον οικείο διαχειριστή υποδομής.
4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και κάθε παράγοντας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, ο οποίος εντοπίζει ή ενημερώνεται σχετικά με κίνδυνο ασφάλειας οφειλόμενο σε ελάττωμα και κατασκευαστικές παρατυπίες ή δυσλειτουργίες τεχνικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των δομικών υποσυστημάτων, οφείλουν, στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους:
α) να λαμβάνουν τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση του εντοπισθέντος κινδύνου ασφάλειας,
β) να αναφέρουν τους εν λόγω κινδύνους στα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου αυτά να λάβουν απαιτούμενα περαιτέρω διορθωτικά μέτρα για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επίτευξη των επιδόσεων ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος. Ο Οργανισμός μπορεί να δημιουργήσει ένα εργαλείο που θα διευκολύνει αυτήν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρμόδιων παραγόντων, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιωτική ζωή των χρηστών, τα αποτελέσματα μιας ανάλυσης κόστους/αποτελεσματικότητας, καθώς και τις εφαρμογές πληροφορικής και τα μητρώα που έχουν ήδη συσταθεί από τον Οργανισμό.
5. Σε περίπτωση ανταλλαγής οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες ανταλλάσσουν όλες τις σχετικές με την ασφαλή λειτουργία πληροφορίες, οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την κατάσταση και το ιστορικό του οικείου οχήματος, στοιχεία από τα αρχεία συντήρησης για σκοπούς ιχνηλασιμότητας, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα δελτία αποστολής.

Άρθρο 57
Κοινοί δείκτες ασφάλειας («ΚΔΑ»)
(άρθρο 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της επίτευξης των ΚΣΑ και να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση της γενικής εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συγκεντρώνει πληροφορίες για τους ΚΔΑ μέσω της ετήσιας έκθεσης ασφάλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το άρθρο 71.
2. Οι ΚΔΑ περιγράφονται στο παράρτημα Ι του άρθρου 81 του παρόντος νόμου.

Άρθρο 58
Κοινές μέθοδοι ασφάλειας («ΚΜΑ»)
(άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Οι ΚΜΑ περιγράφουν τον τρόπο αξιολόγησης των επιπέδων ασφάλειας, της επίτευξης των στόχων ασφάλειας και της συμμόρφωσης προς άλλες απαιτήσεις ασφάλειας κατά περίπτωση, ιδίως μέσω ανεξάρτητου οργανισμού αξιολόγησης με την εκπόνηση και τον καθορισμό:
α) των μεθόδων αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων,
β) των μεθόδων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις των πιστοποιητικών ασφάλειας και των εγκρίσεων ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με τα άρθρα 63 και 65,
γ) των μεθόδων εποπτείας που πρέπει να εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και των μεθόδων παρακολούθησης που πρέπει να εφαρμόζουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και οι αρμόδιοι για τη συντήρηση φορείς,
δ) των μεθόδων αξιολόγησης του επιπέδου και των επιδόσεων ασφάλειας των φορέων λειτουργίας των σιδηροδρόμων σε εθνικό επίπεδο και σε ενωσιακό επίπεδο,
ε) των μεθόδων αξιολόγησης της επίτευξης των στόχων ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης, και
στ) κάθε άλλης μεθόδου, η οποία αφορά σε διαδικασία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας που χρειάζεται να εναρμονιστεί σε επίπεδο Ένωσης.
2. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση την εμπειρία που αποκτάται από την εφαρμογή τους και με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και με σκοπό την εν γένει διατήρηση και, εφόσον είναι εύλογα εφικτό, τη συνεχή βελτίωσή της.
3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους.

Άρθρο 59
Κοινοί στόχοι ασφάλειας («ΚΣΑ»)
(άρθρο 7 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Οι ΚΣΑ καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα και, όταν είναι εφικτό, στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα. Οι ΚΣΑ μπορεί να συνίστανται σε κριτήρια αποδοχής κινδύνων ή στοχευόμενα επίπεδα ασφάλειας και λαμβάνουν υπόψη, συγκεκριμένα:
α) μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν στους επιβάτες, εργαζομένους, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού ή των εργολάβων, στους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και άλλους και, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν σε άτομα μη εξουσιοδοτημένα να βρίσκονται σε σιδηροδρομικούς χώρους,
β) κινδύνους για την κοινωνία.
2. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Οι αναθεωρημένοι ΚΣΑ ανταποκρίνονται σε τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί.
3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Οι τροποποιήσεις αυτές λαμβάνονται υπόψη στα ετήσια σχέδια ασφάλειας που προβλέπονται στην περίπτωση στ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 56. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί αυτούς τους κανόνες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 60.

Άρθρο 60

Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

(άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201), ισχύουν εφόσον:

α) ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 81, και

β) συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με τις ΤΠΔ, τους ΚΣΑ και τις ΚΜΑ, και

γ) δεν οδηγούν σε αυθαίρετες διακρίσεις ή σε συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με όμοια απόφασή του καταργούνται :

α) εθνικοί κανόνες που δεν κοινοποιήθηκαν ή δεν πληρούν τα κριτήρια της παραγράφου 1,

β) εθνικοί κανόνες που έχουν καταστεί περιττοί λόγω του δικαίου της Ένωσης και ιδίως των ΤΠΔ, ΚΣΑ και ΚΜΑ.

Για τον σκοπό αυτόν, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών χρησιμοποιεί το μέσο διαχείρισης κανόνων που αναφέρεται στην παρ. 4 του άρθρου 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και μπορεί να ζητά από τον Οργανισμό να εξετάσει συγκεκριμένους κανόνες με βάση τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, θεσπίζονται νέοι εθνικοί κανόνες σύμφωνα με τον παρόντα νόμο μόνο στις εξής περιπτώσεις:

α) εφόσον οι κανόνες αφορούν υπάρχουσες μεθόδους ασφάλειας που δεν καλύπτονται από ΚΜΑ,

β) όταν οι κανόνες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου δεν καλύπτονται ακόμη από ΤΠΔ,

γ) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα ή συμβάν,

δ) εφόσον απαιτείται αναθεώρηση ήδη κοινοποιηθέντος κανόνα,

ε) όταν οι κανόνες για τις απαιτήσεις, όσον αφορά στο προσωπικό το οποίο εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων κριτηρίων επιλογής, καλής φυσικής και ψυχολογικής κατάστασης και επαγγελματικής κατάρτισης, δεν καλύπτονται ακόμη από ΤΠΔ ή από τον ν. 3911/2011 (Α΄ 12).

4. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει προς εξέταση τα σχέδια νέων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγκαίρως και μέσα στις προθεσμίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, πριν από την αναμενόμενη καθιέρωση του προτεινόμενου νέου κανόνα στο εθνικό νομικό σύστημα, αιτιολογώντας την καθιέρωσή του, μέσω κατάλληλου συστήματος πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μεριμνά να είναι το σχέδιο επαρκώς επεξεργασμένο, ώστε να μπορεί ο Οργανισμός να προβεί στην εξέτασή του, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

5. Στην περίπτωση επειγόντων προληπτικών μέτρων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να εγκρίνει και να εφαρμόζει νέο κανόνα αμέσως. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και με την επιφύλαξη της αξιολόγησης του Οργανισμού σύμφωνα με τις παρ. 1, 2 και 5 του άρθρου 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

6. Αν ο Οργανισμός λάβει γνώση για κοινοποιημένο ή μη εθνικό κανόνα, ο οποίος είτε έχει καταστεί περιττός, είτε είναι σε σύγκρουση με τις ΚΜΑ ή οποιοδήποτε άλλο μέρος του δικαίου της Ένωσης που εκδόθηκε μετά την εφαρμογή του σχετικού εθνικού κανόνα, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

7. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί στον Οργανισμό και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τους εθνικούς κανόνες που υιοθετεί. Χρησιμοποιεί το κατάλληλο σύστημα πληροφορικής σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μεριμνά ώστε οι ισχύοντες

εθνικοί κανόνες να είναι εύκολα προσβάσιμοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με όρους κατανοητούς από όλους τους ενδιαφερομένους. Μπορεί να ζητηθεί από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να παράσχει πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με τους εθνικούς κανόνες.

8. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αποφασίσει να μην κοινοποιήσει κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ο διαχειριστής υποδομής αναφέρει τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 47 ή υποδεικνύει στη δήλωση δικτύου, που αναφέρεται στο άρθρο 27 του ν. 4408/2016, όπου δημοσιεύονται οι εν λόγω κανόνες και περιορισμοί.

9. Οι εθνικοί κανόνες, που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου, δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης του π.δ. 81/2018 (Α΄ 151).

10. Τα σχέδια εθνικών κανόνων και οι ισχύοντες εθνικοί κανόνες υποβάλλονται προς εξέταση από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διαδικασίες των άρθρων 25 και 26 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

11. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 8, οι εθνικοί κανόνες που δεν έχουν κοινοποιηθεί βάσει του παρόντος άρθρου δεν ισχύουν για τους σκοπούς του παρόντος νόμου.

Άρθρο 61
Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας
(άρθρο 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας, προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι το σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να επιτύχει τουλάχιστον τους ΚΣΑ, ότι συνάδει με τις απαιτήσεις ασφάλειας που θεσπίζονται στο πλαίσιο των ΤΠΔ και ότι εφαρμόζονται τα σχετικά μέρη των ΚΜΑ και οι κοινοποιούμενοι σύμφωνα με το άρθρο 60 εθνικοί κανόνες.

2. Παρέχεται τεκμηρίωση για όλα τα τμήματα του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, η οποία περιγράφει κυρίως την κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο της οργάνωσης του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Υποδεικνύει, επιπλέον, πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχει το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς διασφαλίζεται η συνεχής βελτίωση του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Εξασφαλίζεται η σαφής δέσμευση στη συνεκτική εφαρμογή γνώσεων και μεθόδων των ανθρώπινων παραγόντων. Μέσω του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προωθούν μια νοοτροπία αμοιβαίας εμπιστοσύνης, καλής πίστης και μάθησης, όπου το προσωπικό παροτρύνεται να συμβάλει στην ανάπτυξη της ασφάλειας, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα.

3. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας περιέχει τα εξής βασικά στοιχεία:

α) πολιτική ασφάλειας εγκεκριμένη από τον διευθύνοντα σύμβουλο του οργανισμού και κοινοποιημένη σε όλο το προσωπικό,

β) ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους του οργανισμού για τη διατήρηση και την ενίσχυση της ασφάλειας, καθώς και σχέδια και διαδικασίες επίτευξης των στόχων,

γ) διαδικασίες για τη συμμόρφωση προς τα υφιστάμενα, νέα και τροποποιημένα τεχνικά και λειτουργικά πρότυπα ή άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές που θεσπίζονται βάσει των ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 60 και στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 81, άλλων σχετικών κανόνων ή αποφάσεων των αρχών,

δ) διαδικασίες με στόχο την εξασφάλιση της συμμόρφωσης προς τα πρότυπα και άλλες προϋποθέσεις σχετικές με προδιαγραφές καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού και των λειτουργιών,

ε) διαδικασίες και μεθόδους προσδιορισμού των κινδύνων, αξιολόγησης των κινδύνων και εφαρμογής μέτρων ελέγχου των κινδύνων κάθε φορά που, λόγω μεταβολής των όρων εκμετάλλευσης ή της εισαγωγής νέου υλικού, δημιουργούνται νέοι κίνδυνοι για την υποδομή ή τη διασύνδεση ανθρώπου-μηχανής-οργανισμού,

στ) εξασφάλιση προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού και συστημάτων, τα οποία διασφαλίζουν ότι διατηρείται η επάρκεια προσόντων του προσωπικού και εκτελούνται αναλόγως τα σχετικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων ρυθμίσεων σχετικά με την καλή φυσική και ψυχολογική κατάσταση,
ζ) ρυθμίσεις για την παροχή επαρκούς πληροφόρησης στο πλαίσιο του οργανισμού και, όπου απαιτείται, μεταξύ οργανισμών του σιδηροδρομικού συστήματος,
η) διαδικασίες και μορφότυπους για την τεκμηρίωση των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμό διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας,
θ) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων,
ι) εξασφάλιση σχεδίων δράσης, προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές,
ια) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.
Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιλαμβάνουν οποιοδήποτε άλλο στοιχείο είναι απαραίτητο για να καλυφθούν οι κίνδυνοι ασφάλειας, σύμφωνα με την αξιολόγηση κινδύνων που απορρέουν από τη δραστηριότητά τους.
4. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, στην έκταση, στον τόπο παροχής της υπηρεσίας και άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Διασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που συνδέονται με τη δραστηριότητα του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων της παροχής συντήρησης, με την επιφύλαξη του άρθρου 66, του υλικού και της χρήσης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, οσάκις ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν από τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων αναφερομένων στο άρθρο 56.
5. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και προβλέπεται ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ασκούν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες, καθώς και σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο πιστοποιητικό ασφάλειας που έχουν λάβει.
Τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας αναπτύσσονται με στόχο τον συντονισμό των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης του διαχειριστή υποδομής με όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στην υποδομή του και με τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, ώστε να διευκολύνεται η ταχεία παρέμβαση των σωστικών συνεργείων, καθώς και με οποιοδήποτε άλλο μέρος εμπλέκεται σε μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Όσον αφορά τις διασυνοριακές υποδομές, η συνεργασία ανάμεσα στους σχετικούς διαχειριστές υποδομής διευκολύνει τον απαραίτητο συντονισμό και την ετοιμότητα των αρμόδιων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και στις δύο πλευρές των συνόρων.
Ύστερα από σοβαρό ατύχημα, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει βοήθεια στα θύματα βοηθώντας τα σε διαδικασίες καταγγελίας δυνάμει ενωσιακού δικαίου, ιδίως του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων άλλων μερών. Η βοήθεια αυτή χρησιμοποιεί διαύλους επικοινωνίας με τις οικογένειες των θυμάτων και περιλαμβάνει ψυχολογική υποστήριξη για τα θύματα ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.
6. Πριν από τις 31 Μαΐου κάθε έτους, ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:
α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας,
β) αναφορά για την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ που αναφέρονται στο άρθρο 57, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση,
γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας,

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης σύνοψης των πληροφοριών που παρέχονται από τους σχετικούς παράγοντες σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 56 και
ε) έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 62
Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας
(άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή επιτρέπεται μόνο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παράγραφο 8.
Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται ότι η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της.
2. Στην αίτησή της για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών και τον προβλεπόμενο τόπο παροχής της υπηρεσίας.
3. Η αίτηση για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας συνοδεύεται από φάκελο, ο οποίος περιλαμβάνει έγγραφα που αποδεικνύουν ότι:
α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 61 και ότι πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις ΤΠΔ, τις ΚΜΑ και τους ΚΣΑ και σε άλλες σχετικές νομοθετικές διατάξεις, ώστε να ελέγχει τους κινδύνους και να παρέχει ασφαλείς μεταφορές στο δίκτυο,
β) όταν συντρέχει περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πληροί τις απαιτήσεις των οικείων εθνικών κανόνων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 60.
Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμά τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
4. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση μέσα σε προκαθορισμένο και εύλογο χρονικό διάστημα και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή εκ μέρους του αιτούντος όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και συμπληρωματικών πληροφοριών που έχουν ζητηθεί. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία πιστοποίησης, οι οποίοι ορίζονται σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
5. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τόπο παροχής της υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη. Για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού, ο Οργανισμός:
α) αξιολογεί τα στοιχεία που αναφέρονται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και
β) παραπέμπει άμεσα τον φάκελο της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο σύνολό του στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και στις λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας στην αρμοδιότητα των οποίων εμπίπτει ο προβλεπόμενος τόπος παροχής της υπηρεσίας, προς αξιολόγηση των στοιχείων που προβλέπονται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αξιολόγησης, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξουσιοδοτούνται να επισκέπτονται και να επιθεωρούν τους χώρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και να διενεργούν ελέγχους, ενώ επίσης μπορούν να ζητούν σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συντονίζουν την οργάνωση των εν λόγω επισκέψεων, ελέγχων και επιθεωρήσεων.

6. Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, ο Οργανισμός ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί την παροχή σχετικών συμπληρωματικών πληροφοριών εντός εύλογης προθεσμίας. Όσον αφορά στην πληρότητα, στη συνάφεια και στη συνοχή του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί επίσης να αξιολογεί τα στοιχεία που προβλέπονται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις, δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, αξιολογήσεις προτού λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τυχόν ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με αρνητική αξιολόγηση διεξαχθείσα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παραγράφου 5, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν επιτευχθεί αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός (1) μηνός αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση εκτός αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει παραπέμψει το ζήτημα προς διαιτησία στην Επιτροπή Προσφυγών, η οποία συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Η Επιτροπή Προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός ενός (1) μηνός από την υποβολή του αιτήματος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει αμελλητί την απόφασή του. Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός χορηγεί ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας με τόπο παροχής υπηρεσίας από τον οποίο εξαιρούνται τα τμήματα του δικτύου, τα οποία έλαβαν αρνητική αξιολόγηση.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με θετική αξιολόγηση διεξαχθείσα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β΄ της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και ο αιτών. Αν δεν συμφωνείται αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός χρονικού διαστήματος ενός (1) μηνός, αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση.

8. Όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται εντός της Ελλάδας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, υπ' ευθύνη της και ύστερα από αίτημα του αιτούντος, να εκδώσει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τον φάκελο σε σχέση με όλα τα στοιχεία που ορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και εφαρμόζονται οι πρακτικές ρυθμίσεις που θα οριστούν στην εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στο πλαίσιο της ανωτέρω αξιολόγησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξουσιοδοτείται να επισκέπτεται και να επιθεωρεί τους χώρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και να διενεργεί ελέγχους. Εντός χρονικού διαστήματος ενός (1) μηνός από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ισχύει επίσης χωρίς επέκταση του τόπου παροχής των υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια στους σταθμούς γειτονικών κρατών - μελών με παρόμοια χαρακτηριστικά δικτύου και παρόμοιους κανόνες λειτουργίας, όταν οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, ύστερα από

διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να διενεργείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ των κρατών - μελών ή των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επιτρέπεται σε φορείς τρίτης χώρας να αφικνούνται σε σταθμό της Ελλάδας, ο οποίος προορίζεται για τις διασυνοριακές υπηρεσίες και βρίσκεται κοντά στα σύνορα της Ελλάδας, χωρίς να απαιτείται ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, με την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας μέσω:

α) διασυνοριακής συμφωνίας μεταξύ της Ελλάδας και της γειτονικής τρίτης χώρας ή

β) συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ του φορέα της τρίτης χώρας και της σιδηροδρομικής επιχείρησης που κατέχει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας ή του διαχειριστή υποδομής που κατέχει έγκριση ασφάλειας προκειμένου να εκμεταλλεύεται το δίκτυο, με την προϋπόθεση ότι οι παράμετροι ασφάλειας των εν λόγω ρυθμίσεων αποτυπώνονται δεόντως στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειάς τους.

10. Τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας προσδιορίζουν το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών υπηρεσιών και τον τόπο παροχής τους. Μπορεί επίσης να καλύπτουν παρακαμπτήριες γραμμές που ανήκουν στη σιδηροδρομική επιχείρηση, εφόσον αυτές περιλαμβάνονται στο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας της επιχείρησης.

11. Κάθε απόφαση για την απόρριψη αίτησης έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή για την εξαίρεση τμήματος του δικτύου λόγω αρνητικής αξιολόγησης σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο αιτών μπορεί, εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή της απόφασης, να ζητήσει από τον Οργανισμό ή τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ανάλογα με την περίπτωση, να αναθεωρήσει την απόφαση. Ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος αναθεώρησης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφαση.

Αν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση του Οργανισμού, ο αιτών δικαιούται να προσφύγει ενώπιον της Επιτροπής Προσφυγών που ορίζεται στο άρθρο 55 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Αν επιβεβαιωθεί η απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο αιτών δικαιούται να προσφύγει στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

12. Το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που εκδόθηκε είτε από τον Οργανισμό είτε από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δυνάμει του παρόντος άρθρου, ανανεώνεται ύστερα από αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, ανά διαστήματα, τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Αναπροσαρμόζεται εν όλω ή εν μέρει σε περίπτωση ουσιαστικής μεταβολής του είδους ή της έκτασης της υπηρεσίας.

13. Αν ο αιτών κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 του παρόντος άρθρου, και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του ή αν κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του σε άλλο κράτος - μέλος, συμπληρώνει το φάκελο με τα σχετικά έγγραφα της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου αναφορικά με τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό ο οποίος, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στις παραγράφους 4 έως 7 του παρόντος άρθρου διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας. Σε αυτήν την περίπτωση, λαμβάνει χώρα διαβούλευση μόνο με τις εθνικές αρχές ασφάλειας τις οποίες αφορά η επέκταση της υπηρεσίας για τον σκοπό της αξιολόγησης του φακέλου όπως προβλέπεται στην περίπτωση β΄ της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Αν η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παρ. 8 του παρόντος άρθρου και επιθυμεί την επέκταση του τόπου παροχής της υπηρεσίας εντός της Ελλάδας, συμπληρώνει το φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Υποβάλλει τον φάκελο, μέσω της υπηρεσίας μιας

στάσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας.
14. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσουν την αναθεώρηση των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν εκδώσει σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφάλειας.
15. Ο Οργανισμός ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οπωσδήποτε εντός δύο (2) εβδομάδων από την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σε περίπτωση ανανέωσης, τροποποίησης ή ανάκλησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Δηλώνει την επωνυμία και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το είδος, την έκταση, τη διάρκεια ισχύος και τον τόπο παροχής της υπηρεσίας του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του. Όταν πρόκειται για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας που έχουν εκδοθεί από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τα αυτά στοιχεία παρέχονται από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στον Οργανισμό εντός της αυτής προθεσμίας.

Άρθρο 63
Συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων
(άρθρο 11 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 62, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι συμφωνίες συνεργασίας είναι ειδικές συμφωνίες ή συμφωνίες - πλαίσιο και περιλαμβάνουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας. Οι συμφωνίες συνεργασίας περιέχουν λεπτομερειακή περιγραφή καθηκόντων και τους όρους των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, τις προθεσμίες επίτευξής τους και τον επιμερισμό των τελών που οφείλει να καταβάλει ο αιτών.
2. Οι συμφωνίες συνεργασίας μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας στην περίπτωση δικτύων, που απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνωμοσύνη, λόγω γεωγραφικών ή ιστορικών λόγων, με στόχο τη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης και του κόστους για τον αιτούντα. Στην περίπτωση δικτύων που είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, αυτές οι ειδικές συμφωνίες συνεργασίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν αυτό είναι αναγκαίο, για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την πιστοποίηση. Οι εν λόγω συμφωνίες συνεργασίας συνάπτονται ήδη πριν ο Οργανισμός αναλάβει καθήκοντα πιστοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Άρθρο 64
Έγκριση ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής
(άρθρο 12 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Για να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει έγκριση ασφάλειας από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
Η έγκριση ασφάλειας περιλαμβάνει άδεια, που επιβεβαιώνει την αποδοχή των μέτρων που έχουν ληφθεί με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής, όπως ορίζεται στο άρθρο 61, και περιλαμβάνει τις διαδικασίες και τις διατάξεις που πληρούν συγκεκριμένες προδιαγραφές απαραίτητες για τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένης, εφόσον παρίσταται ανάγκη, της συντήρησης και λειτουργίας του συστήματος ελέγχου της κυκλοφορίας και της σηματοδότησης.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εγκρίσεις ασφάλειας και τα απαιτούμενα έγγραφα, όταν κρίνεται σκόπιμο, με τη μορφή εγγράφου οδηγιών για την υποβολή αιτήσεων.
2. Η έγκριση ασφάλειας ισχύει για πέντε (5) έτη και ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του διαχειριστή της υποδομής. Κάθε φορά που πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στα υποσυστήματα υποδομής, σηματοδότησης ή ενέργειας ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησής τους, η εν λόγω έγκριση αναθεωρείται, εν μέρει ή στο σύνολό της. Ο διαχειριστής της υποδομής ενημερώνει αμελλητί τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για τις μεταβολές αυτές.
Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφάλειας ύστερα από ουσιαστικές μεταβολές του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.
3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει απόφαση σχετικά με αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και συμπληρωματικών πληροφοριών από τον αιτούντα.
4. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον Οργανισμό αμελλητί και το αργότερο εντός δύο (2) εβδομάδων για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την περίοδο ισχύος της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής της.
5. Στην περίπτωση διασυνοριακής υποδομής, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές ασφάλειας των κρατών μελών για την έκδοση των εγκρίσεων ασφάλειας.

Άρθρο 65
Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης
(άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας έχουν χωρίς διακρίσεις δικαίωμα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους.
2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της ΤΠΔ για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».
Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.
Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους.
3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν αντιστοίχως τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011 , των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στην περίπτωση ε΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 60.
Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στην ιστοσελίδα της, καθορίζονται η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την πιστοποίηση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας.

4. Ο διαχειριστής υποδομής, διαθέτει τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες κατάρτισης σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις, με εύλογο κόστος, το οποίο περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.
5. Κατά την πρόσληψη νέων μηχανοδηγών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και προσωπικού, που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού έχουν δικαίωμα πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.
6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας.

Άρθρο 66
Συντήρηση οχημάτων
(άρθρο 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 46 του παρόντος νόμου.
2. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών σύμφωνα με το άρθρο 56 του παρόντος νόμου, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτόν, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θεσπίζει σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα και μέσω του συστήματος αυτού:
α) διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με το βιβλίο συντήρησης κάθε οχήματος και τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των σχετικών διατάξεων ΤΠΔ,
β) εφαρμόζει τις απαραίτητες μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων που καθορίζονται στις ΚΜΑ, όπως αναφέρεται στην περίπτωση α΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58 κατά περίπτωση σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,
γ) διασφαλίζει ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέτρα ελέγχου των κινδύνων με την εφαρμογή της ΚΜΑ για την παρακολούθηση διαδικασιών που αναφέρεται στην περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58 και ότι αυτό προβλέπεται ρητά σε συμβατικές ρυθμίσεις που θα δημοσιοποιούνται ύστερα από αίτημα του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,
δ) διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων συντήρησης.
3. Το σύστημα συντήρησης συνίσταται στις εξής λειτουργίες:
α) λειτουργία διαχείρισης για την εποπτεία και το συντονισμό των λειτουργιών συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β΄ έως δ΄ και για τη διασφάλιση της κατάστασης ασφαλούς λειτουργίας του οχήματος στο σιδηροδρομικό σύστημα,
β) λειτουργία ανάπτυξης σε θέματα συντήρησης, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιείται η διαχείριση της τεκμηρίωσης που αφορά τη συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της διάταξης, με βάση το σχεδιασμό και τα λειτουργικά δεδομένα, καθώς και με βάση τις επιδόσεις και την αποκτώμενη εμπειρία,
γ) λειτουργία διαχείρισης της συντήρησης του στόλου για τη διαχείριση της απόσυρσης οχήματος για συντήρηση και της επαναφοράς του σε λειτουργία μετά τη συντήρηση,
δ) λειτουργία πραγματοποίησης της συντήρησης για την πραγματοποίηση της απαιτούμενης τεχνικής συντήρησης οχήματος ή τμημάτων αυτού, συμπεριλαμβανομένης της τεκμηρίωσης για τη διάθεση σε λειτουργία.
Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας ασκεί ο ίδιος τη λειτουργία διαχείρισης, μπορεί όμως να αναθέσει τις λειτουργίες συντήρησης που αναφέρονται στις περιπτώσεις β΄ έως δ΄ ή τμήματα αυτών σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη, όπως συνεργεία συντήρησης.

Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας διασφαλίζει ότι όλες οι λειτουργίες, όπως καθορίζονται στις περιπτώσεις α΄ έως δ΄ συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81.

Τα συνεργεία συντήρησης εφαρμόζουν τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81, όπως προσδιορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που αντιστοιχούν στις λειτουργίες και τις δραστηριότητες που πρέπει να πιστοποιηθούν.

4. Όσον αφορά στις φορτάμαξες και, όσον αφορά άλλα οχήματα, μετά την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κάθε υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας πιστοποιείται και λαμβάνει πιστοποιητικό υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (πιστοποιητικό ΥΣΦ) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:

α) οι διαδικασίες αναγνώρισης βασίζονται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας,

β) το σύστημα πιστοποίησης παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας έχει καθιερώσει σύστημα συντήρησης, ώστε να εγγυάται την ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας όλων των οχημάτων για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος,

γ) η πιστοποίηση ΥΣΦ βασίζεται σε αξιολόγηση της ικανότητας του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα να πληροί τις σχετικές απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 81 και να τα εφαρμόζει με συνέπεια. Περιλαμβάνει σύστημα επιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ,

δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τους κοινούς όρους που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 62 ή 64 και να επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις εν λόγω διαδικασίες.

5. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου ισχύουν σε ολόκληρη την Ένωση.

6. Το σύστημα πιστοποίησης που ισχύει για εμπορευματικές φορτάμαξες και έχει εγκριθεί με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 (L 122) εξακολουθεί να εφαρμόζεται μέχρι να εφαρμοστεί ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 (L 139).

Άρθρο 67
Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων καθορισμού του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα μπορεί να γίνει με εναλλακτικά μέτρα ως προς το σύστημα συντήρησης που προβλέπεται στο άρθρο 66, στις εξής περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρημένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας αυτής,

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 66 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες,

γ) εμπορευματικών φορταμαξών και επιβαταμαξών που χρησιμοποιούνται από κοινού με τρίτες χώρες και έχουν εύρος σιδηροτροχιών διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης,

δ) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται στα δίκτυα που αναφέρονται στα σημεία δ, ε, στ και ζ της παραγράφου 2 του άρθρου 54, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών, για τις οποίες απαιτείται ειδική άδεια της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,

που χορηγείται πριν από την έναρξη χρήσης τους. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη.
2. Τα εναλλακτικά μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται μέσω παρεκκλίσεων που χορηγεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός:
α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 46, όσον αφορά στον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα,
β) κατά τη χορήγηση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64, όσον αφορά στον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.
3. Οι παρεκκλίσεις προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση του άρθρου 71. Αν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, ύστερα από αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποσύρει την απόφασή της για χορήγηση παρέκκλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄
ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 68
Καθήκοντα
(άρθρο 16 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.
2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα:
α) την έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18,
β) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21,
γ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου,
δ) την εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8,
ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46,
στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62,
ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62,
η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64,
θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων,
ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69,

ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011,
ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.
3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

Άρθρο 69
Εποπτεία
(άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.
Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν:
α) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του,
β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους,
γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενημερώνουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν αρχίσουν κάποια νέα υπηρεσία μεταφοράς, ώστε να μπορεί να σχεδιάσει τις δραστηριότητες εποπτείας. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν επίσης κατανομή των κατηγοριών προσωπικού και των τύπων οχημάτων.
3. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, χωρίς καθυστέρηση, για μείζονες τροποποιήσεις των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.
4. Την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους μηχανοδηγούς αναλαμβάνει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Με προεδρικό διάταγμα των Υπουργών Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και τυχόν συναρμόδιου Υπουργού, καθορίζονται οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχου από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.
5. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό.
Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 62. Αν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό.

Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακλήθηκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 62.

6. Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.

Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μπορεί να της ζητήσει να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα αναμιχθεί και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν τελεσφορήσει η δεύτερη αυτή διαδικασία, παραμένει σε ισχύ η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων να εφαρμόσει τα προσωρινά μέτρα.

Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων που σχετίζεται με προσωρινά μέτρα ασφάλειας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 70. Εν τοιαύτη περιπτώσει, τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας μπορούν να ισχύσουν έως το πέρας του δικαστικού ελέγχου, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου.

Αν η διάρκεια προσωρινού μέτρου υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 5.

7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τα παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής και διασφαλίζει ότι πληρούν τις κύριες απαιτήσεις. Σε περίπτωση διασυνοριακών υποδομών, ασκεί τις εποπτικές της δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της οικείας έγκρισης ασφάλειας, περιορίζει ή ανακαλεί την εν λόγω έγκριση, αιτιολογώντας την απόφασή της.

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56.

9. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών - μελών όπου δραστηριοποιείται σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζονται, συντονίζοντας τις εποπτικές δραστηριότητές τους, όσον αφορά την εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή οποιασδήποτε βασικής πληροφορίας σχετικά με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως ως προς γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφάλειας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, εφόσον κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Με την εν λόγω συνεργασία διασφαλίζεται ότι η εποπτεία έχει επαρκή κάλυψη και ότι αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με τις λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να διαμορφώνουν κοινό πρόγραμμα εποπτείας, ώστε να διασφαλίζεται η τακτική διεξαγωγή λογιστικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη του τύπου και της έκτασης των μεταφορών σε κάθε συμμετέχον κράτος - μέλος.

10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

11. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνει ο Οργανισμός κατά την εκτίμηση του φακέλου της περίπτωσης α΄ της παραγράφου 5 του άρθρου 62 για σκοπούς εποπτείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης μετά την έκδοση του οικείου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τη διαδικασία της έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 64 για σκοπούς εποπτείας του διαχειριστή υποδομής.
12. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62 και εγκρίσεων ασφάλειας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τις εποπτικές της δραστηριότητες.
13. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις, ώστε να συντονίζει και να διασφαλίζει την πλήρη ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 10, 11 και 12 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 70
Αρχές για τη λήψη αποφάσεων
(άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους.
Απαντά αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά τους για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων (4) μηνών από τότε που ο αιτών υπέβαλε όλες τις σχετικές πληροφορίες. Μπορεί επίσης ανά πάσα στιγμή να ζητά την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων, όταν εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 68.
Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαβουλεύεται με όλους τους συμμετέχοντες παράγοντες και τα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι κατασκευαστές και οι φορείς συντήρησης, καθώς και οι εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού.
2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56.
3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.
4. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών, ιδίως στο πλαίσιο του δικτύου που έχει δημιουργήσει ο Οργανισμός, για να εναρμονίσουν τα κριτήρια λήψης των αποφάσεών τους στην Ένωση.

Άρθρο 71
Ετήσιες εκθέσεις
(άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:
α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57,
β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας,
δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων,
ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και
στ) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 72
Υποχρέωση διερεύνησης
(άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Ο φορέας διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.
2. Ο φορέας διερεύνησης του άρθρου 74 διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος.
Ο φορέας διερεύνησης αποφασίζει κατά πόσο πρέπει να διερευνηθεί ή όχι ένα τέτοιο ατύχημα ή συμβάν. Στην απόφασή του, λαμβάνονται υπόψη τα εξής:
α) η σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος,
β) αν αυτό εντάσσεται σε μια σειρά ατυχημάτων ή συμβάντων σημαντικών σε επίπεδο συστήματος, ως σύνολο,
γ) ο αντίκτυπός του στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων,
δ) τα αιτήματα διαχειριστή υποδομής, διαχειριστή τροχαίου υλικού, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.
3. Η έκταση των ερευνών και η διαδικασία που εφαρμόζεται κατά τη διεξαγωγή τους καθορίζονται από το φορέα διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη τα άρθρα 73 και 75, καθώς και σε συνάρτηση με τα διδάγματα που αναμένεται να συναχθούν για τη βελτίωση της ασφάλειας από το ατύχημα ή το συμβάν.
4. Η έρευνα δεν αφορά την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 73
Καθεστώς έρευνας
(άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Στους διερευνητές του φορέα διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 ή στους διερευνητές οποιουδήποτε αντίστοιχου φορέα διερεύνησης άλλου κράτους − μέλους ή στους διερευνητές ή τεχνικούς συμβούλους της παραγράφου 5 του άρθρου 11 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261) και για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής της έρευνας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και κάθε αρμόδια για τη δικαστική ανάκριση αρχή, υποχρεούνται να παρέχουν:
α) άμεση πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος, καθώς και στο σχετικό τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις υποδομής και τις εγκαταστάσεις ελέγχου και σηματοδότησης της κυκλοφορίας,
β) δικαίωμα άμεσης καταγραφής των αποδεικτικών στοιχείων και ελεγχόμενης απομάκρυνσης των συντριμμιών, των εγκαταστάσεων ή στοιχείων υποδομής για εξέταση ή ανάλυση,

γ) απεριόριστη πρόσβαση και δικαίωμα χρήσης των στοιχείων των συσκευών καταγραφής επί των αμαξοστοιχιών, καθώς και του εξοπλισμού εγγραφής φωνητικών μηνυμάτων και δεδομένων για τη λειτουργία του συστήματος σηματοδότησης και ελέγχου της κυκλοφορίας,
δ) πρόσβαση στα αποτελέσματα της νεκροψίας των θυμάτων,
ε) πρόσβαση στα αποτελέσματα της εξέτασης του προσωπικού του τρένου και του λοιπού σιδηροδρομικού προσωπικού που εμπλέκεται στο ατύχημα ή συμβάν,
στ) δυνατότητα υποβολής ερωτήσεων του εμπλεκόμενου στο ατύχημα ή συμβάν σιδηροδρομικού προσωπικού και λοιπών μαρτύρων και
ζ) πρόσβαση σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και αρχεία που τηρούν ο διαχειριστής της υποδομής, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι για τη συντήρηση φορείς και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
2. Η έρευνα πραγματοποιείται ανεξαρτήτως οποιασδήποτε δικαστικής έρευνας.

Άρθρο 74
Φορέας διερεύνησης
(άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 διερευνώνται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 4313/2014, εφεξής καλούμενη «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ». Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής και οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης και από οποιονδήποτε τρίτο με συμφέροντα αντικρουόμενα με τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί. Επιπλέον, είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους.
2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ασκεί τα εκτελεστικά της καθήκοντα ανεξαρτήτως των άλλων φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και για τον σκοπό αυτόν διαθέτει τους πόρους του άρθρου 10 του ν. 4313/2014.
3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής και, όποτε ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υποχρεούνται να κοινοποιούν αμέσως στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» τα ατυχήματα και τα συμβάντα που αναφέρονται στο άρθρο 72 και να παρέχουν κάθε διαθέσιμη πληροφόρηση. Η κοινοποίηση αυτή επικαιροποιείται, μόλις καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες που ελλείπουν.
Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» αποφασίζει, χωρίς καθυστέρηση και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο εντός δύο (2) μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης του ατυχήματος ή του συμβάντος, αν θα αρχίσει ή όχι η έρευνα.
4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να συνδυάζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνει, βάσει του παρόντος νόμου, με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, ενόσω οι άλλες έρευνες αυτές δε θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της.
5. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών - μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.
6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στην «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 72.
7. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.
Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» , με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία της. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη της Γραμματείας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:
α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους και τα κριτήρια αξιολόγησης και

β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, που να αναδεικνύει πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.
Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό. Οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται σε εθελοντική βάση.

Άρθρο 75
Διαδικασία διερεύνησης
(άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72 διενεργείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» αν το ατύχημα συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή αν συνέβη σε συνοριακή εγκατάσταση μεταξύ δύο κρατών μελών ή πλησίον αυτής, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ»και οι αρμόδιοι φορείς διερεύνησης των άλλων κρατών - μελών συμφωνούν ποιος από τους δύο πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή της διερεύνησης ή συμφωνούν να συνεργαστούν για την πραγματοποίησή της. Στην πρώτη περίπτωση, ο άλλος φορέας διερεύνησης έχει το δικαίωμα να συμμετέχει στη διερεύνηση και να λαμβάνει πλήρη γνώση των αποτελεσμάτων της.
Φορείς διερεύνησης από άλλα κράτη - μέλη καλούνται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», εφόσον απαιτείται, να συμμετέχουν σε έρευνες όποτε:
α) στο ατύχημα ή το συμβάν ενέχεται σιδηροδρομική επιχείρηση εγκατεστημένη σε ένα από τα εν λόγω κράτη - μέλη και αδειοδοτημένη από αυτό ή
β) όχημα καταχωρισμένο ή συντηρούμενο σε ένα από τα εν λόγω κράτη - μέλη ενέχεται στο ατύχημα ή το συμβάν.
Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη - μέλη παρέχονται οι απαραίτητες εξουσίες, προκειμένου να μπορούν, εφόσον τους ζητηθεί, να παρέχουν συνδρομή στη συλλογή στοιχείων.
Στους φορείς διερεύνησης από προσκεκλημένα κράτη μέλη παρέχεται πρόσβαση στα πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία που είναι αναγκαία, προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, με το δέοντα σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.
Η παρούσα δεν εμποδίζει την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» και τους σχετικούς φορείς να διεξάγουν διερευνήσεις σε συνεργασία μεταξύ τους υπό άλλες συνθήκες.
2. Για κάθε ατύχημα ή συμβάν αρμοδιότητάς της, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» εξασφαλίζει τα ενδεδειγμένα μέσα, μεταξύ των οποίων την απαραίτητη για την εκτέλεση της διερεύνησης πραγματογνωμοσύνη σε λειτουργικά και τεχνικά θέματα. Η πραγματογνωμοσύνη διενεργείται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ή από εξωτερικό φορέα ανάλογα με το χαρακτήρα του προς διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος.
3. Η διερεύνηση διενεργείται με διαφάνεια και εξασφαλίζει ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη εκφράζουν τις απόψεις τους και λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός, τα θύματα και οι συγγενείς τους, οι ιδιοκτήτες των περιουσιακών στοιχείων που υπέστησαν ζημίες, οι κατασκευαστές, οι εμπλεκόμενες υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και οι εκπρόσωποι του προσωπικού και των χρηστών έχουν την ευκαιρία να παρέχουν σχετικές τεχνικές πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης διερεύνησης. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» λαμβάνει επίσης υπόψη της τις εύλογες ανάγκες των θυμάτων και των συγγενών τους και τους παρέχει ενημέρωση όσον αφορά την πρόοδο της διερεύνησης.
4. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ολοκληρώνει τις εξετάσεις του τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

Άρθρο 76
Εκθέσεις
(άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 72 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.
2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν και κατά κανόνα το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία σημειώθηκε το περιστατικό. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστάσεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 75, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών - μελών.
3. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διερευνήσεις που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος, τις συστάσεις ασφάλειας που εκδόθηκαν και τα μέτρα που λήφθηκαν σύμφωνα με τις προεκδοθείσες συστάσεις.

Άρθρο 77
Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό
(άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Εντός επτά (7) ημερών από τη λήψη της απόφασης να αρχίσει η διεξαγωγή διερεύνησης, η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό. Παρέχονται πληροφορίες για την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο του περιστατικού, καθώς και για το είδος και τις συνέπειές του όσον αφορά την απώλεια ζώων, τραυματισμών και υλικών ζημιών.
2. Η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφο των τελικών εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 76, καθώς και της ετήσιας έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 76.

Άρθρο 78
Συστάσεις ασφάλειας
(άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Σύσταση ασφάλειας που εκδίδεται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δεν δημιουργεί σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν.
2. Οι συστάσεις απευθύνονται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και, όπου απαιτείται λόγω του χαρακτήρα της σύστασης, στον Οργανισμό, σε άλλους φορείς ή αρχές της χώρας ή άλλων κρατών - μελών. Οι εν λόγω αρχές, εντός του πεδίου των αρμοδιοτήτων τους, λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που εκδίδονται από την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ», αλλά και από τους φορείς διερεύνησης άλλων κρατών - μελών λαμβάνονται δεόντως υπόψη και, όποτε ενδείκνυται, ακολουθούνται από τις δέουσες ενέργειες.
3. Ο Οργανισμός, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και άλλες αρχές ή φορείς ή, εφόσον ενδείκνυται, άλλα κράτη - μέλη αποδέκτες των συστάσεων ενημερώνουν ανά τακτά διαστήματα την «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» για τα μέτρα που λαμβάνονται ή προγραμματίζονται, ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄
ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 79
Κυρώσεις
(άρθρο 30 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται στο δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της και ύστερα από προηγούμενη κλήση για παροχή εξηγήσεων των ενδιαφερομένων, μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στον Κανονισμό Ακροάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (Β΄ 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

α) για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,

β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,

γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ,

δ) για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,

ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ,

στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ,

ζ) για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,

η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.

θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.

2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.

3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας.

4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.

5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 80
Μεταβατικές διατάξεις
(άρθρο 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Το παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007 εφαρμόζεται έως την ημερομηνία εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρειάζονται πιστοποίηση μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019 υπάγονται στο π.δ. 160/2007. Τα εν λόγω πιστοποιητικά ασφάλειας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

Άρθρο 81
Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798
Κοινοί δείκτες ασφάλειας

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/798)

Οι κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) αναφέρονται ετησίως από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
Αν διαπιστωθούν νέα περιστατικά ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες συγκεκριμένου έτους τροποποιούνται ή διορθώνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.
Στο προσάρτημα προβλέπονται κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων.
1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα
1.1. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:
α) σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,
β) σύγκρουση αμαξοστοιχιών, με εμπόδιο εντός του διάκενου του εύρους των σιδηροτροχιών,
γ) εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών,
δ) ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,
ε) ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,
στ) πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
ζ) άλλο.
Κάθε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).
1.2. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:
α) επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιομέτρων και επιβατοσυρμοχιλιομέτρων),
β) υπάλληλος ή εργολήπτης,
γ) χρήστης ισόπεδης διάβασης,
δ) άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους,
ε) άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα,
στ) άλλο πρόσωπο που δε βρίσκεται σε αποβάθρα.
2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα
Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος ατυχημάτων που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, με κατανομή τους βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

α) Ατύχημα, στο οποίο ενέχεται ένα τουλάχιστον σιδηροδρομικό όχημα που μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, όπως ορίζονται στο προσάρτημα,
β) πλήθος τέτοιων ατυχημάτων, κατά τα οποία ελευθερώνονται επικίνδυνα εμπορεύματα.
3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες
Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος αυτοκτονιών και αποπειρών αυτοκτονίας.
4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων
Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος πρόδρομων παραγόντων ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος πρόδρομου παράγοντα ατυχήματος, ως εξής:
α) σιδηροτροχιές που έχουν υποστεί ρήξη,
β) παραμόρφωση και άλλη απευθυγράμμιση τροχιάς,
γ) αστοχίες σηματοδότησης, λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά,
δ) παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
ε) παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο,
στ) τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού που έχει υποστεί ρήξη,
ζ) άξονας σε τροχαίο υλικό σε λειτουργία που έχει υποστεί ρήξη.
Όλοι οι πρόδρομοι παράγοντες πρέπει να αναφέρονται, ασχέτως αν οδήγησαν σε ατύχημα. (Ένας πρόδρομος παράγοντας που οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται επίσης στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες. Ένας πρόδρομος παράγοντας που δεν οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται μόνο στους δείκτες για τους πρόδρομους παράγοντες).
5. Δείκτες για τον υπολογισμό των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων
Συνολικό κόστος σε ευρώ και σχετικό κόστος (σε συρμοχιλιόμετρα):
α) πλήθος θανάτων και σοβαρών τραυματισμών επί την τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) (Value of Preventing a Casualty (VPC)),
β) κόστος της ζημίας στο περιβάλλον,
γ) κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή στην υποδομή,
δ) κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων.
Οι εθνικές αρχές ασφάλειας υποβάλλουν αναφορά για τις οικονομικές επιπτώσεις των σοβαρών ατυχημάτων. Η ΤΠΑ είναι η τιμή που αποδίδει η κοινωνία στην πρόληψη μιας απώλειας και ως τέτοια δεν αποτελεί σημείο αναφοράς για την αποζημίωση των μερών που ενέχονται σε ατυχήματα.
6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της
6.1. Ποσοστό των τροχιών με συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS) σε λειτουργία και ποσοστό συρμοχιλιομέτρων με συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας, εφόσον τα συστήματα αυτά παρέχουν:
α) ειδοποίηση,
β) ειδοποίηση και αυτόματη στάση,
γ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και ασυνεχή επιτήρηση της ταχύτητας,
δ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και συνεχή επιτήρηση της ταχύτητας.
6.2. Πλήθος ισόπεδων διαβάσεων (συνολικά, ανά χιλιόμετρο γραμμής και ανά χιλιόμετρο τροχιάς) με βάση τους παρακάτω πέντε τύπους:
α) παθητική ισόπεδη διάβαση
β) ενεργή ισόπεδη διάβαση:
αα) χειροκίνητη,
ββ) αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη,
γγ) αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη,
δδ) με προστασία στην πλευρά του συρμού.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ
Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων
1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Ως «σοβαρό ατύχημα» νοείται κάθε ατύχημα, στο οποίο ενέχεται ένα τουλάχιστον εν κινήσει σιδηροδρομικό όχημα, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα έναν τουλάχιστον νεκρό ή σοβαρά τραυματισμένο άτομο ή σημαντικές ζημίες σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Εξαιρούνται τα ατυχήματα σε συνεργεία, αποθήκες και αμαξοστάσια.
1.2. ως «σημαντική ζημία σε τροχαίο υλικό, τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον» νοείται ζημία ίση ή μεγαλύτερη από εκατόν πενήντα χιλιάδες (150.000) ευρώ.
1.3. ως «εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας» νοείται η αναστολή σιδηροδρομικών δρομολογίων σε κύρια σιδηροδρομική γραμμή επί έξι ώρες ή περισσότερο.
1.4. ως «αμαξοστοιχία» νοούνται ένα ή περισσότερα σιδηροδρομικά οχήματα που έλκονται από μία ή περισσότερες μηχανές ή αυτοκινητάμαξες, ή μία αυτοκινητάμαξα που κυκλοφορεί μόνη της, με καθορισμένο αριθμό ή συγκεκριμένη ονομασία από ένα σταθερό σημείο αφετηρίας σε ένα σταθερό σημείο τέρματος. Ελαφρά μηχανή, δηλαδή μηχανή που κυκλοφορεί μόνη της, θεωρείται αμαξοστοιχία.
1.5. ως «σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα» νοείται μετωπική σύγκρουση ή σύγκρουση εμπρόσθιου άκρου αμαξοστοιχίας με οπίσθιο άκρο άλλης αμαξοστοιχίας ή πλευρική σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας και άλλης αμαξοστοιχίας ή σιδηροδρομικού οχήματος, ή τροχαίου υλικού σε ελιγμό.
1.6. ως «σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδια εντός της ελεύθερης διατομής των τροχιών» νοείται σύγκρουση μέρους αμαξοστοιχίας με αντικείμενα σταθερά ή προσωρινά υπάρχοντα στην τροχιά ή κοντά σε αυτήν (εξαιρουμένων των ισόπεδων διαβάσεων, εφόσον τα αντικείμενα αυτά έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη). Συμπεριλαμβάνεται η σύγκρουση με εναέριες γραμμές επαφής.
1.7. ως «εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας» νοείται κάθε περίπτωση κατά την οποία ένας τουλάχιστον τροχός αμαξοστοιχίας εκτρέπεται από τροχιά.
1.8. ως «ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση» νοείται ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση στο οποίο ενέχονται ένα τουλάχιστον σιδηροδρομικό όχημα και ένα ή περισσότερα διερχόμενα οχήματα, άλλοι διερχόμενοι χρήστες όπως πεζοί ή άλλα αντικείμενα προσωρινά υπάρχοντα επί της τροχιάς ή κοντά σε αυτήν, εφόσον έχουν απολεσθεί από διερχόμενο όχημα ή χρήστη.
1.9. ως «ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει» νοείται ατύχημα που προκαλείται σε ένα ή περισσότερα άτομα, τα οποία, είτε χτυπήθηκαν από σιδηροδρομικό όχημα, είτε από αντικείμενο προσαρτημένο στο όχημα ή που αποσπάστηκε από αυτό. Συμπεριλαμβάνονται άτομα που πέφτουν από σιδηροδρομικά οχήματα και άτομα επιβιβασμένα σε οχήματα που πέφτουν ή χτυπούν από ανεξέλεγκτα αντικείμενα.
1.10. ως «πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό» νοείται πυρκαγιά ή έκρηξη που σημειώνεται σε σιδηροδρομικό όχημα (και στο φορτίο του) κατά την κυκλοφορία του μεταξύ του σταθμού αναχώρησης και του σταθμού προορισμού, κατά τη στάση του στο σταθμό αναχώρησης ή προορισμού ή σε ενδιάμεσες στάσεις, καθώς και κατά τις κινήσεις του σε σταθμούς διαλογής.
1.11. ως «άλλοι τύποι (ατυχήματος)» νοούνται όλα τα ατυχήματα εκτός από τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα, τη σύγκρουση αμαξοστοιχίας με εμπόδιο εντός της ελεύθερης διατομής των σιδηροτροχιών, τον εκτροχιασμό αμαξοστοιχίας, το ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, το ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από τροχαίο υλικό εν κινήσει και την πυρκαγιά σε τροχαίο υλικό.
1.12. ως «επιβάτης» νοείται κάθε άτομο, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, που ταξιδεύει με σιδηροδρομικό όχημα. Αποκλειστικά στις στατιστικές ατυχημάτων συμπεριλαμβάνονται οι επιβάτες που επιχειρούν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν σε/από τρένο εν κινήσει.
1.13. ως «υπάλληλος ή εργολήπτης» νοείται κάθε πρόσωπο του οποίου η απασχόληση συνδέεται με σιδηρόδρομο και το οποίο είναι σε ώρα εργασίας κατά τη στιγμή του ατυχήματος. Συμπεριλαμβάνονται το προσωπικό των εργολάβων και οι αυτοαπασχολούμενοι εργολάβοι, το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και τα πρόσωπα που χειρίζονται τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις υποδομής.
1.14. ως «χρήστης ισόπεδης διάβασης» νοείται κάθε πρόσωπο που χρησιμοποιεί ισόπεδη διάβαση για να διασχίσει σιδηροδρομική γραμμή με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ή πεζή.

1.15. ως «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους» νοείται κάθε πρόσωπο του οποίου η παρουσία απαγορεύεται σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων των χρηστών ισόπεδων διαβάσεων.
1.16. ως «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» νοείται κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους».
1.17. ως «άλλο πρόσωπο που δεν βρίσκεται σε αποβάθρα» νοείται κάθε πρόσωπο που δε βρίσκεται σε αποβάθρα και δεν ορίζεται ως «επιβάτης», «υπάλληλος ή εργολήπτης», «χρήστης ισόπεδης διάβασης», «άλλο πρόσωπο που βρίσκεται σε αποβάθρα» ή «άτομο μη εξουσιοδοτημένο να βρίσκεται σε σιδηροδρομικούς χώρους».
1.18. ως «νεκρός» νοείται κάθε άτομο που σκοτώνεται ακαριαία ή πεθαίνει εντός τριάντα (30) ημερών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των αυτοκτονιών.
1.19. ως «σοβαρά τραυματισμένος» νοείται κάθε τραυματίας ο οποίος νοσηλεύεται σε νοσοκομείο για χρονικό διάστημα άνω των 24 ωρών λόγω ατυχήματος, εξαιρουμένων των περιπτώσεων απόπειρας αυτοκτονίας.

2. Δείκτες σχετικοί με επικίνδυνα εμπορεύματα
2.1. Ως «ατύχημα, στο οποίο ενέχεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων» νοείται ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR.
2.2. Ως «επικίνδυνα εμπορεύματα» νοούνται ουσίες και είδη των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τους κανονισμούς RID ή επιτρέπεται μόνον με τους όρους που προβλέπονται σε αυτούς.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες
3.1. Ως «αυτοκτονία» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.
3.2. Ως «απόπειρα αυτοκτονίας» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων
4.1. Ως «σιδηροτροχιά που έχει υποστεί ρήξη» νοείται κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.
4.2. Ως «παραμόρφωση ή άλλη απευθυγράμμιση τροχιάς» νοείται κάθε ελάττωμα συνδεόμενο με τη συνέχεια και τη γεωμετρία τροχιάς, το οποίο απαιτεί τη θέση της τροχιάς εκτός λειτουργίας ή την άμεση μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας.
4.3. Ως «αστοχία σηματοδότησης λόγω τοποθέτησης σε λάθος πλευρά» νοείται κάθε τεχνική αστοχία του συστήματος σηματοδότησης (είτε στην υποδομή είτε στο τροχαίο υλικό), η οποία έχει ως αποτέλεσμα τη σηματοδότηση πληροφοριών λιγότερο περιοριστικών από τα απαιτούμενα.
4.4. Ως «παραβίαση σηματοδότη κατά τη διέλευση από επικίνδυνο σημείο» νοείται κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της και κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.
4.5. Ως «παραβίαση σηματοδότη χωρίς διέλευση από επικίνδυνο σημείο» νοείται κάθε περίπτωση που οποιοδήποτε μέρος αμαξοστοιχίας υπερβαίνει εγκεκριμένη κίνησή της αλλά δεν κινείται πέρα από το επικίνδυνο σημείο.
Ως μη εγκεκριμένη κίνηση, όπως αναφέρεται στα σημεία 4.4 και 4.5, νοείται:
α) η παραβίαση παρατρόχιου έγχρωμου σήματος ή απαγορευτικού σήματος σημαφόρου, ή εντολής STOP, σε γραμμές στις οποίες δεν λειτουργεί σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS),
β) η παραβίαση της λήξης έγκρισης κίνησης σχετικής με την ασφάλεια από το σύστημα TPS,

γ) η παραβίαση σημείου που κοινοποιήθηκε με προφορική ή γραπτή έγκριση, όπως ορίζεται στους κανονισμούς,
δ) η παραβίαση πινακίδων στάσης (δεν περιλαμβάνονται οι προστατευτικοί προσκρουστήρες) ή σημάτων διά χειρών και βραχιόνων.
Οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οχήματα μη συνδεδεμένα με μονάδες έλξης ή αμαξοστοιχίες χωρίς επιτήρηση τίθενται σε κίνηση και παραβιάζουν απαγορευτικό σήμα, δεν περιλαμβάνονται. Δεν περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες, για οποιοδήποτε λόγο, το σήμα δεν μετατρέπεται έγκαιρα σε απαγορευτικό, ώστε να είναι σε θέση ο μηχανοδηγός να σταματήσει την αμαξοστοιχία πριν από το σηματοδότη.
Οι εθνικές αρχές ασφάλειας μπορεί να υποβάλουν χωριστά αναφορά για τους τέσσερις δείκτες της μη εγκεκριμένης κίνησης που απαριθμούνται στις περιπτώσεις του παρόντος σημείου και πρέπει να υποβάλλουν μια τουλάχιστον συγκεντρωτική αναφορά η οποία περιλαμβάνει στοιχεία και για τους τέσσερις δείκτες.
4.6. Ως «τροχός χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» νοείται ρήξη σε τροχό η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).
4.7. Ως «άξονας χρησιμοποιούμενου τροχαίου υλικού, ο οποίος έχει υποστεί ρήξη» νοείται ρήξη σε άξονα, η οποία δημιουργεί κίνδυνο ατυχήματος (εκτροχιασμό ή σύγκρουση).

5. Κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών επιπτώσεων των ατυχημάτων
5.1. Η τιμή πρόληψης απώλειας (ΤΠΑ) συνίσταται στα εξής:
1) Αυτήν καθ' εαυτήν την αξία της ασφάλειας: τιμές βούλησης πληρωμής [ΤΒΠ —Willingness to Pay (WTP) values], βασιζόμενες σε μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης που έχουν πραγματοποιηθεί στο κράτος - μέλος όπου εφαρμόζονται.
2) Άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος: τιμές του κόστους βάσει εκτίμησης στο κράτος - μέλος, οι οποίες συνίστανται στα εξής:
α) το κόστος περίθαλψης και αποκατάστασης,
β) τα δικαστικά έξοδα, το κόστος της αστυνομίας, το κόστος των ιδιωτικών ερευνών για τη σύγκρουση, το κόστος των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας και το διοικητικό κόστος της ασφάλισης,
γ) τις απώλειες παραγωγής: την αξία που αντιπροσωπεύουν για την κοινωνία τα εμπορεύματα και οι υπηρεσίες που θα μπορούσαν να είχαν παραχθεί από το οικείο πρόσωπο, αν δεν είχε συμβεί το ατύχημα.
Κατά τον υπολογισμό του κόστους των απωλειών, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί υπολογίζονται ξεχωριστά (διαφορετικές ΤΠΑ για απώλεια ζωής και σοβαρό τραυματισμό).
5.2. Κοινές αρχές για την εκτίμηση της αξίας της ασφάλειας αυτής καθ' εαυτήν και του άμεσου ή και έμμεσου οικονομικού κόστους:
Για την αξία της ασφάλειας αυτής καθ' εαυτή, η αξιολόγηση κατά πόσον είναι ορθές οι διαθέσιμες εκτιμήσεις βασίζεται στα εξής:
α) οι εκτιμήσεις συνδέονται με σύστημα αποτίμησης της μείωσης του κινδύνου θνησιμότητας στις μεταφορές και να ακολουθούν προσέγγιση ΤΒΠ σύμφωνα με μεθόδους δεδηλωμένης προτίμησης,
β) το δείγμα των ερωτηθέντων που χρησιμοποιείται για τις τιμές είναι αντιπροσωπευτικό του αντίστοιχου πληθυσμού. Πιο συγκεκριμένα, το δείγμα πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικό της ηλικίας/κατανομής εισοδήματος, καθώς και άλλων σχετικών κοινωνικοοικονομικών και/ή δημογραφικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού,
γ) μέθοδο συναγωγής τιμών ΤΒΠ: η έρευνα σχεδιάζεται κατά τρόπο, ώστε οι ερωτήσεις να είναι σαφείς/να έχουν νόημα για τους ερωτώμενους.
Το άμεσο και έμμεσο οικονομικό κόστος εκτιμάται με βάση το πραγματικό κόστος που αναλαμβάνει η κοινωνία.
5.3. Ορισμοί
5.3.1. Ως «κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» νοείται το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, με σκοπό την επαναφορά της περιοχής που υπέστη τη ζημία στην προ του σιδηροδρομικού ατυχήματος κατάσταση.

5.3.2. Ως «κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» νοείται το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους που είχε πριν υποστεί ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην προ του ατυχήματος κατάσταση. Το ανώτερο κόστος εκτιμάται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους Διαχειριστές Υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία της ζημίας που υπέστησαν τα οχήματα.

5.3.3. Ως «κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» νοείται η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

VT = χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

VT_P = [VT επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς] * [μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος] [VT των μετακινούμενων μη εργαζομένων] * [μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος]

VT_P μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα

ως «επιβάτης που ταξιδεύει για επαγγελματικούς σκοπούς» νοείται ο επιβάτης που ταξιδεύει σε σχέση με τις επαγγελματικές του δραστηριότητες, εξαιρουμένων των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας.

Τιμή του χρόνου για μια εμπορική αμαξοστοιχία (μία ώρα)

VT_F = [VT εμπορευματικών αμαξοστοιχιών] * [(τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

Η VT_F μετράται σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα

Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

CM_P = K1 * (VT_P /60) * [(επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)]

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

CM_F = K 2 * (VT_F /60)

Οι συντελεστές K1 και K2 υπεισέρχονται μεταξύ της τιμής του χρόνου και της τιμής της καθυστέρησης, σύμφωνα με τις μελέτες δεδηλωμένης προτίμησης, προκειμένου να ληφθεί υπόψη ότι η απώλεια χρόνου λόγω των καθυστερήσεων εκλαμβάνεται πολύ πιο αρνητικά από τον συνήθη χρόνο μετακίνησης.

Κόστος των καθυστερήσεων εξαιτίας ατυχήματος = CM_P * (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών) CM_F * (σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών)

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σοβαρά ατυχήματα ως εξής:

α) πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό,

β) πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της
6.1. Ως «σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» νοείται σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.
6.2. Ως «συστήματα επί του οχήματος» νοούνται συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, εξασφαλίζουν προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:
α) ειδοποίηση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού,
β) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα,
γ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία. Ως «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος,
δ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής. Ως «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.
Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα αυτόματης προστασίας αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).
6.3. Ως «ισόπεδη διάβαση» νοείται κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή οδού διέλευσης και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από το διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι οδοί διέλευσης που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση των εργαζομένων.
6.4. Ως «οδός» νοείται, για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και παρακείμενων ποδηλατολωρίδων.
6.5. Ως «δίοδος» νοείται κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.
6.6. Ως «παθητική ισόπεδη διάβαση» νοείται ισόπεδη διάβαση στην οποία δεν προβλέπεται η ενεργοποίηση κάποιου συστήματος ειδοποίησης ή προστασίας όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη.
6.7. Ως «ενεργή ισόπεδη διάβαση», νοείται ισόπεδη διασταύρωση στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται ή ειδοποιούνται, κατά την προσέγγιση αμαξοστοιχίας, με μέσα τα οποία ενεργοποιούνται όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη.
α) Προστασία του χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:
αα) μισά ή πλήρη δρύφακτα,
ββ) θύρες.
β) Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:
αα) ορατά μέσα: φώτα,
ββ) ακουστικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ..
Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:
α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.
β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.
γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Περιλαμβάνεται ισόπεδη διάβαση, η οποία έχει συγχρόνως προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.
δ) Με προστασία στην πλευρά του συρμού: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον, η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

7.1. Ως «συρμοχιλιόμετρο», νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, αν είναι δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. Ως «επιβατοχιλιόμετρο», νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. Ως «γραμμοχιλιόμετρο», νοείται το μήκος σε χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη - μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 54. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. Ως «τροχιοχιλιόμετρο», νοείται το μήκος σε χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη - μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 54. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας που κοινοποιούνται σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 60 περιλαμβάνουν:

1. κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,
2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,
3. κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,
4. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικούς κανόνες) που πρέπει να καθοριστούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,
5. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,
6. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΝ ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ Ή ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ

Πρέπει να τεκμηριώνονται όλες οι οικείες πτυχές της διαχείρισης του οργανισμού και να περιγράφεται κυρίως η κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του οργανισμού και όταν συμμετέχουν υπεργολάβοι. Καταδεικνύεται πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχουν το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση.

Οι ακόλουθες βασικές απαιτήσεις ισχύουν για τις τέσσερις λειτουργίες ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) που πρέπει να καλύπτονται από τον ίδιο τον οργανισμό ή με υπεργολαβική ανάθεση:

1. Ηγετικός ρόλος— δέσμευση για την ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος συντήρησης του οργανισμού και για τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.

2. Εκτίμηση κινδύνων— δομημένη προσέγγιση για την εκτίμηση των κινδύνων που συνδέονται με τη συντήρηση των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που απορρέουν απευθείας από επιχειρησιακές διαδικασίες και δραστηριότητες άλλων οργανισμών ή προσώπων, και για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων ελέγχου των κινδύνων.
3. Παρακολούθηση— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλίζεται ότι έχουν προβλεφθεί μέτρα ελέγχου των κινδύνων, τα οποία λειτουργούν σωστά και επιτυγχάνουν τους στόχους του οργανισμού.
4. Συνεχής βελτίωση— δομημένη προσέγγιση για την ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω της τακτικής παρακολούθησης, του ελέγχου ή άλλων συναφών πηγών και για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων για την άντληση διδαγμάτων και τη λήψη προληπτικών ή διορθωτικών μέτρων με σκοπό τη διατήρηση ή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας.
5. Δομή και ευθύνη— δομημένη προσέγγιση για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των προσώπων και ομάδων με σκοπό την ασφαλή υλοποίηση των στόχων του οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας.
6. Διαχείριση της επάρκειας— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι εργαζόμενοι έχουν την απαιτούμενη επάρκεια για την επίτευξη των στόχων του οργανισμού με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε όλες τις περιστάσεις.
7. Πληροφόρηση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των προσώπων που καλούνται να κρίνουν και να λάβουν αποφάσεις σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού και που εξασφαλίζει την πληρότητα και ορθότητα των πληροφοριών.
8. Τεκμηρίωση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών.
9. Ανάθεση δραστηριοτήτων— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του οργανισμού και να καλύπτονται όλες οι ικανότητες και απαιτήσεις.
10. Δραστηριότητες συντήρησης— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:
α) τον προσδιορισμό και την ορθή διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια και κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και τον προσδιορισμό όλων των αναγκαίων τροποποιήσεων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ορθή τους διαχείριση βάσει της αποκτηθείσας πείρας και της εφαρμογής των κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εκτίμηση κινδύνων σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 58 και την ορθή τους τεκμηρίωση,
β) τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας,
γ) την υλοποίηση και τον έλεγχο των ειδικών εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και εργαλείων συντήρησης των οποίων η ανάπτυξη απαιτείται για τη διεκπεραίωση της συντήρησης,
δ) την ανάλυση της αρχικής τεκμηρίωσης σχετικά με το όχημα για τη δημιουργία του πρώτου φακέλου συντήρησης και την ορθή εφαρμογή του φακέλου μέσω της εκπόνησης εντολών όσον αφορά τη συντήρηση,
ε) ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία, καθώς και τα ανταλλακτικά χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή. Η αποθήκευση, ο χειρισμός και η μεταφορά τους διενεργούνται καταλλήλως όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή και συνάδουν προς τους οικείους εθνικούς και διεθνείς κανόνες, καθώς και προς τις απαιτήσεις των σχετικών εντολών συντήρησης,
στ) ότι προβλέπονται, προσδιορίζονται, παρέχονται, καταγράφονται και διατίθενται κατάλληλες και επαρκείς εγκαταστάσεις, εξοπλισμός και εργαλεία προκειμένου να επιτρέπεται η παροχή των υπηρεσιών συντήρησης σύμφωνα με τις οικείες εντολές και άλλες εφαρμοστέες προδιαγραφές, εξασφαλίζοντας την ασφαλή διεκπεραίωση της συντήρησης, την τήρηση των αρχών της εργονομίας και την προστασία της υγείας,
ζ) ότι ο οργανισμός διαθέτει διαδικασίες που διασφαλίζουν ότι ο εξοπλισμός μέτρησης, όλες οι εγκαταστάσεις, ο εξοπλισμός και τα εργαλεία του χρησιμοποιούνται, βαθμονομούνται, φυλάσσονται και συντηρούνται ορθά σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες.
11. Δραστηριότητες ελέγχου— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:

α) την απόσυρση των οχημάτων από τη λειτουργία για προγραμματισμένη συντήρηση, συντήρηση βάσει της κατάστασης ή διορθωτική συντήρηση σε εύθετο χρόνο ή οσάκις διαπιστώνονται ελαττώματα ή άλλες ανάγκες,
β) τα αναγκαία μέτρα ελέγχου της ποιότητας,
γ) την εκτέλεση των καθηκόντων συντήρησης σύμφωνα με τις εντολές συντήρησης και την έκδοση της ειδοποίησης επαναφοράς σε λειτουργία, η οποία περιλαμβάνει ενδεχομένως περιορισμούς χρήσης,
δ) ότι περιπτώσεις μη συμμόρφωσης κατά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης που ενδέχεται να οδηγήσουν σε ατυχήματα, περιστατικά, αποσοβηθέντα ατυχήματα ή άλλα επικίνδυνα περιστατικά αναφέρονται, διερευνώνται και αναλύονται και ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περ. γ της παρ. 1 του άρθρου 58,
ε) περιοδική διαδικασία εσωτερικού ελέγχου και παρακολούθησης σύμφωνα με την κοινή μέθοδο ασφάλειας για την παρακολούθηση που προβλέπεται στην περίπτωση γ΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 58.

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ
ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2016/2370 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Άρθρο 82
Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4408/2016 (Α΄135)
(Άρθρο 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

Α. Αντικείμενο του Τρίτου Μέρους του παρόντος νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου (L 352) για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής.
Β. Στον ν. 4408/2016 (Α΄135), με τον οποίον ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία 2012/34/ΕΕ, επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

1. Στο άρθρο 2 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) στο τέλος της παραγράφου 1 προστίθεται νέο εδάφιο,
(β) αντικαθίσταται η εισαγωγική διάταξη της παραγράφου 2 και
(γ) προστίθεται νέα παράγραφος 4.

Το άρθρο 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 2
Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής
(Άρθρο 2 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370ΕΕ)

1. Το Κεφάλαιο ΙΙ (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 μόνον 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.

Εξαιρούνται από την εφαρμογή του Κεφαλαίου ΙΙΙ (άρθρα 16-25):

α) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή,

β) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές μεταφορές επιβατών,

γ) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον περιφερειακές σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων,

δ) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο μεταφορές εμπορευμάτων σε σιδηροδρομική υποδομή, η οποία ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για δικές της μεταφορές εμπορευμάτων.

2. Από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α, 7β,7γ, 7δ, 8 και 13, και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26-57) εξαιρούνται:

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 μόνον 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.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και της γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παράγραφο 3 του άρθρου 8 τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές υποδομές χωρίς στρατηγική σημασία για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α και 7γ και του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26-57) τοπικές σιδηροδρομικές υποδομές χωρίς στρατηγική σημασία για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή του να εξαιρέσει τέτοιου είδους σιδηροδρομικές υποδομές.»

2. Στο άρθρο 3 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) το σημείο 2 αντικαθίσταται και μετά το σημείο 2 προστίθενται σημεία 2α έως και 2στ,

(β) το εδάφιο β του σημείου 3 διαγράφεται,

(γ) μετά το σημείο 30 προστίθενται σημεία 31 έως και 34,

(δ) στο σημείο 16 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών».

Το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 3

Ορισμοί

(Άρθρο 3 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370ΕΕ)

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»: κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της, σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ο.Σ.Ε..

2α) «ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής»: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής.

2β) «λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής»: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής.

2γ) «συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής»: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής.

2δ) «ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της.

2ε) «αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της.

2στ) «βασικά καθήκοντα" του διαχειριστή της υποδομής»: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39.

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

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 διασυνοριακής 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 διασυνοριακών 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, εμπορευμάτων 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) «διασυνοριακή συμφωνία»: οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων κρατών-μελών ή μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών 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, και Μεταφορών 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 εφαρμογής 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 κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες 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.
31) «σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα»: δεσμευτική ρύθμιση μεταξύ δημόσιων φορέων και μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων πλην του κύριου διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις εν μέρει ή εν όλω κατασκευάζουν ή και χρηματοδοτούν σιδηροδρομική υποδομή ή/και αποκτούν το δικαίωμα να ασκούν οποιοδήποτε από τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 2 (δηλαδή, καθήκοντα διαχειριστή υποδομής) για προκαθορισμένη χρονική περίοδο.
32) «Διοικητικό Συμβούλιο»: το ανώτερο όργανο επιχείρησης που ασκεί εκτελεστικά και διοικητικά καθήκοντα και είναι υπεύθυνο και λογοδοτεί για την καθημερινή διαχείριση της επιχείρησης.
33) «ενιαίο εισιτήριο για ολόκληρη τη διαδρομή»: το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
34) «υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών»: υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μεταξύ δύο τόπων που απέχουν πάνω από 200 τουλάχιστον χιλιόμετρα, σε ειδικά κατασκευασμένες συνδέσεις υψηλής ταχύτητας κατάλληλες για ταχύτητες που κατά κανόνα φθάνουν ή ξεπερνούν τα 250 km/ώρα και στις οποίες οι συρμοί κινούνται στις ταχύτητες αυτές κατά μέσο όρο.»

3. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 7
Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 7 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση του δικτύου και είναι επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής του εν λόγω δικτύου, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.
2. Ο διαχειριστής υποδομής είναι οργανωμένος ως οντότητα νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση.
3. Τα ίδια άτομα δεν μπορούν να απασχολούνται ή να διορίζονται ταυτόχρονα:
α) ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου διαχειριστή υποδομής και ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης,
β) ως πρόσωπα που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα και ως μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης.
4. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν θίγουν τα δικαιώματα λήψης αποφάσεων των Υπουργείων Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών όσον αφορά την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις αρμοδιότητες των κρατικών φορέων όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τη χρέωση της υποδομής, καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 και στα άρθρα 8, 29 και 39.»

4. Μετά το άρθρο 7 προστίθενται άρθρα 7α έως 7στ ως εξής :

«Άρθρο 7α
Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων
(Άρθρο 7α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής έχει οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων μέσα στα όρια που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 και στα άρθρα 29 και 39, όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα.
2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει, ιδίως, ότι:
α) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή στο διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα. Το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής της χωρητικότητας και οι συγκεκριμένοι κανόνες χρέωσης καθορίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39,
β) η κινητικότητα των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τα βασικά καθήκοντα δεν δημιουργεί σύγκρουση συμφερόντων.

Άρθρο 7β
Αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης
(Άρθρο 7β της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και του προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα δεν επηρεάζονται από συγκρούσεις συμφερόντων.
2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε περιπτώσεις διαταραχής που τις αφορούν, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.
3. Όσον αφορά το μακροπρόθεσμο προγραμματισμό της σημαντικής συντήρησης ή και ανακαίνισης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, τις ανησυχίες που εκφράστηκαν.
Ο προγραμματισμός των εργασιών συντήρησης διενεργείται από τον διαχειριστή υποδομής, κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Άρθρο 7γ
Εξωτερική ανάθεση και καταμερισμός των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής
(Άρθρο 7γ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αναθέτει:
α) καθήκοντα σε διαφορετική οντότητα, με την προϋπόθεση ότι η τελευταία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση,
β) την εκτέλεση έργων και σχετικών καθηκόντων σχετιζόμενων με την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή εταιρείες που ελέγχουν τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή ελέγχονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.
Ο διαχειριστής υποδομής διατηρεί την εποπτική εξουσία κατά την άσκηση των καθηκόντων που περιγράφονται στα σημεία 2 έως 2 στ του άρθρου 3 και φέρει την τελική ευθύνη για την άσκηση των εν λόγω καθηκόντων. Κάθε οντότητα που επιτελεί βασικά καθήκοντα συμμορφώνεται με τα άρθρα 7, 7α, 7β και 7δ.
2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του άρθρου 7, τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής μπορούν να εκτελούνται από διαφορετικούς διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλομένων μερών σε ρυθμίσεις σύμπραξης δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, εφόσον όλοι πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 έως 6 του άρθρου 7 και των άρθρων 7α, 7β και 7δ και αναλαμβάνουν την πλήρη ευθύνη για την άσκηση

των καθηκόντων αυτών. Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται ο σκοπός, η αναγκαιότητα εκτέλεσης καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής από διαφορετικούς διαχειριστές υποδομής, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.
3. Όταν δεν ανατίθενται βασικά καθήκοντα σε φορέα παροχής ενέργειας, ο φορέας αυτός εξαιρείται από τους κανόνες που εφαρμόζονται στο διαχειριστή υποδομής, με την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις που αφορούν την ανάπτυξη του δικτύου, ιδίως, με το άρθρο 8.
4. Με την επιφύλαξη της εποπτείας από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο αμερόληπτο και με σκοπό την παροχή ωφελημάτων στους πελάτες, όπως τη μείωση του κόστους ή τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά το μέρος του δικτύου που καλύπτεται από τη συμφωνία.
Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρακολουθεί την εκτέλεση των συμφωνιών αυτών και μπορεί, όπου απαιτείται, να υποδείξει ότι πρέπει να τερματιστούν.

Άρθρο 7δ
Χρηματοοικονομική διαφάνεια
(Άρθρο 7δ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Τα εισοδήματα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών πόρων, μπορεί να χρησιμοποιούνται από το διαχειριστή υποδομής μόνο για τη χρηματοδότηση των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της εξυπηρέτησης των δανείων του. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επίσης να χρησιμοποιεί τα έσοδα αυτά για την καταβολή μερισμάτων στους ιδιοκτήτες της επιχείρησης, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται ιδιώτες μέτοχοι.
2. Ο διαχειριστής υποδομής δεν χορηγεί δάνεια σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είτε απευθείας είτε έμμεσα.
3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν χορηγούν δάνεια στο διαχειριστή υποδομής είτε απευθείας είτε έμμεσα.
4. Οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής τηρούνται με τρόπο που διασφαλίζει την τήρηση του παρόντος άρθρου και επιτρέπει την ύπαρξη χωριστών λογιστικών κυκλωμάτων, καθώς και διαφανών χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων εντός της επιχείρησης.

Άρθρο 7ε
Μηχανισμοί συντονισμού
(Άρθρο 7ε της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

Ο διαχειριστής υποδομής αναπτύσσει μηχανισμό συντονισμού με όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και τους αιτούντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 8. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, καλούνται να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να συμμετάσχει ως παρατηρητής. Ο συντονισμός αφορά μεταξύ άλλων:
α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών,
β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο το χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 30 και την υλοποίησή τους,
γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27,
δ) θέματα διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας,
ε) οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και τη χρήση των υποδομών, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και δημοσιεύει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο συντονισμός πραγματοποιείται μία τουλάχιστον φορά το έτος και ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στον ιστότοπο του επισκόπηση των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.
Ο συντονισμός σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.

Άρθρο 7στ
Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής
(Άρθρο 7στ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με σκοπό να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα με σκοπό:
α) την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης,
β) τη στήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου,
γ) την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών,
δ) την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων,
ε) τη συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 15,
στ) την αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης,
ζ) τη συζήτηση της εφαρμογής των άρθρων 37 και 40.
Για τους σκοπούς της περίπτωσης δ΄, το δίκτυο προσδιορίζει κοινές αρχές και πρακτικές για την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων κατά τρόπο συνεπή.
Ο συντονισμός σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.»

5. Στο άρθρο 10 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) μετά την παράγραφο 1 προστίθεται νέα παράγραφος 1α,
(β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται,
(γ) οι παράγραφοι 3 και 4 καταργούνται.

Το άρθρο 10 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 10
Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή
(Άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. 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. 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.

1α. Με την επιφύλαξη των διεθνών υποχρεώσεων της Ε.Ε. και των κρατών - μελών, με απόφαση τού Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να περιορίζεται το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά δρομολόγια από και προς τρίτη χώρα η οποία χρησιμοποιεί δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης, αν ανακύπτουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της εν λόγω τρίτης χώρας. Παρόμοιες στρεβλώσεις μπορεί να προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.
Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει το σχέδιο της απόφασης του πρώτου εδαφίου για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διαβουλεύεται με τα άλλα κράτη - μέλη.
Αν παρέλθουν τρεις (3) μήνες από την υποβολή του σχεδίου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δεν εγερθούν αντιρρήσεις είτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είτε από άλλο κράτος μέλος, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εκδίδει την ανωτέρω απόφαση.
2. Με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, με δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον που αναφέρεται στη δήλωση δικτύου, όπως αυτή ορίζεται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135). Σ΄ αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος ΙΙ.»

6. Στο άρθρο 11 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) οι παράγραφοι 1 και 3 αντικαθίστανται,
(β) Στην παράγραφο 2 αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο,
(γ) Στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2 αντικαθίσταται η φράση «Η αρμόδια αρχή ή αρχές που έχουν» με τη φράση «Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει»,
(δ) η φράση «ρυθμιστικός φορέας» αντικαθίσταται από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 11 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 11
Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών
(Άρθρο 11 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 7 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να περιορίζεται το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10 σε υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου σημείου προορισμού, όταν μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καλύπτουν την ίδια ή εναλλακτική διαδρομή, αν η άσκηση του εν λόγω δικαιώματος θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της εν λόγω σύμβασης ή των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
2. Για να προσδιοριστεί αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων πραγματοποιεί αντικειμενική οικονομική ανάλυση και βασίζει την απόφασή της σε προκαθορισμένα κριτήρια. Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιείται ύστερα από αίτημα

οποιουδήποτε από τους κατωτέρω, το οποίο υποβάλλεται μέσα σε ένα (1) μήνα από την παραλαβή της πληροφορίας σχετικά με τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 38:

α) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που αναθέτει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

β) του διαχειριστή υποδομής,

γ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει συνάψει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 (1) μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου εύλογου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αιτιολογεί την απόφασή της και καθορίζει τους όρους, με τους οποίους οποιοσδήποτε από τους παρακάτω μπορεί να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός ενός (1) μήνα από την κοινοποίησή της:

α) το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών,

β) ο διαχειριστής υποδομής,

γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίσει ότι, τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 38, υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία οι οποίες διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10.

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 βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188).».

7. Μετά το άρθρο 11 προστίθεται άρθρο 11α ως εξής:

«Άρθρο 11α

Υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

(Άρθρο 11α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με απώτερο στόχο να αναπτυχθεί η αγορά για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να προαχθεί η βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων υποδομών και προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανταγωνιστικότητα των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αποτέλεσμα οφέλη για τους επιβάτες, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 11, η άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 όσον αφορά τις υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών υπόκειται μόνο στις απαιτήσεις που θεσπίζονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μετά την ανάλυση που προβλέπεται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 11, κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη υψηλής ταχύτητας υπηρεσία μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου προορισμού θέτει σε κίνδυνο την οικονομική

ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία καλύπτει την ίδια διαδρομή ή μια εναλλακτική διαδρομή, υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία, οι οποίες διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10. Οι τροποποιήσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν την τροποποίηση της προβλεπόμενης υπηρεσίας.»

8. Μετά το άρθρο 13 προστίθεται άρθρο 13α ως εξής:

«Άρθρο 13α
Κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου
(Άρθρο 13α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315) και του π.δ. 50/2012, (Α΄ 100) (Οδηγία 2010/40/ΕΕ, L 207), το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αιτείται, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων ή να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Το σύστημα αυτό θα λειτουργεί με τρόπο, ο οποίος δεν θα δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τη διαχείρισή του θα ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μεριμνούν ώστε τα σχέδια αυτά να συντονίζονται δεόντως, για να παρέχουν συνδρομή στους επιβάτες, σύμφωνα με το άρθρο 18 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.»

9. Στο άρθρο 19 μετά την περίπτωση δ΄ προστίθεται περίπτωση ε΄ και το άρθρο 19 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 19
Απαιτήσεις αξιοπιστίας
(Άρθρο 19 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 9 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/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 δυνάμει 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.
ε) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που σχετίζονται με υποχρεώσεις που απορρέουν από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις, όποτε συντρέχει περίπτωση.»

10. Στο άρθρο 32 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) στην παράγραφο 1 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών»,
(β) αντικαθίσταται η παράγραφος 4,
(γ) η φράση «ρυθμιστικός φορέας» αντικαθίσταται από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 32 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 32
Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης
(Άρθρο 32 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 10 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και, Μεταφορών, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, 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 προσαύξηση 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 ειδάλλως 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 στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μπορεί να διαφοροποιούνται, ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) που είναι σύμφωνο με τη μορφή την οποία ενέκρινε η Απόφαση 2008/386/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23ης Απριλίου 2008 (L 136) και με επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική αύξηση των εσόδων του διαχειριστή υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 (L 158) στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), με την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 απόφαση. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων μπορεί να επεκτείνεται η διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919.

5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, 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 ουσιώδη 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.»

11. Στο άρθρο 38 αντικαθίσταται η παράγραφος 4 και το άρθρο 38 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 38
Δικαιώματα χωρητικότητας
(Άρθρο 38 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/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 ο αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην περίπτωση όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο, σύμφωνα με το άρθρο 11, ενημερώνει το διαχειριστή υποδομής και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δεκαοκτώ (18) τουλάχιστον μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων στα οποία αφορά η

αίτηση για χωρητικότητα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών.»

12. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 53 προστίθεται δεύτερο εδάφιο και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 53
Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης
(Άρθρο 53 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 12 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να υποχρεώσει το διαχειριστή υποδομής να της κοινοποιεί την πληροφορία αυτή, αν θεωρεί ότι αυτό είναι αναγκαίο.»

13. Στο άρθρο 54 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) αντικαθίσταται η παράγραφος 1,
(β) στην παράγραφο 3 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών», και η φράση «Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών του π.δ. 160/2007 (Α΄ 201)» με τη φράση «εθνικής αρχής ασφάλειας, όπως ορίζεται στην περίπτωση 7 της παραγράφου 1 του άρθρου 55 του παρόντος νόμου».

Το άρθρο 54 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 54
Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών
(Άρθρο 54 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 13 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Σε 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 σε περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρών διαταραχών της σιδηροδρομικής κίνησης. Σε περίπτωση που η διαταραχή έχει δυνητικές επιπτώσεις στη διασυνοριακή κυκλοφορία, ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί κάθε σχετική πληροφορία στους λοιπούς διαχειριστές υποδομής των οποίων το δίκτυο και η κυκλοφορία ενδέχεται να επηρεαστούν από την εν λόγω διαταραχή. Οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την ομαλοποίηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας.
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 και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της εθνικής αρχής ασφάλειας, όπως ορίζεται στην περίπτωση 7 της παραγράφου 1 του άρθρου 55 του παρόντος νόμου, 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.»

14. Στο άρθρο 56 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) Στην παράγραφο 1 προστίθενται περιπτώσεις η’, θ’ και ι’,
(β) αντικαθίσταται η παράγραφος 2,
(γ) αντικαθίσταται το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 8,
(δ) η φράση «ρυθμιστικός φορέας» αντικαθίσταται από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 56 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 56
Αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας
(Άρθρο 56 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 14 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6, ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, 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 της 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,
η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας,
θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης,
ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στην παράγραφο 13 του άρθρου 2 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.
2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 (Α΄ 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης, ιδίως, της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τις περιπτώσεις α΄ έως ι΄ της παραγράφου 1. Ειδικότερα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τη συμμόρφωση με τις περιπτώσεις α΄ έως ι΄ της παραγράφου 1 με δική της πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, αν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στο διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, 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. Στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 αυτή 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων.
5. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 μόνον εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.
6. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.
7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα 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 της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της 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 στις περιπτώσεις α΄ έως ι΄ της παραγράφου 1.
Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του ν. 3891/2010. Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης απόφασής της είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.
10. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της.
11. Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο άρθρο 7δ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί του διαχειριστή υποδομής, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. 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 ή διαχείριση υποδομών, 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 και του Τμήματος Δημοσιονομικών Αναφορών και Κρατικών Ενισχύσεων Υποδομών και Μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με θέματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω υπηρεσίες.
Χρηματοοικονομικές ροές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 7δ, υπόκεινται σε παρακολούθηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.
Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 7γ.»

15. Στο άρθρο 57 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:
(α) προστίθεται παράγραφος 3α μετά την παράγραφο 3,
(β) αντικαθίσταται η παράγραφος 8,
(γ) προστίθεται παράγραφος 10,
(δ) αντικαθίσταται η φράση «ρυθμιστικός φορέας» από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 57 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 57
Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων
(Άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 15 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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, ιδιαίτερα, 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζεται προκειμένου να συντονίζονται οι αποφάσεις που οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς τον σκοπό αυτό συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 απόφαση.
3α. Όταν, σε θέματα που αφορούν διεθνή υπηρεσία, απαιτείται η λήψη απόφασης από δύο ή περισσότερους ρυθμιστικούς φορείς, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζεται με τον ενδιαφερόμενο ή τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς για την προπαρασκευή των αντίστοιχων αποφάσεών τους προκειμένου να επιλυθεί το θέμα. Για τον σκοπό αυτόν, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ασκεί τα καθήκοντά της σύμφωνα με το άρθρο 56.
4. Στο πλαίσιο της άσκησης της αρμοδιότητας της παραγράφου 3, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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 μέρη.
6. Τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 40, 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες, σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.
7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων καταρτίζει κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν στο πλαίσιο της παραγράφου 3α.
9. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων 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.
10. Για αποφάσεις που αφορούν υπερεθνική υποδομή, αμφότερα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορεί ανά πάσα στιγμή μετά τις 24 Δεκεμβρίου 2016 να συμφωνήσουν ότι, απαιτείται συντονισμός μεταξύ των ενδιαφερόμενων ρυθμιστικών φορέων, προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι συνέπειες των αποφάσεών του.»

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ
ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 83
Παράβολα σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος

1. Με τις αιτήσεις που προβλέπονται για:
α) την έγκριση θέσης σταθερών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού συστήματος σε λειτουργία από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 18,
β) την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 21 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 24, καθώς και στον Εκτελεστικό Κανονισμό 2018/545 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2018 (L 90),
γ) τη γνωμοδότηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με αίτηση έγκρισης παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 19,
δ) την έκδοση προσωρινών εγκρίσεων από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για επιτόπιες δοκιμές οχημάτων σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 21, καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, για την κάλυψη του διοικητικού κόστους έκδοσης της έγκρισης.
Το ύψος του παραβόλου των περιπτώσεων α΄ και β΄ καθορίζεται στα άρθρα 3 έως 5 και 6 έως 7 αντίστοιχα, της υπ’ αριθμ. ΑΣ16.4/87235/104/4.5.2018 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (Β΄ 1517), η οποία εξακολουθεί να ισχύει και μετά την έναρξη ισχύος του πρώτου Μέρους του παρόντος νόμου.
2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων των σημείων γ΄ και δ΄ της παραγράφου 1.
Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων του προηγουμένου εδαφίου,καθώς και να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων που προβλέπονται στην υπ’αριθμ. ΑΣ16.4/87235/104/4.5.2018 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.
3.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων, του εθνικού μέρους των αιτήσεων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού .
β. Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της προηγούμενης παραγράφου.
4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.
5.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ’ αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά ή τις εγκρίσεις τύπου οχήματος, σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

β. Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται ο εθνικός ωριαίος συντελεστής της προηγουμένης παραγράφου.

Άρθρο 84
Παράβολα ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

1. Για την έκδοση, την ανανέωση ή την επικαιροποίηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, του άρθρου 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και τα Παραρτήματα Ι,ΙΙ και ΙΙΙ του Εκτελεστικού Κανονισμού 2018/763 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 9ης Απριλίου 2018 (L 129), καθώς και έγκρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 64 καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, ύψους:
α) είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ για αρχική χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας,
β) δέκα χιλιάδων (10.000) ευρώ για ανανέωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας που έχουν χορηγηθεί από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων,
γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ για ουσιώδη επικαιροποίηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας είτε αυτή γίνεται με πρωτοβουλία της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής είτε αυτή επιβάλλεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξαιτίας ουσιώδους τροποποίησης ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.
2. Τα ποσά της παραγράφου 1 αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις νοούνται οι επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από διακόσιους πενήντα (250) εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα σαράντα τρία εκατομμύρια (43.000.000) ευρώ.
3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.
4. Για τη διεκπεραίωση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του εθνικού μέρους της αίτησης για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2018/763 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 9ης Απριλίου 2018 (L 129) καταβάλλεται από τον Οργανισμό ποσό υπέρ του Δημοσίου, ύψους:
α) δώδεκα χιλιάδων (12.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας,
β) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης ανανέωσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας
γ) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης επικαιροποίησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.
5. Τα ποσά της παραγράφου 4 αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις νοούνται οι επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από διακόσιους πενήντα (250) εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα σαράντα τρία εκατομμύρια (43.000.000) ευρώ.
6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των ποσών της παραγράφου 4.
7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του

παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.
8.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.
β. Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται ο εθνικός ωριαίος συντελεστής της προηγουμένης παραγράφου.

Άρθρο 85
Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων

1. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση σχετικού πιστοποιητικού από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το άρθρο 66 του παρόντος νόμου καταβάλλει παράβολο ύψους:
α) οκτώ χιλιάδων (8.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού αν επιτελεί όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 66,
β) πέντε χιλιάδων (5.000) ευρώ για την αρχική χορήγηση του πιστοποιητικού, αν έχει εκχωρήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες των περιπτώσεων β΄ έως δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 66,
γ) τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που περιλαμβάνει όλες τις λειτουργίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 66,
δ) δυόμισι χιλιάδων (2.500) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού που δεν περιλαμβάνει μία ή περισσότερες από τις περιπτώσεις β΄ έως δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 66,
ε) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού, ύστερα από αίτηση του κατόχου του ή απαίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.
2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.

Άρθρο 86
Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

1. Ο φορέας που επιτελεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66 και υποβάλλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καταβάλλει παράβολο ύψους:
α) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, αν επιτελεί όλες τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β΄ έως και δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 66,
β) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66,
γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης που περιλαμβάνει και τις τρεις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β΄ έως και δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 66,
δ) χιλίων (1.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β΄ έως δ΄ της παραγράφου 3 του άρθρου 66,

ε) οκτακοσίων (800) ευρώ σε περίπτωση ουσιώδους επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού ύστερα από αίτηση του κατόχου του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης ή απαίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.
2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.

Άρθρο 87
Παράβολο για επικαιροποίηση πιστοποιητικών

1. Τα πιστοποιητικά των άρθρων 85 και 86 δεν μπορούν να μεταβιβαστούν, να εκποιηθούν ή να παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς προηγούμενη γραπτή έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Το ίδιο ισχύει, αν ο κάτοχος του πιστοποιητικού αλλάξει επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιονδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασυσταθεί με την ίδια ή άλλη επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του.
2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, ο κάτοχος του πιστοποιητικού υποβάλλει αίτηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία συνοδεύεται, στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1, με παράβολο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ. Η τελευταία εξετάζει εκ νέου αν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης του πιστοποιητικού και είτε χορηγεί το πιστοποιητικό, επικαιροποιώντας τα στοιχεία που μεταβάλλονται, είτε απορρίπτει την αίτηση.

Άρθρο 88
Τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις

1. Στο άρθρο 12 του ν. 3891/2010 επέρχονται οι παρακάτω τροποποιήσεις:
α. καταργείται η παράγραφος 2 και αναριθμούνται οι λοιπές
β. διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 7.γ,
γ. αντικαθίσταται η παράγραφος 7.δ,
δ. αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 12
Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)

1. Σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στον Διαχειριστή Υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).
2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.
3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωριστοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται, σύμφωνα με τους

παραδεδεγμένους λογιστικούς κανόνες. Οι δαπάνες που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις ως άνω ΥΔΥ ισοσκελίζονται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και από τις καταβολές δυνάμει της σύμβασης ΥΔΥ, χωρίς να είναι δυνατή η μεταφορά πόρων από ή προς άλλον τομέα της δραστηριότητας της σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα προαναφερόμενα στοιχεία ισολογισμού σχετικά με τις συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών.

4. Για τους σκοπούς της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, οι αρμόδιες υπηρεσίες προβαίνουν στην κατάλληλη προεργασία ώστε να καταστεί δυνατή η υπογραφή συμβάσεων ανάθεσης ΥΔΥ έως την 31.12.2010.

5. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων για ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013 και προκαταβάλλεται ανά μήνα. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο. Μετά τη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, το επίπεδο του συνολικού ετήσιου ποσού αποζημιώσεων για ΥΔΥ θα συμφωνεί πλήρως με την ελληνική και κοινοτική νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις και τον έλεγχο και εκτέλεση των δημοσιονομικών του Κράτους.

6.α. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές για τα έτη 2015 έως και 2020 ανατίθεται στην εταιρεία ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.. Το συνολικό ποσό αποζημιώσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ από το Δημόσιο για την εκτέλεση υπηρεσιών ΥΔΥ δεν μπορεί να υπερβεί το ποσό των πενήντα εκατομμυρίων (50.000.000) ευρώ ετησίως για τα έτη 2015 έως 2020. Φόροι, εισφορές υπέρ τρίτων και κρατήσεις για οποιαδήποτε αιτία που σχετίζεται με την αποζημίωση του προηγούμενου εδαφίου, πλην του οικείου φόρου εισοδήματος, βαρύνουν το Ελληνικό Δημόσιο.

6.β. Εξαιρετικά για το έτος 2014, η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις της, από 23.7.2012, υπογραφείσας σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ τα έτη 2011-2013, η διάρκεια της οποίας παρατείνεται μέχρι τις 31.12.2014.

6.γ. Η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τα έτη 2016 έως και 2020, διενεργείται, σύμφωνα με τις προβλέψεις σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου εκπροσωπουμένου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την οποία ορίζεται μεταξύ άλλων το εύρος των παρεχόμενων υπηρεσιών, τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση, η μεθοδολογία υπολογισμού της αποζημίωσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο τρόπος παρακολούθησης της εκτέλεσης της σύμβασης, οι μηχανισμοί ελέγχου και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6.δ. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι απαιτούμενοι όροι, προϋποθέσεις, διαδικασίες και ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων για την ανάπτυξη και λειτουργία κατάλληλου πληροφοριακού συστήματος παρακολούθησης εκτέλεσης της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ΥΔΥ, οι διαδικασίες συλλογής δεδομένων, στοιχείων και πληροφοριών, οι μηχανισμοί ελέγχου, οι ρήτρες ορθής λειτουργίας και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

6.ε. Από 1.1.2021 η παροχή υπηρεσιών ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, ανατίθεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), όπως τροποποιήθηκε με τον Κανονισμό Ε.Κ.2338/16 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (L 354).

7. Κατά την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών το Δημόσιο δύναται να επιτρέπει εκχώρηση απαιτήσεων των Παρόχων από τις συμβάσεις αυτές μέσω σύναψης ειδικότερων συμφωνιών μεταξύ των Παρόχων, ως εκχωρητών, και το Δημόσιο, τον ΟΣΕ Α.Ε. ή τη ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ως εκδοχέων, για την εξόφληση οφειλών προς τους ανωτέρω φορείς, όπως μισθώματα από συμβάσεις μίσθωσης μονάδων τροχαίου υλικού ή αμοιβών για παροχή υπηρεσιών συντήρησης τροχαίου υλικού ή άλλων υπηρεσιών.»

2. Η παράγραφος 3 του άρθρου 18 του ν. 4408/2016 καταργείται.

Το άρθρο 18 διαμορφώνεται ως εξής:

«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 αυτόν, 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 η 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 και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης της αρχής αδειοδότησης.»

3. Η παράγραφος 2 του άρθρου 61 του ν. 4408/2016 καταργείται, αναριθμούνται οι λοιπές και αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών»:

Το άρθρο 61 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 61
Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων

1.α. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 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 συμμετέχει 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 παραγράφου 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 και Μεταφορών 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.α. Η περίπτωση γ΄ της παραγράφου 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 παραγράφου 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».

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 51, το π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) καταργείται από την έναρξη ισχύος του Πρώτου Μέρους. Η υπ’ αριθμ. απόφαση ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/12 (Β΄ 1812) διατηρείται σε ισχύ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Πρώτου Μέρους.

5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 80, το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201) καταργείται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

6.Τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν. 4313/2014 (Α΄261) καταργούνται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

7. Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) καταργούνται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

8. Το άρθρο 27 του ν. 3534/2007 (Α΄ 40) όπως ισχύει, καταργείται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

9. Το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α΄ 12) καταργείται από την έναρξη ισχύος του Πρώτου Μέρους. Η απόφαση ΑΣ 16.4/87235/104 (Β΄ 1517) «Καθορισμός του ύψους παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.», διατηρείται σε ισχύ.

Άρθρο 89
Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του Πρώτου και του Δεύτερου Μέρους του παρόντος νόμου αρχίζει από 16.6.2019, εξαιρουμένων των διατάξεων του άρθρου 79 που ισχύουν από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Η ισχύς του Τρίτου Μέρους του παρόντος νόμου αρχίζει από 25.12.2018.
3. Η ισχύς του Τέταρτου Μέρους του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 1 Οκτωβρίου 2019

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
Χρ. Σταϊκούρας	Σπ. – Άδ. Γεωργιάδης	Ι. Βρούτσης

ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κων. Αχ. Καραμανλής

Αριθμ. 251 / 16 / 2019

Ε Κ Θ Ε Σ Η
Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

Α. Με το υπόψη σχέδιο νόμου προβλέπονται τα ακόλουθα:

Ι. <u>ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ</u>

1. Ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία (Ε.Ε.) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αναφορικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), η οποία συνίσταται στην τεχνική εναρμόνιση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες, με σκοπό την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και τη σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς. Παράλληλα, καταργούνται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των προτεινόμενων ρυθμίσεων, οι διατάξεις του π.δ.104/2010, με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία το προϋφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος. Συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, ρυθμίζονται εκ νέου όλα τα επιμέρους ζητήματα σχετικά με :

- το περιεχόμενο και το πλαίσιο εφαρμογής των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) των σταθερών υποσυστημάτων και των οχημάτων,
- τα στοιχεία διαλειτουργικότητας (όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά, συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ κ.λπ.),
- τη διαδικασία διάθεσης στην αγορά και θέσης σε λειτουργία των σταθερών εγκαταστάσεων, την εφαρμογή του συστήματος ERTMS σχετικά με τον παρατρόχιο εξοπλισμό, των κινητών υποσυστημάτων, των οχημάτων κ.λπ.,
- τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις προβλεπόμενες απαιτήσεις,
- την υποχρέωση τήρησης των απαιτούμενων μητρώων (οχημάτων, υποδομών) κ.λπ.

(άρθρα 1 – 47 σε συνδυασμό με το άρθρο 88 παρ.4)

2. Παρατίθενται μεταβατικής ισχύος διατάξεις καθώς και τα Παραρτήματα της προαναφερόμενης Οδηγίας. *(άρθρα 48 – 52)*

II. ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία (Ε.Ε.) 2016/798 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Παράλληλα, καταργείται από την έναρξη ισχύος των προτεινομένων ρυθμίσεων, το π.δ.160/2007, με το οποίο ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη το προϋφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. σχετικά με την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων. Ειδικότερα, επανακαθορίζεται το πλαίσιο ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος και μεταξύ άλλων:

1.α. Ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με την ανάπτυξη και διαχείριση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων [Κοινοί δείκτες ασφάλειας (Κ.Δ.Α.), Κοινές μέθοδοι ασφάλειας (Κ.Μ.Α.), Κοινοί στόχοι ασφάλειας (Κ.Σ.Α.) κ.λπ.].

β. Καθορίζεται εκ νέου η διαδικασία έκδοσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, ανάλογα με τον τόπο παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών [από τον Οργανισμό ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (Ρ.Α.Σ.), κατά περίπτωση] και προβλέπεται η συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και της Ρ.Α.Σ.

γ. Εισάγονται παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων, οι οποίες χορηγούνται από τη Ρ.Α.Σ. ή τον Οργανισμό, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα. *(άρθρα 53 - 67)*

2.α. Προβλέπεται ότι, η Ρ.Α.Σ. εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την υποχρέωση χρήσης, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής, του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας και συγκεκριμένα, αναλαμβάνει την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης για τους μηχανοδηγούς.

Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με π.δ., των ανωτέρω κανόνων, της διαδικασίας ελέγχου από τη Ρ.Α.Σ., των επιβαλλόμενων διοικητικών κυρώσεων και κάθε άλλου σχετικού θέματος.

β. Προσδιορίζονται εκ νέου θέματα αναφορικά με τη διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων (υποχρέωση διερεύνησης, καθεστώς έρευνας, φορέας και διαδικασία διερεύνησης, συστάσεις ασφάλειας κ.λπ.). *(άρθρα 68 - 78)*

3. Εισάγονται μεταβατικής ισχύος διατάξεις και μεταξύ άλλων, επανακαθορίζονται οι επιβαλλόμενες, από τη Ρ.Α.Σ., διοικητικές κυρώσεις (διοικητικά πρόστιμα) και εξειδικεύονται οι περιπτώσεις παραβάσεων οι οποίες επισύρουν την επιβολή των προβλεπόμενων προστίμων, σύμφωνα με την ειδικότερα οριζόμενη διαδικασία. *(άρθρα 79 - 81)*

III. ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία (Ε.Ε.) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά στο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, τροποποιούνται συγκεκριμένες διατάξεις του

ν.4408/2016, με τον οποίο είχε ενσωματωθεί προϋφιστάμενη σχετική νομοθεσία της Ε.Ε. και μεταξύ άλλων, προβλέπονται τα ακόλουθα:

α. Εισάγονται εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής συγκεκριμένων διατάξεων (επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή, τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών κ.λπ.).

β. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής και ορίζεται ότι, αυτός είναι οργανωμένος ως οντότητα νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση. Προβλέπεται δε ότι, τα ίδια άτομα δεν μπορούν να είναι μέλη διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής και μέλη διοικητικού συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

γ. Περαιτέρω, ορίζεται ότι, ο διαχειριστής υποδομής έχει οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων κατά την εκτέλεση των βασικών καθηκόντων του, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα.

Με την επιφύλαξη της εποπτείας από τη Ρ.Α.Σ., ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο αμερόληπτο και με σκοπό την παροχή ωφελημάτων στους πελάτες, όπως τη μείωση του κόστους ή τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά στο μέρος του δικτύου που καλύπτεται από τη συμφωνία.

δ. Επίσης, ρυθμίζονται θέματα όσον αφορά στην αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης.

Κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, επιτρέπεται η εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής από διαφορετικούς διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλομένων μερών σε ρυθμίσεις σύμπραξης δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

ε. Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διάθεση των εισοδημάτων από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής από το διαχειριστή υποδομής, ο οποίος μπορεί να τα χρησιμοποιεί μόνο για τη χρηματοδότηση των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων και την καταβολή μερισμάτων στους ιδιοκτήτες της επιχείρησης.

στ. Προβλέπεται ότι, ο διαχειριστής υποδομής αναπτύσσει μηχανισμό συντονισμού με όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, συμμετέχει δε και συνεργάζεται στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού δικτύου για την παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης.

ζ. Παρέχεται η δυνατότητα περιορισμού, με υπουργική απόφαση, του δικαιώματος πρόσβασης όσον αφορά δρομολόγια από και προς τρίτη χώρα που χρησιμοποιεί δίκτυο, του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης.

η. Περαιτέρω, ρυθμίζονται λοιπά θέματα σχετικά με τις αρμοδιότητες της Ρ.Α.Σ. και μεταξύ άλλων, ορίζεται ότι, αυτή μπορεί να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με θέματα κρατικών ενισχύσεων με τις οριζόμενες επιφυλάξεις.

(άρθρο 82)

IV. ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

Ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τις διαδικασίες ηλεκτρονικού ελέγχου και διαφάνειας στο σύστημα παραγωγής δημοσίων και ιδιωτικών έργων καθώς και λοιπές ρυθμίσεις αρμοδιότητας Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικότερα:

1.α. Επανακαθορίζονται, στο πλαίσιο εναρμόνισης προς τις προαναφερόμενες Οδηγίες, τα προβλεπόμενα παράβολα, σχετικά με:

- τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος (για έγκριση θέσης σταθερών εγκαταστάσεων, οχήματος για διάθεση στην αγορά, παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS κ.λπ.),
- τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και συγκεκριμένα για την έκδοση, την ανανέωση ή την επικαιροποίηση από τη Ρ.Α.Σ. ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης καθώς και έγκρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής. Το ύψος των εν λόγω παραβόλων ορίζεται στα ποσά των 20.000 ευρώ (αρχική έκδοση), των 10.000 ευρώ (ανανέωση) και των 3.000 ευρώ (επικαιροποίση), αντίστοιχα, τα οποία αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ για μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τα οριζόμενα.

Το ύψος των ανωτέρω παραβόλων, τα οποία καταβάλλονται υπέρ του Δημοσίου, καθορίζεται με κ.υ.α. και με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται.

β. Προβλέπεται, επίσης, η καταβολή παραβόλων:

- του εθνικού μέρους των αιτήσεων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος αρμοδιότητας του Οργανισμού, καθώς και για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας από τον Οργανισμό. Ειδικότερα, για τη διεκπεραίωση έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας από τη Ρ.Α.Σ., καταβάλλεται από τον Οργανισμό, υπέρ του Δημοσίου, ποσό που κυμαίνεται από 2.000 ευρώ έως 12.000 ευρώ, κατά περίπτωση αίτησης, ανανέωσης και επικαιροποίησης του ανωτέρω πιστοποιητικού. Τα εν λόγω ποσά μπορεί να αναπροσαρμόζονται με κ.υ.α., σύμφωνα με τα οριζόμενα,
- για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής στο πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763,

Το ύψος των εν λόγω παραβόλων καθορίζεται με κ.υ.α. και μπορεί να αναπροσαρμόζεται με όμοια απόφαση.

γ. Καθορίζεται, επίσης με κ.υ.α. κατά αντιστοιχία του ανωτέρω Κανονισμού, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναγράφεται στη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρ.Α.Σ. Ρυθμίζεται δε κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπαλλήλους της εν λόγω Αρχής, οι οποίοι εντάσσονται στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων του Οργανισμού και τον υποβοηθούν στην εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος ή τύπου οχήματος για διάθεση στην αγορά, καθώς και για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας.

Με όμοια απόφαση, μπορεί να αναπροσαρμόζεται ο εθνικός ωριαίος συντελεστής.

δ. Αναπροσαρμόζονται, επίσης, τα προβλεπόμενα παράβολα για:

την πιστοποίηση φορέων αρμόδιων για τη συντήρηση οχημάτων καθώς και φορέων λειτουργιών συντήρησης,

- την επικαιροποίηση των πιστοποιητικών.

ε. Παράλληλα, καταργούνται σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, με τις οποίες προβλέπεται η καταβολή συναφών κατά τα ανωτέρω παραβόλων, στη βάση προϋφιστάμενων ρυθμίσεων της ενωσιακής νομοθεσίας.

(άρθρα 83-87, σε συνδυασμό με το άρθρο 88 παρ.6-9)

2. Παρατίθενται οι τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις και ορίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του υπό ψήφιση νόμου, κατά περίπτωση.

(άρθρα 88-89)

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται επί του κρατικού προϋπολογισμού τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Αύξηση δημοσίων εσόδων, από την είσπραξη των προβλεπομένων στα άρθρα 83-87 παραβόλων και την τυχόν αναπροσαρμογή αυτών. Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά περιστατικά.

2. Ενδεχόμενη αύξηση δημοσίων εσόδων, από την είσπραξη τυχόν επιβαλλόμενων προστίμων, σε περίπτωση παραβάσεων της κείμενης νομοθεσίας για το χρόνο εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης που ισχύουν για τους μηχανοδηγούς καθώς και για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων εν γένει. *(άρθρα 69 παρ. 4 και 79)*

Το ύψος των εν λόγω εσόδων εξαρτάται από πραγματικά γεγονότα (αριθμός και βαρύτητα παραβάσεων κ.λπ.) και από την έκδοση σχετικών κανονιστικών διοικητικών πράξεων.

Αθήνα, 26 Σεπτεμβρίου 2019

Η Γενική Διευθύντρια

Ιουλία Γ. Αρμάγου

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ: ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΑΘΗΝΑ ΓΑΡΥΦΑΛΑΚΗ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ: ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΘΕΣΗ / ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ: ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΤΙΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ:210-6508049

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ:

Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις.

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ:

Η νομοθετική πρόταση απορρέει από την υποχρέωση ενσωμάτωσης στο εθνικό μας δίκαιο των οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370.

Ο νόμος περιλαμβάνει 4 μέρη. Στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στο ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ περιλαμβάνονται τελικές και άλλες διατάξεις.

Οι ανωτέρω οδηγίες αποτελούν μέρος της τέταρτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους, η οποία συνίσταται σε έξι νομοθετικές προτάσεις που

αποσκοπούν στην άρση των εμποδίων που απομένουν για την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο στοχεύει στο να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές σε επίπεδο Ε.Ε., να διατηρήσουν υψηλό το επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας για τους επιβάτες, να μπουν κανόνες στην σιδηροδρομική αγορά και να γίνει ορθολογικότερη η λειτουργία αυτής.

Α: ΚΥΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΜΕΝΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

1. Αναγκαιότητα

1.1. Περιγράψτε το πρόβλημα (οικονομικό, κοινωνικό ή άλλο), το οποίο καθιστά αναγκαία την προώθηση και ψήφιση της αξιολογούμενης ρύθμισης

Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, η Πολιτεία επεμβαίνει δραστικά στην θωράκιση της ασφαλούς και διαλειτουργικής ανάπτυξης της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα και αποτελεσματικότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και να αξιοποιηθούν ορθολογικά τα πλεονεκτήματα του σιδηρόδρομου.

1.2. Αναφέρατε τους στόχους που επιδιώκει η αξιολογούμενη ρύθμιση συμπεριλαμβάνοντας επιπλέον τυχόν ποσοτικοποιημένα και ποιοτικά στοιχεία των επιδιωκόμενων στόχων και αποτελεσμάτων

Η οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για εναρμόνιση του κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση οχημάτων και ERTMS (Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) σε επίπεδο Ένωσης
- για τη βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών δικτύων
- για δημιουργία εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή, την ανανέωση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

με κύριους στόχους:

- τη μείωση του κόστους και της διάρκειας για την έγκριση οχημάτων και ERTMS
- την προώθηση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες
- ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας της ενωσιακής σιδηροδρομικής βιομηχανίας.

Η οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για την ασφάλεια από ανεξάρτητο φορέα (εθνική αρχή ασφάλειας).
- για την εναρμόνιση των εθνικών κανόνων ασφαλείας σε επίπεδο Ένωσης.
- για την εναρμόνιση του κανονιστικού πλαισίου για την έγκριση πιστοποιητικών ασφάλειας σε επίπεδο Ένωσης.

με κύριους στόχους:

- τη βελτίωση των επιδόσεων ασφαλείας του σιδηροδρόμου
- την εξάλειψη εμπόδιων για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς
- την μείωση του κόστους και της διάρκειας για την έγκριση πιστοποιητικών ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και
- την ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ένωση.

Η οδηγία 2016/2370 περιλαμβάνει ρυθμίσεις:

- για το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και
- για τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής
- για τις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος στον τομέα των σιδηροδρόμων

με κύριους στόχους:

- την αποτελεσματική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς στο σιδηρόδρομο και
- την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων
- την παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

1.3. Αναφέρατε αναλυτικά τις κοινωνικές και οικονομικές ομάδες που επηρεάζει άμεσα και αυτές που επηρεάζει έμμεσα η αξιολογούμενη ρύθμιση και προσδιορίστε τον λόγο της επιρροής

Οι αξιολογούμενες ρυθμίσεις επηρεάζουν το σύνολο των πολιτών οι οποίοι χρησιμοποιούν ως μέσο μεταφοράς το τρένο, τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο σιδηρόδρομο και εμπλεκόμενους οργανισμούς, αρχές ή φορείς.

2. Καταλληλότητα

2.1. Αναφέρατε, εάν υπάρχουν, προηγούμενες προσπάθειες αντιμετώπισης του ίδιου ή παρόμοιου προβλήματος στην Ελλάδα και περιγράψτε αναλυτικά τα επιτυχή και τα προβληματικά σημεία των προσπαθειών αυτών

Οι τρείς οδηγίες της Ε.Ε., που μεταφέρονται στην εθνική έννομη τάξη με το νόμο, αποτελούν αναδιατύπωση και τροποποίηση προηγούμενων ρυθμίσεων, οι οποίες περιλαμβάνονταν στα τρία προγενέστερα σιδηροδρομικά πακέτα που έχουν εκδοθεί και έχουν μεταφερθεί στην εθνική έννομη τάξη.

2.2. Απαριθμήστε αναλυτικά τα διατάγματα και τις κανονιστικές πράξεις που πρέπει να εκδοθούν, προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση και περιγράψτε για κάθε μία από αυτές τυχόν θέματα που πρέπει να προσεχθούν κατά την εφαρμογή της

Η οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα (Μέρος Πρώτο του νόμου) περιλαμβάνει τις κάτωθι κανονιστικές πράξεις οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

<u>Άρθρο 1 παρ.4:</u>

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζονται η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση.

<u>Άρθρο 1 παρ.5&6:</u>

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ή άλλα κατάλληλα προσιτά μέτρα και καθορίζεται η διαδικασία

έγκρισης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω μετρό-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 14 παρ.1:

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται και στην συνέχεια κοινοποιούνται στην Επιτροπή και τον Οργανισμό οι υπάρχοντες εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 13 στις εξής περιπτώσεις:

Άρθρο 15 παρ.8:

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά που υποβάλλουν οι οργανισμοί προκειμένου να ορισθούν υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες, η παρακολούθηση, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 29 παρ.2

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Η οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια (Μέρος Δεύτερο του νόμου) περιλαμβάνει τις κάτωθι κανονιστικές πράξεις οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Άρθρο 60 παρ.2

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η οποία εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επανεξετάζονται οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παρ. 1 και με όμοια απόφασή του καταργούνται:

Άρθρο 69 παρ.4

Με προεδρικό διάταγμα των Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υποδομών και Μεταφορών και τυχόν συναρμόδιου

Υπουργού καθορίζονται οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχου από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Η οδηγία 2016/2370 (Μέρος Τρίτο του νόμου) περιλαμβάνει έκδοση κανονιστικών πράξεων -υπουργικών αποφάσεων οι οποίες έχουν δυνητικό και όχι υποχρεωτικό χαρακτήρα και δεν επηρεάζουν την πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του αξιολογούμενου νόμου.

Στο τέταρτο μέρος του νόμου προβλέπεται η έκδοση των κάτωθι κανονιστικών πράξεων οι οποίες πρέπει να εκδοθούν προκειμένου να εφαρμοστεί πλήρως η αξιολογούμενη ρύθμιση:

Άρθρο 83 παρ.2&3&4&5

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων των σημείων γ) και δ) της παρ. 1.

3.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων, του εθνικού μέρους των αιτήσεων για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού.

4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

5. α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση

μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για τις εγκρίσεις οχήματος για διάθεση στην αγορά ή τις εγκρίσεις τύπου οχήματος σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Άρθρο 84 παρ.7&8

7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

8. α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνωμόνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

3. Συνέπειες στην Οικονομία

3.1 Αναφέρατε αναλυτικά ποιες κατηγορίες επιχειρήσεων αφορά η αξιολογούμενη ρύθμιση

Αναφορικά με την οδηγία 2016/797 για την διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές)

2. Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (Designated Bodies, Notified Bodies)
3. Μελετητές, εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων
4. Κατασκευαστές σιδηροδρομικού και τροχαίου υλικού

Αναφορικά με την οδηγία 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές), ΕΕΣΣΤΥ (εταιρεία συντήρησης σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού)
2. Κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσης, υπεύθυνοι κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και αναθέτοντες φορείς.

Αναφορικά με την οδηγία 2016/2370, εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι:

1. ΟΣΕ (Διαχειριστής Υποδομής), ΓΑΙΑΟΣΕ (Διαχειριστής τροχαίου υλικού), Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις (ΣΤΑΣΥ & ιδιωτικές)
2. Επιχειρήσεις παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών και διαμεταφορών, επιχειρήσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών εκτός μεταφορών, εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων καθώς και άλλοι οργανισμοί η φορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό.

3.2 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στη δομή της αγοράς

Η πρόταση έχει καθοριστική σημασία για την περαιτέρω ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση, διότι εξασφαλίζει ότι καταργούνται τα εναπομένοντα εθνικά μονοπώλια στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών εσωτερικού και εξαλείφονται οι υφιστάμενοι τεχνικοί και διοικητικοί φραγμοί. Οι προτεινόμενοι κανόνες θα αποσαφηνίσουν και θα βελτιώσουν

το νομοθετικό πλαίσιο. Θα συμβάλουν στη δημιουργία ευνοϊκότερων συνθηκών για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού και την αποτροπή ή αντιμετώπιση πρακτικών που εισάγουν διακρίσεις.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να ενισχύσει την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητά τους, ώστε να βελτιωθεί κατά τον τρόπο αυτόν η ανταγωνιστικότητα και η ελκυστικότητα του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς.

3.3 Μετρήστε το κόστος εγκατάστασης για νέες επιχειρήσεις πριν και μετά την αξιολογούμενη ρύθμιση, με την χρήση του «τυποποιημένου μοντέλου κόστους»

Δεν έχει εφαρμοστεί το ΤΜΚ κατά τη νομοπαρασκευαστική διαδικασία λόγω της υποχρέωσης συμμόρφωσης με τις οδηγίες, οι οποίες εφαρμόζονται στο πλαίσιο της ενωσιακής πολιτικής για τους σιδηροδρόμους.

Η δράση σε επίπεδο ΕΕ στοχεύει στην εξασφάλιση της συνεκτικής εφαρμογής του κεκτημένου της ΕΕ στο σιδηροδρομικό τομέα, γεγονός που θα οδηγήσει στη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου χωρίς περιττούς διοικητικούς και τεχνικούς φραγμούς.

Οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών που θα εγκατασταθούν στην ελληνική αγορά δεν επιβαρύνονται με πρόσθετο κόστος εγκατάστασης, εκτός του προβλεπόμενου από προηγούμενες ρυθμίσεις, κόστους αδειοδότησης.

Λόγω της τεχνικής εναρμόνισης, δηλαδή ενιαίοι κανόνες διαλειτουργικότητας και ασφάλειας θα μειωθεί το διοικητικό κόστος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ενώ δεν επιβαρύνονται με πρόσθετα κόστη, εκτός του προβλεπόμενου από προηγούμενες ρυθμίσεις, κόστους για απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας.

3.4 Αναφέρατε αναλυτικά την επίδραση της προτεινόμενης ρύθμισης στις λειτουργίες της παραγωγής και του μάρκετινγκ των επιχειρήσεων

Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί τον κεντρικό κορμό και την κινητήρια δύναμη της εσωτερικής αγοράς αλλά και φυσικό μονοπώλιο λόγω του υψηλού της κόστους. Δεδομένης της αυξανόμενης πίεσης στα δημόσια οικονομικά, η βελτιωμένη απόδοση είναι περισσότερο κρίσιμης σημασίας από ποτέ για την εξασφάλιση της βέλτιστης διαχείρισης και αξιοποίησης της κοινής υποδομής από τις διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΣΕ). Πρέπει να αντιμετωπιστούν οι φραγμοί εισόδου στον σιδηροδρομικό τομέα ώστε να καταστεί δυνατή η αειφόρος ανάπτυξη.

Η ενίσχυση των ανταγωνιστικών πιέσεων και η εξειδίκευση των φορέων της αγοράς θα έχει πρόσθετη θετική επίδραση στην παραγωγικότητα και την αποδοτικότητά των επιχειρήσεων.

Η ενίσχυση της ενιαίας αγοράς με τη βελτιστοποίηση της διακυβέρνησης της διαχείρισης των υποδομών, ιδίως εξασφαλίζοντας ότι ο διαχειριστής υποδομών α) εκτελεί ένα συνεκτικό σύνολο καθηκόντων, συντονίζεται με τους ομότιμούς του σε επίπεδο ΕΕ για διασυνοριακά ζητήματα και ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων («πρόκληση όσον αφορά την απόδοση») και β) επιτρέπει την αποτελεσματική και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή («πρόκληση όσον αφορά την ισότιμη πρόσβαση»), συνιστά αλλαγή στην επιχειρηματική κουλτούρα, σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας των επιχειρήσεων για να υποστηριχθεί η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών στην κοινωνία και η αειφόρος ανάπτυξη.

3.5. Αναφέρατε αναλυτικά και αιτιολογήστε την επίδραση της αξιολογούμενης ρύθμισης στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Στόχος της νομοθετικής πρωτοβουλίας για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων είναι η ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε όλη την ΕΕ, μέσω της μείωσης του διοικητικού κόστους και της επιτάχυνσης των διοικητικών διαδικασιών για την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας και έγκρισης οχημάτων. Επίσης επιδιώκεται η εξάλειψη εμποδίων για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς και η αποφυγή διακρίσεων.

Η βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου ενισχύει την επιχειρηματικότητα. Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και της εθνικής οικονομίας.

3.6. Προσδιορίστε το διοικητικό βάρος των επιχειρήσεων που προκαλεί ή αφαιρεί η προτεινόμενη ρύθμιση, εφαρμόζοντας το «τυποποιημένο μοντέλο κόστους»

Η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου αυτού, η ενιαιοποίηση και απλούστευση διοικητικών διαδικασιών, συμβάλλει στη μείωση της εθνικής κανονιστικής πολυπλοκότητας και της γραφειοκρατίας.
Για τις σιδηροδρομικές μεταφορικές επιχειρήσεις ή άλλες επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών δεν προκύπτουν πρόσθετες διοικητικές επιβαρύνσεις και υποχρεώσεις συλλογής δεδομένων.

3.7 Προσδιορίστε ειδικότερα και μετρήστε αναλυτικά και ξεχωριστά το κόστος και τα οφέλη που θα προκύψουν από την προτεινόμενη ρύθμιση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Στα οφέλη προς τις επιχειρήσεις περιλαμβάνονται:

- Η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην αγορά των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών με την κατάργηση των μονοπωλίων
- Η διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού
- Η διεθνοποίηση, διαφοροποίηση και καθετοποίηση των δραστηριοτήτων με τη δημιουργία ή εξειδίκευση της αγοράς
- Η δυνατότητα συμπράξεων δημόσιου – ιδιωτικού τομέα
- Η άρση των τεχνικών και διοικητικών εμποδίων για την είσοδο στην αγορά και τη λειτουργία τους

Στα κόστη περιλαμβάνονται:

- Το τέλος αδειοδότησης
- Παράβολα διαλειτουργικότητας
- Παράβολα ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας
- Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης
- Το κόστος συμμόρφωσης προς τους εθνικούς και ενωσιακούς κανόνες ασφάλειας και διαλειτουργικότητας

- Το κόστος εκσυγχρονισμού και εφαρμογής εργαλείων management, απαραίτητων για την εξασφάλιση ανταγωνιστικής θέσης στην αγορά

Επισημαίνεται ότι στο άρθρο 84 υπάρχει πρόβλεψη για μειωμένο παράβολο για χορήγηση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σε μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Τα ανωτέρω κόστη (εκτός αυτών της αδειοδότησης, πιστοποίησης ασφάλειας και έγκρισης οχήματος τα οποία περιλαμβάνονται στην υφιστάμενη νομοθεσία και ορισμένα επικαιροποιούνται) δεν εισάγονται απαραίτητα και άμεσα από τις εθνικές ρυθμίσεις αλλά απορρέουν από τις συνθήκες που επικρατούν στο ενωσιακό επιχειρηματικό περιβάλλον.

Τέλος το υφιστάμενο κόστος συναλλαγών επηρεάζεται κατά θετικό αν και περιορισμένο τρόπο μέσω της καλύτερης ευθυγράμμισης μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των ΣΕ, το ρυθμιστικό κόστος και το κόστος επιβολής της νομοθεσίας αυξάνονται ελαφρώς καθώς τα μέτρα αποδοτικότητας συνεπάγονται περιορισμένο διοικητικό φόρτο.

3.8. Προσδιορίστε αναλυτικά τα οφέλη ή την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού, που αναμένεται να προκληθούν από την εξεταζόμενη ρύθμιση

Δεν προκύπτουν επιβαρύνσεις στον κρατικό προϋπολογισμό.

Η είσπραξη ποσών από τα παράβολα για τη διαλειτουργικότητα, για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων που προβλέπονται στο τέταρτο μέρος του νόμου, αποτελεί θετική δημοσιονομική επίπτωση.

Η απελευθέρωση της αγοράς και η είσοδος νέων επιχειρήσεων στους συναφείς κλάδους αναμένεται να επηρεάσει θετικά τα φορολογικά έσοδα και να μειώσει τις κοινωνικές δαπάνες ανάλογα με την αύξηση της απασχόλησης στον τομέα.

Επίσης, η διατήρηση του υφιστάμενου μοντέλου, με πλήρη διαχωρισμό του διαχειριστή υποδομής και των επιχειρήσεων εξασφαλίζει οικονομική διαφάνεια και μειώνει το ρυθμιστικό κόστος με περιορισμένο κόστος επιβολής της νομοθεσίας.

3.9. Προσδιορίστε αναλυτικά τυχόν συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην εθνική οικονομία

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί σημαντικό άξονα της αναπτυξιακής πολιτικής. Η συμμετοχή των σιδηροδρομικών μεταφορών στο ΑΕΠ της χώρας αναμένεται να αυξηθεί, με ανάλογες επιπτώσεις στις εξαγωγές και στην απασχόληση. Η προοπτική αυτή ενισχύεται με την ενδυνάμωση της γεωπολιτικής ως προς γειτονικές αναπτυσσόμενες χώρες, την εξειδίκευση κλάδων συνέργειας (π.χ. εφοδιαστική), την ολοκλήρωση των υποδομών και τη δημιουργία νέων αγορών.

Η βελτίωση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων θα προωθήσει τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της Ένωσης και με τις τρίτες χώρες, κάτι που είναι σημαντικό για την εθνική οικονομία.

Τέλος αναμένονται θετικές επιπτώσεις στον κλάδο των κατασκευών και της σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Η δημιουργία μιας αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή του σιδηροδρομικού συστήματος θα είναι επωφελής για την οικονομία της Ελλάδας.

4. Συνέπειες στην κοινωνία και στους πολίτες

4.1. Αναφέρατε τις προσδοκώμενες συνέπειες της προτεινόμενης ρύθμισης στην κοινωνία γενικά και στις επηρεαζόμενες κοινωνικές ομάδες ειδικά

Η αύξηση της απασχόλησης, μέσω της εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά και η αναμενόμενη τόνωση της ζήτησης μεταφορών λόγω της δυναμικότητας του κλάδου και της αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής οικονομίας θα συμβάλλουν στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Κυρίως οι επιβάτες και οι επιχειρήσεις σιδηροδρομικών αλλά και άλλων εξαγωγικών κλάδων θα ωφεληθούν σημαντικά από τον εκσυγχρονισμό του συστήματος.
Η αύξηση της κυκλοφορίας και η βελτίωση της αποδοτικότητας έχουν τις πλέον θετικές κοινωνικές επιπτώσεις.

4.2. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν για τον πολίτη από την προτεινόμενη ρύθμιση

Οι ρυθμίσεις επιδιώκουν τη διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στον τομέα, με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα και ανάπτυξη. Ειδικότερα προωθούνται ασφαλείς και βιώσιμες σιδηροδρομικές υπηρεσίες προς τους πολίτες.

4.3. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, τα οποία επιφέρουν βελτίωση των υπηρεσιών του Κράτους προς τον πολίτη.

Εκχώρηση αρμοδιοτήτων προς την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και ευρωπαϊκά όργανα (Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και αποσαφήνιση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων στο σιδηροδρομικό σύστημα, γεγονός που θα ενισχύσει την διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών προς τους πολίτες.

4.4. Αναφέρατε τα σημεία της προτεινόμενης ρύθμισης, που απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες

- Καθιέρωση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και διαδικασίας για έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι υφιστάμενες δαπανηρές και χρονοβόρες διαδικασίες για την λήψη έγκρισης σιδηροδρομικού οχήματος και πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης.
- Διατάξεις για την μείωση εθνικών κανόνων, δεδομένου ότι αυτοί λειτουργούν ως φραγμοί στην είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά.
- Συνοχή εθνικού και ενωσιακού πλαισίου στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα.

- Επιμερισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ τους για την αποτελεσματική διαχείριση των αρμοδιοτήτων τους.

5. Συνέπειες στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

5.1. Περιγράψτε ξεχωριστά και αναλυτικά τις αναμενόμενες συνέπειες της αξιολογούμενης ρύθμισης για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος και τη μείωση των περιβαλλοντικών κινδύνων

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων αποτελεί προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών, στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς το τρένο είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Διατάξεις για την προστασία του περιβάλλοντος περιλαμβάνονται στο πρώτο μέρος του νόμου και ειδικότερα αφορούν στην κατασκευή των σιδηροδρομικών έργων. Ειδικότερα μία από τις βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα (υποδομή, ενέργεια, τροχαίο υλικό και έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση) και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αφορά στη προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης στο δεύτερο μέρος του νόμου και μέσω της καταγραφής των υφιστάμενων δυσχερειών και των συστάσεων από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΙΣΑΣ) οι οποίες θα απευθύνονται στους εμπλεκόμενους φορείς προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά μελλοντικά ατυχήματα ή συμβάντα, δημιουργείται ένα πλαίσιο μέσω του οποίου προωθείται η μείωση των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων σε περίπτωση ατυχήματος ιδιαίτερα στον τομέα της μεταφοράς επικινδύνων εμπορευμάτων.

6. Αρμοδιότητα

6.1. Αναφέρατε τα υπουργεία που είναι συναρμόδια για τον σχεδιασμό και την προώθηση της αξιολογούμενης ρύθμισης, αιτιολογώντας ειδικά τους λόγους συναρμοδιότητας

- Υπουργείο Οικονομικών: κανονιστικές πράξεις οικονομικού χαρακτήρα
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων: αναπτυξιακός σχεδιασμός, εποπτεία αγοράς και ρυθμίσεις του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.
- Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων: κοινωνικές διατάξεις για τους μηχανοδηγούς.

6.2. Αναφέρατε αναλυτικά τις υπηρεσίες, που θα είναι αρμόδιες για την εφαρμογή κάθε ξεχωριστής δράσης που προέρχεται από την εξεταζόμενη ρύθμιση

- Για την παρακολούθηση και διασφάλιση της ορθής εφαρμογή των ρυθμίσεων αρμόδια είναι η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών.
- Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ασκεί τα καθήκοντα του ρυθμιστικού φορέα της αγοράς και της εθνικής αρχής ασφάλειας.
- Η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΙΣΑΣ) αποτελεί τον εθνικό φορέα διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.

7. Τήρηση Νομοτεχνικών Κανόνων και Κωδικοποίηση

7.1. Αναφέρατε τους νομοτεχνικούς κανόνες, οι οποίοι εφαρμόστηκαν κατά τη σύνταξη της προτεινόμενης διάταξης, με αναφορά στο εγχειρίδιο οδηγιών της Κεντρικής Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής (ΚΕ.Ν.Ε.)

Το σχέδιο νόμου καταρτίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4622/19 «Επιτελικό Κράτος: Οργάνωση, λειτουργία και διαφάνεια της Κυβέρνησης, των Κυβερνητικών Οργάνων και της Κεντρικής Δημόσιας Διοίκησης.» καθώς και σύμφωνα με το εγχειρίδιο εναρμόνισης της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης του 2013.

7.2. Προσδιορίστε τις διατάξεις που τροποποιεί, αντικαθιστά ή καταργεί η προτεινόμενη ρύθμιση και ιδίως αναφέρατε εάν υπάρχει ήδη κώδικας ρυθμίσεων συναφών με την προτεινόμενη

Με τις προτεινόμενες διατάξεις του πρώτου και του δεύτερου μέρους του νόμου καταργούνται το π.δ. 104/2010 (Α' 181), το π.δ. 160/2007 (Α'201), τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν.4313/2014 (Α΄261), τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α'216), το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40) και το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12).

Η οδηγία 2016/2370, η οποία μεταφέρεται στο εθνικό δίκαιο με την προτεινόμενη ρύθμιση του τρίτου μέρους, αποτελεί στο σύνολό της τροποποίηση της προγενέστερης οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν.4408/16. Οι τροποποιήσεις επέρχονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2370/16 και τροποποιούνται τα άρθρα 2,3,10,11,13,19,32, 38,53,54,56,57 και αντικαθίσταται το άρθρο 7 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Αντιστοίχως τροποποιείται ο ν.4408/16.

7.3. Αναφέρατε τις εν γένει βελτιώσεις που επιφέρει η προτεινόμενη ρύθμιση στην έννομη τάξη και ειδικά τις διατάξεις που κωδικοποιεί ή απλουστεύει

Οι οδηγίες που μεταφέρονται με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις κωδικοποιούν και τροποποιούν προγενέστερες οδηγίες και συνεπώς και αντίστοιχα το εθνικό δίκαιο.

8. Διαφάνεια - Κοινωνική συμμετοχή

8.1. Αναφέρατε αναλυτικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που κλήθηκαν να λάβουν μέρος στην διαβούλευση για την προτεινόμενη ρύθμιση

Τόσο κατά το έτος 2017 όσο και κατά το έτος 2018 διενεργήθηκαν εκτενείς διαβουλεύσεις με εμπλεκόμενους φορείς και πιο συγκεκριμένα με τους: ΡΑΣ, ΕΔΙΣΑΣ, ΕΣΥΔ, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΣΤΑΣΥ και ΑΜΕΤΡΟ.

Επίσης, υπό τον συντονισμό της πολιτικής ηγεσίας το σχέδιο νόμου για την ενσωμάτωση των οδηγιών αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του Υπουργείου στις 21/06/2019.

Τέλος, το σχέδιο νόμου αναρτήθηκε προς διαβούλευση την 19/09/2019 στον σύνδεσμο: http://www.opengov.gr/yme/?p=4064.

8.2. Περιγράψτε αναλυτικά τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη

Διενεργήθηκαν τόσο κατά το έτος 2017 όσο και κατά το έτος 2018 συσκέψεις στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με την συμμετοχή των ανωτέρω εμπλεκόμενων φορέων και απεστάλησαν εγγράφως οι απόψεις τους επί των θεμάτων αρμοδιότητάς τους.

8.3. Αναφερθείτε στα αποτελέσματα της διαβούλευσης, αναφέροντας επιγραμματικά τις κυριότερες απόψεις που εκφράστηκαν υπέρ και κατά της προτεινόμενης ρύθμισης ή επιμέρους θεμάτων της

Δεδομένου ότι με τις οδηγίες για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα αναδιατυπώνεται το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στους υπόψη τομείς, οι εμπλεκόμενοι φορείς δεν είχαν αντιρρήσεις επί των προτεινόμενων ρυθμίσεων του πρώτου και δεύτερου μέρους του νόμου. Προτείναν διορθώσεις επί της ορολογίας και κάποιες ελάσσονος σημασίας παρατηρήσεις που επί το πλείστον ενσωματώθηκαν στο κείμενο ενώ συνέβαλαν στην επίλυση θεμάτων όπως η έγκριση συρμών μετρό που λειτουργούν στο σιδηροδρομικό σύστημα, ο προσδιορισμός τουριστικής/ ιστορικής υποδομής/οχημάτων και η ρύθμιση θεμάτων ασφάλειας σε αυτή, η αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων της ΡΑΣ στις περιπτώσεις παρεκκλίσεων, στην εκκαθάριση των τεχνικών κανόνων αλλά και στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών.
Αναφορικά με το τρίτο μέρος του νόμου, το θέμα που εξετάστηκε εκτενώς ήταν επιλογή του μοντέλου διακυβέρνησης της υποδομής και τελικώς επιλέχθηκε η διατήρηση του υφιστάμενου μοντέλου οριζόντιας διάρθρωσης με πλήρη ανεξαρτησία.

Β: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΛΛΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ

9. Γενική Αξιολόγηση

9.1 Περιγράψτε χωριστά και αναλυτικά το πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε μία «άλλη διάταξη» που περιλαμβάνεται στο προτεινόμενο σχέδιο νόμου

Το τέταρτο μέρος του νόμου περιλαμβάνει «άλλες διατάξεις». Στα άρθρα αυτά ρυθμίζονται εκ νέου, με βάση τις καινούργιες οδηγίες, τα υφιστάμενα παράβολα για την έγκριση σιδηροδρομικών υποσυστημάτων και οχημάτων, τα παράβολα για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας και τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων.

10. Διαφάνεια και Διαβούλευση

10.1. Αναφέρατε επιγραμματικά τους κοινωνικούς εταίρους και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη που εκλήθησαν να λάβουν μέρος στη διαβούλευση για κάθε μία προτεινόμενη «άλλη διάταξη», τον τόπο, τον χρόνο και τη διάρκεια της διαβούλευσης, τους συμμετέχοντες σε αυτήν, και τη διαδικασία διαβούλευσης που επελέγη, αιτιολογώντας τις επιλογές αυτές.

Δεδομένου ότι τα παράβολα του νόμου καταβάλλονται στην ΡΑΣ, έγινε διαβούλευση με την τελευταία για την αποτελεσματική ρύθμιση του θέματος και προσαρμογή στις νέες οδηγίες.

Έκθεση Διαβούλευσης

Α. Ταυτότητα Διαβούλευσης

Πληροφοριακά Στοιχεία	
Τίτλος Διαβούλευσης	Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις
Επισπεύδων Φορέας	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Χρόνος έναρξης	19 Σεπτεμβρίου 2019, 15:00
Χρόνος λήξης	26 Σεπτεμβρίου 2019, 14:00
Κατηγορία 1. Νομοθετική 2. Προνομοθετική 3. Άλλη	1. Νομοθετική
Δικτυακός τόπος Ανάρτησης	WWW.OPENGOV.GR
Πλήθος άρθρων	(89)
Πλήθος Σχολίων	(0)
Αριθμός Σχολιαστών	(0)
Συντονιστές διαβούλευσης:	Αθηνά Γαρυφαλάκη Στοιχεία Επικοινωνίας: τηλέφωνο 210 6508049

Β. Επεξεργασία Σχολίων

Δεν υπήρξαν σχόλια κατά τη διαδικασία διαβούλευσης.