



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ

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

I. Γενικές Παρατηρήσεις

A. Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, μετά την επεξεργασία του από τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, αποτελείται από τέσσερα (4) Μέρη και ογδόντα εννέα (89) άρθρα, συμπεριλαμβανομένου του ακροτελεύτιου άρθρου, που ορίζει τον χρόνο έναρξης ισχύος των διατάξεων του νόμου.

Διά των ρυθμίσεων του Πρώτου Μέρους (άρθρα 1-52) ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη οι διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 «σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» (ΕΕ L 138/26.5.2016, σελ. 44 επ.).

Στόχος της εν λόγω Οδηγίας είναι, συμφώνως προς το Προοίμιό της, να ενισχυθούν «η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και η πρόσβαση στα δίκτυα αυτά, και να υλοποιηθεί κάθε μέτρο που μπορεί να είναι αναγκαίο στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 171 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)», προκειμένου «οι πολίτες της Ένωσης, οι οικονομικοί παράγοντες και οι αρμόδιες αρχές να επωφεληθούν

πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου» (Προοίμιο της ως άνω Οδηγίας, υπό σκέψη 2). Προς τον σκοπό, εξ άλλου, της ολοκλήρωσης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, «[η] επιδίωξη της διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα τον καθορισμό βέλτιστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και να καθιστά] δυνατή τη διευκόλυνση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να συμβάλ[λ]ει στη σταδιακή δημιουργία της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών για την κατασκευή, την ανακαίνιση, την αναβάθμιση και τη λειτουργία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος» (Προοίμιο της ως άνω Οδηγίας, υπό σκέψη 3).

Το Πρώτο Μέρος του νομοσχεδίου διαρθρώνεται σε οκτώ (8) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α' (άρθρα 1-3), υπό τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», ορίζεται, ιδίως, το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Μέρους του νομοσχεδίου και παρατίθενται οι ορισμοί των εννοιών που περιέχονται στις διατάξεις του.

Στο Κεφάλαιο Β' (άρθρα 4-7), υπό τον τίτλο «Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας», μεταξύ άλλων, προσδιορίζεται το περιεχόμενο των Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (στο εξής, ΤΠΔ), και καθορίζονται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι επιτρεπτή η μη εφαρμογή τους καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται ανά περίπτωση.

Στο Κεφάλαιο Γ' (άρθρα 8-11), υπό τον τίτλο «Στοιχεία διαλειτουργικότητας», ρυθμίζονται, ιδίως, οι όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά όπως και η διαδικασία για τη «δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης "ΕΚ"» (άρθρο 10), η οποία βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας της χρήσης «ΕΚ» (άρθρο 9). Ορίζεται, ειδικότερα, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας διατίθενται στην αγορά, μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας εντός του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τηρουμένων ταυτοχρόνως «των βασικών απαιτήσεων», καθώς και ότι αυτά χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους συμφώνως προς τον σκοπό τους, με τη δέουσα εγκατάσταση και συντήρηση (άρθρο 8).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Δ' (άρθρα 12-17), υπό τον τίτλο «Υποσύστημα», μεταξύ άλλων, κατοχυρώνεται, ειδικώς, η ελεύθερη κυκλοφορία

των «δομικών υποσυστημάτων» που συνιστούν το σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις (άρθρο 12), ορίζεται η διαδικασία για τη σύνταξη της «δήλωσης επαλήθευσης “ΕΚ”» (άρθρο 15), και παρατίθενται οι περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζονται οι «εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης» (άρθρο 13). Εισάγεται, μάλιστα, τεκμήριο συμμόρφωσης, συμφώνως προς το οποίο 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» (άρθρο 17).

Στο Κεφάλαιο Ε΄ (άρθρα 18-26), υπό τον τίτλο «Διάθεση στην αγορά και θέση σε λειτουργία», καθορίζονται, μεταξύ άλλων, η διαδικασία έγκρισης από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων της θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης (άρθρο 18), και η διαδικασία ενώπιον του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος ιδρύθηκε διά του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138/26.5.2016, σελ. 1 επ.), κατά διαδοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, ως αρμόδια αρχή για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) (άρθρο 19) στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως προς τα ως άνω υποσυστήματα. Καθορίζονται, εξ άλλου, η διαδικασία για την «έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά» (άρθρο 21) καθώς και οι έλεγχοι που διενεργεί η σιδηροδρομική επιχείρηση πριν από τη χρήση των εγκριθέντων οχημάτων στην περιοχή χρήσης (άρθρο 23), όπως και η διαδικασία που ακολουθείται σε περίπτωση μη συμμόρφωσης οχημάτων ή τύπων οχημάτων προς τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις (άρθρο 26).

Διά των διατάξεων του Κεφαλαίου ΣΤ΄ (άρθρα 27-44), υπό τον τίτλο «Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης», μεταξύ άλλων, ορίζεται η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης 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, και προσδιορίζεται ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας της (άρθρα 27-29). Καθορίζονται, επίσης, οι προϋποθέσεις

τις οποίες πρέπει να πληρούν οι «Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης», προκειμένου να τυποποιηθούν ως τέτοιοι (άρθρο 30), ορίζεται ότι αποτελούν τρίτο μέρος, ανεξάρτητο από τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογούν (άρθρο 31), και καθορίζονται τα προσόντα που πρέπει να διαθέτει το αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης προσωπικό τους (άρθρο 32). Ρυθμίζονται, τέλος, ζητήματα ως προς την αίτηση κοινοποίησης που υποβάλλει στην Αρχή Κοινοποίησης κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης εγκατεστημένος στην Ελλάδα (άρθρο 36) και τη σχετική διαδικασία κοινοποίησης (άρθρο 37), τη δυνατότητα που διαθέτει να χρησιμοποιεί διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρο 35), τις λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιημένων οργανισμών (άρθρο 41) και την υποχρέωσή τους προς παροχή πληροφοριών στην Αρχή Κοινοποίησης (άρθρο 42).

Το Κεφάλαιο Ζ' (άρθρα 45-47), υπό τον τίτλο «Μητρώα», περιέχει ρυθμίσεις, ιδίως, ως προς το σύστημα αρίθμησης οχημάτων (άρθρο 45), το μητρώο εθνικών οχημάτων που τηρεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (άρθρο 46) και το μητρώο υποδομής που δημοσιεύει ο διαχειριστής υποδομής, το οποίο περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, όπως ορίζεται στη σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (άρθρο 47).

Διά του Κεφαλαίου Η' (άρθρα 48-52), υπό τον τίτλο «Μεταβατικές και τελικές διατάξεις», εισάγονται, μεταξύ άλλων, ρυθμίσεις επί του μεταβατικού καθεστώτος για τη χρήση των οχημάτων που χρειάζεται να λάβουν έγκριση μεταξύ 15ης Ιουνίου 2016 και 16ης Ιουνίου 2019 (άρθρο 50), και τη διατήρηση σε ισχύ του π.δ. 104/2010 για έργα σχετικά με τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS τα οποία έχουν τεθεί σε λειτουργία κατά την περίοδο μεταξύ 15ης Ιουνίου 2016 και 16ης Ιουνίου 2019 (άρθρο 51). Τέλος, στο άρθρο 52 ενσωματώνονται τα Παραρτήματα I έως και IV της Οδηγίας 2016/797/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό τους τίτλους, αντιστοίχως, «Στοιχεία του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος» (Παράρτημα I της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797), «Υποσυστήματα» (Παράρτημα II της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797), «Βασικές απαιτήσεις» (Παράρτημα III της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797) και «Διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» για τα υποσυστήματα» (Παράρτημα IV της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797).

Διά των ρυθμίσεων του Δεύτερου Μέρους (άρθρα 53-81) ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη οι διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευ-

ρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 «για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων» (ΕΕ L 138/26.5.2016, σελ. 102 επ.).

Στόχοι της εν λόγω Οδηγίας είναι, συμφώνως προς το Προοίμιό της, ο συντονισμός των δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η διερεύνηση των ατυχημάτων και ο καθορισμός κοινών στόχων ασφάλειας, κοινών μεθόδων ασφάλειας, κοινών δεικτών ασφάλειας και κοινών απαιτήσεων για τα ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας (σκέψη 46), προς τον απώτερο σκοπό της «διατήρηση[ς], και, ει δυνατόν, [τ]η[ς] βελτίωση[ς] της ασφάλειας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος» (σκέψη 19).

Το Δεύτερο Μέρος του νομοσχεδίου διαρθρώνεται σε έξι (6) Κεφάλαια.

Ειδικότερα, με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Α΄ (άρθρα 53-55), υπό τον τίτλο «Γενικές διατάξεις», ορίζεται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω Μέρους του νομοσχεδίου, και παρατίθενται οι ορισμοί των εννοιών που περιέχονται στις διατάξεις του.

Στο Κεφάλαιο Β΄ (άρθρα 56-61), υπό τον τίτλο «Ανάπτυξη και διαχείριση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων», θεσπίζονται, ιδίως, νέες αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και καθορίζονται υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, καθώς και των υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων και κάθε άλλου παράγοντα «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, υπευθ[ύ]νων πλήρωσης και κένωσης» (άρθρο 56). Ρυθμίζονται, επίσης, ζητήματα σχετικά με τους κοινούς δείκτες ασφάλειας, τις κοινές μεθόδους ασφάλειας και τους κοινούς στόχους ασφάλειας, αντιστοίχως (άρθρα 57, 58 και 59), όπως και τους εθνικούς κανόνες ασφάλειας (άρθρο 60) και τα αντίστοιχα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που θεσπίζουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (άρθρο 61).

Στο Κεφάλαιο Γ΄ (άρθρα 62-67), υπό τον τίτλο «Πιστοποίηση και έγκριση ασφάλειας», θεσπίζεται το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο συνιστά αναγκαία προϋπόθεση για την πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη σιδηροδρομική υποδομή, και ως αρμόδια αρχή έκδοσής του ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται εντός της Ελλάδας (άρθρο 62). Εν συνεχεία, ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και των εθνικών αρχών ασφάλειας των κρατών μελών της ΕΕ (άρθρο 63), τη διαδικασία για την έγκριση ασφάλειας που υποχρεούται να λάβει κάθε διαχειριστής υποδομής από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, προκειμένου να μπορεί να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται την εθνική σιδηροδρομική υποδομή (άρθρο 64), το δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής και του προσωπικού τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών (άρθρο 65), τις υποχρεώσεις του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση κάθε οχήματος, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο (άρθρο 66), και τις νόμιμες παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων που χορηγούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (άρθρο 67).

Στο Κεφάλαιο Δ' (άρθρα 68-71), υπό τον τίτλο «Εθνική αρχή ασφάλειας», ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνιστά την εθνική αρχή ασφάλειας και καθορίζονται οι αρμοδιότητες (άρθρα 68 και 71) και ο τρόπος λειτουργίας της (άρθρο 70), όπως και ο τρόπος άσκησης της εποπτείας της επί της χρήσης από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τον διαχειριστή υποδομής του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (άρθρο 69).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' (άρθρα 72-78), υπό τον τίτλο «Διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων», ρυθμίζεται το καθεστώς διερεύνησης των ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Συγκεκριμένως, ως αρμόδιος φορέας ορίζεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (στο εξής, Ε.Δι.Σ.Α.Σ.), που συνεστήθη διά του άρθρου 2 παρ. 1 του ν. 4313/2014 και συνιστά όργανο «ανεξάρτητ[ο] 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 (...) [και] είναι λειτουργικά ανεξάρτητη από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, από τον Οργανισμό και από οποιονδήποτε ρυθμιστικό φορέα για σιδηρόδρομους» (άρθρα 72 και 74). Ρυθμίζονται, περαιτέρω, ζητήματα σχετικά, ιδίως, με τη διαδικασία της διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων (άρθρα 72, 73, 75, 76 και 77), και καθορίζεται το νομικό πλαίσιο για την έκδοση συστάσεων ασφαλείας από την Ε.Δι.Σ.Α.Σ. (άρθρο 78).

Στο Κεφάλαιο ΣΤ' (άρθρα 79-81), υπό τον τίτλο «Μεταβατικές και τελικές διατάξεις», περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν, μεταξύ άλλων, τις διοικητικές κυρώσεις στις περιπτώσεις παράβασης των διατάξεων του Δεύτερου Μέρους του νομοσχεδίου (άρθρο 79) και μεταβατικές ρυθμίσεις (άρθρο 80). Τέλος, στο άρθρο 81 ενσωματώνονται τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό τους τίτλους, αντιστοίχως, (ως αυτοί έχουν στο κείμενο της Οδηγίας), «Κοινοί δείκτες ασφάλειας» (Παράρτημα Ι της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, στο οποίο περιλαμβάνεται και το Προσάρτημα υπό τον τίτλο «Κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων»), «Κοινοποίηση των εθνικών κανόνων ασφάλειας» (Παράρτημα ΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798), και «Απαιτήσεις και κριτήρια αξιολόγησης για τους οργανισμούς που υποβάλλουν αίτηση πιστοποιητικού υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα ή αίτηση πιστοποιητικού καθκόντων συντήρησης που ανατίθενται σε τρίτους από υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα» (Παράρτημα ΙΙΙ της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798).

Διά των ρυθμίσεων του Τρίτου Μέρους του νομοσχεδίου (άρθρο 82) ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη οι διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (ΕΕ L 352/23.12.2006, σελ. 1 επ.) «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». Ειδικότερα, τροποποιούνται διατάξεις του ν. 4498/2016, διά του οποίου είχε ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία (ΕΕ) 2012/34 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 «για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου» (ΕΕ L 343/21.11.2012, σελ. 32 επ.).

Συγκεκριμένως, διά των νέων διατάξεων εισάγονται, μεταξύ άλλων, εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής ορισμένων ρυθμίσεων του ν. 4498/2016 (άρθρο 82 παρ. Β.1.), ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τις εγγυήσεις για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας και της αμεροληψίας του διαχειριστή υποδομής (άρθρο 82 παρ. Β.3. και Β.4.), τους όρους πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή (άρθρο 82 παρ. Β.5.-Β.7.), την υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων (άρθρο 82 παρ. Β.8.), και τη διαφοροποίηση των τελών υποδομής (άρθρο 82 παρ. Β.10.), και

καθορίζονται εκ νέου οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικού φορέα (άρθρο 82 παρ. Β.14. και Β.15.).

Το Τέταρτο Μέρος, υπό τον τίτλο «Τελικές και άλλες διατάξεις» (άρθρα 83-89), περιέχει ρυθμίσεις, ιδίως, για τον εκ νέου καθορισμό των παραβόλων που επιβάλλονται στο πλαίσιο διαδικασιών σχετικών με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος (άρθρο 83), των παραβόλων για την έκδοση, την ανανέωση ή την επικαιροποίηση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή/και της έγκρισης ασφάλειας (άρθρο 84), των παραβόλων για την πιστοποίηση των υπεύθυνων φορέων για τη συντήρηση οχημάτων (άρθρο 85), των παραβόλων για την πιστοποίηση των φορέων λειτουργιών συντήρησης (άρθρο 86), καθώς και του παραβόλου για την επικαιροποίηση των προβλεπόμενων στα άρθρα 85 και 86 πιστοποιητικών (άρθρο 87). Στο άρθρο 88 ορίζονται οι τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις νόμων.

Β. Τον Σεπτέμβριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Λευκή Βίβλο, υπό τον τίτλο «Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM (2001) 370 τελικό), διά της οποίας πρότεινε τη λήψη μέτρων που κατατείνουν στη δημιουργία ενός συστήματος μεταφορών που να καθιστά εφικτή, μεταξύ άλλων, τη μείωση των οδικών μεταφορών και την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων (βλ. και Β. Σκουρή, Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2003, Αθήνα-Κομοτηνή, σελ. 669). Επισημαίνεται ότι, ήδη το 1996, η Επιτροπή είχε εκδώσει τη Λευκή Βίβλο «Στρατηγική για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων της Κοινότητας», στην οποία είχε ως άξονες της στρατηγικής για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών και την ολοκλήρωση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων.

Εν συνεχεία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την 28η Μαρτίου 2011 τη Λευκή Βίβλο, υπό τον τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM (2011) 144 τελικό, της 28.3.2011) (στο εξής, Λευκή Βίβλος). Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με κεντρικό άξονα τον προβληματισμό, ότι «[το] σύστημα μεταφορών δεν είναι βιώσιμο» (Λευκή Βίβλος, υπό 1./13.), πρότεινε δραστηριότητες και μέτρα για την επίτευξη του στόχου τόσο «[τ]η[ς] δημιουργία[ς] ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών με την εξάλειψη όλων των εναπομειν[ά]ντων φραγμών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και εθνικών συστημάτων με τη διευκόλυνση της διαδικασίας ενοποίησης και της ανάδυσης πολυεθνικών και πολυτροπικών φορέων»

(Λευκή Βίβλος, υπό 3./34.) «που να διευκολύνει τις μετακινήσεις των πολιτών και των εμπορευμάτων, να μειώνει το κόστος και να ενισχύει τη βιωσιμότητα των ευρωπαϊκών μεταφορών» (Λευκή Βίβλος, υπό 3.1./36.), όσο και της «κατά προτεραιότητα» ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών δρομολογίων διά «τη[ς] κατάργηση[ς] των τεχνικών, διοικητικών και νομικών φραγμών που παρεμποδίζουν ακόμη την είσοδο στις εθνικές αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών», «προκειμένου να επιτευχθεί ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος» (Λευκή Βίβλος, υπό 3.1./36.). Συμφώνως προς το Παράρτημα Ι της Λευκής Βίβλου, ως αναγκαία μέτρα προτείνονται, μεταξύ άλλων, το «άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό», «η καθιέρωση ενιαίας άδειας τύπου οχήματος και ενιαίας πιστοποίησης της ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης με ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA)», «η διασφάλιση της αποτελεσματικής και αμερόληπτης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή» (Λευκή Βίβλος, υπό «Παράρτημα Ι: Κατάλογος πρωτοβουλιών», 1./1.1./1.).

Εν συνεχεία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, υπό τον τίτλο «Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα» (2015/2005(INI)) (EE C 316 της 22.9.2017, σελ. 115-172), διέλαβε τα εξής: έχοντας λάβει «υπόψη ότι οι μεταφορές αποτελούν το θεμέλιο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των αγαθών και των υπηρεσιών, στο οποίο εδράζεται η ενιαία αγορά, και ότι η ελεύθερη κυκλοφορία αποτελεί συγχρόνως ισχυρό μέσο για την ολοκλήρωση εντός της Ένωσης και βασικό παράγοντα για την απόδοση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και του ευρωπαϊκού εμπορίου» (Ψήφισμα, υπό Ε'), «ζητεί, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές: - την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου μέσω της ταχείας έγκρισης της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, διασφαλίζοντας ένα ισορροπημένο άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής, ανταγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, υψηλότατο επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, και επαρκείς ανθρώπινους και χρηματοδοτικούς πόρους για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι είναι πλήρως επιχειρησιακός και ικανός να εκπληρώσει την αποστολή του ως υπηρεσία μίας στάσης για την έγκριση και την πιστοποίηση ασφάλειας των οχημάτων· η 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους θα

πρέπει να διασφαλίζει υψηλό επίπεδο ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, να διαφυλάττει την οικονομική ισορροπία των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και να προωθεί υψηλά πρότυπα όσον αφορά τις εργασιακές συνθήκες και την εδαφική συνοχή· η έγκρισή της θα πρέπει να ακολουθηθεί από την ταχεία μεταφορά και εφαρμογή της από τα κράτη μέλη (...)» (Ψήφισμα, υπό 65, εδάφιο α').

Τα άρθρα 90 και 91 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής, ΣΛΕΕ) (πρώην άρθρα 70 και 71 της ΣυνθΕΚ) αποτελούν το κατεξοχήν θεμέλιο των δικαιοπαραγωγικών αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο της άσκησης κοινής πολιτικής μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, «το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (...) θεσπίζουν: α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό, γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, (...)» (άρθρο 91 ΣΛΕΕ) (βλ. και Ν. Μούση, Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο - Οικονομία - Πολιτική, 2005, σελ. 438 επ.). Ακολούθως, συμφώνως προς το άρθρο 100 παρ. 1 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80 της ΣυνθΕΚ), η ευρωπαϊκή κοινή πολιτική μεταφορών αποσκοπεί στη διαφύλαξη του ανταγωνισμού και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, που απαιτούν την εναρμόνιση των τεχνικών και διοικητικών κανόνων καθώς και των κανόνων ασφαλείας (βλ. Θεματολογικά Δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Σιδηροδρομικές Μεταφορές, στον ιστότοπο: <http://www.europa.eu/factsheets/el/sheet/130>). Ιδίως, δε, η στόχευση της διαφύλαξης της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών συγκλίνει με την εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, η οποία συνιστά την πρώτη θεμελιώδη οικονομική ελευθερία της εσωτερικής αγοράς (βλ. Α. Πλιάκο, Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης: θεσμικό και ουσιαστικό δίκαιο, 2018, σελ. 404 επ.).

Στο πλαίσιο, ειδικότερα, της επίτευξης των στόχων της ευρωπαϊκής κοινής πολιτικής μεταφορών, εξεδόθησαν τέσσερις δέσμες μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η πρώτη δέσμη περιελάμβανε τις Οδηγίες 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ, 2001/14/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ, οι οποίες είχαν ως κύριο στόχο να καταστήσουν τη μέχρι τότε ισχύουσα νομοθεσία πιο αποτελεσματική. Η δεύτερη δέσμη μέτρων υιοθετήθηκε στο πλαίσιο των προτάσεων της ως άνω Λευκής Βίβλου «Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» και περιέχει τις Οδηγίες

2004/49/ΕΚ, 2004/50/ΕΚ και 2004/51/ΕΚ καθώς και τον Κανονισμό (ΕΚ) 881/2004, με τον οποίο ιδρύθηκε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων. Το 2007 ακολούθησε η τρίτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που αποτελείται από τις Οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους Κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 και (ΕΚ) 1372/2007.

Οι τρεις Οδηγίες, που ενσωματώνονται στην ελληνική έννομη τάξη διά του υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχεδίου (Οδηγία (ΕΕ) 2016/797, Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370), αποτελούν, μαζί με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 «σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004» (ΕΕ L 138/26.5.2016, σελ. 1 επ.), την τέταρτη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η οποία στοχεύει στην ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και την ενίσχυση του ανταγωνισμού στο πεδίο των συμβάσεων δημόσιων υπηρεσιών στις εγχώριες αγορές, προς τον σκοπό της βελτίωσης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των εθνικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών (βλ. Θεματολογικά δελτία, όπ. π.).

Γ. Όπως παγίως επισημαίνεται στις εκθέσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας [βλ., ενδεικτικώς, Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής της 27.3.2019 επί του Νομοσχεδίου «Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/943 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2016 σχετικά με την προστασία της τεχνολογίας και των επιχειρηματικών πληροφοριών που δεν έχουν αποκαλυφθεί (εμπορικό απόρρητο) από την παράνομη απόκτηση, χρήση και αποκάλυψή τους (EEL 157 της 15.6.2016) - Μέτρα για την επιτάχυνση του έργου του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και άλλες διατάξεις», ν. 4605/2019], οι Οδηγίες δεσμεύουν κάθε κράτος μέλος προς το οποίο απευθύνονται, όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνουν την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών [βλ. άρθρο 288 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 249 της ΣυνθΕΚ) ΕΕ C 83 της 30.3.2010, σελ. 171-2]. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λαμβάνουν εθνικά μέτρα μεταφοράς, διατηρώντας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την ελευθερία να επιλέξουν τον τρόπο μεταφοράς. Ωστόσο, η επιλογή των σχετικών μέσων είναι συνάρτηση του αποτελέσματος που επιδιώκει η Οδηγία (βλ. Β. Σκουρή (επιμ.), Ερμηνεία Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, σελ. 1507 επ.). Συμφώνως προς πάγια νομολογία του ΔΕΕ, «οι διατάξεις μιας οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται μέσω κανόνων αναμφισβήτητης δεσμευτι-

κότητας, με την απαιτούμενη εξειδίκευση, ακρίβεια και σαφήνεια, ώστε να πληρούται η απαίτηση της ασφάλειας δικαίου η οποία επιβάλλει, στην περίπτωση κατά την οποία μια οδηγία αποβλέπει στη γένεση δικαιωμάτων για τους ιδιώτες, να μπορούν οι δικαιούχοι να έχουν πλήρη γνώση των δικαιωμάτων τους» [ΔΕΕ της 16.7.2009, υπόθ. C-427/07, σκέψη 55, με εκεί παραπεμπόμενη νομολογία ή, με άλλη διατύπωση, ΔΕΚ της 23.3.1995 C-365/93 (Επιτροπή/Ελλάδα), σκέψη 9, συμφώνως προς την οποία, είναι «(...) απαραίτητο το συγκεκριμένο εθνικό δικαιο να εξασφαλίζει πράγματι την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας από την εθνική διοίκηση, η νομική κατάσταση που διαμορφώνεται βάσει του δικαίου αυτού να είναι αρκετά ακριβής και σαφής και οι δικαιούχοι να έχουν τη δυνατότητα να γνωρίζουν το πλήρες περιεχόμενο των δικαιωμάτων τους και, ενδεχομένως, να τα προβάλλουν ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων»]. Περαιτέρω, «(...) η μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δικαιο δεν απαιτεί, κατ' ανάγκη, τυπική και κατά γράμμα επανάληψη των διατάξεων της οδηγίας σε ρητή και ειδική νομοθετική ή κανονιστική διάταξη, μπορεί δε να αρκεί ένα γενικό νομικό πλαίσιο, εφόσον αυτό εξασφαλίζει αποτελεσματικά την πλήρη εφαρμογή της οδηγίας με επαρκώς σαφή και συγκεκριμένο τρόπο (...)» (ΔΕΕ της 16.7.2009, υπόθ. C-427/07, σκέψη 54, με παραπεμπόμενη σχετική νομολογία).

II. Επί των άρθρων

1. Επί του άρθρου 1

Με την παρ. 1 του άρθρου 1 ορίζεται ότι «[α]ντικείμενο 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». Περαιτέρω, το Μέρος Πρώτο τιτλοφορείται ως εξής: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ Ι 138)». Δεδομένου ότι η εν λόγω παράγραφος στερείται κανονιστικού περιεχομένου και επαναλαμβάνει επί της ουσίας τον τίτλο του Μέρους Πρώτου, θα μπορούσε, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, να απαλειφθεί.

2. Επί του άρθρου 53

Με την παρ. 1 του άρθρου 53 ορίζεται ότι «[α]ντικείμενο του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβου-

λίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων». Περαιτέρω, το Μέρος Δεύτερο τιτλοφορείται ως εξής: «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L138)». Δεδομένου ότι η εν λόγω παράγραφος στερείται κανονιστικού περιεχομένου και επαναλαμβάνει επί της ουσίας τον τίτλο του Μέρους Δεύτερου, θα μπορούσε, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, να απαλειφθεί.

3. Επί των άρθρων 54 και 74

Εκ παραδρομής αναφέρεται ο όρος «σιδηρόδρομους». Προτείνεται να αντικατασταθεί από τον ορθό όρο «σιδηροδρόμους».

4. Επί του άρθρου 81

Ο τίτλος του άρθρου 81, στο οποίο ενσωματώνονται τα Παραρτήματα I, II και III της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, έχει ως εξής: «Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 Κοινοί δείκτες ασφάλειας», το δε Παράρτημα I στερείται τίτλου.

Δεδομένου ότι η φράση «Κοινοί δείκτες ασφάλειας» αποτελεί τον τίτλο του Παραρτήματος I της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, ο μεν τίτλος του άρθρου 81 πρέπει να αναδιατυπωθεί στο ορθό: «Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798», το δε Παράρτημα I να λάβει τον τίτλο «Κοινοί δείκτες ασφάλειας».

5. Επί του άρθρου 82

Με το άρθρο 82 παρ. Α ορίζεται ότι «[α]ντικείμενο 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». Περαιτέρω, το Μέρος Τρίτο τιτλοφορείται ως εξής: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου». Δεδομένου ότι η εν λόγω παράγραφος στερείται κανονιστικού περιεχομένου και επαναλαμβάνει επί της ουσίας τον τίτλο του Μέρους Τρίτου, θα μπορούσε, για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, να απαλειφθεί.

Επίσης, στην παρ. Β ορίζεται ότι «[σ]τον 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) α-

ντικαθίσταται η εισαγωγική διάταξη της παραγράφου 2 και (γ) προστίθεται νέα παράγραφος 4. Το άρθρο 2 διαμορφώνεται ως εξής: (...)».

Εν προκειμένω σκόπιμο είναι, για λόγους νομοτεχνικής ορθότητας, να απαλειφθεί το πρώτο εδάφιο το οποίο έχει περιγραφικό περιεχόμενο και επαναλαμβάνει όσα διευκρινίζονται στην αιτιολογική έκθεση επί του νομοσχεδίου. Επίσης, σκόπιμο είναι να αντικατασταθεί ο ρηματικός τύπος «διαμορφώνεται» από τον ρηματικό τύπο «αντικαθίσταται», καθώς πρόκειται για άρθρο στο οποίο επέρχονται, διά του παρόντος νόμου, τροποποιήσεις. Επομένως, προτείνεται η περ. 1 της παρ. Β να αναδιατυπωθεί ως εξής: «1. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται ως εξής: (...)». Με όμοιο τρόπο, προτείνεται να αναδιατυπωθούν οι περ. 2, 5, 6, 10, 11, 13, 14, 15 της ίδιας παραγράφου.

Εξ άλλου, η περ. 9 της παραγράφου Β ορίζει ότι «[σ]το άρθρο 19 [του ν. 4408/2016] μετά την περίπτωση δ) προστίθεται περίπτωση ε) και το άρθρο 19 διαμορφώνεται ως εξής: (...)». Στην παρούσα περίπτωση, νομοτεχνικώς αρτιότερη θα ήταν η ακόλουθη διατύπωση: «[σ]το άρθρο 19 [του ν. 4408/2016] μετά την περίπτωση δ) προστίθεται περίπτωση ε) ως εξής: (...)». Με ανάλογο τρόπο, προτείνεται η αναδιατύπωση και της περ. 12 της ίδιας παραγράφου.

6. Επί του άρθρου 88

α. Οι παρ. 1 και 3 του άρθρου 88 προτείνεται να αντικατασταθούν συμφώνως προς τα οριζόμενα στην παρατήρηση επί του άρθρου 82 παρ. Β. Επίσης, στην παρ. 2, μόνη η αναφορά στην κατάργηση της παρ. 3 του άρθρου 18 του ν. 4408/2016 αρκεί, και, ως εκ τούτου, δεν καθίσταται απαραίτητη η παράθεση του τροποποιημένου άρθρου στο κείμενο του νόμου.

β. Διά της παρ. 4. του άρθρου 88 ορίζεται ότι «[μ]ε 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». Περαιτέρω, η παρ. 9 εισάγει ρύθμιση συμφώνως προς την οποία «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».

Σχετικώς επισημαίνεται ότι, συμφώνως προς τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, η απλή κατάργηση της εξουσιοδοτικής διάταξης δεν επιφέρει αυτοδικαίως κατάργηση και των κανονιστικών πράξεων που έχουν

εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή της, εκτός αν αυτό προβλέπεται ρητώς (ΣΤΕ 904-905/2018, ΣΤΕ Ολομ. 519/2015, 3372-3374/2015, ΣΤΕ 831/2015).

Υπό το φως της ανωτέρω νομολογίας, παρέλκει, ενδεχομένως, η αναφορά στη διατήρηση σε ισχύ των ανωτέρω Υπουργικών Αποφάσεων.

7. Επί του άρθρου 89

Διά του άρθρου 89 ρυθμίζεται η έναρξη ισχύος των διατάξεων του νόμου. Ειδικότερα, η παρ. 1 ορίζει την 16.6.2019 ως ημερομηνία έναρξης ισχύος του Πρώτου και Δεύτερου Μέρους, εξαιρουμένων των διατάξεων του άρθρου 79, οι οποίες, επειδή προβλέπουν την επιβολή διοικητικών κυρώσεων, τίθενται σε ισχύ από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Ομοίως, η παρ. 2 ορίζει ότι και οι διατάξεις του Τρίτου Μέρους τίθενται σε ισχύ αναδρομικώς από την 25.12.2018. Από την άλλη πλευρά, διά της παρ. 3 του άρθρου 89 ορίζεται ότι η ισχύς του Τέταρτου Μέρους του νομοσχεδίου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Όπως συνάγεται από τα ανωτέρω, το υπό εξέταση νομοσχέδιο προσδίδει αναδρομική ισχύ μόνο στα τρία πρώτα μέρη, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την ενσωμάτωση στην εθνική έννομη τάξη των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370.

Σημειώνεται συναφώς ότι, όπως παγίως έχει κριθεί κατά την επεξεργασία κανονιστικών διαταγμάτων από το Συμβούλιο της Επικρατείας, επί μη εμπρόθεσμης μεταφοράς διατάξεων Οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο, η συμμόρφωση πρέπει να ανατρέχει στον χρόνο κατά τον οποίο οι διατάξεις της Οδηγίας έπρεπε να μεταφερθούν στο εσωτερικό δίκαιο (βλ. ΣΤΕ ΠΕ 210/1998, 479/1998, 404/1999, 415/2001, 1/2002, 429/2002, 379/2003, 180/2004). Ορθώς, επομένως, και σε αρμονία με τις αρχές της υπεροχής του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της θεσμικής αυτονομίας των κρατών μελών, προσδίδεται διά του άρθρου 89 αναδρομική ισχύς στις ρυθμίσεις του Πρώτου, Δεύτερου και Τρίτου Μέρους, εφόσον το υπό ψήφιση νομοσχέδιο εκδίδεται σε συμμόρφωση προς τις ρυθμίσεις οδηγίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά τους ορισμούς των οποίων οι προθεσμίες προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας έχουν ήδη παρέλθει. Ειδικότερα, η Οδηγία 2016/797/ΕΕ έθετε ως προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο την 16η Ιουνίου 2019, ενώ η Οδηγία 2016/2370/ΕΕ προέβλεπε, αντιστοίχως, ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίζουν και να δημοσιεύουν τις απαιτούμενες για τη συμμόρφωση νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις έως την 25η Δεκεμβρίου 2018.

Η αναδρομική, ωστόσο, ισχύς δεν δύναται, όπως έχει ομοίως κριθεί, να καταλαμβάνει διενεργηθείσες ήδη διαδικασίες ελέγχου (ΣΤΕ Π.Ε.

384/2000), ούτε να καταλαμβάνει διατάξεις διά των οποίων προβλέπονται κυρώσεις (βλ. ΣΤΕ 18/2005). Ορθώς, κατά συνέπεια, διευκρινίζεται κατά τρόπο ρητό διά της παρ. 1 του άρθρου 89 ότι οι διατάξεις του άρθρου 79 του υπό εξέταση νομοσχεδίου, βάσει του οποίου προβλέπεται η διαδικασία επιβολής διοικητικών κυρώσεων στις περιπτώσεις παραβάσεων των εθνικών διατάξεων του Δεύτερου Μέρους, εξαιρούνται από την αναδρομικότητα της ρύθμισης.

Αθήνα, 7 Οκτωβρίου 2019

Οι εισηγητές
Δάφνη Ακουμιανάκη
Μαριάνθη Καλυβιώτου
Αλέξανδρος Κεσσόπουλος
Επίκουρος Καθηγητής του Πανεπιστημίου Κρήτης
Επιστημονικοί Συνεργάτες
Λεμονιά Φραγκή
Ειδική Επιστημονική Συνεργάτις

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρηγόπουλος
Αναπληρωτής Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου

Ο Προϊστάμενος της Β΄ Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Ομότιμος Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών