



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

**ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ****ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ****ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ**

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

**I. Γενικές Παρατηρήσεις**

**A.** Το υπό συζήτηση και ψήφιση νομοσχέδιο, το οποίο χαρακτηρίστηκε ως κατεπείγον από την Κυβέρνηση (άρθρο 76 παρ. 4 του Συντάγματος), αποτελείται από εξήντα τρία (63) άρθρα και «Πίνακα Αντιστοιχίας» διατάξεων της «Οδηγίας 2012/34/ΕΕ» προς διατάξεις «του εθνικού νόμου», μετά τη διαμόρφωσή του κατά τη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου.

Στόχοι της εν λόγω Οδηγίας είναι, κατά το προοίμιό της, «η ενίσχυση της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων της [Ευρωπαϊκής] Ένωσης, η θέσπιση γενικών αρχών για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ο συντονισμός των ρυθμίσεων, στα κράτη μέλη, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση τους».

Άμεσος σκοπός του νομοσχεδίου είναι η ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο των ρυθμίσεων της ως άνω Οδηγίας, κατά προσαρμογή τους «στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα» και ένταξή τους «σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαμόρφωση μιας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραιώνει τον υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών

φραγμών και την εξασφάλιση όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς» (Αιτιολογική έκθεση επί του νομοσχεδίου, σελ. 2). Απώτερος στόχος του νομοσχεδίου «είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών, ως τρόπου μεταφοράς που είναι συγκριτικά περισσότερο συμβατός προς το περιβάλλον, εξυπηρετώντας στρατηγικούς στόχους βιώσιμης κινητικότητας» (όπ. π.).

Έτσι, στο Κεφάλαιο I (άρθρα 1 έως 3) καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του νομοσχεδίου (άρθρο 1), υιοθετείται μία από τις προβλεπόμενες στην Οδηγία, δυνητικές, εξαιρέσεις από την εφαρμογή διατάξεων που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρο 2) και διατυπώνονται απαραίτητοι για την εφαρμογή του νόμου ορισμοί (άρθρο 3).

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου II (άρθρα 4 έως 15) θεσπίζεται διαχωρισμός μεταξύ παροχής υπηρεσιών μεταφοράς από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρα 4, 6, 7), ρυθμίζονται δε, μεταξύ άλλων, η λειτουργία των εν λόγω σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ως εμπορικών εταιρειών (άρθρο 5), οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας Α.Ε. (ΟΣΕ) του ν. 3891/2010, ως διαχειριστή της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρο 7) και οι όροι πρόσβασης στην εν λόγω υποδομή, ειδικότερα, στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες του είδους (άρθρα 10 έως 13).

Στο Κεφάλαιο III (άρθρα 16 έως 25) καθορίζονται οι τυπικές και ουσιαστικές προϋποθέσεις, καθώς και η διαδικασία αδειοδότησης σιδηροδρομικής επιχείρησης από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) του ν. 3891/2010.

Με τις διατάξεις του Κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57) ρυθμίζονται η χρέωση τελών χρήσης της υποδομής και η κατανομή της χωρητικότητάς της από τον διαχειριστή της στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (άρθρα 26 έως 54), και ενισχύεται το νομικό καθεστώς της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως ανεξάρτητου εθνικού ρυθμιστικού φορέα, κατά την έννοια της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας (άρθρα 55 έως 57).

Τέλος, το Κεφάλαιο IV (άρθρα 58 έως 63) περιλαμβάνει καταργητικές και μεταβατικές διατάξεις, διατάξεις τροποποίησης του νομικού πλαισίου της ΡΑΣ, καθώς και την ενσωμάτωση οκτώ Παραρτημάτων της Οδηγίας, που εξειδικεύουν ρυθμίσεις της.

**Β.** Όπως έχει επισημανθεί και σε παλαιότερες εκθέσεις της Επιστημονικής Υπηρεσίας (βλ. την από 25.2.2014 επί του νομοσχεδίου «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/1/ΕΕ του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2012 για την

τροποποίηση της Οδηγίας 93/109/ΕΚ σχετικά με τις λεπτομέρειες άσκησης του δικαιώματος του εκλέγεσθαι κατά τις εκλογές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου από τους πολίτες της Ένωσης που κατοικούν σε ένα κράτος - μέλος του οποίου δεν είναι υπήκοοι, στο ελληνικό δίκαιο και τροποποίηση του ν. 2196/1994 (Α' 41) και άλλες διατάξεις» - ήδη ν. 4244/2014 – καθώς και την από 19.11.2013 Έκθεση της Επιστημονικής Υπηρεσίας της Βουλής επί του νομοσχεδίου «Προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2011/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Μαρτίου 2011 περί εφαρμογής των δικαιωμάτων των ασθενών στο πλαίσιο της διασυννοριακής υγειονομικής περίθαλψης (L 88/45/4.4.2011)» - ήδη ν. 4213/2013), 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 Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής, ΣυνθΛΕΕ) (πρώην άρθρο 249 της ΣΕΚ)). Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λάβουν εθνικά μέτρα μεταφοράς, διατηρώντας, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την ελευθερία να επιλέγουν τον τρόπο μεταφοράς. Ωστόσο, η επιλογή των σχετικών μέσων είναι συνάρτηση του αποτελέσματος που επιδιώκει η Οδηγία (βλ. Β. Σκουρή, Ερμηνεία των Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2003, σελ. 1507 επ.).

Συμφώνως προς πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής, ΔΕΕ), «οι διατάξεις μιας οδηγίας πρέπει να εφαρμόζονται μέσω κανόνων αναμφισβήτητης δεσμευτικότητας, 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 παραπεμπόμενη σχετική νομολογία. Βλ., επίσης, ΔΕΕ της 23.3.1995 υπόθ. C-365/93 (Επιτροπή/Ελλάδα), σκέψη 9, συμφώνως προς την οποία, είναι «(...) απαραίτητο το συγκεκριμένο εθνικό δίκαιο 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 δίκαιο 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. Παρατηρήσεις επί των άρθρων**

### **1. Επί του άρθρου 8 παρ. 1 εδ. 6'**

Με την προτεινόμενη διάταξη ορίζεται ότι «με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίνεται, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων.

Σχετικώς παρατηρείται ότι με τις διατάξεις του άρθρου 43 παρ. 2 του Συντάγματος παρέχεται στον κοινό νομοθέτη η δυνατότητα να εξουσιοδοτεί όργανα της εκτελεστικής εξουσίας προς θέσπιση κανόνων δικαίου. Ως φορείς της κατ' εξουσιοδότηση ασκούμενης νομοθετικής αρμοδιότητας δύναται να ορίζονται, πέραν του Προέδρου της Δημοκρατίας, και άλλα όργανα της Διοίκησης, εφόσον πρόκειται περί ειδικότερων θεμάτων ή θεμάτων με τοπικό ενδιαφέρον ή χαρακτήρα τεχνικό ή λεπτομερειακό (βλ. και ΣτΕ Ολομ.1101/2002). Ως «ειδικότερα θέματα», για τη ρύθμιση των οποίων επιτρέπεται η παροχή νομοθετικής εξουσιοδότησης σε άλλα, πλην του Προέδρου της Δημοκρατίας, όργανα της Διοικήσεως, νοούνται τα θέματα εκείνα τα οποία αποτελούν, κατά το περιεχόμενό τους και σε σχέση με την ουσιαστική ρύθμιση που περιέχεται στο νομοθετικό κείμενο, μερικότερη περίπτωση ορισμένου θέματος που αποτελεί το αντικείμενο της νομοθετικής ρύθμισης (βλ. ΣτΕ Ολομ. 235/2012, Ολομ. 1300/2011, 1210/2010, 1342/2006, επταμ. 1442/2005, 2815/2004 κ.ά.). Λεπτομερειακό δε είναι το ζήτημα που αφορά τη θέσπιση όλως δευτερευουσών και επουσιωδών ρυθμίσεων, ενώ οι κύριες και ουσιώδεις ρυθμίσεις πρέπει να έχουν τεθεί από τον ίδιο τον νομοθέτη (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999), τεχνικού δε χαρακτήρα είναι το θέμα που αφορά στη θέσπιση ρύθμισης για την οποία απαιτείται παρέμβαση αρμόδιου τεχνικού οργάνου (ΣτΕ 2820/1999, 2967/1999).

Υπό το φως των ανωτέρω, προβληματισμός μπορεί να δημιουργηθεί ως προς το αν η εν λόγω εξουσιοδότηση προς έκδοση υπουργικής απόφασης ανταποκρίνεται στα κριτήρια του άρθρου 43 παρ. 2 εδ. β' του Συντάγματος, δηλαδή ως προς το αν οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αφορούν απλώς ειδικότερα θέματα ή θέματα με τοπικό ενδιαφέρον ή έχουν λεπτομερειακό ή τεχνικό χαρακτήρα, οπότε το ερώτημα, αν οι προτεινόμενες ρυθμίσεις πρέπει

να περιληφθούν σε π.δ.

## 2. Επί του άρθρου 9

Συμφώνως προς την προτεινόμενη διάταξη, «[γ]ια τη διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΣΕ, με σκοπό να μην παρακωλύεται η υγιής οικονομική διαχείριση, καθώς και η εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής του, ισχύουν οι διατάξεις του άρθρου 13 “Ρυθμίσεις χρεών” του ν. 3891/2010 (Α188), όπως αυτό έχει αντικατασταθεί με την παρ. 3 του άρθρου 17 του ν. 4337/2015 (Α 129)».

Η διαγραφή χρεών των εν λόγω εταιρειών συνιστά, ενδεχομένως, κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παρ. 1 ΣΛΕΕ. Για τις περιπτώσεις αυτές υπάρχει υποχρέωση έγκαιρης (και οπωσδήποτε πριν από την εφαρμογή τους) γνωστοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συμφώνως προς το άρθρο 108 παρ. 3 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 87 της ΣΕΚ) και τον Κανονισμό (ΕΚ) 659/1999, «ώστε να δύναται [αυτή] να υποβάλει τις παρατηρήσεις της».

Στο πλαίσιο αυτό, η προτεινόμενη ρύθμιση παραπέμπει στις διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/2010, συμφώνως προς το οποίο «1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται μετά από την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τα ζητήματα κρατικών ενισχύσεων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, διαγράφονται τα χρέη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ, εξειδικεύονται η έκταση και ο χρόνος της διαγραφής των χρεών της παρούσας παραγράφου, η διαδικασία διαπίστωσης, βεβαίωσης και διαγραφής τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. 2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από την έκδοση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικής με τα ζητήματα κρατικών ενισχύσεων του ΟΣΕ, διαγράφονται τα χρέη του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου, δύναται να ορισθεί ανάληψη των χρεών του ΟΣΕ από το Δημόσιο έναντι τρίτων, η διαγραφή των χρεών της παρούσας παραγράφου από τις οικονομικές καταστάσεις του ΟΣΕ και να εξειδικεύονται οι διαδικασίες διαπίστωσης, συμψηφισμού, βεβαίωσης και ανάληψης των χρεών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. 3. Οι πράξεις του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από οποιονδήποτε φόρο, τέλος ή δικαίωμα οποιασδήποτε φύσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων».

Η αντίστοιχη ρύθμιση της υπό ενσωμάτωση Οδηγίας ορίζει ότι «[μ]ε την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των χρεών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου σε επίπεδο που δεν παρακωλύει την υγιή οικονομική διαχείριση, καθώς και την

εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους» (άρθρο 9 παρ. 1 της Οδηγίας). Ορίζει, επίσης, ότι «τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν να δημιουργηθεί, στα πλαίσια των λογιστηρίων αυτών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χωριστή υπηρεσία απόσβεσης των χρεών», «[σ]το παθητικό της» οποίας «είναι δυνατόν να μεταφερθούν όλα τα δάνεια που έχει συνάψει η σιδηροδρομική επιχείρηση, τόσο για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων όσο και για την κάλυψη υπερβάσεων δαπανών εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών μεταφορών ή από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής έως την πλήρη απόσβεση των εν λόγω δανείων» (άρθρο 9 παρ. 2 εδ. α' και β' της Οδηγίας).

Ειδικώς, πάντως, το άρθρο 9 της Οδηγίας ορίζει, αφ' ενός ότι «[τ]α χρέη που προέρχονται από δραστηριότητες θυγατρικών δεν λαμβάνονται υπόψη» (άρθρο 9 παρ. 2 εδ. γ' της Οδηγίας), αφ' ετέρου ότι «[ο]ι παράγραφοι 1 και 2 ισχύουν μόνο για τα χρέη ή τους συναφείς τόκους που βαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έως την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και οπωσδήποτε έως τις 15 Μαρτίου 2001 (...)» (άρθρο 9 παρ. 3 της Οδηγίας).

Σε κάθε περίπτωση, το υπόλοιπο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων τυγχάνει εφαρμοστέο. Εν προκειμένω, εφαρμόζονται, ιδίως, ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 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» (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σελ. 1) και η Ανακοίνωση της Επιτροπής «σχετικά με τις οδηγίες ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (2014/C 92/01)» (ΕΕ C 92 της 29.3.2014, σελ. 1). Σχετική, επίσης, είναι, ιδίως, η Ανακοίνωση της Επιτροπής «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (2008/C 184/07) (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σελ. 13), όπως επίσης και ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2015/171 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2015 σχετικά με ορισμένες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ L 29/3 της 5.2.2015).

Τέλος, επισημαίνεται ότι το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην απόφασή του επί της υπόθ. C-280/00 Altmark, Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (στο εξής Altmark) (Συλλογή 2003, I-7747), έκρινε ότι οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια

του άρθρου 87 της Συνθήκης, αν πληρούνται σωρευτικώς τέσσερα κριτήρια: α) η δικαιούχος επιχείρηση είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η υποχρέωση αυτή είναι σαφώς καθορισμένη, β) οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικώς και με διαφάνεια, γ) η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου προς κάλυψη του συνόλου ή μέρους του κόστους για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπ' όψιν των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών, και δ) η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, παρέχοντας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το δε επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει ανάλυσης του κόστους για μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και καταλλήλως εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα (βλ., επίσης, απόφαση της 27.11.2003, υποθ. C-34/01 έως C-38/01, Enisorse, Συλλογή 2003, σελ. I-4243, απόφαση ΠΕΚ της 12.2.2008, υπόθ. T-289/03, BUPA, Συλλογή 2008, σελ. II-00081)

### **3. Επί των άρθρων 55 παρ. 2 και 61 παρ. 1**

Με το προς ψήφιση άρθρο 55 παρ. 2 τροποποιούνται διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 που αφορούν την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ως ανεξάρτητη αρχή, χωρίς αναφορά στο εν λόγω άρθρο. Το άρθρο 61 παρ. 1, εξ άλλου, περιλαμβάνει πρόταση εν μέρει αντικατάστασης του άρθρου 24 του ν. 3891/2010. Πλεονάζει, κατά συνέπεια, η αντίστοιχη ρύθμιση του άρθρου 55 παρ. 2.

Αθήνα, 21.7.2016

Οι εισηγητές  
 Μαριάνθη Καλυβιώτου  
 Επιστημονική Συνεργάτις  
 Ανδρέας Κούνδουρος  
 Προϊστάμενος του Τμήματος Ευρωπαϊκών Μελετών  
 Ειδικός Επιστημονικός Συνεργάτης

Ο Προϊστάμενος του Α΄ Τμήματος  
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας  
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος  
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