

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ'

Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 (πρώι)

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 3148
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 5ο Γενικό Λύκειο Αχαρνών και το Stanislas College, σελ. 3049, 3071
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3047, 3049, 3050, 3056, 3063, 3064, 3077, 3078, 3080, 3081, 3084
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 3063, 3064

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του σχεδίου 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», σελ. 3047 - 3097

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ. 3062 - 3148
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 3047 - 3062

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ. 3063, 3064, 3077, 3078, 3080, 3081, 3084
ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ Ι. , σελ. 3056
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 3047, 3049, 3050, 3056
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 3063
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ. , σελ. 3064
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 3064, 3077, 3081
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 3063, 3064
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 3063, 3064
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Δ. , σελ. 3078

B. Επί προσωπικού θέματος:

ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 3063, 3064
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 3063, 3064

Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 3064
ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 3065, 3067, 3068
ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ Γ. , σελ. 3077
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3059, 3060, 3061
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 3054, 3082
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. , σελ. 3049
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 3051, 3052, 3066, 3081, 3084
ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ. 3073
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 3068, 3070
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 3047, 3057, 3060, 3066, 3067, 3068, 3081, 3083, 3084
ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ. , σελ. 3071
ΚΑΤΣΩΤΗΣ Χ. , σελ. 3053, 3082, 3083
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 3076
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ. 3065
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ. 3055
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 3078, 3081
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ. , σελ. 3070, 3084
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 3049, 3063, 3080, 3081
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 3061
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 3061, 3063
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 3074, 3075

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ Θ. , σελ. 3060

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΗ'

Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 (πρώι)

Αθήνα, σήμερα στις 8 Οκτωβρίου 2019, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.10' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου 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».

Στη Διάσκεψη των Προέδρων, στις 4 Οκτωβρίου 2019, αποφασίστηκε η συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση, ενιαία, επί της αρχής, των άρθρων και της τροπολογίας.

Υπουργική τροπολογία δεν υπάρχει. Υπάρχει, όμως, μία βουλευτική τροπολογία συναδέλφων από το Κίνημα Αλλαγής, για την οποία θα πει ο Υπουργός αν τη δέχεται ή όχι.

Επομένως νομίζω ότι επί της διαδικασίας συμφωνούμε.

Ο κύριος Υπουργός έχει κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις να

καταθέσει. Γι' αυτό θα του δώσουμε τον λόγο για να τις καταθέσει, ώστε οι εισηγητές και όσοι συνάδελφοι θελήσουν να μιλήσουν, να τις έχουν υπ' όψιν τους.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Θα καταθέσω τρεις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Όσον αφορά την πρώτη, στην παράγραφο 5 του άρθρου 26 ο αριθμός 71 αντικαθίσταται από τον αριθμό 70.

Η δεύτερη νομοτεχνική βελτίωση αφορά την περίοδο δ' της παραγράφου 6 του άρθρου 61. Συγκεκριμένα, μετά τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων» η λέξη «ασφάλειας» διαγράφεται.

Η τρίτη νομοτεχνική βελτίωση αφορά το εδάφιο 31 της παραγράφου 2 του σημείου Β του άρθρου 82, όπου διαγράφεται η φράση που είναι εντός παρενθέσεως, ήτοι η φράση «(δηλαδή, καθήκοντα διαχειριστή υποδομής)». Τις καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

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



1. Στην παρ. 5 του άρθρου 26, ο αριθμός 71 αντικαθίσταται από τον αριθμό 70.
2. Στην περ. δ' της παρ. 6 του άρθρου 61 μετά τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων», η λέξη «ασφάλειας» διαγράφεται.
3. Στο εδάφιο 31 της παρ. 2 του σημείου Β του άρθρου 82, διαγράφεται η φράση που είναι εντός παρενθέσεως, ήτοι η φράση «(δηλαδή, καθήκοντα διαχειριστή υποδομής)».

Αθήνα 8 Οκτωβρίου 2019

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



Κωνσταντίνος Καραμανλής

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν δώσω τον λόγο στον πρώτο εισηγητή, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία σαράντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 5^ο Γενικό Λύκειο Αχαρνών.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα εγγραφών για όσους συναδέλφους θέλουν να εγγραφούν. Το σύστημα θα κλείσει όταν κατέβει από το Βήμα η κ. Πέρκα, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βασίλειος Γιόγιακας, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και εισηγητής της.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επισημαίνω και από αυτό το Βήμα, ότι η ενσωμάτωση των οδηγιών που συζητούμε στο εθνικό μας δίκαιο γίνεται με καθυστέρηση, αφού η προηγούμενη κυβέρνηση δεν ανταποκρίθηκε στις προθεσμίες, με αποτέλεσμα να έρθουμε σε δύσκολη θέση απέναντι στην Κομισιόν.

Οι τρεις οδηγίες είναι μέρος μιας ευρύτερης νομοθετικής πρωτοβουλίας, με σκοπό την ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, της ενιαίας, δηλαδή, εσωτερικής αγοράς στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

Οι οδηγίες 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών περιλαμβάνονται στον τεχνικό πυλώνα μίας δέσμης νομοθετικών πρωτοβουλιών σε κοινοτικό επίπεδο, που ονομάζεται «τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο».

Στον πυλώνα της αγοράς του πακέτου αυτού περιλαμβάνεται η οδηγία 2016/2370 για το άνοιγμα των εγχώριων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με τρένα και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Με τις οδηγίες του τεχνικού πυλώνα επιχειρείται να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, μειώνοντας οικονομικά και διοικητικά βάρη για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θέλουν να λειτουργήσουν στην Ευρώπη, μειώνοντας τον όγκο των εθνικών ρυθμίσεων που μπορεί να δυσκολεύουν τη δραστηριοποίηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Για τη διευκόλυνση των επιχειρήσεων αυτών καθιερώνονται από τη μία κοινοί κανόνες λειτουργίας και ασφάλειας και από την άλλη νέες και απλούστερες διαδικασίες αδειοδότησης. Μεταβιβάζονται αρμοδιότητες από τις εθνικές αρχές προς τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχουν να κάνουν με την έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας και με την έγκριση οχημάτων και συστημάτων του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας σιδηροδρόμων.

Με την οδηγία 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα εισάγεται για πρώτη φορά μία διττή διαδικασία έγκρισης σιδηροδρομικών οχημάτων. Οχήματα που προορίζονται για διασυνοριακές δραστηριότητες, εγκρίνονται από Υπηρεσία Μίας Στάσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού, ενώ για οχήματα που θα εκτελούν μόνο εγχώριες μετακινήσεις η αίτηση έγκρισης μπορεί να υποβληθεί είτε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό είτε στην Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

Στην ίδια λογική, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας για τις επιχειρήσεις που κάνουν σιδηροδρομικές μεταφορές σε διαφορετικές χώρες, ενώ οι εγχώριοι μεταφορείς μπορούν για την έκδοση του πιστοποιητικού να επιλέξουν μεταξύ του Οργανισμού και της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας.

Με την οδηγία 2016/2370 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου επιχειρούνται ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα διαχείρισης της υποδομής και στην απελευθέρωση της εγχώριας αγοράς επιβατικών μεταφορών μέσω σιδηροδρόμου.

Θα ήθελα να τονίσω εδώ δύο στοιχεία που αφορούν τον ΟΣΕ ως διαχειριστή υποδομής:

Το πρώτο είναι ότι διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του σε σχέση με τις επιχειρήσεις που παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες. Ο ΟΣΕ μπορεί να δίνει πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και να

διαχειρίζεται τον προγραμματισμό της κυκλοφορίας και της συντήρησης με αμεροληψία και αυτονομία, προκειμένου να λειτουργεί σωστά ο ανταγωνισμός μεταξύ διαφορετικών παρόχων.

Το δεύτερο, που ξεκαθάρισε και ο κύριος Υπουργός στην αρμόδια επιτροπή, είναι ότι ο ΟΣΕ παραμένει ο κύριος διαχειριστής της υποδομής και, επομένως, η υποδομή παραμένει κάτω από τον έλεγχο του ελληνικού δημοσίου.

Σημαντικό είναι, επίσης, ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μπορεί να δίνει αποκλειστικά δικαιώματα σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή, ακόμη, να περιορίζει τη δυνατότητα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων άλλων κρατών-μελών να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς, να προσφέρουν -εφόσον είναι δυνατόν- το καλύτερο δυνατό στο επιβατικό κοινό και εφόσον η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι απειλείται η εκτέλεση και χρηματοδότηση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ακόμα, ενισχύεται η δικαιοδοσία της ρυθμιστικής αρχής, ιδιαίτερα στα ευαίσθητα πεδία των παραβιάσεων της νομοθεσίας και του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως φάνηκε από τη συζήτηση στην Επιτροπή οι περισσότεροι συμφωνούμε ότι η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας είναι αναγκαία, προκειμένου αυτές να αποκτήσουν ουσιαστικό ρόλο στην Εθνική Στρατηγική Συνδυασμένων Μεταφορών. Εμείς βλέπουμε το νέο θεσμικό πλαίσιο ως μέρος μιας σειράς προτεραιοτήτων, όπως η βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών, η διασύνδεση του δικτύου με λιμάνια της χώρας μας, οι επενδύσεις στα εμπορευματικά κέντρα. Πιστεύουμε, με λίγα λόγια, στην προοπτική να γίνει η χώρα μας ένα ακόμα πιο ισχυρό διαμετακομιστικό κέντρο στον μεγάλο εμπορικό δρόμο που ενώνει τη Νοτιοανατολική Ασία με την Ευρώπη.

Σε αυτή τη δυνατότητα, θεωρούμε ότι μπορεί να συμβάλει και η περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς και η μεταφορά ευρωπαϊκής τεχνολογίας, στόχοι που αναμφίβολα προωθούνται με αυτές τις τρεις Οδηγίες, τις οποίες και υπερψηφίζουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Καλώ στο Βήμα τη γενική εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ κ. Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Καλημέρα και από μένα, αγαπητοί συνάδελφοι. Βλέπω ότι μάλλον θα μιλήσω λίγο περισσότερο από τον προηγούμενο εισηγητή.

Δέχθηκα και μια κριτική στην επιτροπή, γιατί είπα, «η χαρά μου δεν κρύβεται». Γιατί όμως; Γιατί πραγματικά εμείς σκεφτόμαστε σιδηροδρομικά. Οτιδήποτε ενισχύει τον σιδηρόδρομο και προωθεί τις συνδυασμένες μεταφορές, θα μας βρίσκει σύμφωνους και θα έχουμε και τη θετική μας ψήφο. Θα αλλάξουμε, δηλαδή, το παραδοσιακό μοντέλο μεταφορών, που βασίζεται στον κατακερματισμό των υποδομών και στην κατά προτεραιότητα ανάπτυξη των οδικών αξόνων, σε αυτό που λέμε «μονοδιάστατη μεταφορά», με ένα άλλο μοντέλο, το οποίο είναι φιλικό στο περιβάλλον. Το νέο αυτό μοντέλο έχει τη διαχείριση ενός πολύπλοκου, ολοκληρωμένου και τεχνολογικά διασυνδεδεμένου συστήματος.

Δεν θα αναφερθώ πολύ ιδιαίτερα στις οδηγίες. Να πούμε κατ' αρχάς για τον τεχνικό πυλώνα, ο οποίος αφορά στη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Εδώ θα ήθελα να επισημάνω μερικά σημεία, όπως το ενδιαφέρον που έχει η διαλειτουργικότητα. Ξέρετε, πολλές χώρες έχουν διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως είναι η σηματοδότηση ή το εύρος των σιδηροτροχών. Επομένως η διαλειτουργικότητα είναι πολύ σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη οικονομικής αποτελεσματικότητας και περιβαλλοντικά βιώσιμης κινητικότητας.

Το άλλο σημείο, που θα ήθελα να επισημάνω, είναι η μείωση του κόστους και του χρόνου έγκρισης οχημάτων και των συστημάτων ERTMS, που είναι το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Εδώ να πούμε ότι τα δύο στοιχεία που είναι η επικοινωνία, δηλαδή το GMS, και η σηματοδότηση, δηλαδή το ETCS, έχουν προχωρήσει παγκοσμίως. Το τρίτο σύστημα, που είναι η διαχείριση του στόλου, είναι η πρόκληση για την επόμενη εποχή.

Το τρίτο σημείο είναι ότι ορίζεται η Εθνική Αρχή Ασφάλειας.

Πάμε, όμως, καλύτερα στο λεγόμενο «πολιτικό πακέτο», που σηκώνει περισσότερη συζήτηση. Αυτό έχει να κάνει με το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και είναι συνέχεια του κανονισμού του 2016/2338.

Εδώ θα σταθώ σε μερικά σημεία από τα θετικά:

Το πρώτο είναι ότι γίνεται μια απελευθέρωση με κανόνες, η οποία ελπίζουμε να κάνει τις σιδηροδρομικές μεταφορές πιο ανταγωνιστικές και ποιοτικές.

Δεύτερον, διατηρείται ο κοινωνικός χαρακτήρας του σιδηροδρόμου μέσω των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπου προβλέπεται και η δυνατότητα περιορισμού πρόσβασης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, εάν αυτές θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των συμβάσεων.

Ενισχύονται, βεβαίως, και οι αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Εδώ θα κάνω και μία παρατήρηση: Η ΡΑΣ αναλαμβάνει κρίσιμους ρόλους, όπως είναι η γνωμάτευση σε μια σειρά κρίσιμων ζητημάτων και γενικού ελέγχου στο σύνολο της σιδηροδρομικής λειτουργίας και επιπλέον αναλαμβάνει τον ρόλο της Εθνικής Αρχής Ασφάλειας. Επομένως πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη στελέχωσή της, γιατί απ' όσο ξέρουμε είναι ελλιπής.

Προβλέπονται, βέβαια, και κάποιες εξαιρέσεις, που αφορούν αστικές, περιαστικές, προαστιακές μεταφορές, μετρό, τραμ κ.λπ..

Αναγνωρίζεται, επίσης, ένα σύστημα υπηρεσιών υψηλών ταχυτήτων μη δεσμευτικά. Είναι το κοινό σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου.

Βεβαίως -το λέω τελευταίο, αλλά ίσως είναι το πιο κρίσιμο- επιχειρείται μια σημαντική μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης των διαχειριστών υποδομής, με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές και στις υπηρεσίες προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επίσης, διασφαλίζεται η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Εδώ απαιτούνται πρόσθετες εγγυήσεις και απαιτήσεις αμεροληψίας, που οφείλει να εφαρμόζει και να τεκμηριώνει. Σε αυτό το σημείο, στην επιτροπή, ήδη έχει κάνει μια διόρθωση ο κύριος Υπουργός. Είχαμε διατυπώσει μία παρατήρηση σε ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής. Αναφερόταν ότι μπορούσαν μέσω ΣΔΙΤ να δοθούν τα καθήκοντα του διαχειριστή και σε άλλες επιχειρήσεις, χωρίς καν να ρυθμίζεται αυτή η σχέση. Πιστεύουμε ότι πρέπει να απαλειφθεί. Το βρήκαμε και στο άρθρο 82 παράγραφος 4 περίπτωση 7γ. Πιστεύουμε, δηλαδή, ότι πρέπει να απαλειφθεί η δυνατότητα αυτή και να είναι σαφές ότι διαχειριστής υποδομής είναι ο ΟΣΕ.

Σε αυτό το σημείο, θέλω να δώσω κάποιες εξηγήσεις, γιατί κατάλαβα από τη συζήτηση στην επιτροπή, ότι δεν έχουν γίνει κατονητά μερικά πράγματα.

Πρώτον, η υποδομή συνεχίζει να είναι δημόσια. Αυτές οι οδηγίες δεν έχουν καθόλου να κάνουν με το θέμα της υποδομής. Όταν μιλάμε για απελευθέρωση, λοιπόν, μιλάμε για μεταφορικό έργο. Και το λέω αυτό γιατί ακούστηκαν κουβέντες για το «σύστημα Θάτσερ». Για την ιστορία, η Θάτσερ είχε ξεκινήσει μία μερική ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων, ενώ το 1993 ο Μπίτσορ ιδιωτικοποίησε πλήρως τον σιδηρόδρομο -υποδομή και μεταφορικό έργο- με συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων λόγω υλικού συντήρησης και τη μεγάλη επιδείνωση της κατάστασης του δικτύου και της ποιότητας εξυπηρέτησης.

Αν ήταν αυτή η πολιτική του 4ου Σιδηροδρομικού Πακέτου, να είστε βέβαιοι ότι θα διαφωνούσαμε κάθετα. Στη χώρα μας, όμως, σήμερα έχουμε τη συμμετοχή μόνο της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στις επιβατικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Έχουμε, δηλαδή, να κάνουμε με ένα εγχώριο μονοπώλιο, την ιταλική «FERROVIE». Πρέπει αυτό να προστατέψουμε; Αυτή είναι η ερώτηση.

Επίσης, δεν μπορώ να καταλάβω την αντίρρηση, σε ό,τι αφορά τα τεχνικά, τον τεχνικό πυλώνα, ο οποίος εστιάζει στην επίλυση τεχνικών και ρυθμιστικών εμποδίων, δηλαδή να έχουμε ενιαία και διαλειτουργική σιδηροδρομική μεταφορά σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Θα μου επιτρέψετε να κάνω και μία μικρή αναφορά, για να προλάβω, ίσως, κάποιες ανακρίβειες που μπορεί να ακουστούν. Ο ΟΣΕ από το 1970 έως το 2005 ήταν διαχειριστής υποδομής

και ο μοναδικός πάροχος μεταφορικού έργου. Με την κακοδιαχείριση, διαχρονικά, των κυβερνήσεων τότε, έφτασε να χρωστάει 14,6 δισεκατομμύρια, χωρίς συγχρόνως να έχουμε ποτέ ποιοτικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Διαγράφηκε το χρέος στον κρατικό προϋπολογισμό και καταλαβαίνετε τι έχει γίνει. Το 2005 ξεκίνησε η απόσχιση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Το 2006 πραγματικά αυτό ολοκληρώθηκε, έγινε ξεχωριστός όμιλος, χωρίς βάρη.

Από το 2007 έως το 2011 η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» χρεώθηκε πάλι 800.000 ευρώ, τα οποία ήταν απαιτητά από την «DGCom» ως κρατικές ενισχύσεις. Όταν εμείς αναλάβαμε, είχαμε να αντιμετωπίσουμε το εξής πρόβλημα: Αν δεν ιδιωτικοποιούταν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα έπρεπε να επιστρέψουμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση 800.000 ευρώ, οι οποίες ήταν οι κρατικές ενισχύσεις που είχαν καταλογιστεί. Αυτά έτσι για την ιστορία.

Με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές -επανερχομαι- αποτελούν μακράν το πιο βιώσιμο είδος μεταφορών, ελπίζουμε η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους να καταστήσει το μεταφορικό αυτό μέσο πιο ελκυστικό για τους επιβάτες και να συμβάλει στη στρόφιξη σε λιγότερο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς. Αυτός είναι, άλλωστε, και ο στόχος σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η απαλλαγή από ανθρακούχες εκπομπές, κάτι που σήμερα είναι ακόμα πιο ουσιώδες λόγω της κλιματικής αλλαγής.

Χαιρετίζουμε, λοιπόν, τα νέα δεδομένα που θέτει το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο και ελπίζουμε να αποτελέσει ένα ακόμα βήμα για την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου, η οποία ξεκίνησε πριν πέντε χρόνια, όταν βρεθήκαμε σε μια οριακή κατάσταση με τους σιδηροδρόμους στη χώρα, με χαρακτηριστική την αποσπένδυση συγκριτικά με ό,τι συνέβαινε στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Τελικά το τρένο από την απαξίωση πήρε και πάλι ζωή, για να μπορούμε πλέον να μιλάμε για έναν σύγχρονο ηλεκτροδοτούμενο σιδηρόδρομο, με ασφάλεια και υψηλές ταχύτητες στη μεταφορά επιβατών και αγαθών. Η ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Αθήνα - Θεσσαλονίκη, η άφιξη του τρένου στο Αίγιο, αλλά και οι διεθνείς διασυνδέσεις με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, είναι μερικές από τις παρεμβάσεις της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, οι οποίες αποδεικνύουν ότι η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν για μας προτεραιότητα, με περαιτέρω στόχο την ανάπτυξη ενός ισχυρού βαλκανικού cluster στο νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης.

Εδώ θα κάνω και μία μικρή αναφορά. Προσφάτως εγκρίθηκε από το CEF η χρηματοδότηση μελέτης και κατασκευής του έργου Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, διότι πραγματικά ως κυβέρνηση χρησιμοποιήσαμε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που υπήρχαν. Αναμένουμε να εγκριθούν και άλλα έργα από το CEF.

Όλα αυτά, όμως, δεν ήταν αποσπασματικές πολιτικές. Υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο ενός εθνικού στρατηγικού σχεδίου μεταφορών με τελικό ορίζοντα το 2037. Με βάση το συγκεκριμένο σχέδιο, για πρώτη φορά τα έργα δεν σχεδιάζονται με βάση προσωπικά και πολιτικά κριτήρια, αλλά με κριτήρια εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου, περιβαλλοντικά και κοινωνικά.

Στο σχέδιο αυτό, επίσης, κάθε μέσο λειτουργεί συμπληρωματικά κι όχι ανταγωνιστικά με το άλλο, με στόχο τη δημιουργία ενιαίου μεταφορικού δικτύου, όπου θα διευκολύνονται οι συνδυασμένες μεταφορές.

Ελπίζω ότι η σημερινή Κυβέρνηση, όπως συνέχισε το έργο μας στο 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο, να συνεχίσει και τον προγραμματισμό των έργων με βάση αυτό το εθνικό στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, για να διαψευστούν και οι αμφιβολίες μας και οι ανησυχίες μας για εγκατάλειψή του.

Θα είμαστε εδώ, θα παρακολουθούμε το έργο της Κυβέρνησης και να είστε σίγουροι πως όταν έρχονται σχέδια νόμου προς την κατεύθυνση ενός ολοκληρωμένου διατροπικού μεταφορικού συστήματος, όπου θα ευνοούνται οι αξιόπιστες, αποδοτικές και φιλικές στο περιβάλλον μεταφορές, βεβαίως θα δίνουμε τη θετική μας ψήφο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Καλείται στο Βήμα ο ειδικός αγορητής από το Κίνημα Αλλαγής, ο συνάδελφος κ. Χρήστος Γκόκας.

Κύριε Γκόκα, αν θέλετε, τελειώνοντας την εισήγησή σας να υποστηρίξετε και την τροπολογία του κόμματός σας, μπορείτε να το κάνετε, ώστε να μπορεί να απαντήσει ο Υπουργός όταν πάρει τον λόγο.

Να κλείσει παρακαλώ το σύστημα εγγραφών.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε να ξεκινήσω με την τροπολογία, εφόσον μου δώσατε τη δυνατότητα να αναφερθώ σε αυτή στην ομιλία μου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε καταθέσει -Βουλευτές του Κινήματος Αλλαγής- εμπρόθεσμα τροπολογία για την παράταση των προθεσμιών για τη ρύθμιση των εκατόν είκοσι δόσεων προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και τη φορολογική δι-οίκηση. Θεωρούμε ότι η παράταση αυτή είναι επιβεβλημένη, δεδομένου ότι το χρονικό διάστημα ήταν μικρό και τα προβλήματα, ειδικά στους φορείς κοινωνικής ασφάλισης, λόγω αδυναμίας προσδιορισμού των δόσεων, οδήγησαν ήδη σε παράταση για τα εμπρόθεσμα αιτήματα μέχρι 31 Δεκεμβρίου.

Ήδη χθες το σύστημα έκλεισε και επικράτησε χάος στην προσπάθεια των λογιστών και των πολιτών να ενταχθούν στη ρύθμιση. Υπάρχουν πολλές δυσκολίες και προβλήματα σε επαγγελματίες και επιχειρήσεις και ιδιαίτερα σε νομικά πρόσωπα να προετοιμαστούν για την έγκαιρη ένταξη στη ρύθμιση. Πιστεύουμε ότι η παράταση θα είναι σε όφελος των εσόδων και για το δημόσιο και για τους ασφαλιστικούς φορείς, θα δώσει ανάσα στην αγορά, στους επαγγελματίες, στις επιχειρήσεις -όλοι οι φορείς το ζητούν- και θα δώσει τη δυνατότητα στους οφειλότες να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους.

Η κατάσταση στην πραγματική οικονομία δεν έχει αλλάξει. Όλα εξακολουθούν να κινούνται μεταξύ φθοράς και αφθαρσίας. Οτιδήποτε δίνει οξυγόνο, δεν πρέπει να το στερήσουμε για κανέναν που θέλει και προσπαθεί να επιβιώσει στις σκληρές συνθήκες που παραμένουν.

Παρακαλούμε, λοιπόν, να ενημερωθεί ο αρμόδιος Υπουργός και η τροπολογία να γίνει αποδεκτή, ούτως ώστε μέχρι 31 Δεκεμβρίου να μπορούν να ενταχθούν στις ευνοϊκές αυτές ρυθμίσεις όλοι όσοι το επιθυμούν και το έχουν ανάγκη.

Πιστεύουμε ότι δεν έχει κανένα νόημα η ακαμψία σε αυτή την περίπτωση. Και θέλω με την ευκαιρία να θέσω και μια επιπλέον πρόταση προς σκέψη ή και συζήτηση, για την οποία θα επανέλθουμε σε επόμενη τροπολογία εάν δεν υπάρξει κάποια εξέλιξη.

Θα θέλαμε να δει ειδικά ο κύριος Υπουργός των Οικονομικών τη δυνατότητα πάγιας ρύθμισης δώδεκα ή είκοσι τεσσάρων δόσεων, όπως και στη φορολογική διοίκηση και για τις τρέχουσες ασφαλιστικές εισφορές, ούτως ώστε να μπορεί να υποστηριχθεί η ρύθμιση των εκατόν είκοσι δόσεων, δίνοντας τη δυνατότητα στους οφειλότες να ανταποκριθούν παράλληλα και στις δύο υποχρεώσεις -δηλαδή παλιές και τρέχουσες οφειλές- και να οργανώσουν έτσι την προσπάθεια ανάκαμψης των δραστηριοτήτων τους προς όφελος όλων: και των ταμείων και των επαγγελματιών και των επιχειρήσεων και, βέβαια, υπέρ της συνολικής στήριξης της ανάκαμψης της οικονομίας.

Διότι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο κρίσιμο θέμα της ανάπτυξης δεν υπάρχει μέχρι στιγμής κάποια ετοιμότητα ορατή. Στην οικονομία, επί της ουσίας, βλέπουμε τη συνέχεια της πολιτικής ΣΥΡΙΖΑ, με τα υπερπλεονάσματα του 3,5% να παραμένουν, με τις ίδιες φοροασφαλιστικές εισφορές και τον ασφαλιστικό νόμο του κ. Κατρούγκαλου για τις συντάξεις να κρατεί καλά, χωρίς ουσιαστική μέριμνα για την προστασία της πρώτης κατοικίας, με αδυναμία χρηματοδότησης της οικονομίας από τις τράπεζες και το άλυτο πρόβλημα με τα δάνεια.

Δεν αρκούν, κύριε Υπουργέ, μόνο κάποιες μεγάλες επενδύσεις -αν και εφόσον έρθουν- για να δώσουν ώθηση στην οικονομία.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα έρθω τώρα στο νομοσχέδιο.

Συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο που ενσωματώνει οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ελληνική νομοθεσία και συγκεκριμένα στο νομοθετικό πλαίσιο που αφορά στα σιδηροδρομικά δίκτυα και στη σιδηροδρομική αγορά.

Η χώρα μας μετά τη δεκαετή πλέον κρίση, πράγματι, όπως

είπα και πριν, έχει ανάγκη από πρωτοβουλίες και δράσεις που στηρίζουν την προσπάθεια για ανάπτυξη. Ο τομέας των σιδηροδρομικών δικτύων είναι σημαντικός και, εφόσον εφαρμοστούν οι κατάλληλες πολιτικές, μπορεί να ενισχύσει και να αξιοποιήσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας στον τομέα των μεταφορών με τη διασύνδεση με τα άλλα δίκτυα, όπως τα λιμάνια, οι αυτοκινητόδρομοι, τα αεροδρόμια αλλά και τα ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Ελλάδα μπορεί να καθιερωθεί ως εμπορικός και μεταφορικός κόμβος της Ευρώπης με τις ασιατικές χώρες, ενισχύοντας, ταυτόχρονα, τη γεωπολιτική της θέση. Η ενοποίηση κανόνων διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, η δημιουργία προϋποθέσεων οικονομίας κλίμακας και οι απλοποιήσεις στις εγκρίσεις έχουν σαν αποτέλεσμα τη συνεργασία συστημάτων και υποσυστημάτων και τη βελτίωση των διασυνδέσεων των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων. Η βελτίωση των μεταφορών εντός Ευρώπης και με τρίτες χώρες αποτελεί παράγοντα ανάπτυξης και αφορά πολλούς τομείς για κάθε χώρα: τη στήριξη του εμπορίου, της παραγωγής, των εξαγωγών, την εφοδιαστική αλυσίδα, την ενέργεια, το τροχαίο υλικό, τα συστήματα σηματοδότησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για τα σιδηροδρομικά δίκτυα, που σχετίζεται και με το σημερινό νομοσχέδιο της ενσωμάτωσης των τριών οδηγιών, άρχισε στην Ευρωπαϊκή Ένωση πριν είκοσι χρόνια περίπου.

Το 2010 η τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, με πρωτοπορία και πρωτοβουλίες, είχε φέρει τον ν.3891, όπου μαζί με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και εξυγίανσης του ΟΣΕ, συμπεριέλαβε πολλά τμήματα από το πλαίσιο ενοποίησης, ιδρύοντας και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Το 2012 διαχειριστήκαμε και ολοκληρώσαμε τη σχετική οδηγία, η οποία έπρεπε να ενσωματωθεί στο τέλος του 2014. Η οδηγία αυτή, η 2012/34, ενσωματώθηκε το 2016. Είχε προετοιμαστεί, όπως είπα, από το 2012 με συμμετοχή της ελληνικής κυβέρνησης σε επίπεδο Συμβουλίου Υπουργών και ενσωματώθηκε χωρίς καμία τροποποίηση παρά τις προηγούμενες αντιδράσεις του ΣΥΡΙΖΑ ως αντιπολίτευση.

Οι οδηγίες 797 και 798 προβλέπουν ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους τομείς διαλειτουργικότητα, έγκριση οχημάτων, προέγκριση συστημάτων του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ρύθμισης κυκλοφορίας, το γνωστό ERTMS, που αφορά το παρατρόχιο υλικό, αλλά και της ασφάλειας σιδηροδρόμων με την έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας. Συγκεκριμένα προβλέπεται το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας. Αυτές είναι οι αρμοδιότητες που είχαν οι ανεξάρτητες αρχές των κρατών-μελών ΡΑΣ για την Ελλάδα, αλλά από ένα επίπεδο και πάνω περνάνε στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδηγία 2016/2370 αφορά την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με άλλα μέσα, την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρόμων και τη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά με διαφάνεια.

Η πρώτη οδηγία είναι εξέλιξη της οδηγίας 2008/57 που είχε ενσωματωθεί παλαιότερα επί κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ. Η δεύτερη και τρίτη οδηγία αποτελούν εξέλιξη των οδηγιών του 2014 και πιο συγκεκριμένα με τον ν.4313/2014 ενσωματώθηκε η οδηγία για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων που αποτελεί πρόδρομο της δεύτερης σημερινής οδηγίας. Στην οδηγία του 2014 συγκροτήθηκε η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων, η ΕΔΙΣΑΣ, είναι μία ανεξάρτητη ειδική αρχή και για αυτή την αρχή υπήρχαν τότε αντιδράσεις όταν είχε έρθει προς συζήτηση. Ο ΣΥΡΙΖΑ τότε θεωρούσε ότι οι ανεξάρτητες αρχές στη χώρα μας δεν έχουν λειτουργήσει ούτε ανεξάρτητα ούτε υπέρ του δημοσίου συμφέροντος και, βεβαίως, αμφισβητούσε ότι θα λειτουργήσει και διαφωνούσε ριζικά με αυτή την επιλογή, δηλαδή για τη σύσταση αυτής της ανεξάρτητης διοικητικής αρχής.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην τωρινή οδηγία, όπως κατατέθηκε, η ΕΔΙΣΑΣ, υπάρχει και λειτουργεί ακριβώς όπως και τότε. Κατ' επέκταση, οι τρεις αυτές οδηγίες που είχαν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Υπουργείου από τις 21 Ιουνίου,

έχοντας τη σφραγίδα του ΣΥΡΙΖΑ, που ήταν τότε κυβέρνηση, διαδέχονται και στον τύπο -για παράδειγμα η λειτουργία της ΕΔΙ-ΣΑΣ- και στην ουσία τις οδηγίες που πριν ως αντιπολίτευση κατήγγειλε και μάλιστα πολλές φορές με σφοδρότητα.

Τώρα, σε αυτή τη συζήτηση, στη συζήτηση στην επιτροπή, αντιδραστικοί φανήκαμε εμείς. Φανήκαμε εμείς ως Κίνημα Αλλαγής γιατί ζητήσαμε την ακρόαση φορέων για να συζητήσουμε με εμπειρία στελέχη και εκπροσώπους φορέων, οργανισμών και εργαζομένων τα μείζονα θέματα που αναφέρονται και τις υποχρεώσεις της χώρας μας από την εφαρμογή των οδηγιών αυτών.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάναμε την πρόταση για την ακρόαση φορέων γιατί θεωρούμε ότι μπορούμε να διαμορφώσουμε καλύτερη, ξεκάθαρη και επικαιροποιημένη άποψη για όλα αυτά τα ζητήματα που αφορούν το πλαίσιο λειτουργίας των μεταφορών και ειδικά των σιδηροδρομικών δικτύων. Η Κυβέρνηση και η Αξιωματική Αντιπολίτευση σε αυτό το νομοσχέδιο, αντίθετα με τους υδρογονάνθρακες, εύκολα συμφώνησαν.

Όμως, σε τι συμφώνησαν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Αναφέρομαι στο αναρτηθέν στην επίσημη σελίδα του Υπουργείου ενημερωτικό σημείωμα για το νομοσχέδιο με ημερομηνία 21 Ιουνίου 2019, στο οποίο τονίζουμε μεταξύ άλλων μερικές προτάσεις και φράσεις, όπως: 'Η υιοθέτηση τα τελευταία είκοσι χρόνια πολιτικών απελευθέρωσης της εθνικής αγοράς επέφερε ανυπολόγιστο πλήγμα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, σε αντίθεση με την αναπαρξία σχεδιασμού των προηγούμενων κυβερνήσεων, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει εκπονήσει και καταθέσει ολοκληρωμένο σχέδιο έτοιμο για εισαγωγή προς συζήτηση, που αποτελεί ενσωμάτωση τριών οδηγιών στο Εθνικό Δίκαιο και το οποίο είναι ευρύτερα γνωστό ως τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο. Άλλη αναφορά: Το συγκεκριμένο σχέδιο δεν είναι μία διεκπεραιωτική νομική υποχρέωση. Επίσης «σημειώνουμε ότι η χώρα μας σε επίπεδο θέσεων υπήρξε συνδιαμορφωτής του τέταρτου σιδηροδρομικού πακέτου και για πρώτη φορά πέτυχε να απαλειφθούν λογικές πλήρους απελευθέρωσης και να μπουν κανόνες στο μοντέλο διακυβέρνησης της σιδηροδρομικής υποδομής. Ακόμη, «θέλουμε να τονίσουμε ότι η τελική διαμόρφωση έγινε κατόπιν πολύμηνης διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς» -προφανώς στο Υπουργείο. Δηλαδή, η Βουλή δεν έχει το δικαίωμα για διάλογο και ακρόαση φορέων; Κάτι, βέβαια, που έγινε και στο νομοσχέδιο με τους υδρογονάνθρακες από την πλευρά της κυβέρνησης.

Σε αυτό, λοιπόν, το νομοσχέδιο συμφώνησε η Νέα Δημοκρατία για να φανεί πανέτοιμη. Σύμφωνα με την ανάρτηση, οι οδηγίες αυτές έγιναν με κανόνες. Δηλαδή οι προηγούμενες οδηγίες δεν έγιναν με κανόνες; Τότε πώς ψηφίστηκαν το 2016 από το ΣΥΡΙΖΑ, όπως ήταν ήδη έτοιμες;

Στο νομοσχέδιο, λοιπόν, αυτό συμφωνούν προφανώς και οι δύο ότι το χάος, την ακυβερνησία και την οπισθοδρόμηση την έλυσε ο ΣΥΡΙΖΑ και έσωσε τη χώρα από την αχαλίνωτη απελευθέρωση της αγοράς του σιδηροδρόμου, κύριε Υπουργέ, και όλα αυτά μαζί με επιτυχημένη διαβούλευση. Τώρα, προφανώς, υπάρχουν κάθε φορά διαφορετικοί λόγοι για να συμφωνούμε και μάλιστα σε αυτή την περίπτωση έχουμε μία συμφωνία με μεγάλη αβρότητα.

Όμως, εμείς, κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε την απάντησή σας γιατί δεν απαντήσατε στην επιτροπή. Ελπίζω σήμερα να μας δώσετε απαντήσεις σε ζητήματα που έχουν να κάνουν με την πορεία της υλοποίησης της ενσωμάτωσης αυτών των οδηγιών.

Ποια η ετοιμότητα της πολιτικής ηγεσίας και των εμπλεκόμενων φορέων για την εφαρμογή των οδηγιών; Υπάρχει γενικό πλάνο προσαρμογής με εξειδικευμένες δράσεις; Ποιο το κόστος εκσυγχρονισμού απαιτούμενων δομών και υποδομών, τόσο σε υλικό όσο και σε ανθρώπινο κεφάλαιο και πώς θα καλυφθούν οι απαραίτητες επενδύσεις; Θα υπάρξουν απώλειες σε έσοδα των ελληνικών φορέων σιδηροδρόμων από το άνοιγμα της αγοράς και, αν ναι, πώς θα ανασχεθούν ή θα περιοριστούν; Υπάρχουν επιπτώσεις στους εμπλεκόμενους οργανισμούς και πώς τις διαχειριζόμαστε; Έχουμε επενδύσεις από τις νέες ιδιωτικές εταιρείες που μπήκαν στην αγορά για εκσυγχρονισμό των συστημάτων και τροχαίο υλικό; Αλλάζει η εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου;

Επίσης, ο σιδηρόδρομος είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο. Με την ενίσχυση δε της ηλεκτροκίνησης βελτιώνεται κατά πολύ το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα. Εκφράσατε, κύριε Υπουργέ, στην ομιλία σας στην επιτροπή την ισχυρή σας βούληση για χρήση ευρωπαϊκών κονδυλίων και κεφαλαίων προς ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρόμων. Έχετε να μας πείτε ένα αδρομερές έστω και συνοπτικό σχέδιο, μιας και η χώρα, όπως είπατε, έχει μείνει πολύ πίσω στον τομέα της ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρόμων;

Τέλος, επιπροσθέτως, μας διαβεβαίωσατε στην ομιλία σας στην επιτροπή ότι θα παραμείνει η υποδομή του ΟΣΕ στα χέρια και στον έλεγχο του κράτους και δεσμευτήκατε να συζητήσουμε στην Ολομέλεια, αφού ενημερωθείτε αναλυτικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες, το θέμα κυριότητας της υποδομής σε συνδυασμό με την υλοποίηση συμπράξεων με ιδιώτες, τα γνωστά ΣΔΙΤ, στους τομείς της συντήρησης και των κατασκευών.

Θα παρακαλούσαμε, λοιπόν, να μας ενημερώσετε και γι' αυτό το ζήτημα, γιατί είναι νωπές οι μνήμες από το ξεπούλημα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από τον ΣΥΡΙΖΑ με 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν βέβαια τα 300 εκατομμύρια ευρώ φαίνονταν λίγα στον ΣΥΡΙΖΑ όταν ήταν αντιπολίτευση.

Όμως, εκτός από όλα αυτά, για το παρόν νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε και πάμε να ψηφίσουμε με αυτόν τον τρόπο συζήτησης, όπως έγινε, υπάρχουν κι άλλοι λόγοι. Παραδείγματος χάριν, έχουμε σήμερα τα τρένα με το χειρόφρενο στο "on", άσχετα αν τα δικαστήρια ακύρωσαν την απεργία, όχι γιατί απεργούν οι λίγοι σε βάρος των πολλών, όπως εύκολα λέτε, κύριε Υπουργέ. Τалаιπωρούνται μεν οι πολλοί, αλλά δεν απεργούν οι λίγοι σε βάρος των πολλών. Τалаιπωρούνται γιατί συνεχίζετε την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ που κορόιδευε τους εργαζομένους όταν από τον περασμένο Μάρτιο δεν έχει προχωρήσει η συλλογική τους σύμβαση.

Αυτή την ώρα σας καλούμε να μιλήσετε με τους φορείς και τις εμπλεκόμενες αρχές να αναλύσετε τα κενά και τους κινδύνους, να συνδιαμορφώσετε με τη βοήθεια και τη δέσμευση των εμπλεκόμενων μια ομαλή μετάβαση στις νέες οδηγίες που ενσωματώνουμε και σε αυτή την κατεύθυνση εμείς θα είμαστε θετικοί να συμμετέχουμε και να συμβάλλουμε και θα είμαστε μαζί σας γενικότερα στη βάση των προτάσεων που ως Κίνημα Αλλαγής έχουμε για τον κρίσιμο τομέα των μεταφορών και ειδικότερα...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Κύριε πρόεδρε, θα πάρω ένα-δύο λεπτά, γιατί χρησιμοποίησα αρκετό χρόνο για την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεχίστε, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ειδικότερα -αυτά είναι στοιχεία των προτάσεων μας- για τις σιδηροδρομικές μεταφορές: Επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, με στόχο την εξοικονόμηση πόρων. Εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές και κυρίως με τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Ηγουμενίτσα ως προοπτική. Κρίσιμη σημασία είναι η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών μέσω της λειτουργικής διασύνδεσης του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων με τα λιμάνια αυτά.

Και δύο ερωτήματα και ζητήματα για συζήτηση: Κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να μας πείτε σε ποιο σημείο βρίσκεται η ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι την Πάτρα; Επίσης, θα ήθελα να θέσω και σήμερα στην Ολομέλεια -το έθεσα και στην επιτροπή- το ζήτημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου με την ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα των τμημάτων Πάτρα - Αργίνο - Άρτα - Γιάννενα, αλλά και της σύνδεσης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τον Βόλο και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρόκειται για τμήματα που είχαν ενταχθεί πριν το 2004 στα διευρωπαϊκά δίκτυα και στη συνέχεια είχαν απενταχθεί.

Ο σχεδιασμός αυτός, κύριε Υπουργέ, πρέπει να προχωρήσει γιατί δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο, συνδυασμένο δίκτυο με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, την Εγνατία Οδό και την Ιόνια Οδό, με σημαντικές, θετικές επιπτώσεις στην παραγωγή, το εμπόριο και τις μεταφορές και, επίσης, στην τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία.

Η επίτευξη των στόχων αυτών προφανώς απαιτεί συγκεκριμένες δεσμεύσεις και απαντήσεις που ελπίζω να μας δώσετε σήμερα, κύριε Υπουργέ, μιας και στην επιτροπή αποφύγατε να απαντήσετε.

Τέλος, εμείς ψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο που αφορά στην ενσωμάτωση των τριών οδηγιών και τις άλλες διατάξεις. Όμως, τα προβλήματα είναι μπροστά μας για τα εσωτερικά δίκτυα, τα μέσα και τις τεχνολογίες που απαιτούνται, για τα ατυχήματα που δυστυχώς είναι πολλά και σοβαρά. Και όλα αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν με ολοκληρωμένο σχεδιασμό και με την υλοποίηση των απαραίτητων έργων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας κ. Χρήστος Κατωτής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, η Βουλή έχει συζητήσει πολλές φορές και έχει αποφασίσει την ενσωμάτωση πλήθους οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υπηρετούν τη διαμόρφωση αυτών των νέων πεδίων κερδοφορίας για τους μονοπωλιακούς ομίλους και στο πεδίο των μεταφορών. Τις τελευταίες δεκαετίες σε ολόκληρο τον καπιταλιστικό κόσμο εμφανίζεται αυτή η τάση της σταδιακής διάλυσης των όποιων κρατικών μονοπωλιακών επιχειρήσεων, όπως στην ενέργεια, στις επικοινωνίες, στις μεταφορές και αλλού, με ιδιωτικοποίηση των όποιων επιχειρήσεων.

Αυτό ήρθε σαν αποτέλεσμα της τεράστιας υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου και της ανάγκης να βρεθούν νέες κερδοφόρες διέξοδοι για το κεφάλαιο. Η βασική στόχευση της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και για τους σιδηροδρόμους είναι αυτή της πλήρους απελευθέρωσης μέσα από τη σωρεία των οδηγιών για τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία βέβαια να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε αυτή την επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αστικής τάξης της χώρας μας, όλες οι κυβερνήσεις έρχονται να συμβάλλουν στη διευκόλυνση της πολύπλευρης καπιταλιστικής ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ αυτών και των σιδηροδρόμων, που αποτελεί τον βασικό συντελεστή της δημιουργίας του μοντέλου Ελλάδα - διαμετακομιστικό κέντρο.

Τι έρχεται να λύσει η ενσωμάτωση των τριών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Μήπως έρχεται να διευκολύνει την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών και των σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του λαού μας; Στόχος είναι η κατάργηση των όποιων εμποδίων για την πλήρη παραχώρηση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τους όρους και τους κανόνες των μονοπωλιακών ομίλων. Η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών προωθήθηκε με μια μεγάλη δέσμη ευρωπαϊκών οδηγιών και πακέτων σιδηροδρομικής πολιτικής που είχαν ως στόχο τον βαθμιαίο διαχωρισμό υποδομής και χρήσης και τη βαθμιαία άρση όλων των φραγμών για την υλοποίηση της ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς.

Αρχικά προωθήθηκε η οδηγία 440/1991, όπως είπαμε και στην επιτροπή, που έκανε λόγο για τον λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ της υποδομής και της εκμετάλλευσης, διαχωρισμός στον οποίον σε αρχικό επίπεδο στηρίχθηκε ο βασικός στόχος της απελευθέρωσης.

Επόμενο ουσιαστικό βήμα ήταν οι οδηγίες, γνωστές ως το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που απελευθέρωσε τις διασυνοριακές μεταφορές φορτίων σε ένα τμήμα του δικτύου μεταφοράς, γνωστό ως διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφοράς φορτίων, το οποίο συνιστά το 50% των σιδηροδρομικών δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 80% της συνολικής κίνησης.

Ακολουθεί ένα σύνολο οδηγιών, γνωστές ως το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο εισάγει την πλήρη απελευθέρωση όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τις αρχές του 2007.

Επόμενο βήμα, το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, όπου εισάγεται η απελευθέρωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών από το 2010.

Τώρα έχουμε το τέταρτο πακέτο. Είναι οι οδηγίες που αφορούν τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, που ουσιαστικά ενοποιούν όλες τις προηγούμενες οδηγίες. Προβλέπονται οι όροι διαλειτουργικότητας, η τεχνική εναρμόνιση, με κάποιες εξαιρέσεις, γενικά η συμμόρφωση με τις εν λόγω οδηγίες.

Η πολιτική της απελευθέρωσης συνιστά τη δημιουργία μιας ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων, στην οποία να μπορούν να επενδύσουν απρόσκοπτα οι μονοπωλιακοί όμιλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης οι σιδηροδρόμοι ελέγχονται από μια μικρή ομάδα μονοπωλιακών ομίλων. Ανάμεσα σ' αυτούς κυρίαρχη θέση καταλαμβάνουν τα πρώην κρατικά μονοπώλια της Γερμανίας και της Γαλλίας, που μετά την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων δραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στις ευρωπαϊκές μεταφορές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Είναι μύθος ότι η απελευθέρωση δημιουργεί μεγάλα πλεονεκτήματα για το επιβατικό κοινό και για τον λαϊκό καταναλωτή. Η εξέλιξη των τιμολογίων των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τη θέση για δήθεν μείωση των τιμών της εισιτηρίων λόγω ανταγωνισμού σε μια απελευθερωμένη αγορά, είναι τελείως αντίθετη. Οι αυξήσεις των τιμολογίων σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι από 15% έως και 40%. Αυτή η εξέλιξη αποτυπώνει με σαφήνεια την απόλυτη αδυναμία του συστήματος να ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες.

Ως ΚΚΕ έχουμε αναδείξει ότι και οι κρατικές επιχειρήσεις, ακόμα κι όταν λειτουργούν σε καθεστώς μονοπωλίου, δεν προσφέρουν υπηρεσίες σε χαμηλή τιμή, γιατί στην πραγματικότητα υπάρχουν για να διασφαλίζουν ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων. Εξάλλου με κρατική ιδιοκτησία τσακίστηκαν μισθοί και δικαιώματα των εργαζομένων, αυξήθηκαν υπέρογκα τα εισιτήρια. Και, βέβαια, η κατάσταση θα επιδεινωθεί περαιτέρω με την πλήρη απελευθέρωση που νομοθετείτε. Τα όσα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους, που έχουν απομείνει, μπαίνουν στον Προκρούστη του ανταγωνισμού, στη διασφάλιση των κερδών των επιχειρηματικών ομίλων, με μεγάλη μείωση της τιμής της εργατικής δύναμης.

Ρωτήσαμε επανειλημμένως τον Υπουργό για το ποια είναι η θέση του για την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης των εργαζομένων και απάντηση δεν πήραμε -ούτε τώρα βέβαια, μιλάει στο τηλέφωνο- όπως επίσης απάντηση δεν πήραμε και για τη διακαίωση των εργαζομένων που συνταξιοδοτήθηκαν από το 2011 έως το 2014, παρά τις δικαστικές αποφάσεις, στους οποίους δεν καταβλήθηκε το ποσό της αποζημίωσης, το οποίο από το 2014 και πάλι καταβάλλεται κανονικά. Αυτό, βέβαια, το ζήτημα ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε δεκτό.

Η πολιτική της απελευθέρωσης των μεταφορών, η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι κοινή και για τη Νέα Δημοκρατία και για τον ΣΥΡΙΖΑ και για το ΠΑΣΟΚ και τις άλλες δυνάμεις που είναι με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ναι, κύριοι, θέλετε να κρυφτείτε αλλά η χαρά δεν σας αφήνει! Γιατί έχετε μια κοινή στρατηγική, αυτή την καπιταλιστική ανάπτυξη, που την επενδύετε όλοι με πολύ καλό τρόπο. Εξάλλου γι' αυτό και παίρνετε τα εύσημα.

Αποτελεί πραγματικό σκάνδαλο η παραχώρηση στο μονοπωλιακό κεφάλαιο για εκμετάλλευση αυτών των κολοσσιαίων επενδύσεων που πληρώθηκαν από τον ελληνικό λαό, είτε μέσω άμεσων δημοσίων δαπανών είτε μέσω της εκποίησης της ακίνητης περιουσίας του ΟΣΕ, που σε τελευταία ανάλυση είναι λαϊκή περιουσία.

Οι οδηγίες προωθούν τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και της άρχουσας τάξης της χώρας μας για την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Με αυτές αυξάνεται η λειτουργική δυνατότητα επιχειρήσεων να δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και μειώνεται το κόστος για αυτές, όπως τα ενιαία πρότυπα, οι πιστοποιήσεις και άλλα.

Στόχος είναι οι προσοδοφόρες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων στον άξονα Πάτρας - Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Αυτές θα γίνουν αντικείμενο ανταγωνισμών για μεγάλους ομίλους, για να προωθήσει η ενιαία αγορά το ενιαίο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το δίκτυο που κατασκευάζεται με πόρους του ελλη-

νικού λαού θα χρησιμοποιείται και θα σχεδιάζεται κατά βάση για τις προσοδοφόρες εμπορευματικές μετακινήσεις από τα λιμάνια προς την Ευρώπη. Γι' αυτό, εξάλλου, ο ΟΣΕ παραμένει στο δημόσιο, για να καλύπτει αυτές τις ανάγκες. Το δίκτυο, δηλαδή, που θα συντηρείται και θα επεκτείνεται, θα το αξιοποιούν, θα το χρησιμοποιούν οι επιχειρηματικοί όμιλοι.

Ως προς το τροχαίο υλικό διευκολύνεται και πάλι η χρήση του που θα χρησιμοποιείται και σε άλλα δίκτυα εκτός των εθνικών, για να διευκολύνονται έτσι οι όμιλοι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατακερματίζεται το μεταφορικό έργο σε πολλές διαφορετικές εταιρείες στις προσοδοφόρες γραμμές.

Καμμία βελτίωση για τον λαό από την απελευθέρωση των σιδηροδρόμων δεν θα υπάρξει. Παντού θα έχουμε αύξηση των ειστηρίων και, βέβαια, στις ώρες μη αιχμής θα έχουμε μια μείωση των δρομολογίων, γιατί πάνω απ' όλα θα είναι το κέρδος.

Όπως είπαμε και στην επιτροπή, ακόμα και στο μετρό, παρά τη δέσμευση ότι θα είναι ανά τέσσερα λεπτά, παρατηρούμε στις ώρες μη αιχμής να είναι οκτώ, εννέα και δέκα λεπτά ακόμα.

Κερδισμένοι από την ενσωμάτωση αυτών των οδηγιών θα είναι οι όμιλοι που θα επενδύσουν στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι μεταφορικές αλυσίδες και, βέβαια, όλοι αυτοί που θέλουν την Ελλάδα κόμβο των μεταφορών. Ζημιωμένοι θα είναι οι εργαζόμενοι στον κλάδο και ο ελληνικός λαός που θα δει την αύξηση των τιμών στα εισιτήρια. Η συνδυασμένη ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών των εργαζομένων δεν μπορεί να συμβαδίσει με τη διασφάλιση του καπιταλιστικού κέρδους και τον ευρωμονόδρομο που υπηρετείται, όπως η ίδια η άρχουσα τάξη έχει επιλέξει. Στον καπιταλισμό οι γρήγορες συγκοινωνίες επιβαρύνουν τον εργαζόμενο ως επιβάτη και ως φορολογούμενο. Βασίζονται στην ένταξη της εκμετάλλευσης των εργαζομένων και λειτουργούν συχνά μόνο όπου συμφέρει τα μονοπώλια.

Το ΚΚΕ στην πρότασή του σημειώνει ότι η κάλυψη των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για καθολικές, φθηνές, ποιοτικές, ασφαλείς μετακινήσεις και μεταφορές προϋποθέτει υποδομές και μέσα που να λειτουργούν συνολικά με κοινωνική ιδιοκτησία, με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο.

Οι μεταφορές μπορούν να λειτουργήσουν συνολικά με αυτόν τον χαρακτήρα μόνο με την παράλληλη κυριαρχία της κοινωνικής ιδιοκτησίας του κεντρικού σχεδιασμού και του εργατικού ελέγχου στο σύνολο των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής. Ο κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας, την οποία στηρίζει το ΚΚΕ, δίνει προτεραιότητα στις μαζικές μεταφορές, σε σχέση με τις ατομικές, στις χειρσμένες σταθερής τροχιάς για το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Σχεδιάζει τις μεταφορές με κριτήριο τη συνδυασμένη και συμπληρωματική δράση όλων των μορφών μεταφοράς, με στόχο τη γρήγορη και φθηνή μετακίνηση προσώπων και προϊόντων, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος, τη σχεδιασμένη ανάπτυξη για εξάλειψη της περιφερειακής ανισομετρίας, τον πλήρη έλεγχο της άμυνας και ασφαλείας του ίδιου του κράτους.

Προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των στόχων στην ανάπτυξη των μεταφορών είναι ο σχεδιασμός των ανάλογων υποδομών -λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, οδικοί άξονες- και των βιομηχανιών παραγωγής μεταφορικών μέσων. Μόνο έτσι μπορεί να επιτευχθεί η ικανοποίηση των ολοένα διευρυνόμενων κοινωνικών αναγκών και η απελευθέρωση των παραγωγικών δυνάμεων της κοινωνίας, που τώρα στενάζουν κάτω από αυτές τις σχέσεις παραγωγής, που πάνω απ' όλα είναι το κέρδος του επιχειρηματικού ομίλου.

Το ΚΚΕ επισημαίνει ότι το ζήτημα δεν είναι μόνο οικονομικό αλλά και κοινωνικοπολιτικό. Προϋποθέτει, δηλαδή, ρήξη και ανατροπή στο επίπεδο της εξουσίας, για να επιβληθεί η κατάργηση των μονοπωλίων και της μεγάλης καπιταλιστικής ιδιοκτησίας.

Και σε αυτό το νομοσχέδιο αναδεικνύονται οι δύο στρατηγικές -εξάλλου, εδώ φάνηκε η πλήρης συμφωνία με το νομοσχέδιο των υπόλοιπων δυνάμεων- η μία του ΚΚΕ, όπως την παρουσιάσαμε συνοπτικά, που στοχεύει στην ικανοποίηση των αναγκών του λαού μας για γρήγορες, ασφαλείς, φθηνές μεταφορές, με πλήρη δικαιώματα των εργαζομένων και από την άλλη η η καπιταλιστική ανάπτυξη, αυτή η κοινή σας στρατηγική, που σας συνδέει όλους, παρά τις όποιες επιμέρους διαφορές, που είναι δηλαδή

το κέρδος των επιχειρηματικών ομίλων.

Εμείς ψηφίζουμε κατά στο νομοσχέδιο και επί της αρχής και επί των άρθρων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Συνεχίζουμε με τον ειδικό αγορητή από την Ελληνική Λύση, τον συνάδερφο Βασίλειο Βιλιάρδο.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στόχος της Ελληνικής Λύσης στη Βουλή δεν είναι να κατακρίνει την Κυβέρνηση, την Αντιπολίτευση ή τα υπόλοιπα κόμματα. Ο στόχος της είναι να προσφέρει τις υπηρεσίες της στους πολίτες της χώρας, προστατεύοντας όσο καλύτερα μπορεί τα συμφέροντά τους. Γνώμονας όλων μας δεν είναι άλλος από την κοινή λογική και σε καμμία περίπτωση οι συγκρούσεις με στόχο την προβολή μας ή την ψηφοθηρία.

Γνωρίζουμε, βέβαια, πως τα σχέδια νόμου που κατατίθενται συζητούνται μόνο προσημαστικά στις επιτροπές και στην Ολομέλεια, αφού συνήθως πρόκειται για έξωθεν εντολές που απλά επικυρώνονται ως έχουν από τη Βουλή, χωρίς να αλλάζει ούτε μία φράση. Πόσω μάλλον όταν η Κυβέρνηση με τις εκατόν πενήντα οκτώ έδρες, που διαθέτει, είναι σε θέση να ψηφίζει ό,τι θέλει, χωρίς να ρωτάει κανέναν. Εν τούτοις, είναι υποχρέωσή μας να τοποθετούμαστε υπεύθυνα σε αυτά, όσο κι αν δεν δίνετε σημασία στις απόψεις, στις παρατηρήσεις και στις προτάσεις μας.

Οι τρεις ευρωπαϊκές οδηγίες τώρα, που ήρθαν σήμερα προς επικύρωση στη Βουλή, αποτελούν μέρος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, με στόχο την άρση των εμποδίων για την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Ο θεωρητικός σκοπός τους είναι να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλελυτικές, δηλαδή συμβατές μεταξύ τους σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, με κοινούς κανόνες, ποιότητα υπηρεσιών και ασφάλεια για όλες τις χώρες.

Μεταθέτουν, λοιπόν, τις ευθύνες της λειτουργίας των σιδηροδρόμων από τα εθνικά κράτη στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο όσον αφορά τον τομέα της διαλελυτικότητας, δηλαδή την έγκριση οχημάτων και τα συστήματα ελέγχου της κυκλοφορίας των τρένων -γνωστά ως ERTMS- όσο και της ασφάλειας με την έκδοση πιστοποιητικών.

Οι οδηγίες, όμως, εισάγουν επιπλέον δύο βασικές αλλαγές, οι οποίες είναι οι εξής: Πρώτον, απελευθερώνεται η αγορά επιβατικών μεταφορών, γεγονός που σημαίνει πως δεν θα αποτελεί πλέον μονοπώλιο. Το τι σημαίνει αυτό για τις μικρές χώρες με αδύναμες επιχειρήσεις δεν είναι δύσκολο να το καταλάβουμε. Δεύτερον, διασφαλίζεται η ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή και τοποθετούνται κανόνες για τη διακυβέρνηση των υποδομών, με στόχο δήθεν την εδραίωση ενός ισχυρού ανταγωνισμού στον τομέα.

Στην Επιτροπή Εμπορίου αναλύσαμε όσο περισσότερα άρθρα μπορούσαμε, υποβάλλοντας ερωτήσεις στον αρμόδιο Υπουργό. Επομένως δεν υπάρχει λόγος να τις επαναλάβουμε, πόσω μάλλον όταν είμαστε σίγουροι πως δεν θα πάρουμε απάντηση, ενώ δεν πρόκειται να αλλάξει ούτε ένα κόμμα, αφού δεν ερωτώνται ποτέ ο αποικίες από τις μητροπόλεις τους.

Ως εκ τούτου θα αναφερθούμε εδώ στη δομή της ελληνικής αγοράς, όσον αφορά τους σιδηροδρόμους, η οποία άλλαξε με την έλευση των μνημονίων εις βάρος μας, όπως σχεδόν τα πάντα στη χώρα μας. Με απλά λόγια, τα μνημόνια που θα συνεχίσουν να υπάρχουν έως ότου αλλάξει το ιδιοκτησιακό καθεστώς της Ελλάδας, μας επιβάλλουν συνήθως την κατάτμηση των δημοσίων επιχειρήσεων και στη συνέχεια το ξεπούλημά τους σε εξευτελιστικές τιμές.

Θεωρούμε δε εμπαιγμό τη χρησιμοποίηση της λέξης «ιδιωτικοποίηση» με την επίκληση της δήθεν φιλελεύθερης ιδεολογίας, αφού αυτό που συμβαίνει κυρίως στην Ελλάδα είναι η κρατικοποίηση των δημοσίων επιχειρήσεων από άλλα κράτη. Παράδειγμα είναι ο ΟΤΕ που εξαγοράστηκε από τη κρατική γερμανική «TELEKOM», τα δεκατέσσερα κερδοφόρα αεροδρόμια από την επίσης κρατική γερμανική «FRAPORT» με μία απίστευτα σκανδαλώδη αποικιοκρατική σύμβαση, το λιμάνι του Πειραιά από την κρατική κινέζικη «COSCO» και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την ιταλική

κρατική «FSI».

Ξεκινώντας από τη ΡΑΣ, όσον αφορά στη δομή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα, ιδρύθηκε το 2010 με το ΦΕΚ από 4-10-2010 περί αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του ομίλου ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν ξεκίνησαν δηλαδή, τα μνημόνια. Δεν υπόκεινται πλέον σε έλεγχο από την κυβέρνηση ή από κάποια άλλη ελληνική διοικητική αρχή αλλά από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Καταθέτω τις τέσσερις πρώτες σελίδες του ΦΕΚ στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Οι εταιρείες που απετέλεσαν αντικείμενο της ρύθμισης του ΦΕΚ ήταν ο ΟΣΕ και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Ο ΟΣΕ δε, δηλαδή ο διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής μαζί με τις εξής θυγατρικές του: Πρώτον, με την «ΓΑΙΟΣΕ» που κατέχει τα πάγια και το τροχαίο υλικό, ενώ πέρασε στο δημόσιο κι από εκεί στο Υπερταμείο. Δεύτερον, με την «ΕΡΓΟΣΕ» που διαχειρίζεται τα κατασκευαστικά έργα και, τρίτον, με την ΕΔΙΣΥ, δηλαδή με τον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής. Περαιτέρω, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που νοικιάζει χίλιες εκατόν εξήντα μονάδες τροχαίου υλικού, δηλαδή μηχανές, βαγόνια, πλατφόρμες κ.λπ. από τη «ΓΑΙΟΣΕ», πληρώνοντας της ετήσια περί τα 4 δισεκατομμύρια ευρώ, ξεπουλήθηκε στους σιδηροδρόμους του ιταλικού κράτους, τη «FSI», τον Σεπτέμβριο 2017 έναντι 45 εκατομμυρίων ευρώ.

Στην ουσία η Ελλάδα υποχρεώθηκε να ξεπουλήσει την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για να κλείσει η έρευνα της ευρωπαϊκής επιτροπής για κρατικές ενισχύσεις που ξεκίνησε το 2011, επί μνημονίων δηλαδή.

Η έρευνα αφορούσε στο χρέος της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» προς τον ΟΣΕ ύψους 692 εκατομμυρίων ευρώ, που θεωρήθηκε κρατική ενίσχυση. Για να πουληθεί, λοιπόν, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» διαγράφηκε η απαίτηση του ΟΣΕ απέναντί της επιβαρύνοντας τα ίδια κεφάλαια του ΟΣΕ, άρα τους Έλληνες φορολογούμενους και προστιθέμενη στα ίδια κεφάλαια της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ως ειδικό αποθεματικό. Καταθέτω την επιβεβαίωση στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Περαιτέρω, το 2013 ιδρύθηκε η Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, η ΕΕΣΣΤΥ, με ιδιοκτήτη το Υπερταμείο. Η εταιρεία αυτή, η οποία είναι ο μοναδικός πιστοποιημένος φορέας από τη ΡΑΣ για έργα συντήρησης σιδηροδρομικού υλικού με έντεκα επισκευαστικές βάσεις, πουλήθηκε τον Απρίλιο του 2019 στην ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» έναντι 22 εκατομμυρίων ευρώ με την έγκριση της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Το πώς είναι δυνατόν η Επιτροπή Ανταγωνισμού να εγκρίνει ένα μονοπώλιο, είναι κάτι που δεν μπορούμε να απαντήσουμε.

Ζητάμε συγγνώμη για την παραπάνω πολυπλοκότητα, αλλά τη θεωρήσαμε απαραίτητη για να καταλάβει κάποιος πώς ο ΟΣΕ, όπως η «Ολυμπιακή» παλαιότερα ή η ΔΕΗ πρόσφατα, έχει διαλυθεί εις τα εξ ων συνετέθη, προφανώς για να λεηλατηθεί απ' αυτούς που ισχυρίζονται πως μας δίδωσαν υφαντάζοντας ό,τι έχουμε και δεν έχουμε. Μια ιταλική κρατική εταιρεία, λοιπόν, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», έχοντας επιδοτηθεί ουσιαστικά με τα 692 εκατομμύρια ευρώ που όφειλε στον ΟΣΕ και διαγράφηκαν έναντι μόλις 45 εκατομμυρίων ευρώ, που έδωσε για την εξαγορά, έχει το μονοπώλιο της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα με τις ευχές της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Εκτός αυτού επιδοτείται με 50 εκατομμύρια ετησίως από το δημόσιο για την εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών, όταν κάτι ανάλογο δεν εγκρίθηκε ποτέ στην Ελλάδα, αλλά αντίθετα κατηγορήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση για κρατική ενίσχυση του ΟΣΕ. Τα 50 αυτά εκατομμύρια δίνονται σε μια «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» που καλύπτει ένα πολύ μικρότερο σιδηροδρομικό δίκτυο, δηλαδή χωρίς το δίκτυο Πελοποννήσου που είναι ανενεργό τα τελευταία χρόνια. Για να γίνει η σύγκριση, ο πολύ μεγαλύτερος ΟΣΕ έπρεπε να καλύπτει ένα μεγαλύτερο δίκτυο χωρίς επιχορηγήσεις

αλλά με ζημιές, η κάλυψη των οποίων από το κράτος θεωρήθηκε από τους Ευρωπαίους φίλους και εταίρους μας ως κολάσιμη επιδότηση, ενώ τα 50 εκατομμύρια ευρώ στους Ιταλούς όχι.

Εύλογα, λοιπόν, η ιταλική «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» λειτουργήσει από την αρχή, από το 2017 δηλαδή, με καθαρά κέρδη 3,3 εκατομμύρια ευρώ και με ίδια κεφάλαια 656,51 εκατομμύρια ευρώ, που της κόστισαν μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ. Πλήρωσε, δηλαδή, για το 1 ευρώ που πήρε 15 σεντς κερδίζοντας από την πρώτη μέρα, προφανώς εις υγείαν των κορόιδων, όπως θα έλεγε απλοϊκά κάποιος, πόσω μάλλον όταν οι υπηρεσίες που παρέχουν σήμερα οι Ιταλοί είναι ακόμα χειρότερες. Καταθέτω την επιβεβαίωση στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Είμαστε δε σίγουροι πως οι όποιες μελλοντικές επενδύσεις τους θα διενεργηθούν με τα ευρωπαϊκά πακέτα που δικαιούται η Ελλάδα, όπως συμβαίνει με τη «FRAPORT» όσον αφορά στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.

Σχετικά με το τι συμβαίνει διεθνώς τώρα, στην Αγγλία οι κρατικοί σιδηρόδρομοι κατατμήθηκαν στο παρελθόν μετά την υιοθέτηση του ακραίου νεοφιλελευθερισμού και στη συνέχεια πουλήθηκαν. Η «RAIL TRACK», όμως, η αντίστοιχη της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», χρεοκόπησε και επανακρατικοποιήθηκε. Κατακρίθηκε δε για την ασφάλεια που παρείχε ή μάλλον που δεν παρείχε. Σε ανακοίνωσή της το 2001 ζητούσε συγγνώμη για ατυχήματα που είχαν κοστίσει τη ζωή πενήντα δύο ανθρώπων μεταξύ 1997 και 2001. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πλέον η υποδομή στην Αγγλία μεταφέρθηκε σε μια κρατική εταιρεία, στη «NETWORK RAIL», πελάτες της οποίας είναι οι διάφορες επιβατικές ιδιωτικές εταιρείες. Σε πλήρη αντίθεση, όμως, ο κ. Καραμανλής στην Επιτροπή Εμπορίου της περασμένης εβδομάδας αναφέρθηκε σε ΣΔΙΤ, δηλαδή σε συνεργασία του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα, στην υποδομή. Δηλαδή στο να επηρεάζουν οι ιδιώτες την υποδομή, ενώ με τις άλλες ήδη προβληματικές ρυθμίσεις που αναφέραμε δίνετε νόμιμα η ευκαιρία στον διαχειριστή, ο οποίος είναι ανεξάρτητος από το κράτος, με δική του ευθύνη να αποφασίζει -άρθρο 21, παράγραφος 8- για την καταλληλότητα του δομικού υποσυστήματος -άρθρο 16- να χρεώνει το κριτήριο το τι αντέχει η αγορά στο άρθρο 82 -ποια αγορά αλήθεια; Η μονοπωλιακή;- να επιβάλλει πολύ χαμηλά πρόστιμα, άρθρο 79 της οδηγίας 2016/798- κ.ο.κ..

Ελπίζουμε να μη βγούμε αληθινοί αλλά όλα αυτά ακούγονται σαν η κατάλληλη συνταγή για μια μελλοντική τραγωδία.

Στην Αμερική τώρα, η κυριότερη εταιρεία, η «AMTRAC», είναι δημόσια, ενώ οι ιδιωτικές δραστηριοποιούνται σε επιμέρους διαδρομές σε περιορισμένη κι αποσπασματική κλίμακα.

Κρατικοί είναι όλοι οι προηγμένοι σιδηρόδρομοι ανά τον κόσμο, όπως η πολύ καλή γαλλική «SNCF», η ιταλική «FSI», η γερμανική «DEUTSCHE BAHN», η ιαπωνική «JAPAN RAILWAYS GROUP» κι όλες οι υπόλοιπες.

Στο δε Λουξεμβούργο, στην πρωτεύουσα της φοροδιαφυγής, οι σιδηρόδρομοι είναι δωρεάν, οπότε δεν υπάρχει θέμα ιδιωτικοποίησης. Εύλογα απορούμε, λοιπόν, από πού παίρνουν μαθήματα οι διάφοροι κατ' επίφαση μεταρρυθμιστές στην Ελλάδα.

Τέλος, δεν βλέπουμε γιατί να επενδύσει στις μεταφορές η «FSI» και να εξυπηρετήσει κινεζικές εταιρείες στην Ελλάδα και όχι στο δικό της λιμάνι της Τεργέστης όπου επίσης είναι παρούσα η «COSCO».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Κλείνουμε τις εισηγήσεις με τον συνάδελφο κ. Γεώργιο Λογιαδά από το κόμμα ΜΕΡΑ25.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελ-

φοι, για ποια τρένα μιλάμε στην Ελλάδα; Για τα τρένα που περνάνε και φεύγουν; Για τα τρένα που δεν μπορούμε να ανέβουμε πάνω; Για όλες αυτές τις ευκαιρίες που μας δίνονται και τις χάνουμε;

Ποια δίκτυα να συγκρίνουμε; Τα ελληνικά δίκτυα με το «TGV» ή με τα μαγνητικά τρένα που αναπτύσσουν μέχρι και πεντακόσια χιλιόμετρα ταχύτητα;

Διερωτώμαι, άραγε, πόσοι από εμάς εδώ μέσα στην Αίθουσα έχουμε χρησιμοποιήσει τρένο στην Ελλάδα, ενώ όταν πάμε στο εξωτερικό είναι το πιο εύκολο, το πιο άμεσο, το πιο φιλικό στο περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις μέχρι σήμερα, δυστυχώς, απαξίωσαν και ξεπούλησαν στο τέλος στον πτωχευμένο ιταλικό οργανισμό σιδηροδρόμων την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» για μόλις 43 εκατομμύρια ευρώ, που ούτε οι ράγες δεν αξίζουν.

Εμείς εδώ στην Ελλάδα κατασκευάσαμε μία γέφυρα στο Ρίο - Αντίρριο με σκοπό να ενώσουμε τη δυτική Ελλάδα. Γιατί δεν προβλέψαμε, άραγε, και μία σιδηροδρομική γραμμή -μιας και το λιμάνι της Πάτρας είναι δίπλα- που θα βοηθούσε πάρα πολύ στην περαιτέρω ανάπτυξη της οικονομίας της δυτικής Ελλάδος και στη διαλειτουργικότητα που συζητάμε σήμερα και στη διασυνδεσιμότητα και όλα αυτά;

Ας μιλήσουμε, όμως, σήμερα για τον νόμο αυτόν που καλούμεθα να ενσωματώσουμε στην ελληνική νομοθεσία, ο οποίος περιλαμβάνει τέσσερα μέρη, όπως γνωρίζουμε πλέον, που αφορούν τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια, το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών και το τέταρτο μέρος άλλες γενικές διατάξεις.

Θα ήθελα, όμως, πρώτα να δούμε ιστορικά την εξέλιξη της απορρύθμισης των σιδηροδρόμων και την ιδιωτικοποίησή τους, για να δούμε πού τελικά στοχεύει αυτή η εναρμόνιση που λέμε και για την οποία σήμερα καλούμαστε να αποφασίσουμε:

Το 1991 είχαμε το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο, που ήταν το σπάσιμο των εθνικών σιδηροδρόμων σε επιμέρους τμήματα. Το 2004 είχαμε το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο, που ήταν τα βήματα για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και το 2010 ήταν το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, που ουσιαστικά εισήγαγε το άνοιγμα των διεθνών αγορών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένου και του ανοίγματος των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις διεθνείς γραμμές.

Το 2016 το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, η οδηγία που καλούμαστε σήμερα να εντάξουμε στο Ελληνικό Δίκαιο, τα βασικά σημεία που φέρνει είναι δύο:

Πρώτο σημείο, η δημιουργία ενός κεντρικού φορέα που θα είναι ο άμεσος ρυθμιστής εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αναβάθμιση του οργανισμού αυτού σε άμεσο ρυθμιστή των τεχνικών προδιαγραφών και των προδιαγραφών ασφαλείας σε κάθε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δύο καθήκοντα που μέχρι σήμερα ασκούσαν οι εθνικές υπηρεσίες των κρατών. Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ευρωπαϊκής Ένωσης καλείται να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου και υλικού.

Ως ΜέΡΑ25 μας προκαλούν εντύπωση οι λόγοι που αναφέρονται και καθιστούν αναγκαία τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτοί διατυπώνονται στην οδηγία, το άνοιγμα της αγοράς και τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Εμείς, ως ΜέΡΑ25, στεκόμαστε στο γεγονός πως η διαλειτουργικότητα και η ασφάλεια των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων είναι ένα θετικό βήμα στον αγώνα μας για την ένωση της Ευρώπης και των Ευρωπαίων.

Με το δεύτερο σημείο, το άνοιγμα της εμπορικής εκμετάλλευσης της υποδομής και σε άλλες εταιρείες, η αγορά πλέον απελευθερώνεται και θα μπορούν και άλλες εταιρείες από την Ευρωπαϊκή Ένωση να εκμεταλλεύονται εμπορικά το δίκτυο σε οποιαδήποτε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τονίζουμε εδώ ότι η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπει τη δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου, με το πρώτο

να σημαίνει πως η εταιρεία που θα διαχειρίζεται την υποδομή, θα έχει την εκμετάλλευση, ενώ το δεύτερο αναφέρεται σε διακριτές εταιρείες.

Η ελληνική Κυβέρνηση προτείνει στο σχέδιο νόμου το οριζόντιο μοντέλο, υποστηρίζοντας τους ιδιώτες. Η διεθνής εμπειρία, όμως, έχει καταδείξει -στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Αυστραλία, στην Αμερική, ακόμη και στο Βέλγιο- τις καταστροφικές συνέπειες για τους σιδηροδρόμους και για την κοινωνία όταν αυτοί ιδιωτικοποιηθούν.

Βλέπουμε, λοιπόν, στην ιστορική αυτή εξέλιξη ότι η αρχή που διέπει διαχρονικά τις οδηγίες αυτές κυρίως δεν είναι η περαιτέρω ενοποιήσεις που θα επιφέρει ένα λειτουργικό πανευρωπαϊκό δίκτυο, ούτε η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της ενίσχυσης των σιδηροδρόμων, είναι κυρίως η παράδοση των σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στους ιδιώτες.

Εμείς ως ΜέΡΑ25, DiEM25, ως αναπόσπαστο κομμάτι του πρώτου ευρωπαϊκού κινήματος DiEM25, έχουμε καταθέσει στον δημόσιο διάλογο και φυσικά προγραμματικά στις πρόσφατες ευρωεκλογές τη νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη. Αυτό μας διακρίνει από όλες τις άλλες παρατάξεις εδώ μέσα.

Μία από τις κύριες πολιτικές, που προτάσσει η νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη, είναι το επενδυτικό πρόγραμμα στην πράσινη μετάβαση, ύψους 500 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως για πέντε χρόνια. Το εν λόγω επενδυτικό πρόγραμμα θα χρηματοδοτήσει την πράσινη μετάβαση στην ενέργεια, τις μεταφορές, τη βιομηχανία, τη γεωργία και, εν προκειμένω, μιας και το θέμα μας είναι η διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, η πανευρωπαϊκή μας πρόταση για πράσινη μετάβαση στις μεταφορές συμπεριλαμβάνει την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων σε μέσο αιχμής.

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα από τα πιο ασφαλή, οικονομικά και κυρίως φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Το συνολικό κοινωνικό όφελος από τη λειτουργία των σιδηροδρόμων είναι πολύ μεγαλύτερο από το όποιο λειτουργικό κόστος, καθώς ο σιδηρόδρομος είναι ένα κατ'εξοχήν μέσο μεταφοράς που διαχέει εξωτερικές οικονομίες στο σύνολο της κοινωνίας.

Εμείς θεωρούμε πως πρέπει να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ευρείας κλίμακας πάνω στο σιδηροδρομικό δίκτυο και υλικό, αλλά όχι με δηλωμένο σκοπό το άνοιγμα στην αγορά, δηλαδή στην εμπορευματοποίησή του, που θα εξαλείψει τις εξωτερικές οικονομίες ενσωματώνοντάς τις στα κέρδη των ιδιωτικών επιχειρήσεων, όπως είναι ακριβώς το πνεύμα, η αρχή δηλαδή, αυτής της οδηγίας που καλούμεθα σήμερα να ψηφίσουμε.

Επομένως, εμείς, ως ΜέΡΑ25, ως DiEM25, καταψηφίζουμε επί της αρχής, αλλά τασσόμαστε θετικά στα μέρη που αφορούν τη διαλειτουργικότητα και τους κανόνες κοινής ασφαλείας, έστω και αν γίνονται για λάθος λόγους.

Επί της αρχής, λοιπόν, λέμε: «όχι». Στα άρθρα 1 έως 52 λέμε «ναι», στα άρθρα 53 έως 81 λέμε «ναι», στο τρίτο μέρος του άρθρου 82 λέμε «όχι» βεβαίως και στο άρθρο 83 λέμε «ναι».

Θα ήθελα εδώ να τονίσω, μιας και είναι εδώ το Υπουργείο Μεταφορών, ότι εγώ ως Κρητικός θα ήθελα να είχα στην Κρήτη και έναν σιδηρόδρομο, που, όπως έχουν δείξει παλιές μελέτες, θα βοηθούσε πάρα πολύ στην ανάπτυξη του νησιού μου.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Ευχαριστούμε.

Λοιπόν, η διαδικασία θα πάει ως εξής: Θα δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για να πει για κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις και να τις καταθέσει. Μετά έχει ζητήσει τον λόγο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος.

Κύριε Βαρουφάκη, θέλετε κι εσείς τον λόγο;

ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Θέλετε μετά τον κ. Βελόπουλο ή να μιλήσουν οι τέσσερις Βουλευτές και να μιλήσετε μετά;

ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜέΡΑ25): Μετά τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Εντάξει. Στο τέλος

επομένως.

Οπότε θα πάμε μετά στους τέσσερις συναδέλφους -είναι ο κ. Σιμόπουλος, ο κ. Φάμελλος, ο κ. Αρσένης και ο κ. Κωτσός-, μετά θα μιλήσει ο Υπουργός και μπαίνουμε στον κύκλο των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων με παρέμβαση και του Υφυπουργού κ. Κεφαλογιάννη.

Λοιπόν, κύριε Καραμανλή, έχετε τον λόγο για τις νομοτεχνικές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

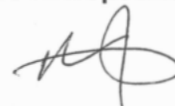
Μετά από την ορθή παρατήρηση της κ. Πέρκα κάνουμε μία νο-

μοτεχνική βελτίωση: Στο σημείο Β, στην παράγραφο 4 του άρθρου 82, στην εσωτερική παράγραφο 2 του εσωτερικού άρθρου 7γ, αντικαθίσταται η φράση: «διαφορετικούς διαχειριστές υποδομή, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλομένων μερών» από τη φράση: «συμβαλλόμενα μέρη».

Νομίζω ότι με αυτόν τον τρόπο, κυρία Πέρκα -και εμείς θα συμφωνήσουμε- γίνεται απόλυτα σαφές ότι η υποδομή παραμένει, ο ΟΣΕ δηλαδή, κάτω από τον κρατικό έλεγχο.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

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



1. Στο σημείο Β στην παρ. 4 του άρθρου 82, στην εσωτερική παράγραφο 2 του εσωτερικού άρθρου 7γ, αντικαθίσταται η φράση «διαφορετικούς διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλομένων μερών» από την φράση «συμβαλλόμενα μέρη».

Αθήνα, 8 Οκτωβρίου 2019

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



Κωνσταντίνος Καραμανλής

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρετε, το πρωί βρίσκουμε με συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας στο αεροδρόμιο και πετούσαμε με το αεροπλάνο. Προσπαθούσα να τους εξηγήσω ότι τελικά οι ιδιωτικοποιήσεις δεν είναι διά πάσαν νόσον και πάσαν μαλακίαν.

Έχουν κάνει τη μεταρρυθμιστική τους πολιτική, ιδιωτικοποιήσεις. Κάνετε ένα μεγάλο λάθος, γιατί ως επιχειρηματίας ξέρω πολύ καλά ότι η ιδιωτικοποίηση δεν θεραπεύει το πρόβλημα. Το πρόβλημα των ελληνικών σιδηροδρόμων δεν είναι στενά ελληνικό πρόβλημα και αυτό που με προβληματίζει, κύριοι Υπουργοί, είναι που δεν το βλέπετε ως ένα ευρύτερο πρόβλημα.

Ο εμπορικός πόλεμος και ο οικονομικός πόλεμος γίνεται για τον έλεγχο των μεταφορών. Και γι' αυτόν. Ξεχνάτε ότι μιλάτε για τον σιδηρόδρομο στη χώρα μας, όταν ξεχνάτε τον «δρόμο του μεταξιού», παραδείγματος χάριν, ο οποίος είναι μεταφορικός σιδηροδρομικός δρόμος εμπορευμάτων προς την Ελλάδα. Είμαστε μία πύλη. Όταν παραδίδεις, λοιπόν, τα κλειδιά των σιδηροδρόμων στους Ιταλούς, σημαίνει ότι χάνεις ένα συντριπτικό γεωστρατηγικό, γεωοικονομικό πλεονέκτημα.

Και, βέβαια, επειδή εγώ πάντοτε προσπαθώ με επιχειρήματα να μιλήσω, κάποια στιγμή στο ελληνικό Κοινοβούλιο πρέπει να μάθουμε να λέμε τι πραγματικά συνέβη τα τελευταία εκατό χρόνια. Από την εποχή του Τρικούπη, δυστυχώς, ο ελληνικός σιδηρόδρομος παρέμενε ίδιος. Γιατί παρέμενε ίδιος; Μακάρι να είχα έναν προτζέκτορα να αποδείξω στη Νέα Δημοκρατία για ποιον λόγο παρέμενε ίδιος. Διότι η απόσταση από το Σουέζ για να φέρουμε τα εμπορεύματα με το καράβι στο Αμβούργο ή στο Ρότερνταμ ήταν περίπου είκοσι μία μέρες κατά το παρελθόν. Η απόσταση από τον Πειραιά ή τη Θεσσαλονίκη είναι μία μέρα. Αυτό έπρεπε να κάνει τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ που κυβέρνησαν τριάντα χρόνια, να καταλάβουν ότι ο σιδηρόδρομος και τα εμπορικά μεταφορικά μέσα έπρεπε να είναι το υπ' αριθμόν 1 όπλο της Ελλάδος από την πύλη του εμπορίου, την Κίνα.

Ποιος δεν μας το επέτρεψε; Γιατί δεν λέτε την αλήθεια; Μα, όταν κερδίζουν 200 και 300 δισεκατομμύρια από τα εμπορευματοκιβώτια και τα κοντέινερ οι Γερμανοί και οι Ολλανδοί, σιγά μην άφηναν την Ελλάδα να κάνει σιδηρόδρομο. Αυτό είναι το πρόβλημά σας, ότι δεν καταλαβαίνετε για ποιον λόγο γίνονται αυτά τα πράγματα.

Κι επειδή εγώ τουλάχιστον είμαι ξεκάθαρος στο τι λέω, θα πω κάτι πολύ απλό. Ρωτήστε έναν εφοπλιστή -που τα πάτε καλά εσείς με τους εφοπλιστές εδώ πέρα, έχετε και τον κ. Μαρινάκη τον φίλο σας- πόση είναι η διαδρομή από το Σουέζ για το Ρότερνταμ, πόσο καιρό κάνει. Τώρα είναι πιο γρήγορα τα σκάφη. Κατά το παρελθόν ήταν πολύ πιο αργά. Φανταστείτε, λοιπόν, η Ελλάδα να ήλεγχε το λιμάνι του Πειραιά, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και να έρχονταν να και κούμπωναν τα σκάφη, τα πλοία και τα μεταφορικά και να πηγαίναμε τα εμπορεύματα με το τρένο σε δέκα ώρες στο Μόναχο, στο Βερολίνο, στην Κεντρική Ευρώπη, στην Ανατολική Ευρώπη.

Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, ότι δεν έχετε αντιληφθεί ότι χρεοκοπήσατε ακόμη και αυτό το μεγάλο μας όπλο. Είναι πολύ μεγάλο, τεράστιο όπλο οι μεταφορές στην παγκόσμια οικονομία.

Και ξεκινάω έτσι, διότι ο απαρχαιωμένος σιδηρόδρομος δείχνει κάτι. Δείχνει ότι υπήρχε δόλος. Κατά την άποψή μου, δεν μπορεί εγώ να το ξέρω, άλλοι να το ξέρουν και να μην το ξέρετε εσείς ή το ΠΑΣΟΚ ή οι υπόλοιποι που κυβέρνησαν ότι υπήρχε δόλος να είναι απαρχαιωμένος ο σιδηρόδρομος, ώστε κάποια στιγμή, αφού πτωχεύσει -με άλλον τρόπο, θα σας πω πώς πτωχεύσε- ο ΟΣΕ να πουληθεί έναντι πινακίου φακής στους Ιταλούς.

Και το χειρότερο ποιο είναι; Πολύ εύστοχα το ΚΚΕ, όπως και ο δικός μας ο εισηγητής, σας είπαν το πολύ απλό: Όλες οι σοβαρές χώρες έχουν κρατικές εταιρείες μεταφορών. Όλες! Ακόμα και η αυστριακή εταιρεία, που παραδώσατε το εμπόριο των σιδηροδρόμων από το Θριάσιο Πεδίο, είναι κρατική εταιρεία. Τι έρχεστε εδώ και λέτε ότι το κράτος δεν μπορεί να είναι επιχειρηματίας; Ποιος σας είπε ότι το κράτος δεν μπορεί να επιχειρηματίας; Έμμεσα ή άμεσα, μπορεί να είναι, αρκεί να υπάρ-

χουν μυαλά κι όχι πολιτική και πολιτικές που είναι δουλικές απέναντι σε εντολές. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Το να θέλουμε να εξυπηρετήσουμε τους Γερμανούς, τους Ιταλούς, τους Γάλλους, να μας το πείτε. Να μας πείτε ότι εξυπηρετούμε τα διεθνή συμφέροντα κι όχι τα συμφέροντα του Έλληνα πολίτη. Να το συζητήσουμε κι αυτό.

Όσον αφορά το πώς χρεώθηκε ο ΟΣΕ, να μιλήσουμε λίγο για τα αυτονόητα. Το 70% των 11 δισεκατομμυρίων ήταν χρέη που είχαν δημιουργήσει οι ίδιες οι ελληνικές κυβερνήσεις. Ακούστε, λοιπόν, τα νούμερα που είναι αμείλικτα. Τα πήρα από τις εκθέσεις του ΟΣΕ, όχι από πουθενά άλλο. Ψάξτε και βρείτε τα! Για δεκαετίες δεν κατέβαλε το κράτος - δηλαδή εσείς, που κυβερνούσατε το κράτος, το ΠΑΣΟΚ και η Νέα Δημοκρατία- τα χρήματα που ήταν υποχρεωμένοι να καταβάλουν και αφορούσαν: Όταν γίνονταν εκλογές, τρέχατε τον κοσμάκη με τα αεροπλάνα και τα τρένα για να ψηφίσουν. Ποτέ, όμως, δεν πλήρωσε το κράτος ή το κόμμα σας αυτά τα τρένα που χρησιμοποιήσατε για να μεταφέρουν τους επιβάτες, τους οπαδούς σας.

Και δεν είναι μόνο αυτό. Χρήματα στη βάση συμφωνιών με την Ευρωπαϊκή Ένωση, συγχρηματοδότηση του εκσυγχρονισμού και των υποδομών του ΟΣΕ, δεν δόθηκαν ποτέ. Στη «FRAPORT» άμεσως τα δώσατε όμως. Στη Θεσσαλονίκη η «FRAPORT» σήμερα χτίζει είτε από τα υπερκέρδη που έχει βγάλει είτε από τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν μπορούσε η Ελλάδα να το κάνει αυτό; Δεν μπορούσαμε να το κάνουμε εμείς αυτό ως χώρα; Δεν έχουμε τους κατάλληλους τεχνοκράτες; Τον οποιοδήποτε να βάλετε, αν του δώσεις 10 ευρώ μπορεί να φτιάξει ένα αεροδρόμιο. Κι ακούω τους νεοδημοκράτες στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης να λένε: «α, τι ωραίο που το έκανε η «FRAPORT»». Δεν το έκανε η «FRAPORT», κύριοι. Εσείς το κάνατε, με την αστοχία σας χρεοκοπήσατε ουσιαστικά τα αεροδρόμια και πουλήσατε πλασματικά. Και ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε. Αυτή είναι η αλήθεια.

Χρήματα για επενδύσεις για τροχαίο υλικό για τον ΟΣΕ, για τα οποία είχαν υπογράψει προγραμματικές συμφωνίες, δεν δόθηκαν ποτέ! Το λέει η έκθεση του ΟΣΕ. Χρήματα που οφειλόνταν στο πλαίσιο των υποχρεώσεων προκύπτουν για μια δημόσια υπηρεσία, δηλαδή την επιδότηση άγονων γραμμών, μειωμένα ή δωρεάν εισιτήρια για συγκεκριμένες κατηγορίες πολιτών, δεν δόθηκαν ποτέ.

Να σας δώσω ένα παράδειγμα. Έλεγε ο καλός συνάδελφος από το ΜέΡΑ25 για τη σύνδεση από τη δυτική Πελοπόννησο προς την Ήπειρο. Δηλαδή, τι πιο απλό απ' αυτό; Κάνετε ένα έργο το Ρίο-Αντίρριο, το δώσατε σε γαλλική εταιρεία, -Γάλλοι το εκμεταλλεύονται, 1 δισεκατομμύριο και πλέον κέρδη έχουν οι άνθρωποι τόσα χρόνια που το χρησιμοποιούν- και δεν κάνατε έναν σιδηρόδρομο. Δεν μπορώ να καταλάβω τη λογική σας.

Ξέρετε, το είχαν κάνει και οι Αβδερήτες αυτό, αν πάτε λίγο στην ιστορία, με τα νερά που μετέφεραν, αλλά δεν είχαν τις βρύσες. Στο τέλος έκαναν τις βρύσες, δεν είχαν το νερό. Κάνετε, δηλαδή, μια γέφυρα και δεν κάνατε σιδηρόδρομο. Για να μην πω για τη Φλώρινα, τη Μακεδονία μας, τη Μακεδονία μας, τη Θράκη, που δεν έχουν σοβαρό σιδηρόδρομο. Αυτή είναι η πραγματικότητα και είναι δεκαετίες αυτή η ιστορία.

Οι ιταλικοί κρατικοί σιδηρόδρομοι, λοιπόν, SPI, κρατική εταιρεία συμμετοχών που διαχειρίζεται τις υποδομές και υπηρεσίες στο ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν μπορούσαμε να κάνουμε μια εταιρεία κρατική Ν.Δ.-ΣΥΡΙΖΑ -δεν ξέρω, όλα μαζί- για να διαχειριστεί τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Δηλαδή, είναι πιο έξυπνοι οι Ιταλοί; Πιο έξυπνοι είναι οι Γερμανοί; Πιο έξυπνοι είναι οι Αυστριακοί; Πιο έξυπνοι είναι όλοι αυτοί; Ε, δεν είναι! Απλά έπρεπε να πτωχεύσει ο ΟΣΕ, να έρθουν οι Κινέζοι στο λιμάνι, στον Πειραιά, να έρθουν οι Ιταλοί, να έρθουν οι Αυστριακοί και όλο το υπερκέρδος να το καρπώνονται αυτοί και όχι το ελληνικό δημόσιο. Αυτό είναι το έγκλημά σας. Θεωρείτε, δηλαδή, πως ό,τι ιδιωτικοποιείται είναι καλό. Δεν είναι έτσι! Δεν μπορεί να είναι έτσι! Δεν μπορεί όλοι οι άλλοι να έχουν κρατικές εταιρείες κι εμείς να μην έχουμε κρατικές εταιρείες. Δεν γίνεται!

Εμπορευματικά κιβώτια: «RAIL CARGO LOGISTICS», «GOLD AIR». Κοινοπραξία ελληνικής «GOLD AIR» με κρατική εταιρεία της Αυστρίας. Μιλάω γι' αυτή με τα εμπορευματικά κιβώτια στο Θριά-

σιο Πεδίο. Κρατική αυστριακή εταιρεία είναι. Παραδώσατε τα κλειδιά των μεταφορών σε μία κρατική αυστριακή εταιρεία. Αυτά είναι απίστευτα πράγματα από μία Κυβέρνηση που θέλει να κερδίζει χρήματα προς όφελος του ελληνικού λαού.

Δεν θα πω και το άλλο το σχέδιο. Δύο ρουμανικές εταιρείες, έμμεσα χρηματοδοτούμενες από το κράτος της Ρουμανίας, θέλουν να πάρουν κομμάτια από την Ελλάδα. Οι Ρουμάνοι, ρε παιδιά! Συνάδελφοι, οι Ρουμάνοι, το καταλαβαίνετε; Η Ρουμανία που πριν είκοσι πέντε χρόνια είχαν Τσαουσέσκου και πείνα, φτώχεια και δεν ξέρω τι άλλο. Και τώρα ξαφνικά φτάσαμε στο σημείο να εξαγοράζουν έμμεσα κρατικές ρουμανικές εταιρείες τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Και δεν ντρεπόμαστε!

Και δεν είναι μόνο αυτό. Είναι και η «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά. Ξέρετε γιατί ήρθε η «COSCO» στο λιμάνι του Πειραιά; Το έχει πει κανείς εδώ μέσα για ποιον λόγο ήρθε εδώ; Γιατί τους πέταξαν οι Ιταλοί από εκεί! Γιατί τότε αντέδρασαν όλες οι επώνυμες εταιρείες των ιταλικών προϊόντων, που έχουν μία βαριά βιομηχανία.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γι' αυτό έγινε;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ναι, και γι' αυτό έγινε. Παρενέβη εισαγγελέας. Έχω τη δικογραφία στα χέρια μου, κύριε Ρουσόπουλε. Θα σας τη φέρω στο γραφείο σας. Υπάρχει δικογραφία. Απώλεια δισεκατομμυρίων εσόδων από τα λαθραία εμπορεύματα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ: Διεδικούσαν τρεις εταιρείες.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Άλλο σας λέω. Αντιδρούσαν οι Ιταλοί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τους παρακάλεσαν οι Ιταλοί να πάνε.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ναι, ναι, ξέρω. Γονυπετείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μην κάντε διάλογο, σας παρακαλώ.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ακούστε λίγο. Δεν ξέρω αν παρακαλούσαν οι Ιταλοί, αλλά σήμερα οι Ιταλοί αγοράζουν μέσω κρατικής εταιρείας τον δικό μας ΟΣΕ που πτώχευσε. Εγώ να συμφωνήσω ότι οι Ιταλοί τους παρακαλούσαν γονυπετείς, γονυκλινείς, έκαναν ικεσίες στην Παναγία τη Μεγαλόχαρη. Τότε γιατί πουλάτε στους Ιταλούς, στο κράτος της Ιταλίας, τον δικό μας ΟΣΕ; Για ποιον λόγο; Πείτε μου να καταλάβω κι εγώ. Ποιος πτώχευσε τον ΟΣΕ; Θα το πείτε εδώ μέσα; Συμφωνώ ότι δεν μπορεί ο ΟΣΕ. Πτώχευσε ο ΟΣΕ. Ποιος κυβερνούσε την Ελλάδα δεκαετίες τώρα; Κυβερνούσαν Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ. Αυτή είναι η αλήθεια!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Αυτή είναι η αλήθεια. Τον πτωχεύσατε και τον ξεπουλάτε τώρα! Αυτό μου λέτε. Να το αποδεχθώ αυτό που λέτε. Έχετε δίκιο. Οι Ιταλοί παρακαλούσαν. Οι Ιταλοί, όμως, έχουν βαριά βιομηχανία και παίρνουν και κρατικές επιχορηγήσεις και δεν κλείνουν εταιρείες τους, όπως τα «Ναυπηγεία Σκαρμαγκά».

Έτσι γίνεται, κύριοι Υπουργοί. Όταν επιχορηγείς κρατική επιχείρηση που είναι στρατηγικού χαρακτήρα, κάνεις τα πάντα για να μη στην πάρουν οι ξένοι. Εμείς τα δώσαμε όλα. Οι Ιταλοί παίρνουν έμμεσα κρατική επιχορήγηση, όπως και οι Γερμανοί με την «THOMAS COOK», κράτησαν την «CONDOR». Ποιος θα πληρώσει τα λεφτά; Απ' ό,τι μαθαίνουμε θα τα πληρώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Είχε η εφημερίδα «HANDELSBLATT» ολόκληρο άρθρο ότι έμμεσα θα πάρουν κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να πληρώσουμε την κρατική εταιρεία τη δική τους. Εσείς δεν τολμάτε να το κάνετε αυτό. Μόλις σας πείσουν λίγο, κατευθείαν λέτε: πουλάμε. Γιατί να πουλήσουμε;

Πάμε στα υπόλοιπα.

Πέντε εκατομμύρια κοντέινερ ετησίως μετακινούνται από την Ελλάδα. Πέντε εκατομμύρια κοντέινερ! Ξέρετε πόσα χρήματα είναι; Δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ. Ποιος θα τα πάρει; Όχι η Ελλάδα. Ο Ιταλός, ο Αυστριακός, το κράτος τους. Όχι εμείς! Δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ! Συντηρητική ανάλυση έκθεσης από ειδικούς, οι οποίοι την έκαναν και την παρέδωσαν σε εμάς. Δεκαπέντε δισεκατομμύρια είναι. Πόσα θα πάρουμε με αυτά που κάνατε; Κανείς δεν ξέρει. Δεν ξέρουμε πόσα θα πάρουμε -μπορεί να μην πάρουμε και τίποτα- και τους δίνουμε και 15 δισεκατομ-

μύρια από τον πρώτο χρόνο.

Τι επιχειρηματικό δαιμόνιο είναι αυτό! Φοβερό επιχειρηματικό δαιμόνιο στη Νέα Δημοκρατία, στο ΠΑΣΟΚ και στους υπόλοιπους. Αν είχατε δικές σας επιχειρήσεις, θα τις είχατε κλείσει από την πρώτη ημέρα. Λουκέτο θα βαρούσαν.

Μείωση εμπορευματικού έργου Θεσσαλονίκης - Ειδομένης. Ακούστε το άλλο αίτημα που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ. Επί δύο μήνες, κύριε Υπουργέ, κάποιος από αυτούς που θέλετε να μεταφέρετε εσείς στην ηπειρωτική Ελλάδα -οι λαθροεισβολείς- είχαν κλείσει τον σιδηρόδρομο στη βόρεια Ελλάδα. Ξέρετε τι ζημιά έπαθε και έπεσε κάθετα η μεταφορά των εμπορευμάτων;

Φανταστείτε ξαφνικά, λοιπόν, επειδή τους μεταφέρετε στο Κιλκίς, τους μεταφέρετε στους Ευζώνους, στη Λάρισα να κλείσουν οδικούς άξονες, σιδηροδρόμους οι λαθροεισβολείς, που τόσο πολύ αγαπάτε, γιατί είστε πολυπολιτισμικοί, όπως λέει και ο Πρωθυπουργός της χώρας, είστε εναντίον του νατιβισμού, της αυτοκτονίας, δηλαδή, των Ελλήνων, κύριε Σιμόπουλε, που θέλετε να μιλήσετε μετά. Έτσι είπε ο Πρωθυπουργός εδώ σε ομιλία του, ότι είναι εναντίον του νατιβισμού. Μπορώ να σας προσκομίσω και την ομιλία του. Αν κλείσουν, λοιπόν, τις μεταφορές, τι απώλεια εσόδων θα έχουμε; Τεράστια. Είναι κάποια ζητήματα, λοιπόν, που πρέπει να δούμε λίγο σοβαρά.

Πάμε στο νομοσχέδιο τώρα, το οποίο είναι επί χάρτου. Είναι μία κοινοτική οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Φοβόμαστε μη μας τιμωρήσουν οι Ευρωπαίοι φίλοι μας. Μας αγαπούν τόσο πολύ, που όταν θέλουν να πάρουν κάτι, λένε «θα σας τιμωρήσουμε, θα σας πάρουμε το κεφάλι». Και εδώ ξαφνικά, αντί να μας πάρουν μόνο το κεφάλι, μας παίρνουν και το σώμα μαζί.

Ακούστε: Κατοχυρώνεται το δικαίωμα σιδηροδρομικής εταιρείας με έδρα κράτος-μέλος να προσφέρει υπηρεσίες οπουδήποτε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πλήρης απελευθέρωση εμπορευματικών μεταφορών. Εδώ θέλω να ρωτήσω κάτι όλους σας: Αν εγώ, το κράτος της Αυστρίας ή της Κίνας ή της Ιταλίας ελέγχω τα εμπορευματοκιβώτια, ένα άλλο κράτος ελέγχει το λιμάνι -εκεί είναι και ο Μαρινάκης Δήμαρχος, μάλλον υποκαθιστά, δεν είναι τυχαία η παρουσία του εκεί- είναι η «COSCO» κρατική, ποιος μου λέει εμένα ότι όλη αυτή η διαδρομή δεν είναι εις βάρος των εθνικών μου συμφερόντων; Ποιος μου λέει εμένα ότι δεν χάνω λεφτά; Πώς ελέγχουμε όλο το εμπόριο που έρχεται ή φεύγει;

Δεν ελέγχεται. Εξ ου και τα «μαϊμού» προϊόντα που βρίσκει η Κυβέρνηση τελευταία και πολύ καλά κάνει το Υπουργείο και τους μαζεύει όλους, για να τελειώσει αυτή η ιστορία. Όμως, κάνετε ένα λάθος. Εσείς, πονάει το δόντι, κόβω το κεφάλι! Αντί να πάτε στην πηγή, στο λιμάνι, Υπουργέ μου, να ανοίξετε τα κοντέινερ, γιατί δεν έχετε υπαλλήλους εκεί, να δείτε τι λαθρεμπόριο και εμπόριο γίνεται εκεί μέσα, τι κάνετε; Πιάνετε τον κακομοίρη τον έγχρωμο που είναι εκεί στον δρόμο και πουλάει τα παπούτσια -κακώς τα πουλάει- αντί να πάτε στην πηγή, στον μεγάλο λαθρέμπορο, να χτυπήσετε τα κοντέινερ. Τα δεκαπέντε δισεκατομμύρια ευρώ από το παρεμπόριο από εκεί πηγάζουν, όχι από τον έναν ή τους δύο ή τους πέντε που συλλαμβάνετε. Αυτό πρέπει να κάνετε, αν θέλετε να χτυπήσετε το πρόβλημα στη ρίζα του.

Επίσης, λέει το νομοσχέδιο ότι μπορούν όμιλοι να επενδύουν. Ας πούμε, κύριε Υπουργέ, ότι το ακούει από την Πρώτη Σερρών ένας συγχωριανός σας και λέει: «Όμιλοι! Α, επενδύσεις!». Μα, δεν είναι επενδύσεις, είναι κρατικοί όμιλοι. Είναι η Γερμανία, είναι η Γαλλία, είναι η Ιταλία, κρατικά μονοπώλια. Κρατικά μονοπώλια! Δεν μπορεί η Ελλάδα να έχει κρατικό μονοπώλιο. Δεν γίνεται. Το μόνο μονοπώλιο που μπορεί να έχει η Ελλάδα, κύριε Υπουργέ, είναι να έχει Νέα Δημοκρατία και ΠΑΣΟΚ επί πενήντα χρόνια. Είναι μονοπωλιακού χαρακτήρα η διακυβέρνηση της χώρας. Δυστυχώς, δεν φταίτε εσείς, φταίνε αυτοί που σας ψηφίζουν. Τι να κάνουμε, όμως;

Προσοδοφόρες γραμμές εμπορευμάτων σε Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη. Αντικείμενο, λέει, ανταγωνισμού για μεγάλους ομίλους. Στο άρθρο 7.1.ε' ουσιαστικά μας λέτε ότι πρέπει να ρωτήσουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση για να κάνουμε δίκτυο Πελοποννήσου ή νέα σύνδεση Ηπείρου ή Κρήτης. Δηλαδή, να ρωτάω εγώ την Ευρωπαϊκή Ένωση αν μου επιτρέπει στην Πελοπόννησο να κάνω δίκτυο ή αν θα δρομολογηθεί ξανά, για παρά-

δειγμα, η σύνδεση λιμανιού του Βόλου. Τι είναι αυτά τα πράγματα; Το γράφει το 7.1.ε'. Μπορούν να μπλοκάρουν τα σχέδια, κύριε Υπουργέ;

Να σας πω και κάτι, κύριε Υπουργέ, για να συνδέσω και το πρώτο που είχα πει, ότι δεν το κάνατε τυχαία όλο αυτό; Χρεοκοπήσατε τον ΟΣΕ για να χάσουμε ένα όπλο. Πείτε μου ένα λιμάνι παγκοσμίως -επειδή αντέδρασε ο κ. Ρουσσόπουλος, τον οποίο εκτιμώ πάρα πολύ- που δεν είχε σιδηρόδρομο, όπως στο λιμάνι του Πειραιά. Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας δεν είχε ποτέ σιδηρόδρομο, δεν είχε σύνδεση με σιδηρόδρομο. Και αυτό τυχαίο ήταν ε; Το μεγαλύτερο λιμάνι! Γιατί δεν πρέπει να ξυπνήσουν οι Έλληνες. Στην Αφρική κάθε λιμάνι έχει και σύνδεση με σιδηρόδρομο. Εμείς δεν είχαμε ποτέ στον Πειραιά, στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας! Αυτό ήταν αστοχία -Ξέρω εγώ, εγκεφαλική;- κάποιον που κυβέρνησαν επί εκατό χρόνια. Δεν κατάλαβαν ποτέ ότι ο σιδηρόδρομος πρέπει να πηγαίνει μέχρι το πλοίο. Δεν το καταλάβαιναν. Ευτυχώς ήρθατε εσείς, η Νέα Δημοκρατία, και κάνατε το έργο στο Θριάσιο Πεδίο, όπως το κάνατε, τσαπατσούλικά δηλαδή.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου της Ελληνικής Λύσης)

Κύριε Πρόεδρε, ζητώ λίγο χρόνο παραπάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Όχι απεριόριστο χρόνο. Σας δίνω δύο λεπτά.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Περνάω τώρα σε δηλώσεις Ελλήνων πολιτικών από τις Ηνωμένες Πολιτείες Ελλήνων. Δηλώσεις Παππά στη Νέα Υόρκη το 2016. Δηλώσεις Μηταράκη τον επόμενο χρόνο. Μιλούν για μεγάλες επενδύσεις από τις Ηνωμένες Πολιτείες: «Ερχονται τα λεφτά». Άδωνις Γεωργιάδης: «Ερχονται πολλές επενδύσεις από τις ΗΠΑ το 2019». Ούτε μία, όμως, δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα, γιατί όλες οι επενδύσεις της Αμερικής βουλιάζουν στον Ατλαντικό! Μέχρι να έρθουν, βουλιάζουν! Ούτε 1 ευρώ, ούτε 1 δολάριο.

Το χειρότερο ποιο είναι; Η μόνη επένδυση που έγινε -και το λέω εδώ- ήταν η μυστική συνάντηση Υπουργού της Νέας Δημοκρατίας για τα δύο καζίνο που πήραν αμερικανικές εταιρείες. Και αυτό δεν είναι επένδυση, κύριοι. Τα καζίνο δεν είναι επένδυση στην Ελλάδα. Σας το λέω αυτό, γιατί ήρθε ο Πομπέο εδώ και μας βλέπω αποδιοπομπαίους τράγους εμάς τους κατοίκους της Ελλάδος.

Κύριε Ρουσσόπουλε, γελάτε.

Φάνηκε την επόμενη ημέρα. Μπαίνουν οι Τούρκοι στη Συρία. Θα εισβάλουν στη Συρία. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα της χώρας μας. Δεν έχουμε καταλάβει τι παιχνίδια παίζονται. Είμαστε εκτός τόπου και χρόνου. Περιμένουμε από την Αμερική να μας λύσει το Κυπριακό, από τους Γερμανούς να μας λύσουν το προσφυγικό, από τους Αμερικανούς να προστατεύσουν το Αιγαίο. Τότε, κύριε κυβερνέστε, κύριοι; Αφήστε τα κλειδιά της Κυβέρνησης σε Αμερική και Γερμανία και να τελειώνει η ιστορία. Δεν γίνεται να συνεχιστεί αυτή η ιστορία.

Όσο για τους Γερμανούς φίλους σας, επενδύει η «BMW» ένα δισεκατομμύριο δολάρια τον προηγούμενο μήνα και η «AIRBUS» άλλα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Αν περιμένετε, λοιπόν, από Γερμανούς, Γάλλους, Άγγλους, Πορτογάλους να σας σώσουν, φοβάμαι ότι μπορεί μερικοί από εσάς να σωθείτε φεύγοντας με ελικόπτερα ή αεροπλάνα στο Παρίσι και το Λονδίνο, όπως έκαναν κατά το παρελθόν οι περισσότεροι, αλλά εμείς που θα μείνουμε εδώ να πολεμήσουμε, θα σφαγούμε σαν τα αρνιά. Γι' αυτό λέω να ξυπνήσουμε, να δούμε τι έρχεται, γιατί έρχονται δύσκολες μέρες και το ξέρετε όλοι σας. Το σκέφτεστε, φοβάστε, αλλά δεν βλέπετε, δεν λειτουργείτε. Δεν υπάρχει δράση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Μπαίνουμε στους τέσσερις συναδέλφους ομιλητές.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρωί ήμουν στο αεροπλάνο με κάποιον πολιτικό Αρχηγό. Δεν χρειάζεται να πω το όνομά του. Όταν

σταμάτησε η συζήτησή μας μέσα στο αεροπλάνο, σκέφτηκα ότι δεν του ανέφερα ότι από τη στιγμή που οι εκλογές ξεκίνησαν να γίνονται με καθολική ψηφοφορία, το όνειρο της επικράτησης, σύμφωνα με τη μαρξιστική θεωρία, προς την οποία βλέπω να τείνει, της λαϊκής επανάστασης, έσβησε οριστικά. Γιατί βλέπω ότι με ένα καταγιισμό, ουσιαστικά, εναντίον της ελεύθερης οικονομίας και του τρόπου με τον οποίον κινείται εδώ και δεκαετίες η οικονομία σε όλο τον πλανήτη, προσπαθεί να δημιουργεί εντυπώσεις κυρίως εναντίον της Νέας Δημοκρατίας.

Έρχομαι τώρα στο κυρίως θέμα. Η εποχή που παλαιότερα είχαμε ως προτεραιότητά μας τη γεωργία πέρασε. Πέρασαμε στον τουρισμό. Μετά ήρθε η ενέργεια, τα ενεργειακά μας αποθέματα και οι ήπιες μορφές ενέργειας. Και τώρα είναι η ώρα να περάσουμε στις συνδυασμένες μεταφορές.

Και οι τέσσερις προηγούμενοι τομείς που σας ανέφερα, έχουν να κάνουν με τη θέση της χώρας μας, έχουν να κάνουν με αυτό που συνηθίσαμε να ονομάζουμε «το καλύτερο οικόπεδο στη γη». Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε λίγο πριν από το 2004 με την Εγνατία Οδό κυρίως. Από το 2004 και μετά, εντατικά, συνέχισε με τους οδικούς άξονες, με τα λιμάνια μας, με τα αεροδρόμια, με έργα εξαιρετικά σημαντικά, με έργα τα οποία λόγω της οικονομικής κρίσης σταματούσαν και επανεκκινούσαν, με έργα τα οποία με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο έχουν ολοκληρωθεί.

Μαζί με αυτά κύριο ρόλο παίζει φυσικά και ιδιωτικοποίηση, η παραχώρηση των λιμανιών στην «COSCO» και βέβαια της Θεσσαλονίκης, όπου γνωρίζουμε τις αντιδράσεις των τότε αντιπολιτεύσεων.

Ήρθε η ώρα, πράγματι, να περάσουμε στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Πράγματι, όπως ελέγχθη και πριν στην Αίθουσα αυτή, μέινουμε πάρα πολύ πίσω. Το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης που τρέχει τώρα και σίγουρα και το επόμενο ευρωπαϊκό αντίστοιχο πρόγραμμα, θα περιλαμβάνουν τη δυνατότητα για ένταξη πολλών σιδηροδρομικών έργων. Προσπάθεια γίνεται. Και αυτή η προσπάθεια αφορά τη σύνδεση των λιμανιών μας και είναι προσπάθεια η οποία θα φέρει σε λίγο καιρό έργα για τη σύνδεση, παραδείγματα χάριν, του εμπορικού λιμανιού της Καβάλας με τους Τοξότες, του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, προφανώς, με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη και πολλά άλλα αντίστοιχα έργα. Αν δεν απελευθερώσουμε, όμως, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, δεν θα μπορέσουμε σε καμία περίπτωση να εκμεταλλευτούμε όλο αυτό το πλαίσιο το οποίο ευτυχώς έχουμε δημιουργήσει, παρά τις αβεληνιότητες, διακομματικά, τα τελευταία χρόνια, όλες οι κυβερνήσεις.

Παράλληλα, πρέπει γρήγορα να εκσυγχρονίσουμε ακόμη περισσότερο το πλαίσιο μας για τις συνδυασμένες μεταφορές. Η χώρα μας με την απελευθέρωση και των σιδηροδρομικών μεταφορών αλλά και με ένα απολύτως σύγχρονο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, των περίφημων logistics, μπορεί να δημιουργήσει δεκάδες χιλιάδες καλές νέες θέσεις εργασίας.

Όσον αφορά στη βόρεια Ελλάδα, ο ρόλος της μπορεί να είναι πιο σημαντικός και από όλη την Ελλάδα. Η βόρεια Ελλάς μπορεί να παίξει τον ρόλο για τη νοτιοανατολική Ευρώπη που παίζει η Ολλανδία για τη βορειοδυτική. Με τα λιμάνια της, τους κάθετους άξονες της Εγνατίας και με την Εγνατία μπορεί να φέρει εμπορεύματα ακόμη και μέχρι τη Βαλτική. Δεν υπάρχει άλλη λύση πέρα από το να απελευθερώσουμε τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό κάνει το σημερινό νομοσχέδιο. Χρειάζονται και άλλα βήματα. Είμαι σίγουρος ότι η σημερινή Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη θα προχωρήσει σε αυτή την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος από τον ΣΥΡΙΖΑ κ. Σωκράτης Φάμελλος.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, το θέμα των συνδυασμένων μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς είναι γεγονός ότι έχει πάνω από είκοσι χρόνια που απασχολεί την ευρωπαϊκή πολιτική, αλλά και την αλλαγή των οικονομικών και κοινωνικών λειτουργιών. Βέβαια, στη χώρα μας -το είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές- τα θέματα των μέσων σταθερής τροχιάς και του σιδηροδρόμου υποβαθμίστηκαν. Και, μάλιστα, είναι πε-

ρίεργο, κύριε Υπουργέ, πώς οι οπαδοί του συνθήματος «Μένουμε Ευρώπη», στα θέματα των σιδηροδρόμων, ακολούθησαν απολύτως αντιευρωπαϊκή πολιτική και διέλυσαν τους σιδηροδρόμους. Γιατί η χώρα μάλλον έβγαζε γραμμές σιδηροδρόμων τα χρόνια κυβερνήσεων Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ, παρά έβαζε. Κι αυτό είναι μία πραγματικότητα και πρέπει να την παραδεχτείτε και να την πείτε κάποια στιγμή και στους Έλληνες πολίτες. Μάλιστα, το ενδιαφέρον είναι ότι οι σιδηρόδρομοι και τα μέσα σταθερής τροχιάς υποβαθμίστηκαν πριν από το μνημόνιο, έτσι ώστε όταν ήρθε και το μνημόνιο και η χρεοκοπία που δημιουργήσατε εσείς, τότε δεν έμεινε τίποτα όρθιο.

Η πραγματικότητα, όμως, δεν έχει να κάνει μόνο με την ευρωπαϊκή, αν θέλετε, κανονικότητα, αλλά έχει να κάνει και με τις μεγάλες ανάγκες που δημιουργεί πλέον η κλιματική αλλαγή στα ζητήματα της ζωής μας, που επιτρέψτε μου να σας πω ότι η Κυβέρνηση είναι καλή για συνθήματα –απολιγνιτοποίηση- από τη Νέα Υόρκη, αλλά δεν ακούμε τίποτα στην πράξη της πολιτικής. Και αυτό εγώ υποχρεούμαι να το βάλω και στη σημερινή συζήτηση.

Η κλιματική αλλαγή, λοιπόν, και η μεγάλη αλλαγή που πρέπει να κάνουμε στα θέματα ενέργειας, μας υποχρεώνουν να οδηγηθούμε σε τέτοιες μεγάλες αλλαγές για την αύξηση, δηλαδή, του μεταφορικού έργου, του κοινωνικοπολιτικού και εμπορευματολογικού έργου, μέσω μέσων σταθερής τροχιάς, μέσω ηλεκτροκίνησης και μέσω σιδηροδρόμων.

Η πρόταση, λοιπόν, του ΣΥΡΙΖΑ και η πρόταση της προηγούμενης κυβέρνησης ήταν ένας σχεδόν τριπλασιασμός του μεταφορικού έργου από τα μέσα σταθερής τροχιάς, που αντιστοιχούσε στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα, σε μία αύξηση από τα διακόσια ενενήντα εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα που είχαμε το 2015 σε περίπου εξακόσια δεκαέξι εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα έργου σταθερής τροχιάς. Και αυτό είχε και την ενίσχυση των αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και του σιδηροδρόμου και στο μεταφορικό κοινωνικοπολιτικό αλλά και στο μεταφορικό εμπορευματολογικό έργο.

Καταλαβαίνετε ότι αυτές οι αλλαγές τροποποιούν το ενεργειακό ισοζύγιο της χώρας, βελτιώνουν ιδιαίτερα τα θέματα κλιματικών εκπομπών, ενώ ταυτόχρονα δίνουν και έναν πολύ μεγάλο συντελεστή εξυπηρέτησης και κοινωνικής και εμπορικής λειτουργίας.

Εμείς, από τη μεριά μας, είχαμε κάνει μεγάλες αλλαγές στον τομέα, όπως η επέκταση του προαστιακού, όπως η ηλεκτροκίνηση της γραμμής Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη.

Βέβαια, αυτό που πρέπει να δούμε είναι τι κάνουμε από εδώ και μπρος. Γι' αυτό πήρα και τον λόγο.

Στη δική σας, λοιπόν, διακυβέρνηση, κύριε Υπουργέ, βλέπουμε ότι σε αντίθεση και με την κλιματική ανάγκη και την περιβαλλοντική, αλλά και με την ανάγκη παραγωγικής ανασυγκρότησης της χώρας μας, έχουν διακοπεί τα σχέδια των μέσων σταθερής τροχιάς και δεν ακούμε τίποτα. Ούτε από τον Πρωθυπουργό ακούσαμε τίποτα στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης. Και αυτό αποτελεί ένα μεγάλο ερώτημα της Θεσσαλονίκης και της βορείου Ελλάδας και της Μακεδονίας. Τι έγινε, παραδείγματος χάριν, το σχέδιο των βαλκανικών συνδέσεων της βορείου Ελλάδας; Ακούμε πάρα πολλά, τα οποία δεν τα καταλαβαίνουμε ακριβώς. Θα προχωρήσει -και πρέπει να το πείτε ρητά, εδώ στην Αίθουσα- το σχέδιο της σιδηροδρομικής Εγνατίας; Θα συνδεθούν η Θεσσαλονίκη, η Καβάλα και η Αλεξανδρούπολη με τα λιμάνια μέχρι τον Δούναβη; Υπάρχει αυτό το σχέδιο στη δική σας ατζέντα; Θα προχωρήσουν οι βαλκανικές συνδέσεις, που αν δεν κάνω λάθος είχε ξεκινήσει και ωρίμαζε με τη δική μας κυβέρνηση; Γιατί και από τη δυτική Μακεδονία τίθεται το ερώτημα τι γίνεται με τις βαλκανικές συνδέσεις και θέλουμε απαντήσεις.

Ταυτόχρονα, θέλουμε να μας απαντήσετε για το αν θα είναι η Ελλάδα κόμβος και για την ενέργεια και για τις μεταφορές και για το εμπόριο. Διότι η μονομερής εξωτερική πολιτική, την οποία κακώς έχετε αναλάβει την πρωτοβουλία να υλοποιήσετε, τροποποιεί τις γεωπολιτικές συμμαχίες της χώρας και αδυνατίζει τη χώρα και στα θέματα τα ενεργειακά και στα θέματα των μεταφορών. Θα είναι η Ελλάδα κόμβος στον δρόμο του μεταξίου; Τι τοποθέτηση λαμβάνετε απέναντι στις αρνητικές τοποθετήσεις του

κ. Πομπέο, που έκανε εδώ στην Ελλάδα και στα Βαλκάνια γι' αυτό το ζήτημα έναντι του κινεζικού εμπορίου; Πρέπει να πάρετε θέση. Και η θέση αυτή δεν μπορεί να είναι μονομερής. Γιατί, πράγματι, κι εγώ συνηγορώ ότι η μονομερής τοποθέτηση της χώρας μας ανοίγει μέτωπο όχι μόνο στη Συρία, ανοίγει και στο Αιγαίο, ανοίγει και στη Μεσόγειο. Και αυτά είναι σημαντικά θέματα. Και παίζετε, διότι ο κατευνασμός δεν πρέπει να είναι στοιχείο της εξωτερικής πολιτικής.

Όμως η Θεσσαλονίκη έχει και ένα άλλο ερώτημα όσον αφορά τις μεταφορές: Τι θα γίνει με τις συνδυασμένες μεταφορές και τα logistics; Ακούσαμε εκ του βήματος της Βουλής τον Πρωθυπουργό να λέει ότι στην περιοχή του Στρατοπέδου «Γκόνου» θα γίνει μία ζώνη ελεύθερου εμπορίου. Και εγώ ρωτώ τον αρμόδιο Υπουργό, που προΐσταται και στη «ΓΑΙΑΟΣΕ»: Θα προχωρήσει το κέντρο logistics, δηλαδή το κέντρο του εμπορευματολογικού διαμετακομιστικού εμπορίου στη Θεσσαλονίκη, που θα κάνει τη Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της κέντρο του εμπορίου των Βαλκανίων; Διότι αν εκεί γίνει μία ελεύθερη βιομηχανική ζώνη, τότε δεν θα γίνει το logistics, το οποίο ήδη έχει κάνει τον πρώτο διαγωνισμό, υπάρχει ήδη εκδήλωση ενδιαφέροντος και ήδη έχουν ετοιμαστεί μελέτες για τον οριστικό διαγωνισμό. Άρα προχωράτε τα θέματα συνδυασμένων μεταφορών ή βάζετε μια βόμβα και ανατινάζετε και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και το εμπόριο αλλά και τη βαλκανική διέξοδο της χώρας μας; Πρέπει να πάρετε θέση σε όλα αυτά.

Βέβαια, το σημαντικότερο ζήτημα στο οποίο πρέπει να πάρετε θέση είναι τι θα κάνετε τελικά με το μετρό. Αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να σας πω ότι στις αρχές Απριλίου του 2015 το δημοτικό συμβούλιο Θεσσαλονίκης, σε μία συνεδρίαση που είχαμε την τιμή να συμμετέχουμε αρκετοί Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, αποφάσισε να βγάλει τις λαμαρίνες από την Εγνατία Οδό, να ανοίξει το έργο του μετρό, να ξεκολλήσει ένα έργο που η προηγούμενη κυβέρνηση -είχε σημαντικές ευθύνες η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου- είχε κλείσει τον Δεκέμβριο του 2014, γεμίζοντας λαμαρίνες τη Θεσσαλονίκη και σωρεύοντας απαιτήσεις των αναδόχων κατά της χώρας που υπερβέβαιναν το ένα δισεκατομμύριο. Και αναφέρομαι σε ένα έργο που επί δέκα χρόνια υλοποιούνταν και είχε φτάσει στο 30%. Από το 2006 μέχρι το 2015 το έργο είχε φτάσει στο 30% και μέσα σε δύο χρόνια, από το 2016 έως το 2018, το έργο έφτασε στο 75%, κατασκευάστηκαν οι δώδεκα από τους δεκατρείς σταθμούς και όλη η γραμμή προς την Καλαμαριά. Οι μετροπόντικες έφυγαν από τη Θεσσαλονίκη, γιατί τελείωσαν οι σήραγγες, αυτές που δεν κατόρθωσε να κάνει η προηγούμενη κυβέρνηση, με πολλά στελέχη της Νέας Δημοκρατίας στην προηγούμενη κυβέρνηση, ενώ ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΑΚΤΩΡ» τον Φεβρουάριο του 2019 έλεγε ότι το έργο προχωράει κανονικά και δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Και έρχεται εκ του βήματος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης ο Πρωθυπουργός, δηλώνοντας άγνοια για το θέμα, υπερβαίνει κάθε θεσμική διαδικασία και κάθε ευρωπαϊκή κανονικότητα, παραβιάζει τις λειτουργίες όλων των θεσμικών οργάνων, δίνοντας εντολή πολιτικού τύπου στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, στη διευθύνουσα υπηρεσία, στην προϊστάμενη αρχή, στους επιβλέποντες μηχανικούς να δηλώσουν αυτά που ο ίδιος είπε, που δεν συνηγορεί, όμως, η επιστήμη ούτε ο αρχαιολογικός νόμος με αυτά. Δηλαδή, θα πει στους μηχανικούς ο Πρωθυπουργός τι να υπογράψουν και όχι τι λέει η τεχνική επιστήμη, κάτι το οποίο ήταν καταληγμένο τα προηγούμενα χρόνια με τους κανόνες της Ευρώπης και της επιστήμης.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ**)

Έρχεται, λοιπόν, μία Κυβέρνηση που δηλώνει ευρωπαϊκή και φιλελεύθερη να αποδομήσει πλήρως την ευρωπαϊκή κανονικότητα και την τεχνική επιστήμη, δίνοντας εκ του βήματος αντιθεσμικά εντολή ο Πρωθυπουργός στις υπηρεσίες να υλοποιήσουν πράγματα κατά του δημοσίου συμφέροντος. Και μάλιστα, είναι τραγικό το ολίστημα του Πρωθυπουργού, διότι έδωσε δικαιώματα στην ανάδοχο εταιρεία να διεκδικήσει αποζημιώσεις, να διεκδικήσει αυξήσεις τιμών μονάδος, να διεκδικήσει έκτακτες εργασίες εις βάρος των συμφερόντων του δημοσίου. Δεν έχει κάνει ποτέ πολιτικό πρόσωπο τέτοιο μεγάλο ολίστημα! Και αποτελεί σοβαρότατο πολιτικό πρόβλημα για τη Θεσσαλονίκη.

Και ενώ στην Αθήνα το Μοναστηράκι έγινε με καθυστέρηση για να σωθούν τα αρχαία, στη Θεσσαλονίκη ερχόμαστε να κατακερματίσουμε την ιστορική της μνήμη, να σγκώσουμε τα αρχαία ενώ το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο έχει πει ότι μπορούν να μείνουν -και έμεινε αντίστοιχο τμήμα και στην Αγία Σοφία- για να γίνει τι; Το γινάτι κάποιων ιδεοληπτικών στελεχών της Νέας Δημοκρατίας, μιας πιθανής αντιδικίας πρώην και σημερινού δημάρχου και πάνω από όλα τα συμφέροντα του αναδόχου. Γιατί αυτά τα συμφέροντα εξυπηρετούνται με αυτή τη μεγάλη αλλαγή που κάνατε, κύριε Υπουργέ.

Τι θα κάνουμε, λοιπόν, από εδώ και μπρος; Νέες μελέτες, νέα αρχαιολογική έρευνα, νέες καθυστερήσεις, νέα δικαστήρια, νέα αναβολή του έργου, νέες αποζημιώσεις, νέες τιμές αμοιβών. Και τελικά τι αποδεικνύεται; Ότι για αυτή την Κυβέρνηση τα συμφέροντα είναι πάνω από τους θεσμούς, πάνω από την επιστήμη, πάνω από την κοινωνική λειτουργία και πάνω απ' όλα, είναι πάνω από το δημόσιο συμφέρον. Δεν είναι μόνο η Κυβέρνηση «ράβε-ξήλωνε», διότι καταδίκασε τη Θεσσαλονίκη δέκα χρόνια στο ράβε-ξήλωνε, γιατί αυτά τα στελέχη είχαν γεμίσει τη Θεσσαλονίκη λαμαρίνες, αλλά έρχονται τώρα να αποδομήσουν ξανά το κέντρο της Θεσσαλονίκης, να δυναμιτίσουν τον εμπορευματικό κόσμο και να δημιουργήσουν κόστος εις βάρος του δημοσίου. Σας θυμίζω ότι 1,2 δεσκατομμύρια ήταν οι αιτιάσεις του αναδόχου την προηγούμενη περίοδο. Και θα έχουμε πάλι τουλάχιστον τρία χρόνια ταλαιπωρίας. Δεν ξέρουμε τι θα βρει η αρχαιολογική έρευνα. Σας βεβαιώ ότι με τα δικαστήρια δεν θα προχωρήσει αυτή η διαδικασία. Θα έχουμε απώλεια τμήματος της ιστορίας της πόλης.

Προσέξτε, οι τάχατες μακεδονομάχοι θέλουν να αποδομήσουν, να κατακερματίσουν τη βυζαντινή ιστορία της Θεσσαλονίκης που είναι ένα ζωντανό μνημείο μέσα στη Θεσσαλονίκη. Αυτή είναι η αγάπη τους για τη Μακεδονία, η οποία ήταν πρακτικά μια μικροκομματική, εικονική εικονομαχία, την οποία έκαναν.

Ταυτόχρονα, υπάρχει και μια σοβαρή προσβολή στα αυτοδιοικητικά όργανα. Είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε -επειδή είστε κι εσείς αυτοδιοικητικός, δεν το λέω προσωπικά, καταλαβαίνετε, μεταφορικά αναφέρομαι σε εσάς- να προσβάλλονται τα αυτοδιοικητικά όργανα και να καλούνται εκ των υστέρων να γνωμοδοτήσουν για κάτι που εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός ως δεδομένο από το Βήμα της Βουλής; Είναι δυνατόν να έρχεται μια σειρά πολιτικών στελεχών και να παίζουν ένα θέατρο, υπερασπίζοντας αυτό που τόσα χρόνια δεν υπήρχε στην πολιτική ατζέντα -γιατί τέσσερα χρόνια αυτό δεν υπήρχε- μόνο και μόνο για να μη διαψευστεί ένας Πρωθυπουργός, που, υπερβαίνοντας τις θεσμικές διαδικασίες εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, εξήγγειλε αλλαγή ενός έργου, για το οποίο δηλώνει και άγνοια; Αυτό είναι το αποκορύφωμα: Δηλώνει και άγνοια.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Έχει αλλάξει το Προεδρείο.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, η μόνη λύση η οποία μπορεί να προχωρήσει στη Θεσσαλονίκη τεχνικά, κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά είναι και μετρό και αρχαία. Οποιαδήποτε άλλη επιλογή ξέρετε ότι θα δυναμιτίσει το μέλλον της Θεσσαλονίκης, θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην οικονομία της πόλης.

Σας λέω, λοιπόν, ξεκάθαρα και συναδελφικά, γιατί έχουμε βρεθεί και σε πολλά φορές και έχουμε μιλήσει και οι δύο μαζί, το εξής: Θα είστε προσωπικά υπεύθυνος. Και πέρα από το ζήτημα μιας πολιτικής επιλογής, θα είστε υπεύθυνοι -ως Κυβέρνηση- για απώλεια δημοσίου συμφέροντος και πόρων και συνδεδεμένοι με νέες λαμαρίνες στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Θα έχετε συνδέσει τη δική σας πολιτική ιστορία με μια αντιθεσμική απόφαση εις βάρος όλων των κανόνων της επιστήμης, αλλά εις βάρος και όλων των κανόνων περί περιφρούρησης του δημοσίου συμφέροντος και της ιστορικής μνήμης της Θεσσαλονίκης, της πρωτεύουσας της Μακεδονίας.

Θα σας κυνηγάει αυτή η απόφαση, κύριε Υπουργέ. Και πρέπει να πάρετε τώρα την απόφαση να συνεχίσει το έργο και η Θεσσαλονίκη να έχει στο τέλος του 2020 δώδεκα σταθμούς σε λειτουργία του μετρό και το 2021 να έχει τη γραμμή της Καλαμαριάς. Αυτή είναι η λύση για τη Θεσσαλονίκη. Γι' αυτό δούλεψαμε. Και αυτό αξίζει η πόλη μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Φάμελλε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Για ένα λεπτό μόνο έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Σιμόπουλος επί προσωπικού.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το προσωπικό συνίσταται στο ότι...

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Τον Κανονισμό τον ξέρετε, κύριε Πρόεδρε; Δεν υπάρχει προσωπικό.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν θέλετε πρώτα να ακούσετε σε τι συνίσταται το προσωπικό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μη μου φωνάζετε, «Τον Κανονισμό τον ξέρετε;». Δεν ήμουν εδώ για να ακούσω τι είπε. Μου ζήτησε τον λόγο για ένα λεπτό. Ένα λεπτό θα το δώσουμε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Να πω για το προσωπικό.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Περιφρουρήστε τη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, με φωτογράφισε. Στην Αίθουσα αυτή στέλεχος της προηγούμενης κυβέρνησης ήμουν μόνο εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μα, σας φωτογράφησε...

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν χρειάζεται. Με φωτογράφησε. Αυτό συνίσταται, λοιπόν, ως προσωπικό θέμα.

Έρχομαι επί της ουσίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας φωτογράφησε. Δεν είναι, όμως, επί προσωπικού.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Γιατί του δίνετε τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε δίκιο. Δεν το άκουσα. Ζητώ συγγνώμη. Νόμιζα ότι αναφέρθηκε το όνομά του.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Έρχομαι τώρα επί της ουσίας.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Τώρα παίρνει τον λόγο επί της ουσίας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ πολύ. Γνωρίζομαστε. Ξέρετε ότι το κάνω από καλοσύνη. Να μην αρχίσω να ψάχνω τον Κανονισμό.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ξέρετε, κύριε Φάμελλε, γιατί επί τρία χρόνια δεν υπήρχε ένταση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σιμόπουλε, δεν αναφέρθηκε στο όνομά σας, απ' ό,τι καταλαβαίνω.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, με φωτογράφησε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Λέτε και εσείς ότι σας φωτογράφησε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχετε δίκιο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Θα είχε τελειώσει, κύριε Πρόεδρε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Θα είχα τελειώσει ήδη.

Σας παρακαλώ.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε δίκιο. Δεν ήμουν, όμως, στο Προεδρείο και δεν άκουσα. Ζητώ συγγνώμη. Ο ίδιος λέει ότι τον φωτογράφησατε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ανέφερε τη λέξη «συμφέροντα». Με φωτογράφησε. Τι λέτε; Για συμφέροντα μιλήσε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σιμόπουλε, δεν είπε, όμως, το όνομά σας.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Είναι αυτό προσωπική προσβολή;

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Σας παρακαλώ για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δύο λεπτά μαλώνουμε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Επί τρία χρόνια δεν υπήρχε κανένα πρόβλημα, γιατί όλοι πιστεύαμε ότι υπήρχε λύση.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ζητήσω και εγώ τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα ζητήσουμε κι εμείς μετά τον λόγο, γιατί θα μας φωτογραφίσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε δίκιο. Πρέπει να το ισοφαρίσουμε.

Κύριε Σιμόπουλε, θα πάρετε τον λόγο για ένα λεπτό, αλλά θα δώσω τον λόγο για ένα λεπτό και στον κ. Φάμελλο. Έγινε πάνω στην αλλαγή.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα λεπτό. Ας μιλήσει μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορεί να συζητάνε για το μετρό Θεσσαλονίκης οι άνθρωποι που το βρήκαν στον αυτόματο πιλότο! Όλα τα προβλήματα του έργου λύθηκαν όταν ανέλαβε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ!

Δεύτερον, αν δεν υπήρχε η διαδικασία -και φρόντισε να υπάρξει η κυβέρνηση του Αντώνη Σαμαρά- για προσφυγή στη διαιτησία, πάλι δεν θα προχωρούσε το έργο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σιμόπουλε, ολοκληρώστε, γιατί αυτό δεν είναι επί προσωπικού.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Τρίτον και κυρίως: Δεν μπορούν να μας μιλούν για έτοιμο έργο οι άνθρωποι που έκαναν εγκαίρως συνεχώς σε μουσμάδες. Είναι ντροπή! Κοροϊδεύουν τον ελληνικό λαό. Το έργο δεν θα ήταν έτοιμο ούτε το 2023.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Σιμόπουλε, σας παρακαλώ πολύ. Κύριε Φάμελλε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό, γιατί θα ήμουν άδικος.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι καταλάβαμε όλοι σε αυτή την Αίθουσα ποια είναι η αγωνία των στελεχών της Νέας Δημοκρατίας. Χωρίς να υπάρχει προσωπική προσβολή, χωρίς να έχει θιχτεί κανένας έχουν την αγωνία να υπερασπιστούν το έργο τους. Ξέρετε ο κ. Σιμόπουλος ήταν, αν δεν κάνω λάθος, Γενικός Γραμματέας μιας κυβέρνησης, στην οποία πράγματι έκανα κριτική. Και την επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε.

Η Νέα Δημοκρατία και η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου έφυγαν νύχτα το 2015, χρεοκοπώντας την Ελλάδα, αφήνοντας τη Θεσσαλονίκη γεμάτη λαμαρίνες και έργο επισήμως σταματημένο τον Δεκέμβριο του 2014. Δεν ξέρω ποιο πολιτικό στέλεχος μπορεί να χαιρέται και να τολμάει να παίρνει και τον λόγο γιατί άφησε την πόλη του με σταματημένο το έργο γεμάτη λαμαρίνες. Διότι είναι δεδομένο ότι το έργο σταμάτησε τον Δεκέμβριο του 2014 ενώ μάλιστα δεν είχαν προκηρυχθεί ακόμα εκλογές.

Άρα αυτοί οι οποίοι μας έφεραν στη χρεοκοπία και έφεραν και το μετρό σε χρεοκοπία, το μόνο που μπορούν να κάνουν είναι να ακολουθήσουν τον δρόμο της αρετής και για το μετρό για να συνεχιστεί ένα έργο το οποίο έχει τώρα διαδρομή, γιατί αλλιώς θα συνδέσουν το όνομά τους με μια δεύτερη χρεοκοπία και αυτό η πόλη δεν θα το συγχωρέσει ποτέ.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ τον λόγο.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Δεν υπάρχει άλλο προσωπικό, κύριε Πρόεδρε!

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Μα, με ανέφερε πάλι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε Σιμόπουλε. Δεν έχετε το δικαίωμα, δεν έχετε τον λόγο βάσει Κανονισμού.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Σε λίγο καιρό θα κρύβονται τα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ στη Θεσσαλονίκη!

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Έχετε Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο! Για όνομα του Θεού!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ!

Τον λόγο έχει ο κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης από το ΜέΡΑ 25 για επτά λεπτά.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι αυτό που έχει ενοχλήσει πάρα πολύ είναι και οι αναφορές για το μετρό Θεσσαλονίκης που πραγματικά είναι ένα έγκλημα που πάει να κάνει η Κυβέρνηση και ένα τρομερό κατόρθωμα, να καθυστερήσεις ένα έργο σταματώντας τη διατήρηση των αρχαιοτήτων. Τόσο καιρό ήταν ότι τα αρχαία καθυστερούσαν το μετρό. Τώρα θα βγάλουμε τα αρχαία και θα καθυστερήσουμε ακόμα περισσότερο το μετρό. Είναι πραγματικά ένα επίτευγμα!

Παρ' όλα αυτά να ξέρετε ότι δεν θα βρείτε αρχαιολόγους να κάνουν την απόσπαση και αυτά τα αρχαία θα δυσκολευτείτε πάρα πολύ να τα βγάλετε. Αυτή την ιστορία της Θεσσαλονίκης θα δυσκολευτείτε πάρα πολύ να την ξεριζώσετε.

Τώρα μιλάμε για τον ΟΣΕ, είναι θεωρητικά ενσωμάτωση τριών οδηγιών. Όμως, πρακτικά είναι μια πολιτική επιλογή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δίνει επιλογή στις κυβερνήσεις να διαλέξουν την οριζόντια ή την κάθετη μεθοδολογία. Διαλέγουμε την οριζόντια που σημαίνει όχι έλεγχος από τον κρατικό ΟΣΕ, όχι δυνατότητα του κρατικού ΟΣΕ να παρέχει έργο άρα μόνο στους ιδιώτες στην πράξη η λειτουργία του δικτύου και του επιβατικού έργου. Και κακώς δεν έγινε διαβούλευση, δεν είναι απλώς ενσωμάτωση οδηγιών. Υπάρχει πολιτική επιλογή. Κακώς δεν κλήθηκαν οι φορείς, κακώς δεν συζητήθηκε ευρύτερα στην κοινωνία.

Όμως όλες αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις -γιατί και αυτό στην ουσία αυτό αποτελεί- στηρίζονται στο πετυχημένο παράδειγμα του ΟΤΕ. Οποτεδήποτε κάποιος στην Ελλάδα πάει να συζητήσει το θέμα των ιδιωτικοποιήσεων αναφέρονται οι τηλεπικοινωνίες και ο ΟΤΕ. Αλήθεια, σχεδόν δέκα χρόνια μετά την ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ τι έχει γίνει; Πού είναι αυτές οι επενδύσεις που είχε δεσμευτεί ο ΟΤΕ ότι θα κάνει; Δεν θα σας μιλήσω για τις απολύσεις, για την ενοίκιαση εργαζομένων, για τους ελάχιστους μισθούς, για το 200% αύξηση των εργατικών ατυχημάτων και ούτω καθεξής γιατί αυτά θα τα θεωρήσετε απλώς αριστερά επιχειρήματα.

Πάμε λίγο στο κομμάτι των οικονομικών στοιχείων. Τι κάνει ο ΟΤΕ, τι κάνει η «DEUTSCHE TELEKOM»; Πουλάει τα χρυσάφια. Είναι 190 εκατομμύρια από την πώληση στην Βόρεια Μακεδονία των θυγατρικών επιχειρήσεων του ΟΤΕ, 380 εκατομμύρια από την πώληση θυγατρικών του ΟΤΕ στη Σερβία, 717 εκατομμύρια από την πώληση των θυγατρικών του ΟΤΕ στη Βουλγαρία, 208 εκατομμύρια από την πώληση του δορυφόρου ΕΛΣΤΑΤ. Η «DEUTSCHE TELEKOM» έβγαλε 1,5 δισεκατομμύριο απλά πουλώντας τα χρυσάφια και πού είναι οι επενδύσεις; Αυτό είναι το επιτυχημένο παράδειγμα του ΟΤΕ.

Όσον αφορά τον χώρο των τηλεπικοινωνιών, είναι σαφές ότι υπάρχει πλέον ένα trust. Όποιος πάει να μεταβεί από μια εταιρεία σε άλλη θα δει ότι οι τιμές πλέον είναι παντού ίδιες. Πού είναι ο ανταγωνισμός ακριβώς;

Ας δούμε όμως και το κομμάτι των αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια, ακόμα και την περίοδο της κρίσης, μας έδιναν στον προϋπολογισμό 200 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, 150 άμεσα στον προϋπολογισμό και άλλα 50 από την επιδότηση των άγονων γραμμών. Αυτά πουλήθηκαν για 1,2 δισεκατομμύρια, δηλαδή σαν προπληρωμή έξι χρόνων και μετά για πάντα δικά τους! Συγγνώμη αλλά αυτό ούτε σε ενεχυροδανειστήρια δεν συμβαίνει. Είναι μία κατάσταση που θυμίζει μαύρη αγορά!

Αυτές είναι οι πρότυπες επενδύσεις; Αναφέρθηκαν και άλλοι συνάδελφοι. Είναι οι πρότυπες ιδιωτικοποιήσεις και επενδύσεις το να πουλάμε οτιδήποτε αποτελεί πάγιο και βασικό μοχλό της ανάπτυξης, δηλαδή τα δίκτυα της πύλης εισόδου της χώρας σε δημόσιες εταιρείες άλλων χωρών; Ποιο δημόσιο έχει τις εταιρείες; Και αυτό είναι σημαντικό, γιατί τόσο καιρό μας λέγατε ότι εσείς είστε εναντίον στο να είναι το δημόσιο επιχειρηματίας. Τα άλλα δημόσια μπορούν να είναι επιχειρηματίες; Το δικό μας δεν πρέπει να είναι μόνο;

Να μην πούμε για το αεροδρόμιο ότι η εξαγορά έγινε με δάνειο από τις ελληνικές τράπεζες με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Τώρα όσον αφορά την «TRAINOSE», για την «TRAINOSE» υποσχέθηκε η δημόσια εταιρεία που την ανέλαβε, η ιταλική «TRENITALIA», ότι θα κάνει επενδύσεις 500 εκατομμυρίων ευρώ οι οποίες ακόμα αναζητούνται. Το περιώνυμο τρένο που θα ερχό-

ταν να κάνει τη γρήγορη γραμμή ακόμα το περιμένουμε. Περιμένουμε. Όπως ξέρουμε, είναι εικοσιπενταετίας. Αντικαθιστά βέβαια τρένα που είναι ακόμα παλαιότερα αλλά με τρένο εικοσιπενταετίας.

Γι' αυτά και άλλα πολλά ο ΟΗΕ και ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ συγκεκριμένα –σας το αναφέρω επειδή μιλήσατε πάρα πολύ ως Κυβέρνηση για τη σημασία της ομιλίας του Πρωθυπουργού στον ΟΗΕ για το κλίμα, λοιπόν, στο ίδιο φόρουμ, ένα χρόνο πριν, ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ επεσήμανε με την έκθεση 73396 ότι πρέπει να μπει ένα φρένο στις ιδιωτικοποιήσεις γιατί στρέφονται ενάντια στους φτωχούς και μειώνουν τα δικαιώματα των αδυνάτων. Και αυτό επειδή έχουν φύγει εκτός ελέγχου παγκοσμίως.

Όμως υπάρχει κι ένα άλλο κίνημα, το κίνημα των επανακρατικοποιήσεων. Οκτακόσιες τριάντα πέντε περιπτώσεις σε χίλιες εξακόσιες πόλεις και σαράντα πέντε χώρες σε όλον τον κόσμο και αυξάνεται αυτό το νούμερο, επανήλθαν σε δημόσιο έλεγχο. Και από αυτά και σε συγκοινωνίες, είκοσι ιδιωτικοποιήσεις σε συγκοινωνίες στη Γαλλία, επανήλθαν στον δημόσιο έλεγχο, στο Ηνωμένο Βασίλειο επτά, στην Αυστρία τρεις, Γερμανία δύο, Πορτογαλία, Καναδάς, Τσεχία, Ινδία και Τουρκία. Και αυτό είναι που θα κάνουμε κι εμείς με την πρώτη ευκαιρία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Κώτσος από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχα την πεποίθηση πως η κρατικοδίαιτη αντίληψη της ανάπτυξης οικονομίας ανήκει στην αριστερή πτέρυγα. Σήμερα ανακάλυψα ότι και άλλοι προσχωρούν σε αυτή τη λογική. Και την ώρα που ο ΣΥΡΙΖΑ έχει προσαρμοστεί πλέον στην πολιτική πραγματικότητα, κάποιοι επιχειρούν να κάνουν το άλμα στο παρελθόν και στο βάθος ανακαλύπτοντας τις κρατικοποιήσεις.

Και ξέρετε, όταν ήμασταν φοιτητές είχαμε την πολυτέλεια να λέμε αλίμονο στην πραγματικότητα εάν δεν συμφωνεί μαζί μας. Σήμερα, όμως, κοιτώντας την πραγματικότητα κατάματα, είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε το άλμα πιο γρήγορο από τη φθορά, όπως λέει και ο Ελύτης. Και αυτό επιχειρεί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, περιλαμβάνει τέσσερα μέρη επί της ουσίας: Το πρώτο αφορά τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το δεύτερο σχετίζεται με την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας αναφορικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Το τρίτο έχει να κάνει με το άνοιγμα της αγοράς των εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και το τέταρτο έχει να κάνει με τα παράβολα για την πιστοποίηση της ασφάλειας και τα πιστοποιητικά αυτής.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο στοχεύει στο να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές, να παρέχουν υψηλού επιπέδου ασφάλεια στους επιβάτες και να αξιοποιούν τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου. Εμπλεκόμενες υπηρεσίες εδώ είναι ο ΟΣΕ, η «ΕΡΓΟΣΕ», η «ΓΑΙΟΣΕ» και όλοι οι εμπλεκόμενοι γύρω από αυτή τη διαδικασία, όπως είναι οι εργολάβοι σιδηροδρομικών έργων, κατασκευαστές σιδηροδρομικού και τροχαίου υλικού.

Επιβάλλεται, κατά την άποψή μου, να αναβαθμιστεί η λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, ώστε να επιτευχθεί η ανταγωνιστικότητα της ενωσιακής σιδηροδρομικής βιομηχανίας και να προωθηθούν οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε σχέση με τρίτες χώρες.

Η οδήγηση για την ασφάλεια περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την έγκριση των πιστοποιητικών ασφαλείας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε και να μειωθεί το κόστος και η διάρκεια έγκρισης των πιστοποιητικών ασφαλείας και να ενισχυθεί η οικονομία κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Και εδώ ξανά εμπλεκόμενοι είναι και ο ΟΣΕ και η «ΕΡΓΟΣΕ», αλλά και οι κατασκευαστικές και μεταφορικές εταιρείες αποστολής, παραλή-

πτες, υπεύθυνοι πλήρωσης κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές κ.λπ..

Το τρίτο μέρος έχει ως στόχο την ασφαλή και ποιοτική υπηρεσία προς τους πολίτες-χρήστες του σιδηροδρόμου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν η καταλληλότητα των οχημάτων, οι υποδομές και οι κανόνες περί του χρόνου εργασίας οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών. Γενικά, καταργούνται τα εναπομείναντα εθνικά μονοπώλια στον τομέα των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών εσωτερικού και εξαλείφονται οι υφιστάμενοι τεχνικοί και διοικητικοί περιορισμοί.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός θα βελτιώσει την ποιότητα και την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα τους, ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα και η ελκυστικότητα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς. Βελτιώνοντας το θεσμικό πλαίσιο και απλουστεύοντας τις διοικητικές διαδικασίες και τη μείωση της γραφειοκρατίας για την έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας θα μπορέσει το ρυθμιστικό πλαίσιο να ενισχύσει την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα και αυτή με τη σειρά της να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων.

Ο κρατικός προϋπολογισμός δεν θα επιβαρυνθεί από τις αλλαγές. Αντίθετα, θα επηρεάσει θετικά τα φορολογικά του έσοδα και θα μειώσει τις κοινωνικές δαπάνες διότι θα απελευθερωθεί η αγορά και θα εισέλθουν νέες επιχειρήσεις σε συναφείς κλάδους και θα αυξηθεί η απασχόληση στον τομέα αυτό.

Στην εθνική οικονομία θα υπάρχουν επιπτώσεις αν βελτιωθεί η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων και προωθηθούν οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και σε τρίτες χώρες. Επίσης, θα υπάρχουν θετικές επιπτώσεις στον κλάδο της κατασκευής και της σιδηροδρομικής βιομηχανίας. Οι πολίτες και χρήστες του σιδηροδρόμου θα απολαμβάνουν τώρα υπηρεσίες μεταφοράς υψηλής απόδοσης, καλές υποδομές και θα έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση των εισιτηρίων. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων είναι μέσα στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, καθώς το τρένο είναι το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο.

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να σας καλέσω, κύριε Υπουργέ, να επιταχυνθούν οι διαδικασίες ηλεκτροκίνησης των σιδηροδρομικών γραμμών Παλαιοφάρσалу – Καλαμπάκας, που αφορά τη Θεσσαλία, αλλά και Λάρισας – Βόλου που έχει να κάνει με τη διασύνδεση του λιμανιού του Βόλου με το κεντροβαρές σημείο της Λάρισας που είναι και η πρωτεύουσα της περιφέρειάς μας.

Με την κατασκευή των συγκεκριμένων έργων, που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών, θα δημιουργηθεί ένα πλήρως ηλεκτροκινούμενο δίκτυο, που θα περιλαμβάνει σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών καθώς και αυτόματης προστασίας συρμών ETCS και θα οδηγήσουν στην αύξηση του επιπέδου ασφαλείας και άνεσης των μετακινούμενων κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, στην αύξηση της ταχύτητας της κίνησης και στην ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων, κάνοντας το σιδηροδρομικό τμήμα εφάμιλλο των υπόλοιπων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων.

Η ολοκλήρωση του έργου της ηλεκτροκίνησης σε όλο το θεσσαλικό δίκτυο θα αλλάξει τα δεδομένα και θα δημιουργήσει νέες υπηρεσίες ωφέλιμες για τους πολίτες την τουριστική ανάπτυξη και την τοπική οικονομία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαρεμένος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Κύριοι Βουλευτές, είναι αδιαμφισβήτητο γεγονός ότι υπήρξε μια διαχρονική έχθρα των κυβερνήσεων που διαφέντεψαν αυτόν τον τόπο για δεκαετίες προς τον σιδηρόδρομο και δεν επρόκειτο απλώς για μια ιστορική ανορθογραφία, μια αβελτηρία που συνόδευε το νεοελληνικό κράτος. Επρόκειτο για ένα έγκλημα εκ προμελέτης και μια αναντιστοιχία προς ό,τι συνέβαινε στην Ευρώπη και περαιτέρω στον τομέα αυτόν.

Κορυφαίο γεγονός –αναφέρθηκε εδώ– είναι ότι δεν προβλέφθηκε στην κατασκευή της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου –όχι δεν κατασκευάστηκε, αλλά δεν προβλέφθηκε ούτε καν αν στο μέλλον ήθελαν κάποιοι να αναθεωρήσουν– η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. Γίνεται αντιληπτό; Όχι δεν κατασκευάστηκε. Δεν προβλέφθηκε –άρα αποκλείστηκε– η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής!

Και ξέρετε ποια είναι η ειρωνεία; Ότι η γέφυρα αυτή ονομάζεται «Χαρίλαος Τρικούπης». Αυτός που πρωτοκατασκεύασε σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, φέρει το όνομά του η γέφυρα. Έκτοτε το δίκτυο έμεινε ασυντρητό –από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη– και αποκλείστηκε η κατασκευή.

Και να πω και κάτι άλλο για τους κυρίους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΚΙΝΑΛ; Επί διακυβέρνησης του κ. Σημίτη δόθηκαν 15 εκατομμύρια ευρώ για την ανακατασκευή της γραμμής στην Αιτωλοακαρνανία. Δόθηκαν λοιπόν τα 15 εκατομμύρια, όταν ολοκληρώθηκε η ανακατασκευή βρέθηκε κάποιο βαγόνι, έφεραν τον τότε Πρωθυπουργό, πήγε μια βόλτα από το Αγρίνιο στο Μεσολόγγι και έκτοτε εγκαταλείφθηκε η γραμμή.

Με επανειλημμένες ερωτήσεις μου, εδώ, στη Βουλή πήρα κάποτε μια απάντηση –δεν θυμάμαι από ποιον Υπουργό της Νέας Δημοκρατίας– ότι υπάρχουν και αποτυχημένες επενδύσεις! Έτσι αποκάλεσαν τα 15 εκατομμύρια που τα πέταξαν σε ένα βάραθρο για να κατασκευάσουν μια γραμμή που κατέληξε παλιοσίδερα!

Και στην επιμνήμη μου για την επαναιλουμένη της γραμμής, κάποιος μου ψιθύρισε «Μην αναμειγνύεσαι σε αυτό. Υπάρχουν συγκεκριμένοι...» –το ΚΤΕΛ μου είπαν επί παραδείγματι– «... που αντιδρούν στη λειτουργία της γραμμής». Και είπα εγώ «Αν υπάρχουν κάποιοι που έχουν αυτούς τους ενδοιασμούς, να έρθουν και να μετάσχουν σε ένα σχήμα συνεκμετάλλευσης της γραμμής». Τίποτα λοιπόν επ' αυτού.

Όμως, επειδή εμφανίζονται εδώ μέσα κάποιοι με ανέξοδες ρητορείες και γενικόλογες, πρέπει να πούμε ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ μέσα σε δύσκολες συνθήκες προσπάθησε και έβαλε σε μια εφαρμογή ένα οραματικό σχέδιο που έχει στην καρδιά του τη λειτουργία του σιδηρόδρομου. Υπάρχει η ηλεκτροκίνητη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη. Επίσης, το τρένο πήγε στο Αίγιο. Δεν ξέρω αν τελικά η σημερινή Κυβέρνηση θα κάνει κάτι –αν άκουσε κάτι– για την υπογειοποίηση της γραμμής στην Πάτρα και να εκεί λιμάνι. Ειλικρινά δεν ξέρω αν έχει ακούσει κάτι ή αν έχει προβλέψει να κάνει κάτι επ' αυτού.

Εκπονήθηκε από τον ΣΥΡΙΖΑ το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών με ορόσημο το 2037. Ο ΣΥΡΙΖΑ στο πρόγραμμά του είχε όχι απλώς υπό εκπόνηση, αλλά επρόκειτο να βάλει σε τροχιά τη σιδηροδρομική Εγνατία, σε συνεργασία με τα γειτονικά κράτη. Σας λέει κάτι αυτό; Λέει κάτι αυτό στους δήθεν μακεδονομάχους; Τι όραμα έχουν για τη Μακεδονία; Άκουσαν κάτι; Σήμερα δεν πιστεύω να τους εμποδίζουν οι περικεφαλαίες! Τις βγάλτε τις περικεφαλαίες. Δεν ξέρω πού τις αποθέσατε. Όμως, ποιο είναι το πραγματικό σας σχέδιο για τη Θεσσαλονίκη και τη Μακεδονία, εσάς των μακεδονομάχων και όσων παρίσταναν τους μακεδονομάχους στα συλλαλητήρια; Τι έχουν να πουν επ' αυτού; Ποιο είναι το όραμά τους για την Ελλάδα, για τη βόρεια Ελλάδα, για τη Μακεδονία στα Βαλκάνια και περαιτέρω;

Ο Ζόραν Ζάεφ, παρακαλώ, δήλωσε –και δεν ξέρω αν τον άκουσαν οι δήθεν μακεδονομάχοι– ότι η Ελλάδα πρέπει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στα Βαλκάνια. Τον άκουσε κανείς; Έχει θέση επ' αυτού η σημερινή Κυβέρνηση και ποια είναι; Απλώς να μαυοβράρει τις εσωκομματικές αντιδράσεις γύρω από την ανώμαλη προσέγγιση στην πραγματικότητα τη σημερινή;

Θέλω να ελπίζω ότι η Κυβέρνηση φέρνοντας για ψήφιση ό,τι είχε δρομολογήσει ο ΣΥΡΙΖΑ πάνω σε αυτό το θέμα, θα το κάνει όχι ως μια τυπική κοινοβουλευτική υποχρέωση, αλλά θεωρώντας ότι αυτό θα αποτελέσει αφορμή όχι απλώς για αναστοχασμό, αλλά και για αναπροσαρμογή στο θέμα του ρόλου που μπορεί να παίξει ο σιδηρόδρομος στις σημερινές διεθνείς μεταφορές. Αν γίνει αυτό από την πλευρά της σημερινής Κυβέρνησης, θα μπορούσε να το εκλάβει κανείς και ως μία ιστορική «συγγνώμη» για το τι συνέβη στον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Θα μπορούσε να το εκλάβει κανείς ως ιστορική «συγγνώμη».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω την ομιλία μου με την τροπολογία που έχει καταθέσει το ΚΙΝΑΛ. Πρέπει να πούμε ότι δεν θα την κάνουμε αποδεκτή, όπως είχαμε πει και στην επιτροπή, για δύο λόγους βασικά, έναν τυπικό και θα σας πω, άμα θέλετε, και τον ουσιαστικό. Ο τυπικός λόγος έχει να κάνει με το ότι δεν δεχόμαστε τροπολογίες σε τέτοιου είδους νομοσχέδια. Αυτό είναι μία πρακτική που θα προσπαθήσουμε να ακολουθήσουμε ως Κυβέρνηση και είναι και μια πρακτική που γινόταν γενικότερα στο Κοινοβούλιο τις περισσότερες φορές.

Όπως γνωρίζετε, η παράταση για τις εκατόν είκοσι δόσεις έληξε χθες το βράδυ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που έχω από τον Υφυπουργό Οικονομικών, έχουν ενταχθεί –επικυρωμένες και ανεπικύρωτες αιτήσεις– περίπου επτακόσιες χιλιάδες συμπολίτες μας, οι οποίοι εκμεταλλεύτηκαν αυτή την ευκαιρία. Είχαμε δώσει κι εμείς ήδη μία παράταση μίας εβδομάδας. Νομίζω θα συμφωνήσετε μαζί μας ότι δεν μπορούμε να λειτουργούμε από παράταση σε παράταση. Ήταν σαφέστατη η δέσμευση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών ότι αυτή είναι η τελευταία παράταση που δίνεται. Εξάλλου, ένα σοβαρό κράτος, κατά την άποψή μας, δεν μπορεί να παρατείνει καταστάσεις, διότι αυτό δημιουργεί στην αγορά τεράστια προβλήματα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Δεν κάνετε, όμως, μία προσπάθεια να μπειτε στο σύστημα για να δείτε πώς λειτουργούσε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ σας απάντησα. Από εκεί και πέρα, νομίζω ότι για λόγους εντυπωσιασμού καταλαβαίνω την πολιτική που κάνετε, αλλά νομίζω ότι και ο εντυπωσιασμός στην πολιτική έχει ένα όριο.

Ας πάμε στα του νομοσχεδίου. Νομίζω ότι είχαμε μια εξαιρετική ανταλλαγή απόψεων και σήμερα και στην επιτροπή, με την οποία διαφάνηκε –θα το λημύσω να πω– μια σύμπνοια ως προς το παρόν νομοσχέδιο. Νομίζω ότι από τα περισσότερα κόμματα μέσα στο Κοινοβούλιο έγινε κατανοητό ότι το Εθνικό μας Δίκαιο έχει ανάγκη την ενσωμάτωση αυτών των πολύ σημαντικών οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόκειται για ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες, κατά την άποψή μας, θα συμβάλουν πολύ θετικά στην οικοδομή ενός ενιαίου σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη.

Πολύ σωστά ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας είπε ότι αυτές οι οδηγίες –μάλιστα, κάναμε δεκτές και τις παρατηρήσεις της εισηγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ– θα έπρεπε να είχαν ξεκινήσει για διαβούλευση και να είχαν ψηφιστεί εδώ και αρκετό καιρό, από πέρυσι τον Δεκέμβριο. Η αλήθεια είναι ότι στο Υπουργείο δεχθήκαμε επανειλημμένες και δικαιολογημένες αυτή τη φορά οχλήσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, διότι πραγματικά ήταν μία καθυστέρηση χωρίς καμία δικαιολογία.

Σήμερα, λοιπόν, βάζουμε τέρμα σε αυτή την καθυστέρηση και λειτουργούμε με έναν τρόπο γρήγορο και κάνοντας σαφές ότι δεν πρέπει καμία κυβέρνηση να καθυστερήσει την ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών οδηγιών, αλλά πρέπει να τις κάνει μέρος του δικού της δικαίου.

Εδώ, όμως, θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ και σε μερικά ζητήματα που έχουν να κάνουν με διάφορες παρανοήσεις που, δυστυχώς, ακούμε μέσα στην Αίθουσα.

Ο ΟΣΕ, για να είμαστε ξεκάθαροι, είναι υπό κρατικό έλεγχο. Ο ΟΣΕ είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της υποδομής. Δίνει πρόσβαση στο δίκτυο και είναι αυτός ο οποίος είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», την οποία ειρήσθω εν παρόδω εσείς ιδιωτικοποιήσατε με 45 εκατομμύρια ευρώ, όταν ως Αντιπολίτευση κουνούσατε το δάχτυλο στην τότε κυβέρνηση και λέγατε ότι θα έπρεπε να έχει πουληθεί τουλάχιστον με 300 εκατομμύρια ευρώ, σήμερα είναι ο πάροχος. Είναι αυτός, δηλαδή, ο οποίος κάνει, για να το καταλάβουμε όλοι απλά, το μεταφορικό έργο.

Σήμερα, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Με αυτή

την οδηγία, λοιπόν και με την ενσωμάτωση των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό στο οποίο νομίζω ότι θα συμφωνήσουν οι περισσότεροι σε αυτή την Αίθουσα είναι ότι πρέπει αυτό το μονοπώλιο να «σπάσει». Αυτή είναι η λογική, λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο και με την ευρύτερη πολιτική. Και συμφωνώ, διότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει κάνει μια τεράστια μετατόπιση από αυτά που έλεγε πριν χρόνια. Και ακούμε σήμερα και την εισηγήτρια και άλλους αξιόλογους Βουλευτές να μιλάνε για τον ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο. Εσείς, όμως, μιλούσατε για κρατικό σιδηρόδρομο, μέχρι που ήρθατε στην εξουσία και είδατε, με λίγα λόγια, ότι αυτό είναι κάτι εντελώς αναχρονιστικό.

Με αυτό το νομοσχέδιο, λοιπόν, το ζήτημα είναι αν φέρουμε κι άλλους παρόχους κι άλλες εταιρείες να χρησιμοποιήσουν την υποδομή είτε αυτό είναι στο cargo είτε αυτό είναι στο passenger, έτσι ώστε να αυξηθεί και το μεταφορικό έργο και τα έσοδα στον ΟΣΕ.

Να απαντήσω σε διάφορα που ακούστηκαν όσον αφορά στις απεργιακές κινητοποιήσεις που γίνονται στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κατ' αρχάς η απεργιακή κινητοποίηση που ακυρώθηκε χθες, ήταν μια απεργιακή κινητοποίηση η οποία είχε σχέση με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» επί της ουσίας. Δηλαδή, είχε να κάνει με το γεγονός ότι στην ΕΕΣΣΤΥ, η οποία έχει κι αυτή πουληθεί στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», θα πρέπει να γίνουν κάποιες διαπραγματεύσεις για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Όπως γνωρίζετε, η απεργία αυτή βγήκε καταχρηστική από το δικαστήριο και οι των πραγμάτων σήμερα –και νομίζω πως αυτό είναι προς όφελος του επιβατικού κοινού– δεν έχουμε απεργίες στον σιδηρόδρομο, δεν έχουμε απεργίες και στον προαστιακό που θα επηρέαζαν ειδικά τη διαδρομή Δουκίσσης Πλακεντίας – Αεροδρόμιο, άρα θα επηρέαζαν και το μετρό.

Να δούμε όμως πού βρισκόμαστε εμείς, γιατί βλέπουμε ότι έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ και κουνάει το δάχτυλο στην Κυβέρνηση για τις συλλογικές συμβάσεις. Είναι ντροπή, για ένα κόμμα που θέλει να λέει ότι ανήκει στην Αριστερά, για ένα κόμμα το οποίο θέλει να πείσει τον ελληνικό λαό ότι θέλει να προστατεύει τα δικαιώματα των εργαζομένων τεσσερισημίμι χρόνια να έχετε κάνει τον πιο απίστευτο πολιτικό εμπαιγμό σε αυτούς που υποτίθεται ότι υποστηρίζετε.

Εξηγούμαι. Ενέκρινε ο προηγούμενος Υπουργός Μεταφορών τη συλλογική σύμβαση εργασίας. Αλλά ξεχάσατε να μας πείτε ότι, ενώ κάποιες απ' αυτές τις ανεβάσατε στην «ΕΡΓΑΝΗ», ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών υπεύθυνος για το ΓΛΚ, δεν τις είχε υπογράψει και δεν τις είχε εγκρίνει. Ποιον κοροϊδεύουμε, λοιπόν, σε αυτή την Αίθουσα; Αυτό έγινε. Κι έμεινε η αίσθηση στους εργαζομένους –κι εδώ είναι ο εμπαιγμός– ότι τελικά είχαν υπογραφεί οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και ότι η Νέα Δημοκρατία κωλυσιεργεί που δεν τις προχωράει. Το πολιτικό ψεύδος έχει κι ένα όριο.

Να σας πούμε τι κάνουμε εμείς τρεις μήνες τώρα. Εμείς είμαστε σε μια συνεχή διαπραγμάτευση. Βρισκόμαστε σε ένα πολύ καλό δρόμο. Χθες μάλιστα υπήρξε διευρυμένη κυβερνητική σύσκεψη γι' αυτό το θέμα και προσπαθούμε να κλείσουμε τις δικές σας τρύπες και τις δικές σας προβληματικές πολιτικές που δεν τιμούν τον πολιτικό κόσμο ευρύτερα, όχι μόνο τον δικό σας κόσμο.

Επομένως αυτό το οποίο θέλουμε να κάνουμε και θα κάνουμε είναι να μπούμε πολύ σύντομα σε μια διαπραγμάτευση για να λήξει αυτό το ζήτημα. Νομίζω ότι βρισκόμαστε σε πολύ καλό δρόμο από εδώ και στο εξής, από το 2020 και μετά, θα δούμε με ορθολογικό τρόπο και χωρίς να μπαίζουμε, χωρίς να κοροϊδεύουμε τους εργαζόμενους. Εδώ μιλάμε για τον όμιλο του ΟΑΣΑ, μιλάμε για επτά χιλιάδες οκτακοσίους εργαζόμενους και μιλάμε για μη μισθολογικές παροχές που αυτή τη στιγμή αγγίζουν τα 8,3 εκατομμύρια ευρώ για το τρέχον έτος.

Ακούστηκαν αρκετά από διάφορους Βουλευτές και συναδέλφους. Καταλαβαίνω ότι αυτό το νομοσχέδιο δίνει τη δυνατότητα να αναφερθούμε και σε ευρύτερες έννοιες.

Ακούω πολλές φορές από στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ να κουνάνε το δάχτυλο προς όλον τον πολιτικό κόσμο και να λένε «τι κάνατε εσείς για τον σιδηρόδρομο;», «τι θα κάνετε για τη σιδηροδρομική Εγγυαία;».

Αυτό που εγώ έχω να πω είναι ότι εσείς τεσσερισημίμι χρόνια δημιουργήσατε μια εικονική πραγματικότητα. Κάνατε συμφωνίες χωρίς κανένα αντίκρισμα.

Εξηγούμαι. Κανένας δεν είναι εναντίον της σιδηροδρομικής Εγγυαίας. Αλλά θα μου επιτρέψετε να πω ότι αυτό το οποίο έχει σημασία είναι η σιδηροδρομική Εγγυαία στο κομμάτι που έχει να κάνει με την ανατολική σύνδεση, δηλαδή με τη σύνδεση των λιμένων της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης. Αυτή είναι η λογική. Γιατί η λογική λέει ότι για να βοηθήσεις τη βιομηχανία των logistics, πρέπει να συνδέσεις τον σιδηρόδρομο με το λιμάνι.

Είναι δε εξόχως ενδιαφέρον που όλες οι πτέρυγες της Αντιπολίτευσης σήμερα, που το 2008 ήσασταν όλοι στους δρόμους όταν ήρθε η επένδυση της «COSCO», κουνάτε το δάχτυλο στη μόνη παράταξη που έφερε πραγματικά μια από τις μεγαλύτερες ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα.

Και μάλιστα ενώ συρθήκατε σε αυτήν την επιλογή, τι έκανε το Υπουργείο Πολιτισμού μερικές μέρες πριν τις ευρωεκλογές για να ξυπνήσει τα αριστερά αντανάκλαστα των ψηφοφόρων σας; Λέτε και οι ψηφοφόροι σας δεν είχαν καταλάβει ότι είχατε κάνει μια μεγάλη στροφή προς μια άλλη πολιτική. Δημιουργήσατε προσκόμματα με την ΕΣΑΛ και πήγατε να κηρύξετε όλον τον Πειραιά ως αρχαιολογικό χώρο. Τελικά πήγατε να παγώσετε μια επένδυση πάνω από 1 δισεκατομμύριο, που τόσο έχει ανάγκη ο τόπος.

Επομένως έχω την εντύπωση ότι όσοι παρακολουθούν τα θέματα αυτά με μια σοβαρότητα, καταλαβαίνουν ότι αυτά τα πισωγυρίσματα που κάνατε όλα αυτά τα χρόνια οδήγησαν στο απόλυτο τέλμα. Εικονική πραγματικότητα παντού. Αυτό έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ.

Μας κουνάτε το δάχτυλο για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Είχαμε την ευκαιρία σε μια επίκαιρη ερώτηση που έγινε από έναν καλό συνάδελφο που ανήκει στον χώρο μας να κάνουμε έναν πολύ εποικοδομητικό διάλογο. Και νομίζω ότι πραγματικά αυτή η αντιπαράθεση δεν βοηθάει γενικότερα το έργο. Λέμε πράγματα σε αυτή την Αίθουσα που –λυπάμαι που θα το πω– δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Η πραγματικότητα είναι ότι όντως –κι εγώ το έχω παραδεχτεί αυτό και στην επιτροπή και μπροστά στον κ. Σπίρτζη– σε έναν βαθμό το μετρό της Θεσσαλονίκης προχωράει με πολύ γρήγορα βήματα. Αυτό όμως, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Σιμόπουλος, έγινε διότι έληξε η διαιτησία. Εσείς δώσατε τα 200 τόσα εκατομμύρια στους εργολάβους, επί δικών σας κυβερνήσεων και το έργο όντως ξεκόλλησε.

Το έργο είχε κολλήσει με προσφυγή που είχαν κάνει στο ΣτΕ το 2013. Λέτε πράγματα και καμιά φορά απορώ αν γνωρίζετε τις διαδικασίες. Όταν πάει κάποιος και προσφεύγει στο ΣτΕ, το έργο κολλάει. Δυστυχώς στη συνταγματική Αναθεώρηση δεν συζητήσαμε αυτά τα ζητήματα. Συζητούσαμε για την αμεσοδημοκρατική διαδικασία εκλογής Προέδρου της Δημοκρατίας. Δεν συζητούσαμε ποιες πρέπει να είναι οι αρμοδιότητες του ΣτΕ. Δεν συζητούσαμε τα βασικά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσουμε. Επομένως δημιουργήθηκε ένας απίστευτος μύθος.

Πάμε στον σταθμό «Βενιζέλος». Όντως το έργο στον υπόλοιπο σιδηρόδρομο της Θεσσαλονίκης προχώρησε με κάποια επιτυχία, διότι απλούστατα ξεκόλλησε η διαδικασία. Δεν κάνατε κάτι φοβερό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Το φοβερό το κάνατε εσείς τώρα. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας πω τι κάνουμε. Μην ανησυχείτε. Εσείς ξέρετε τι κάνατε; Μιλάτε με την κλασική επιχειρηματολογία η οποία είναι η αποθέωση του λαϊκισμού. Διότι λέτε πράγματα που δεν ισχύουν. Πρώτον, ο διευθύνων σύμβουλος που έφυγε πριν από λίγες εβδομάδες και τον είχατε διορίσει εσείς, είχε ο ίδιος γυρίσει κι είχε πει ότι με τη λύση στον σταθμό «Βενιζέλος» –έχω καταθέσει στα Πρακτικά τη δήλωσή του– θα ήταν έτοιμο το μετρό το 2025. Ο ίδιος το είχε πει αυτό, δεν το είχε πει κάποιο στέλεχος. Δεν το είπε ο κ. Ταχιάος, δεν το είπε ο κ. Κουρέτας. Δεν το είπε ο κ. Κεφαλογιάννης. Ο ίδιος ο εργολάβος είπε ότι για τον σταθμό «Βενιζέλος» δεν έχετε δώσει ούτε μια μελέτη. Κι εγώ στην επιτροπή σας είπα κάτι που δεν γίνεται να μην καταθέ-

σουμε. Έχουμε ξοδέψει για αρχαιολογικές ανασκαφές στη Θεσσαλονίκη πάνω από 135 εκατομμύρια ευρώ. Το Μουσείο της Ακρόπολης στοίχισε λιγότερο.

Οι πολιτικοί, λοιπόν, πρέπει να βρίσκουν λύσεις. Και η λύση που προκρίνουμε είναι κατάλληλη για έναν απλό λόγο. Διότι θα είναι πιο φτηνή. Διότι τεχνικά για τη λύση που προτείνετε εσείς δεν έχετε ούτε μια μελέτη και είναι τεχνικά ανέφικτη, με κίνδυνο το έργο αν μην τελειώσει και να έρθει η Ευρωπαϊκή Ένωση που χρηματοδοτεί αυτά τα έργα και να ζητήσει όλα τα χρήματα πίσω.

Επομένως ερχόμαστε εμείς με την πλάτη στον τοίχο να πούμε κάτι το οποίο έχει εγκρίνει το ΚΑΣ το 2014. Υπάρχει απόφαση του ΚΑΣ, η οποία λέει ότι η απόσπαση και η επανατοποθέτηση δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα στην ανάδειξη των αρχαιοτήτων, διότι ούτως ή άλλως απόσπαση έγινε και στον σταθμό «Αγία Σοφία», εσείς κάνατε την απόσπαση των αρχαιοτήτων στον σταθμό «Αγία Σοφία» και βάσει όλων των ειδικών τα αρχαία στον σταθμό «Αγία Σοφία» έχουν ακόμα μεγαλύτερη αρχαιολογική σημασία από αυτά του σταθμού «Βενιζέλος» και να θυμίσω ότι όλο το μετρό στην Αθήνα έγινε με αυτή τη διαδικασία.

Έρχεστε εσείς, λοιπόν, τώρα και μας κουνάτε το δάχτυλο. Δεν θέλω να μπω σε μία τέτοια αντιπαράθεση, αλλά πολύ σωστά σας είπαν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας ότι είναι η πρώτη φορά στη χώρα μας που είδαμε να εγκαινιάζεται μέτρο με μισομάδες και με βαγόνια τα οποία δεν υπάρχουν.

Υπάρχει και ένα όριο στην πολιτική -άμα θέλετε- εξαπάτηση των ψηφοφόρων. Υπάρχει ένα όριο! Και νομίζω ότι έχετε καταλάβει πολύ καλά ότι κάποτε τα ψέματα τελειώνουν, διότι με τη δική σας πολιτική επιλογή θα είχαμε ένα μέτρο κολοβό, θα είχαμε ένα μέτρο χωρίς τον κεντρικό σταθμό, που είναι ο σταθμός «Βενιζέλος», και όταν και αν δινόταν ο σταθμός «Βενιζέλος» στη λειτουργία θα σταματούσαν τρεις κεντρικοί σταθμοί να λειτουργούν από οκτώ μέχρι δεκαέξι μήνες.

Στο ΣΤΕ, και κλείνω με αυτό για το μετρό Θεσσαλονίκης, δεν δικαιώθηκε η προσφυγή του κ. Μπουτάρη, για να ξέρουμε τι λέμε. Το ΚΑΣ δε αυτό που έκανε το 2014 ήταν να πει ότι η λύση της απόσπασης και της επανατοποθέτησης ήταν αρχαιολογικά σύνομη.

Επομένως νομίζω ότι πρέπει να πέσουν λίγο οι τόνοι για το μετρό Θεσσαλονίκης. Για να πούμε την αλήθεια, να πούμε ότι στον σταθμό «Βενιζέλος» δεν παρουσιάσατε μία μελέτη. Δεν έχει ξεκινήσει απολύτως...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Υπάρχουν μελέτες. Σας το έχουμε πει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν υπάρχουν μελέτες, μην εκτίθεστε. Δεν υπάρχουν μελέτες και θα το δούμε αυτό. Αν θέλετε να μου κάνατε μία ερώτηση, να σας φέρω τα πάντα για να δείτε ότι μελέτες ποτέ δεν παρουσιάστηκαν και δεν υπήρξαν.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Θα ήθελα την ανοχή σας λίγο, κύριε Πρόεδρε, διότι τέθηκαν πολλά πράγματα.

Θα κλείσω λέγοντας το εξής: Επειδή τα ζητήματα αυτά, ειδικά τα σιδηροδρομικά και τα οδικά έργα, καταλαβαίνω ότι είναι ζητήματα τα οποία πρέπει να ξεφύγουν από την πολιτική αντιπαράθεση για έναν και μόνο λόγο, έχω την εντύπωση ότι πρέπει να ακολουθήσουμε την πεπατημένη στην Ευρώπη.

Τι γίνεται στην Ευρώπη; Αγαπητοί συνάδελφοι, στην Ευρώπη δεν αποφασίζει κάθε φορά ο Υπουργός ή οι πολιτικοί για το ποιο έργο πρέπει να γίνει ή δεν πρέπει. Αυτοί που το αποφασίζουν, ειδικά από το 2015 και μετά, είναι οι μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας.

Μιλάμε για σιδηροδρομικά έργα και ακούμε απίστευτα πράγματα. Ακούμε: «Γιατί απεντάξατε αυτό το έργο; Γιατί δεν θα γίνει η υπογειοποίηση στην Πάτρα ή θα γίνει;» Την υπογειοποίηση στην Πάτρα τη συζητάμε είκοσι χρόνια. Δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα, δεν υπάρχει μελέτη. Ξέρετε γιατί; Γιατί εκ των πραγμάτων είναι ένα έργο το οποίο όλοι καταλαβαίνουμε ότι δεν θα βρει χρηματοδότηση.

Ο κ. Βελόπουλος ήρθε εδώ μέσα και είπε απίστευτα πράγματα. Είπε: «Γιατί η Ευρώπη πρέπει να μας επιτρέψει;» Η Ευρώπη

δεν μας επιτρέπει. Η Ευρώπη μας λέει κάτι πάρα πολύ απλό, για να το καταλάβουμε: «Μετά το 2015, εάν θέλεις να πάρεις χρήματα για να κάνεις ένα μεγάλο εθνικό έργο από την Ευρώπη, αυτοί είναι οι κανόνες».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ: Η θέση σας ποια είναι; **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μη με διακόπτετε. Τις θέσεις μας σας λέω. Ξέρετε, πρέπει κάποτε ο πολιτικός λόγος να έχει αρχή, μέση και τέλος. Ακούστε με, λοιπόν, και η Κοινοβουλευτική σας Εκπρόσωπος μπορεί να απαντήσει.

Η Ευρώπη, λοιπόν, έρχεται και λέει: «Εάν θέλει ένα κράτος να χρηματοδοτήσει ένα έργο, πρέπει να δώσει μία μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας», το λεγόμενο «feasibility plan». Εσείς το κάνατε αυτό το 2015. Εσείς το δεχτήκατε ως κυβέρνηση και καλά κάνατε. Και ξέρετε τι λέει αυτό; Λέει ότι για να χρηματοδοτήσει το έργο, πρέπει η μελέτη αυτή να μη γίνει από το Υπουργείο, να μη γίνει από την «ΕΡΓΟΣΕ», αλλά πρέπει να γίνει από έναν ανεξάρτητο φορέα για να δούμε ποιες είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ποια θα είναι η επίπτωση του έργου στο τοπικό ΑΕΠ. Αυτά, λοιπόν, ποτέ δεν τα κάναμε και πετάγαμε λεφτά, η αλήθεια είναι, σε έναν κάδο όλα αυτά τα χρόνια.

Σήμερα, λοιπόν, εάν θέλουμε να έχουμε οποιοδήποτε εθνικό έργο, πρέπει να έχουμε τη σφραγίδα των Jaspers, οι οποίοι είναι οι τεχνικοί σύμβουλοι της Ευρώπης. Επομένως δεν αρκεί να έχουμε την επιθυμία, δεν αρκεί να έχουμε ώριμες μελέτες, δεν αρκεί να μπορούμε να δημοπρατήσουμε. Αυτό που είναι απαραίτητο είναι να έχουμε χρηματοδότηση, γιατί ακούω να λέτε: «Ωριμη είναι η μελέτη. Γιατί δεν έχει προχωρήσει;».

Από τη στιγμή που δεν χρηματοδοτούνται αυτά τα έργα από το ΠΔΕ, δηλαδή μόνο από εθνικούς πόρους, και έρχεστε και ζητάτε να κάνατε ΣΔΙΤ ή έρχεστε και ζητάτε να πάρετε χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ευρώπη, πρέπει να ακολουθήσεις τους κανόνες. Έτσι λειτουργεί η Ευρώπη. Θα σας πάρει λίγο καιρό να το καταλάβετε. Και το 2015 σας πήρε λίγο καιρό. Το καταλαβαίνω αυτό. Επειδή εμείς είμαστε οι πραγματικοί ευρωπαίοι, θα σας τα λέμε και θα σας τα εξηγούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε.

Περνάμε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους και ξεκινάμε από τον κ. Καραθανασόπουλο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Κύριε Καραθανασόπουλε, έχετε δώδεκα λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ επίσης και την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ για την παραχώρηση της θέσης της.

Εάν υπήρχε μία ερώτηση: «Πέστε μας ένα παράδειγμα το οποίο αναδεικνύει την τεράστια υπεροχή του σοσιαλισμού απέναντι στον καπιταλισμό», θα σας έλεγα ότι οι μεταφορές είναι από τα καλύτερα παραδείγματα της τεράστιας υπεροχής του σοσιαλισμού που γνωρίσαμε και που οικοδομήθηκε εκείνη την εποχή, όχι σήμερα, με τα σημερινά δεδομένα.

Και αυτό ακριβώς αναδεικνύει το παράδειγμα των μεταφορών: Την τεράστια σημασία την οποία έχει η κοινωνική ιδιοκτησία και ο κεντρικός επισημονικός σχεδιασμός στα μέσα παραγωγής, γιατί στον σοσιαλισμό οι υποδομές των μεταφορών και οι μεταφορές σχεδιάστηκαν με βάση την ικανοποίηση των αναγκών του λαού και των αναγκών της παραγωγικής διαδικασίας, δηλαδή της αγροτικής παραγωγής και της μεταποίησης.

Έτσι, λοιπόν, είχαμε στον σοσιαλισμό τον συνδυασμό των μεταφορών, όλων των μορφών είτε ήταν χερσαίες με σταθερό δίκτυο ή οδικό είτε ήταν εναέριες είτε ήταν θαλάσσιες. Ο καπιταλισμός τον όρο διασυνδεδεμένα δίκτυα στην Ευρωπαϊκή Ένωση τον έβαλε το 2000. Πόσες πολλές δεκαετίες μετά τον σοσιαλισμό φανταστείτε.

Έτσι, λοιπόν, είχαμε συνδυασμό όλων αυτών των διαφορετικών μορφών μεταφορών. Δεν είχαμε μόνο συνδυασμό, είχαμε κάνει και συμπληρωματικότητα. Δηλαδή δεν έκαναν δίκτυα και υποδομές που λειτουργούσαν ανταγωνιστικά. Εδώ πέρα τα διαφορετικά δίκτυα και οι υποδομές είναι τεράστια σπατάλη πόρων.

Γι' αυτό υπάρχουν και οι καθυστερήσεις. Γιατί να γίνει ο σιδηρόδρομος, ενώ θα προηγηθούν οι οδικοί άξονες; Για να κερδίσουν οι κατασκευαστές, οι εισαγωγείς των οχημάτων, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, τα πετρέλαια και όλα τα υπόλοιπα, όπως γίνεται στον καπιταλισμό.

Από αυτή την άποψη, δεν είναι τυχαίο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση, όταν συζητούσε για τους σιδηροδρόμους, στο πρώτο πακέτο απελευθέρωσης, έβαζε τότε στην έκθεσή της ότι πρέπει –λέει– να πλησιάσουμε, για τις εμπορευματικές μεταφορές, το μοντέλο που είχε ο σοσιαλισμός -το 1997 το έλεγε αυτό- που πάνω από το 90% των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, γινόταν μέσω του σιδηροδρόμου, όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές. Πού αλλού στον καπιταλισμό υπήρχε αυτό;

Έτσι, λοιπόν, για να μη μακρηγορώ για την τεράστια υπεροχή του σοσιαλισμού, αυτός ο κεντρικός σχεδιασμός και η κοινωνική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής επιτρέπει τη συνδυαστική ικανοποίηση του συνόλου των αναγκών, κάτι που ο καπιταλισμός ποτέ δεν πρόκειται να το πετύχει γιατί έχει την αναρχία, τον ανταγωνισμό και την ανταγωνιστικότητα στο DNA του.

Τι σημαίνει, λοιπόν, συνδυαστική ικανοποίηση αναγκών; Πρώτον, φθηνές και ασφαλείς μεταφορές. Δεύτερον, κάλυψη των αναγκών και αντιμετώπιση του μεγάλου ζητήματος των περιφερειακών ανισοτήτων, αλλά και της απελευθέρωσης της ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων.

Κι όταν μιλάμε για περιφερειακές ανισότητες, μίλησε πριν ο ειδικός αγορητής του ΚΙΝΑΛ και είπε ότι δεν υπάρχει σιδηρόδρομος στην Ήπειρο. Τριάντα χρόνια ήταν κυβέρνηση. Δεν έκαναν τίποτα. Κάτι έκαναν. Να τους το αναγνωρίσουμε ότι κάτι έκαναν. Διόρισαν σταθμάρχη στο Μεσολόγγι! Αυτό το έκανε το ΠΑΣΟΚ! Διόρισε σταθμάρχη στο Μεσολόγγι!

Μιλάμε για πλήρη αντιμετώπιση αυτών των αναγκών. Προστασία του περιβάλλοντος, εξοικονόμηση πόρων, οικονομικών αλλά και ενεργειακών, και βεβαίως, προστασία της άμυνας και της ασφάλειας του κράτους. Βάλτε τα όλα αυτά μαζί και πείτε μου αν μπορεί ο καπιταλισμός να τα ικανοποιήσει. Τι κάνει ο καπιταλισμός; Με τι λογική σχεδιάζει; Γιατί υπάρχει ένας γενικός σχεδιασμός, πέρα από την αναρχία. Σχεδιάζει με βάση τις ανάγκες και τις προτεραιότητες που έχουν τα μονοπώλια και οι πολυεθνικές, το μεγάλο κεφάλαιο.

Έτσι, λοιπόν, ως δούμε τη μεγάλη εικόνα, όσον αφορά τις μεταφορές σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι χρηματοδοτεί και σχεδιάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση μετά τις ανατροπές του σοσιαλισμού; Χρηματοδοτεί και σχεδιάζει το ενιαίο δίκτυο μεταφορών, για να ενοποιηθεί η ευρωπαϊκή αγορά. Αυτός είναι ο καημός! Η ενοποίηση, με υποδομές και δίκτυα, της ευρωπαϊκής αγοράς να γίνεται η ευκολότερη μεταφορά εμπορευμάτων -είτε εισαγωγών είτε εξαγωγών- των πολυεθνικών της. Έτσι, λοιπόν, χρηματοδοτεί τις υποδομές και τα δίκτυα στη βάση, ακριβώς, των διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών. Όσα έργα και υποδομές δεν εντάσσονται σε αυτά τα δίκτυα, τότε παραπέμπονται στις καλές δυνάμεις. Οι υποδομές και τα δίκτυα γίνονται με αυτόν τον στόχο. Γίνονται υποδομές με γνώμονα το κέρδος του κατασκευαστή που θα διαχειριστεί το έργο.

Κι εδώ τρανό παράδειγμα είναι η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου «Χαρίλαου Τρικούπη», για την οποία το 1997 που άρχισε να κατασκευάζεται το «ECONOMIST» είχε γράψει: «Είναι ένα έργο το οποίο συνδέει το πουθενά με το απόλυτο πουθενά». Και βγαίνουν τώρα εδώ πέρα ο ΣΥΡΙΖΑ, το ΠΑΣΟΚ και άλλοι και λένε «μα, δεν προβλέφθηκε σιδηροδρομική χάραξη και διασύνδεση». Τι λέτε; Γιατί δεν λέτε την αλήθεια; Γιατί είσαι απολογητής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση το απαγόρευσε!

Γιατί στην ερώτηση που είχε καταθέσει το ΚΚΕ τότε, πριν γίνει η γέφυρα, να υπάρχει και σιδηροδρομική σύνδεση, τι είχε απαντήσει η Κομισιόν; «Δεν μπορεί να υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση. Δεν θα το χρηματοδοτήσουμε γιατί δεν υπάρχει δίκτυο στην Ήπειρο. Ακόμα κι αν υπήρχε, όμως, δίκτυο στην Ήπειρο, ...» -ακούστε το αυτό- «...το μεταφορικό έργο είναι πάρα πολύ μικρό».

Να, λοιπόν, ποιος εμπόδιζε να γίνει η σιδηροδρομική σύνδεση! Το εμπόδιζε η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση, που δεν έχει αλλάξει τώρα τη λογική της. Από αυτή την άποψη, λοιπόν, έχουμε αυτή

τη γέφυρα, η οποία συνέδεε τότε το πουθενά με το τίποτε, που ολοκληρώθηκε το 2004, ενώ οι οδικοί άξονες που συνέδεαν τη γέφυρα ολοκληρώθηκαν το 2018. Φανταστείτε τι κέρδη είχε η πολυεθνική κοινοπραξία που κατασκεύασε τη γέφυρα. Να, λοιπόν, γιατί έγινε!

Το τρίτο στοιχείο είναι ότι έχουμε πανάκριβες υποδομές. Είναι πανάκριβες οι υποδομές και στη διάρκεια της κατασκευής. Πόσο είπε Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο ότι υπερέβη το έργο «Ολύμπια Οδός»; Ήταν δέκα φορές πάνω από το αρχικό της κόστος και με την περικοπή του έργου στο μισό και κάτι λιγότερο. Έχουμε πανάκριβα έργα που τα πληρώνει ο ελληνικός λαός με τη φορολογία του -γιατί και η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι πάλι χρήματα του ελληνικού λαού- και θα εξακολουθεί να τα πληρώνει πανάκριβα λόγω των ακριβών διοδίων.

Και τι δεν κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Δεν χρηματοδοτεί άλλοι είδους υποδομές. Υπάρχουν υποδομές και μεταφορικά δίκτυα στην Ελλάδα που βρίσκονται υπό κατάρρευση. Πάρτε τους αγροτικούς δρόμους, τους γεωργικούς δρόμους, το επαρχιακό οδικό δίκτυο, το δευτερεύον εθνικό δίκτυο. Μιλάμε για το οδικό δίκτυο. Δεν μιλάμε για το σιδηρόδρομο που φτάσαμε το 2020 πλέον να μιλάμε για ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που είναι μικρότερο από την εποχή του Τρικούπη. Φανταστείτε τι πρόοδο έχει κάνει ο καπιταλισμός στην Ελλάδα! Τεράστια!

Γιατί γίνεται αυτό; Γιατί, βεβαίως, υπάρχει η λογική ότι τα έργα αυτά δεν γίνονται γιατί συγκρούονται, αλέθονται στις συμπληγάδες της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που η κυβέρνηση χαιρέτα να την υπηρετεί. Το ίδιο κάνει και ο ΣΥΡΙΖΑ. Μόνο που δεν έβαλε τα κλάματα η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ για το πόσο ευχάριστο είναι ότι ψηφίζουμε τώρα δύο οδηγίες, με τις οποίες θα γίνουν μεγάλες πράγματα.

Έτσι, λοιπόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση-συμπληγάδες τι λέει; Πρώτον, λέει για κέρδος. Ποιος θα κερδίσει από τις υποδομές; Δεύτερον, λέει για μεταφορικό έργο. Υπάρχει το κατάλληλο μεταφορικό έργο για να γίνει ο δρόμος, για να γίνει ο σιδηρόδρομος; Τρίτον, κόστος-όφελος. Αν από αυτό που θα γίνει και το κόστος που έχει θα υπάρχει όφελος, δηλαδή κέρδη για τα μονοπώλια. Έτσι, λοιπόν, οι επαρχιακοί οδικοί άξονες, το δευτερεύον οδικό δίκτυο δεν έχουν κανένα τέτοιο πράγμα.

Και βεβαίως, το δεύτερο σημείο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η απελευθέρωση των μεταφορών και η κατάρρευση των κρατικών μονοπωλίων, για να μπορέσουν ακριβώς οι ευρωπαϊκές πολυεθνικές να μπουν σε αυτόν τον τομέα.

Επιτρέψτε μου μια παρένθεση πάνω σε αυτό που έλεγα πριν γιατί τα απαγορεύει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Το είπε ο Υπουργός και θέλω να το αναφέρω κι εγώ. Ποια έργα -λέει- θα γίνονται στην Ελλάδα; Όχι αυτά που έχει ανάγκη ο ελληνικός λαός και η παραγωγή, αλλά θα γίνονται τα έργα τα οποία αποφασίζουν οι Jaspers, δηλαδή οι τεχνικοί σύμβουλοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τι να πεις γι' αυτή τη λογική! Και μάλιστα, θα την υπερασπιζόμαστε με νύχια και με δόντια αυτή τη λογική. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν πρόκειται να υπάρξει σιδηρόδρομος στην Ήπειρο, γι' αυτό και το τρένο θα φτάσει στην Πάτρα και θα γίνει η μεγάλη καταστροφή και μία σειρά άλλα πράγματα. Δεν μιλάμε για το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από την άλλη μεριά, -και ολοκληρώνω με αυτό- έχουμε την υποκρισία των άλλων δυνάμεων. Στις οδηγίες πανηγυρίζουν. Επιτέλους, -λένε-, κύριε Υπουργέ, τα φέρατε και κάνουν κριτική σε επιμέρους ζητήματα. Συζητάνε για το μετρό της Θεσσαλονίκης και δεν ντρέπονται, όταν έχει γίνει χειρότερο από το γεφύρι της Άρτας. Μιλάμε για το 2020, όχι τότε που χτίστηκε το γεφύρι της Άρτας. Και τσακώνονται για το ποιος βάζει εμπόδια.

Έτσι, λοιπόν, η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ τι είπε; Ευχές στην υγιή απελευθέρωση. Μιλάμε με όρους οικονομίας και τους μετατρέπουμε σε όρους ιατρικούς. Τι σημαίνει υγιής απελευθέρωση; Δηλαδή, υπάρχει και ανθυγιεινή απελευθέρωση; Η απελευθέρωση είναι οικονομικός ταξικός όρος που εξυπηρετεί τις ανάγκες του κεφαλαίου. Υπάρχει καλή και κακή απελευθέρωση; Υγιής -λέει- απελευθέρωση, η οποία τι θα κάνει; Θα κάνει πιο ανταγωνιστικές τις επιχειρήσεις. Άρα είσατε με την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Και γιατί το κρύβετε; Η ανταγωνιστικότητα που τσακίζει μισθούς, μεροκάματα, εργατικά δικαιώματα, που κάνει τα

έργα πανάκριβα, το μεταφορικό έργο ακόμα πιο πανάκριβο, για να μπορούν να κερδίσουν τα μονοπώλια.

Και τι είπε; Ιδιωτικοποιείτε -λέει- μόνο το μεταφορικό έργο κι όχι υποδομές. Και μάλιστα, έφερε το παράδειγμα της «ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ». Και τι θέλουν οι αντίθετοι σε αυτή την οδηγία; Θέλουν να υπερασπιστούν το ιταλικό μονοπώλιο; Μα καλά, δεν έχουν λίγη πολιτική εντροπία; Αυτοί ιδιωτικοποίησαν την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» στην ιταλική για τριάντα αργύρια και τώρα τι έρχονται και λένε; Θυμίζει αυτό που λέει ο λαός μας; Κάποιος σκότωσε τον πατέρα του και μετά ζητάει την επιείκεια του δικαστηρίου γιατί ήταν ορφανός. Αυτό κάνει η πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ. Τσακίζει τις ανάγκες των εργαζόμενων και του λαού και τώρα ζητάει την επιείκεια.

Για το ΠΑΣΟΚ είπαμε. Να πω μια κουβέντα και για την αντιφaticότητα του ΜέΡΑ25. Για τους υδρογονάνθρακες κατηγορήσε ψευδώς το ΚΚΕ ότι είναι υπέρ του κρατικού μονοπωλίου στην εξόρυξη των υδρογονανθράκων. Το ΚΚΕ δεν έχει τέτοια θέση. Κι εδώ σήμερα το ΜέΡΑ25 υπερασπίζεται το κρατικό μονοπώλιο στις μεταφορές.

Εμείς είμαστε αντίθετοι και στο κρατικό μονοπώλιο. Βεβαίως, είμαστε περισσότερο αντίθετοι στην απελευθέρωση της αγοράς, που καταργεί τα κρατικά μονοπώλια και όποια δημόσια επιχείρηση μένει και δραστηριοποιείται σε συνθήκες απελευθέρωσης μετατρέπεται και αυτή με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, άρα με σκοπό το κέρδος.

Γιατί εναντιωνόμαστε στην απελευθέρωση, χωρίς να υπερασπιζόμαστε το κρατικό μονοπώλιο; Γιατί κάνει ακόμα πιο επώδυνους τους όρους της εργατικής τάξης και της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών. Γι' αυτό εναντιωνόμαστε.

Μάλιστα, όλα τα κόμματα -και η Ελληνική Λύση- έκαναν κάτι υπολογισμούς: Πόσα χάσαμε από δω, πόσα κερδίσαμε από κει, πόσα μας πήραν από την άλλη μεριά, από τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, τους σιδηροδρόμους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ολοκληρώνω με αυτή τη φράση.

Ποιο είναι το πρόβλημα; Το πρόβλημα είναι να μετατρέψουμε την πολιτική σε λογιστική. Γιατί το κάνουν αυτό; Για να συγκαλύψουν επί της ουσίας τη συμφωνία, ότι λίγα πήρατε, χάσαμε περισσότερα, το δούναι και λαβείν. Αυτό οδηγεί στη συγκάλυψη της επί της ουσίας συμφωνίας τους στις ασκούμενες πολιτικές και στην εξυπηρέτηση των συμφερόντων του κεφαλαίου και των επιπτώσεων που έχουν.

Τι δεν γνωρίζουν όλοι αυτοί ή μάλλον κάποιοι; Δηλαδή, το γνωρίζουν, αλλά το αποκρύπτουν. Ότι το αστικό κράτος ανέκαθεν -όχι μόνο το ελληνικό, όλα τα αστικά κράτη- από την πρώτη μέρα της ίδρυσής του δημιουργούσε και έκανε το παν που εξυπηρετούσε το μεγάλο κεφάλαιο.

Άρα στα ζητήματα της οικονομίας αγοράζει πανάκριβα από τους επιχειρηματικούς ομίλους και πουλάει τζάμπα σε αυτούς, γιατί έτσι διασφαλίζει την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο ο σοσιαλισμός θα τσακίσει και το αστικό κράτος που σαπίζει, αλλά και τα αστικά κρατικά μονοπώλια.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Ξενογιαννακοπούλου από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΜΑΡΙΛΙΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στην τοποθέτησή σας αναφερθήκατε στην κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με υποτιμητικό τρόπο, αναρωτώμενος, μάλιστα, ποια είναι η ευρωπαϊκή εμπειρία και ποια είναι η ευρωπαϊκή σχέση του ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα εδώ να υπενθυμίσω ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είναι αυτή η οποία έκανε τη διαπραγμάτευση όσον αφορά τη χώρα μας και κατόρθωσε μέσα από συγκεκριμένες πρωτοβουλίες και δράσεις, με τις θυσίες φυσικά και τον κόπο του ελληνικού λαού, να φτάσει στην ευτυχή κατάληξη πριν από ένα χρόνο να βγει η χώρα μας από τα μνημόνια και να ρυθμιστεί το χρέος.

Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είναι αυτή η οποία πέτυχε για εννέα συνεχόμενα τρίμηνα -αυτό συνεχίζεται και κατά την περίοδο της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, αλλά φυσικά δεν μπορεί να καρπωθεί από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας- την αναπτυξιακή πορεία και την ανάκαμψη της οικονομίας και των πραγματικών μεγεθών των οικονομικών.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα, επίσης, να επισημάνω ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -και το είπε πολύ καθαρά και η εισηγήτριά μας, η κ. Πέρκα- είναι αυτή η οποία έθεσε ξανά τα μέσα σταθερής τροχιάς, τον σιδηρόδρομο, στο κέντρο μιας στρατηγικής για τις μεταφορές, λαμβάνοντας υπ' όψιν και τις νέες προκλήσεις και ανάγκες της κλιματικής αλλαγής και μιας βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης.

Αυτό είναι δεδομένο, γιατί υπάρχουν συγκεκριμένα έργα. Αυτά δεν είναι απλώς σχεδιασμοί επί χάρτου, όπως υπαινιχθήκατε, αφού αυτή τη στιγμή υπάρχει η ηλεκτροκίνηση της γραμμής από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, η επέκταση στο Αίγιο, η δυνατότητα, μέσα από τη συνολική πολιτική της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, για μία μεγαλύτερη διείσδυση και διασύνδεση όσον αφορά τη βαλκανική και φυσικά, τα πολύ μεγάλα ωφελήματα που θα δώσει μία τέτοια ανάπτυξη στον ευρύτερο χώρο της βαλκανικής, αλλά και τη σημασία που θα δώσει για τη χώρα μας είτε αυτό αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές είτε αφορά τον τουρισμό και την επιβατική μεταφορά μέσω του σιδηροδρόμου.

Όμως, ποια είναι η διαφορά μας; Και εκεί, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι η τοποθέτησή σας ήταν σαφής. Η διαφορά μας είναι ότι εμείς δεν περιμένουμε απλώς τους ευρωπαϊκούς σχεδιασμούς και εκεί αναλόγως να έρθουμε να αναλάβουμε δράση ή να υλοποιήσουμε. Γιατί είναι σαφές -το είπε η εισηγήτριά μας, το είπαν οι ομιλητές- ότι είμαστε θετικοί, ότι υποστηρίζουμε το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου και θεωρούμε ότι είναι σε θετική κατεύθυνση η ενσωμάτωση αυτών των οδηγιών. Όμως, αυτό από μόνο του δεν αρκεί.

Αναφερθήκατε στους Jaspers και στην ανάγκη να υπάρχει χρηματοδότηση. Σωστά όλα αυτά. Κανείς δεν το αρνείται. Όμως, το κρίσιμο θέμα είναι ότι δεν μπορεί η χώρα μας -και δεν πρέπει και η δική σας Κυβέρνηση- να επαφίεται απλώς σ' ένα ευρωπαϊκό περιβάλλον των αγορών και των συμβούλων και να μην έχει το δικό της σχεδιασμό. Και αυτός ο σχεδιασμός πρέπει να είναι ένας ευρύτερος σχεδιασμός βιώσιμης, αιφόρου ανάπτυξης, με δίκαιη κοινωνική διάσταση, ο οποίος θα αντιμετωπίζει και την κλιματική αλλαγή, τη μεγάλη πρόκληση που έχουμε μπροστά μας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις δικές μας ανάγκες, τις ανάγκες τις κοινωνικές, τις περιφερειακές και γεωγραφικές ιδιαιτερότητες και φυσικά, την προοπτική της δικής μας χώρας μέσα σε αυτό το ευρύτερο πλαίσιο, που αυτή τη στιγμή διαμορφώνεται, διασυνδέσεων, δικτύων μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη, αλλά, φυσικά, και των δυνατοτήτων που ανοίγονται.

Εκεί δεν ακούσαμε, κύριε Υπουργέ, κάτι και αναμένουμε. Είσατε νέος Υπουργός, είναι μία Κυβέρνηση τριών μηνών. Αντί, όμως, να κουνάτε το δάχτυλο στην Αντιπολίτευση για συγκεκριμένα έργα που στο κάτω-κάτω προχώρησε και υλοποίησε, περιμένουμε από σας να δούμε ποιος είναι ο δικός σας σχεδιασμός, ποιο είναι το δικό σας σχέδιο όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές και ποιες πρωτοβουλίες και δράσεις θα πάρετε όσον αφορά ειδικότερα τους σιδηροδρόμους, αξιοποιώντας, φυσικά, και το νέο πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινείται πλέον η εθνική νομοθεσία, μετά την ενσωμάτωση των οδηγιών, που θα γίνει σήμερα με το τέταρτο ευρωπαϊκό πακέτο.

Είναι αλήθεια ότι σε αυτό το πακέτο εμείς αναγνωρίζουμε τα θετικά. Εξάλλου, επί της δικής μας κυβέρνησης είχε ξεκινήσει και ένας διάλογος το προηγούμενο διάστημα και με το δημόσιο και με τον ιδιωτικό τομέα. Και είναι σημαντικό ότι στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των αγορών, όλων των αγορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο -και είναι κάτι για το οποίο έχουν γίνει και μάχες σε ευρωπαϊκό επίπεδο- κατοχυρώνεται και η δημόσια υπηρεσία, η δυνατότητα για την οποία εμείς επιμένουμε -και χαίρομαι που και εσείς το αναγνωρίζετε- δηλαδή ο ρόλος του ΟΣΕ όσον αφορά τον διαχειριστή του δικτύου.

Βέβαια, παρ' ότι αναγνωρίζουμε την προσπάθεια που κάνετε με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις, εμείς θα επιθυμούσαμε να είναι

πιο σαφής αυτή η αναφορά στο άρθρο 82 παράγραφος 4. Πάντως, αναφερθήκατε. Κρατάμε αυτό που λέτε. Δεν ξέρω αν έχετε περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης.

Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντική η αναγνώριση της κοινωνικής διάστασης των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσα από την κατοχύρωση της δυνατότητας να ληφθούν υπ' όψιν τα θέματα δημοσίου συμφέροντος και, φυσικά, η ανάγκη να υπάρχουν κανόνες που γίνονται σεβαστοί. Και εκεί πέρα θεωρούμε και θετική την ενίσχυση της ρυθμιστικής αρχής.

Άρα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε ένα πλαίσιο το οποίο είναι κατ' αρχάς θετικό. Πού, όμως, αυτό το πλαίσιο μπορεί να αποδώσει και πώς πρέπει να αποδώσει;

Νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε σε αυτή την Αίθουσα -το θέμα είναι πώς αυτό θα γίνει πράξη και θα υλοποιηθεί- ότι χρειάζεται σήμερα ναβάλουμε μία νέα δυναμική, να γυρίσουμε μία νέα σελίδα, ξεπερνώντας πολλές φορές και εμμονές και ιδεοληψίες του παρελθόντος, όσον αφορά αυτό που λέμε «βιώσιμη ανάπτυξη» και «παραγωγικό μοντέλο της χώρας μας». Αυτό δεν είναι κάτι θεωρητικό, δεν είναι κάτι το οποίο είναι εύκολα λόγια. Είναι θέμα επιβίωσης. Είναι θέμα επιβίωσης της οικονομίας, της παραγωγής μας, είναι θέμα επιβίωσης συνολικά για όλη την ανθρωπότητα.

Περιμένουμε, λοιπόν, από σας ως Κυβέρνηση -και νομίζω ότι αυτό είναι και το κρίσιμο που πρέπει να βγει από αυτή τη συζήτηση- ότι ξεκινώντας από μία ευρωπαϊκή πολιτική, θα δείτε πώς μπορεί να αποτυπωθεί η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε μία μακροπρόθεσμη στρατηγική, η ανάπτυξη των δικτύων αντιστοίχως, σε μία συνολική αντίληψη η οποία, πραγματικά, να υπηρετεί αυτόν τον σκοπό. Φυσικά, εδώ εντάσσεται και η διαλειτουργικότητα και οι συνδυασμένες μεταφορές. Ακουστήκαν αντίστοιχες τοποθετήσεις και από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να σταθώ σε δύο θέματα που θεωρώ ότι είναι άμεσα συνδεδεμένα με τη συζήτησή μας. Το ένα τέθηκε ήδη κατά κόρον και από τους συναδέλφους, τον κ. Φάμελλο και τον κ. Βαρεμένο, σχετικά με το μετρό της Θεσσαλονίκης, στο οποίο και απαντήσατε.

Κατ' αρχάς, δεν έχουν έτσι τα πράγματα. Υπάρχει μελέτη, που ο Πρόεδρος του μετρό, ο κ. Μυλόπουλος, την έχει παρουσιάσει. Ενδεχομένως στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής να γίνει μια πιο εκτεταμένη συζήτηση γύρω από αυτό το θέμα. Πάντως, υπάρχει μελέτη. Δεν είναι αλήθεια ότι δεν υπάρχει μελέτη.

Αυτό που δημιουργεί αυτή τη στιγμή την αντίδραση είναι η δική σας πολιτική ως κυβέρνηση και η τελείως αδόκιμη και αντιδεοντολογική παρέμβαση του Πρωθυπουργού από το βήμα της ΔΕΘ, όπου παρενέβη, ως μη όφειλε, σε θέματα που έπρεπε οι αρμόδιες αρχές να κρίνουν, δίνοντας και τη λύση, χωρίς να περιμένει μελέτες. Αλήθεια, ο Πρωθυπουργός σε ποια μελέτη βασίστηκε, προκειμένου να κάνει αυτή τη δήλωση; Ο ιδιώτης επενδυτής τα προηγούμενα χρόνια δεν είχε δημιουργήσει αντιρρήσεις γύρω από αυτό το θέμα, αλλά όταν υπήρξε η δήλωση του Πρωθυπουργού φυσικά και ο ιδιώτης δεν έχει κανένα λόγο παρά να συμφωνήσει.

Πολύ περισσότερο διχάζετε μία ολόκληρη πόλη και τίθεται κι ένα θέμα: Στον σταθμό αυτό αποκαλύφθηκε η ιστορική συνέχεια αυτής της πόλης, της Θεσσαλονίκης, κάτι που νομίζω ότι θα έπρεπε μάλλον να μας συγκινεί και να μας ενώνει και να έρθουμε εδώ ως Εθνική Αντιπροσωπεία να σκεφτούμε -όχι για να κάνουμε πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ μας- ποιος είναι ο προσφορότερος τρόπος να το διασφαλίσουμε, να το αναδείξουμε. Ξέρετε ότι στο μετρό στο Μοναστηράκι υπήρξαν αντίστοιχα προβλήματα και βρέθηκαν λύσεις. Θα σας θυμίσω, επίσης, πως όταν ήταν να γίνει η χάραξη της Αττικής Οδού, υπήρχαν πάρα πολλά μεγάλα προβλήματα. Ευτυχώς, όμως, επικράτησε στο τέλος η λύση με τα τούνελ, που διαφύλαξε, σε μεγάλο βαθμό, την αντίστοιχη φυσική κληρονομιά του Υμηττού.

Άρα, κύριε Υπουργέ, χωρίς καμμία διάθεση αντιπαράθεσης, εμείς τι περιμένουμε από εσάς, που είσατε και Μακεδόνας κιόλας; Περιμένουμε να έρθετε εδώ και να πείτε ότι πρέπει να βρούμε μία λύση, πρέπει να σεβαστούμε μία κληρονομιά. Έχουμε μοναδικό προνόμιο. Είμαστε από τις λίγες χώρες -ίσως να είναι και η Ιταλία- που μπορεί να αποδείξει μέσα από την πολιτισμική και αρχαιολογική της κληρονομιά μία ιστορική συνέχεια

και έναν πολιτισμό. Και αυτό πρέπει να το κάνουμε πραγματικά πλεονέκτημα μέσα στη λογική της βιώσιμης ανάπτυξης, που δεν είναι μόνο το περιβάλλον. «Βιώσιμη ανάπτυξη» είναι και η κληρονομιά μας, είναι και ο πολιτισμός μας, είναι και η παιδεία μας, η ποιότητα ζωής μας. Και όλα αυτά, τελικά, έχουν και μία θετική αντανάκλαση στην οικονομία.

Όσον αφορά στο επιχείρημα της καθυστέρησης για το ζήτημα του μετρό, θέλω να πω το εξής: Είναι προς τιμήν σας που παραδεχτήκατε ότι την περίοδο της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ υπήρχε πρόοδος. Εμείς, λοιπόν, θα περιμέναμε τώρα να μην προχωρήσετε μία διαδικασία, η οποία και διχάζει και πλήττει την πολιτισμική μας κληρονομιά και -όπως είπε χαρακτηριστικά και ο συνάδελφος, ο κ. Αρσένης- τελικά θα δημιουργήσει τεράστιες καθυστερήσεις, με νέες προσφυγές και με νέα προβλήματα.

Καταλήγοντας, εμείς είμαστε θετικοί για τις σημερινές οδηγίες και για την ενσωμάτωσή τους. Πιστεύουμε, όμως, ότι το κρίσιμο ζήτημα από δω και πέρα είναι το εξής: Ποιο θα είναι το σχέδιό σας την επόμενη μέρα; Πώς θα αξιοποιήσετε αυτό το πλαίσιο, με όλες τις πιυχές του, όσον αφορά και το δημόσιο συμφέρον, και τον ρόλο του ΟΣΕ σε σχέση με την διαχείριση του δικτύου και φυσικά μέσα σε έναν συνολικό σχεδιασμό, στη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσα από βιώσιμες μεταφορές, συνδυασμένες, και την αντίστοιχη διασύνδεση στη Βαλκανική;

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε την κ. Ξενογιαννακοπούλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα τέσσερις Ολλανδοί μαθητές και μαθήτριες και πέντε συνοδοί τους από το Stanislas College.

Τους καλωσορίζουμε.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Κατρίνης από το Κίνημα Αλλαγής.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω την τοποθέτησή μου με δύο αποστορφές που ακούστηκαν εδώ στην Αίθουσα.

Επειδή κάποιος συνάδελφος μίλησε για κυβερνήσεις που έφυγαν νύχτα, θα ήθελα να του υπενθυμίσω ότι αν ακριβολογεί με αυτή την τοποθέτηση, νύχτα φεύγουν οι κυβερνήσεις οι οποίες προκηρύσσουν εκλογές στη μία μετά τα μεσάνυχτα, μετά από μία εκλογική συντριβή, όπως έγινε πριν από τριετήσιμη μένη, μετά τις ευρωεκλογές του Μαΐου του 2019. Ίσως, λοιπόν, τον αφορά περισσότερο ως Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ αυτή η αποστροφή, παρά την προηγούμενη κυβέρνηση την οποία ήθελε να χαρακτηρίσει.

Επίσης, επειδή ο Υπουργός, όπως και στην Επιτροπή και σήμερα στην Ολομέλεια αναφέρθηκε στο 2008 και στην υπόθεση της «COSCO», καλό είναι που θυμάται και να ανακαλεί στη μνήμη του αυτή την περίοδο, όσον αφορά τη στάση της κυβέρνησης τότε του κ. Καραμανλή για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και την επένδυση της «COSCO» στη χώρα μας. Θα ήθελα να του θυμίσω ότι αυτή η περίοδος κυρίως χαρακτηρίζεται από μια οικονομία, η οποία το 2009 «έτρεχε» με αρνητικούς ρυθμούς ανάπτυξης, έχοντας υπέρογκο εξωτερικό δανεισμό, το οποίο ήταν πρωτοφανές παγκοσμίως στα οικονομικά χρονικά, μια οικονομία που είχε διδυμα ελλείμματα, που με πρωτογενές έλλειμμα 15,6% οδήγησε την Ελλάδα στα βράχια και στην αναγκαιότητα των προγραμμάτων στήριξης.

Μιας και ο Υπουργός επέλεξε να ξεκινήσει την τοποθέτησή του, απαντώντας στην τροπολογία του Κινήματος Αλλαγής, θα ήθελα να πω ότι νομίζουμε και θεωρούμε πως είναι μία τροπολογία η οποία απηχεί την πραγματικότητα, τα ουσιαστικά προβλήματα και τις ανάγκες των φορολογουμένων, γιατί η ρύθμιση για τις εκατόν είκοσι δόσεις δεν απέδωσε τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Δεν ήταν δική μας επισημάνση ότι ήταν προβληματική. Ο Συνήγορος του Πολίτη έκανε έκθεση πριν από δεκαπέντε μέρες και έλεγε ότι δημιουργούνται πάρα πολλά προβλήματα, και

για τη ρύθμιση στα ταμεία και για τη ρύθμιση στην εφορία και ζητούσε τότε αγωνιωδώς να υπάρχει παράταση σε αυτή τη ρύθμιση. Δόθηκε μια ολιγοήμερη παράταση. Εμείς θεωρούμε ότι θα πρέπει να δοθεί περαιτέρω, ώστε να μπορέσουν περισσότεροι συμπολίτες μας να τύχουν αυτής της δυνατότητας και να γλιτώσουν τις κατασχέσεις, όπως ακούμε, τις οποίες θα υποστούν αν και εφόσον δεν έχουν μπει στη ρύθμιση και χρωστάνε.

Βεβαίως, η Κυβέρνηση εμφανίζεται άτεγκτη σε αυτό το θέμα. Δεν ξέρω αν είχε την ίδια σκληρή στάση και στη συζήτηση με τους θεσμούς. Μαθαίνουμε από πληροφορίες ότι υπήρχε μεγάλη απόκλιση όσον αφορά την εκτίμηση του δημοσιονομικού κενού. Κάποιοι μιλούν για 1 δισεκατομμύριο, κάποιοι μιλούν για 1,5 δισεκατομμύριο. Η Κυβέρνηση, βεβαίως, εμφανίζεται καθησυχαστική και αυτό αποτυπώνεται και στο προσχέδιο του προϋπολογισμού: αύξηση αντικειμενικών αξιών και περαιτέρω έσοδα, πάνω από 150 εκατομμύρια ευρώ, από αυτή την επιβάρυνση. Και βεβαίως, παρά τις διαβεβαιώσεις κυβερνητικών παραγόντων ότι θα υπάρχει κι άλλη μείωση του ΕΝΦΙΑ όταν νομοτελειακά θα αυξηθούν οι αντικειμενικές αξίες, δεν λένε τίποτα για τους δέκα φόρους οι οποίοι θα συμπαρασύρουν τις αυξήσεις στις αντικειμενικές αξίες, όπως είναι οι φόροι μεταβίβασης κληρονομιάς, γονικής παροχής, δωρεάς, ανταλλαγής, συνένωσης, διανομής ακινήτων και πολλοί άλλοι φόροι, που θέλω αρκετό χρόνο μόνο και μόνο για να τους αναφέρω. Δεν λένε, λοιπόν, κάτι γι' αυτό και δεν λένε κάτι και για τη θρυλούμενη άρνηση των θεσμών να επιτραπεί περαιτέρω μείωση του ΕΝΦΙΑ, όταν και εφόσον -επαναλαμβάνω- νομοτελειακά αυξηθούν οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων. Και αυτό, βεβαίως, με πολύ νωπή την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για δώδεκα περιοχές, που είναι υψηλής αξίας, που θεωρεί άκυρη την εκτίμηση και ζητάει αναθεώρηση, αναπροσαρμογή. Δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός, πέρα από κάποιες συσκέψεις που έγιναν μόλις προχθές, προφανώς λόγω του ότι ήταν εις γνώσιν του Υπουργού η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας, επίσης με απόφασή του που αφορά τον ασφαλιστικό νόμο Κατρούγκαλου, τον οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση ήθελε να τον παρουσιάσει ως τομή στο ασφαλιστικό σύστημα της χώρας, κρίνει αντισυνταγματικές τις περικοπές στις επικουρικές συντάξεις, αντισυνταγματικές τις υψηλές εισφορές στους ελεύθερους επαγγελματίες.

Θυμάστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη χλεύη της τότε κυβέρνησης για το «κίνημα της γραβάτας», που έβγαιναν οι νέοι επαγγελματίες διαμαρτυρόμενοι για τις εξοντωτικές εισφορές, τις οποίες το Συμβούλιο της Επικρατείας σήμερα κρίνει αντισυνταγματικές. Και, βεβαίως, αντισυνταγματικός ήταν και ο υπολογισμός των χαμηλών ποσοστών αναπλήρωσης, ιδιαίτερα για ασφαλισμένους με πάρα πολλά έτη ασφάλισης, με ένα κόστος το οποίο δεν μπορεί να υπολογιστεί. Κάποιοι μιλούν για 4 δισεκατομμύρια, πιθανόν, ετησίως, το οποίο, βεβαίως, δεν αποτυπώνεται στο προσχέδιο του προϋπολογισμού, ένα προσχέδιο το οποίο πολύ απλά υλοποιεί τις δεσμεύσεις και τους στόχους της προηγούμενης κυβέρνησης, με ένα υπέρογκο πρωτογενές πλεόνασμα 3,5% - κοντά στα 7 δισεκατομμύρια ευρώ - με καμμία αναφορά σε πρόθεση της Κυβέρνησης να αλλάξει το καθεστώς λειτουργίας του υπερταμείου, στο οποίο έχει εκχωρηθεί η δημόσια περιουσία για ενενήντα εννέα χρόνια, ένα προσχέδιο προϋπολογισμού που βασίζεται στην εικασία ότι θα έχουμε ανάπτυξη 2,8% το 2020, εκτίμηση την οποία όχι το Κίνημα Αλλαγής, αλλά το Ελληνικό Δημοσιονομικό Συμβούλιο εκτιμά ως υπεραισιόδοξη. Και, βεβαίως, αυτή είναι μία εκτίμηση η οποία βασίζεται στην αύξηση των επενδύσεων και της ιδιωτικής κατανάλωσης.

Αύξηση, λοιπόν, της ιδιωτικής κατανάλωσης με ποιο τραπεζικό σύστημα να λειτουργεί κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την ίδια στιγμή που το σχέδιο «ΗΡΑΚΛΗΣ» για την ρύθμιση των κόκκινων δανείων φαίνεται να ναυαγεί; Δεν υπάρχει καμμία αναμόρφωση του πτωχευτικού δικτύου, δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός για τους δανειολήπτες και για να δοθεί στο τραπεζικό σύστημα η δυνατότητα να χρηματοδοτήσει εκ νέου την ελληνική οικονομία, για να υπάρξει -και εμείς το θέλουμε αυτό- όντως αύξηση της ανάπτυξης, αλλά και προσέλκυση επενδύσεων και αυτό να κατανεμηθεί σε όσο δικαιότερο μεγαλύτερο τμήμα των συμπολιτών μας.

Βεβαίως, συμφωνούμε όλοι εδώ σε αυτή την αίτηση ότι προϋπόθεση ανάπτυξης είναι η βελτίωση των μεταφορών και των υποδομών και γι' αυτό συμφωνούμε με τις τρεις οδηγίες που συζητάμε σήμερα. Νομίζω ότι αναφέρθηκε πολύ αναλυτικά και με λεπτομέρεια ο εισηγητής μας πάνω στις προτάσεις και τις θέσεις του Κινήματος Αλλαγής, πάνω στον κρίσιμο τομέα των μεταφορών, ζητώντας επέκταση του δικτύου υψηλών ταχυτήτων τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και των συνδυασμένων μεταφορών μέσω σύνδεσης με άλλες μεταφορικές υποδομές, έτσι ώστε να έχουμε ολοκληρωμένα διευρωπαϊκά δίκτυα, με στόχο η Ελλάδα να γίνει, επιτέλους, εμπορικός μεταφορικός κόμβος της Ευρώπης με τις ασιατικές χώρες.

Βεβαίως, υπάρχουν και κάποια ερωτήματα, τα οποία επαναφέρω. Τα είπε και ο συνάδελφός, ο Χρήστος Γκόκας. Τι γίνεται με την ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου, που είναι ο πλέον φιλικός τρόπος προς το περιβάλλον; Υπάρχει κάποιος σχεδιασμός; Έχουν διασφαλιστεί τα απαραίτητα κονδύλια; Και βεβαίως, σε ποιο σημείο βρίσκεται η ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι την Πάτρα;

Και το λέω αυτό, Κύριε Υπουργέ, γιατί πρόσφατα ο νεοδιορισθείς Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ αναφέρθηκε -μάλλον με την ιδιότητά του ως Περιφερειακού Συμβούλου Δυτικής Ελλάδος- στο στρατηγικό σχέδιο που λέει ότι έχει για την επέκταση του δικτύου στο δρόμο από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο, χωρίς βεβαίως να μας πει αν υπάρχει master plan, αν υπάρχει εγκεκριμένο κονδύλι γι' αυτόν τον σκοπό και βεβαίως, αν υπάρχει και μελέτη σκοπιμότητας.

Και αυτό το λέει ο κ. Σπηλιόπουλος την ίδια στιγμή που η Κυβέρνηση και το Υπουργείο σας -δεν είναι εδώ ο κ. Καραμανλής να απαντήσει- δεν έχει ακόμα ξεκαθαρίσει ποια είναι η τελική του πρόταση σε σχέση με τον οδικό άξονα Πάτρα - Πύργος. Υπήρχαν οι αρχικές διαρροές ότι θα πάτε με πρόταση να επανασχεδιαστεί το έργο ως μια εργολαβία. Ξέραμε πρόσφατα ότι υπήρχε συζήτηση σε υψηλό επίπεδο με αξιωματικούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δεν ξέρω αν υποβάλατε τελικά αυτή την πρόταση ούτε γνωρίζω ποια ήταν η απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε αυτόν τον σχεδιασμό. Όμως, οφείτε κάποια στιγμή να αποσαφηνίσετε στους πολίτες και της Ηλείας και της Αχαΐας, εδώ μέσα στην Εθνική Αντιπροσωπεία, ποια είναι η τελική σας πρόταση και ο σχεδιασμός σας γι' αυτόν τον οδικό άξονα που είναι το σύγχρονο γεφύρι της Άρτας και για το οποίο, κύριε Υπουργέ -δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- ήδη όλα τα δημοτικά συμβούλια του Νομού Ηλείας έχουν πάρει ομόφωνες αποφάσεις που ζητούν την επίτευξη της ολοκλήρωσης αυτού του έργου, το οποίο με συντριπτικές ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης, με μεγάλες καθυστερήσεις, αδικαιολόγητες, δόθηκαν στο όνομα των μικρών εργολάβων για να πάνε στον γνωστό εργολάβο, ο οποίος στη συνέχεια κηρύχθηκε έκπτωτος, έφτασε σήμερα να πελαγοδρομεί και ουσιαστικά να απειλείται και η δυνατότητα ολοκλήρωσης του.

Βεβαίως, ο Υπουργός ορθά αναφέρθηκε -το είπε και ο εισηγητής μας- στην αλλοπρόσκληση τακτική του ΣΥΡΙΖΑ σε σχέση με το κομμάτι των σιδηροδρόμων. Είναι χαρακτηριστική, εμβληματική θα έλεγα η περίπτωση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν υπήρχαν καταγγελίες για το χαμηλό τίμημα της ιδιωτικοποίησης και η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» πωλήθηκε αντί 45 εκατομμυρίων ευρώ, όταν τα 300 εκατομμύρια που ήταν η προηγούμενη πρόταση, τότε στα αυτιά των στελεχών και των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ φάνταζαν ως ξεπούλημα και εκποίηση. Γι' αυτό ακόμα δεν έχουμε πάρει κάποια πειστική απάντηση ούτε έχει γίνει μια ειλικρινής αυτοκριτική.

Η συζήτηση μας, βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -και ολοκληρώνω με αυτό την τοποθέτησή μου- δεν διεξάγεται σε ουδέτερο κλίμα και περιβάλλον. Όλοι παρακολουθούμε -όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά νομίζω και η παγκόσμια κοινότητα- με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αυτά που συμβαίνουν στην ευρύτερη περιοχή, τις πρωτοβουλίες, τις απειλές, τις εξορμήσεις της Τουρκίας και του Προέδρου Ερντογάν. Μόλις πριν από δύο μέρες έληξε το τηλεσίγραφο προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και ουσιαστικά χθες δόθηκε το πράσινο φως για επέμβαση στη βόρεια Συρία, κάτι που εξυπηρετεί τον στρατηγικό σχεδιασμό του Τούρκου Προέδρου για εποικισμό άνω του ενός εκατομμυρίου συνιτών προσφύγων

στην περιοχή αυτή, ώστε να μπορέσει να καταλάβει αυτή τη ζώνη, την ίδια στιγμή που με μια ελεγχόμενη ροή προσφύγων απειλεί την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση για να πάρει ανταλλάγματα και σε οικονομικό επίπεδο, αλλά απ' ό,τι φάνηκε και σε γεωπολιτικό επίπεδο.

Και αυτή η επέμβαση στη βόρεια Συρία είναι πιθανό ότι θα προκαλέσει, ότι θα δημιουργήσει ένα νέο κύμα προσφύγων με βασική πύλη εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση τη χώρα μας. Και αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει εγκαίρως να απασχολήσει την Κυβέρνηση και τους αρμόδιους Υπουργούς. Ορθώς η Κυβέρνηση κινείται σε ένα επίπεδο οικοδόμησης ευρύτερων συμμαχιών στην περιοχή της Νοτιανατολικής Μεσογείου. Όμως, θα πρέπει να διασφαλιστεί και το αρραγές εσωτερικό μέτωπο με συζητήσεις σε υψηλό πολιτικό επίπεδο. Και σίγουρα όλες αυτές οι εξελίξεις με έναν Τούρκο Πρόεδρο και μία χώρα η οποία κινείται ασύμμετρα και εκτοξεύει απειλές, που αφορούν και την Κύπρο και τη χώρα μας και την ευρύτερη περιοχή, δεν μπορούν να δικαιολογήσουν κλίμα πανηγυρισμού για την οποιαδήποτε επίσκεψη ξένου παράγοντα, όπως πρόσφατα του Υπουργού Εξωτερικών των Ηνωμένων Πολιτειών μετά ειδικά την τελευταία εξέλιξη που είδαμε ότι με μεγάλη ευκολία εγκαταλείπονται παραδοσιακές συμμαχίες.

Σε κάθε περίπτωση, είναι μία διασφάλιση σημαντική η συμμετοχή μας στο ΝΑΤΟ και την Ευρωπαϊκή Ένωση και θα πρέπει, επαναλαμβάνω, να υπάρχει ένα εσωτερικό μέτωπο αρραγές, ώστε να είμαστε προετοιμασμένοι όχι μόνο για τις προσφυγικές ροές που είναι σίγουρο ότι θα αυξηθούν, αλλά και για τις γεωπολιτικές και γεωστρατηγικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κλέων Γρηγοριάδης από το ΜέΡΑ25.

Να σας ενημερώσω ότι μετά θα μιλήσει ο κ. Χήτας από την Ελληνική Λύση και μετά θα έχουμε μία παρέμβαση του Υφυπουργού, του κ. Κεφαλογιάννη.

Ορίστε, κύριε Γρηγοριάδη, έχετε τον λόγο.

ΚΛΕΩΝ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επιτρέψτε μου πριν μπω στην ουσία όσων έχω να πω για την ενσωμάτωση της οδηγίας που καλούμαστε σήμερα να ενσωματώσουμε στο Εθνικό μας Δίκαιο, να πω ότι δεν μπορώ να κρατηθώ πραγματικά από τον πειρασμό να μιλήσω και εγώ για ένα, δύο μόνο λεπτά για τη θαυμάσια, υπέρλαμπρη αυτή οικονομική ανάπτυξη που βιώνουμε όλοι μας σε αυτόν τον τόπο, στην Ελλάδα.

Ακούω από το πω να ερίζουν οι εκπρόσωποι των δύο μεγάλων κομμάτων κυρίως για το ποιος έχει επιφέρει περισσότερη ανάπτυξη στον τόπο μας. Άκουσα μόλις πριν λίγο την συμπαθέστατη και αγαπημένη μου θα έλεγα, κ. Ξενογιαννακοπούλου, να λέει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ επέτυχε επί εννέα συναπτά τμήματα πρωτοφανή ανάπτυξη για τον τόπο. Άκουσα άλλους ομιλητές από τον ΣΥΡΙΖΑ να υπαινίσσονται περίπου ότι η Νέα Δημοκρατία συνεχίζει αυτή την καλπάζουσα ανάπτυξη μόνο και μόνο από κεκτημένη ταχύτητα, από τα λαμπρά επιτεύγματα της προηγούμενης κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Ανταπάντησαν κάποιοι από τους εκπροσώπους του άλλου μεγάλου κόμματος ότι αντιθέτως ο ΣΥΡΙΖΑ καταπίεζε τη φοβερή θεωρία του ελατηρίου -την ξέρετε φαντάζομαι όλοι σας- και δεν εκτοξευόταν το ελατήριο προς τα πάνω σε μία ραγδαία ανάπτυξη, ακριβώς λόγω των ιδεολογικών και αριστερών εμμονών που τον χαρακτηρίζουν, ενώ τώρα, μόλις η Νέα Δημοκρατία ανέλαβε τα ηνία της χώρας και με την ψήφο εμπιστοσύνης, βεβαίως, που πήρε αυτή από τις αγορές, η ανάπτυξη θα έρθει με ραγδαίο και καλπάζοντα τρόπο.

Ειλικρινά -με συγχωρείτε για τον τρόπο- κοροϊδεύαμε; Που τη βλέπετε, αγαπητοί συνάδελφοι, εσείς όλη αυτή την ανάπτυξη που εγώ δεν τη βλέπω πουθενά; Πραγματικά, παρακαλώ, αν κάποιος μπορεί, ας μου τη δείξει και μένα, για να τη δείξω και εγώ με τη σειρά μου στα εκατομμύρια των συμπατριωτών μας που πεινάνε και καταχεμμάζονται, γιατί -ειλικρινά σας το λέω- δεν την έχουν αντιληφθεί. Είναι προφανώς κάπου γύρω, στην περιφέρεια ατμόσφαιρα, αλλά δεν την έχουν δει οι καημένοι και είναι

ακόμα απογοητευμένοι. Ας τους ξεαπογοητεύσουμε.

Τώρα, οι κοινοτικές οδηγίες που καλούμαστε σήμερα να ενσωματώσουμε στο Εθνικό μας Δίκαιο, είναι το τελευταίο κεφάλαιο μιας ιστορίας που ξεκίνησε πριν από είκοσι οκτώ συναπτά έτη, το 1991, με την οδηγία τότε 91/440 ή αλλιώς «Το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο».

Ο σκοπός αυτής της ιστορίας ήταν, υποτίθεται, η δημιουργία ενός λειτουργικού πανευρωπαϊκού δικτύου που τελικά θα ένωνε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής μας Ένωσης. Δυστυχώς, απ' ό,τι φαίνεται τώρα πια, μετά από τέσσερα τέτοια σιδηροδρομικά πακέτα-οδηγίες και σχεδόν τριάντα χρόνια που έχουν παρέλθει εν τω μεταξύ, ο πραγματικός σκοπός τους ήταν και παραμένει ένας και μοναδικός και είναι η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων.

Ας παρακολουθήσουμε για λίγο όμως την αλληλουχία αυτών των πακέτων, που οδήγησαν στη σταδιακή απορρύθμιση των σιδηροδρόμων της ηπείρου μας και στην ιδιωτικοποίησή τους, την οποία με αυτό το τελευταίο πακέτο, το γραφειοκρατικό και παράνομο -εντελώς παράνομο- Διευθυντήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιχειρεί να ολοκληρώσει.

Το 1991, λοιπόν, το πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο επέβαλε το σπάσιμο της σιδηροδρομικής εταιρείας της κάθε χώρας σε επιμέρους εταιρείες, κάθε μία εκ των οποίων κατέχει, ελέγχει, διαχειρίζεται ή αναλαμβάνει την εμπορική εκμετάλλευση της υποδομής, όπως, για παράδειγμα, στη χώρα μας όπου την εκμετάλλευση της υποδομής νέμεται η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μια ωραιότατη εταιρεία, η οποία ανήκει σε πτωχευμένο ημικρατικό ιταλικό όμιλο. Και όταν λέω ημικρατικό, για όποιους έχουν απορίες, εννοώ ότι αυτή η εταιρεία, ενώ είναι κάπως σαν κρατική, έχει εκχωρήσει τους κρίσιμότερους τομείς της διαχείρισης και της ανάπτυξης της σε ιδιώτες, άρα είναι μία ημικρατική εταιρεία.

Αυτή, λοιπόν, η πτωχευμένη εταιρεία απέκτησε την εκμετάλλευση του δικτύου μας καταβάλλοντας μόνο και μόνο 50 -δανεικά κιόλας- εκατομμύρια ευρώ, ποσό πολύ μικρότερο από όσο θα άξιζαν και μόνο οι ράγες του σιδηροδρόμου μας, αν αυτές πηγαιναν σε κάποιο διαλυτήριο.

Η πρώτη, λοιπόν, κιόλας οδηγία από το 1991 δεν μας αφήνει -λυπάμαι που το λέω- κανένα περιθώριο παρερμηνείας. Από την αρχή της κιόλας φαίνεται και αναφέρεται χαρακτηριστικά «για να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, τα κράτη-μέλη οφείλουν να δώσουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που να τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς» και να προσαρμόζονται δηλαδή στις ανάγκες της αγοράς.

Σημειώνουμε εδώ ότι μέχρι τότε οι σιδηροδρομοί ήταν κρατικά μονοπώλια σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Η οδηγία, λοιπόν, αυτή πυροδότησε την απορρύθμιση των σιδηροδρόμων, ξεκινώντας και την ιδιωτικοποίησή τους.

Το δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο-οδηγία -ας μη σας κουράζω με τους αριθμούς- του 2004 αφορούσε κάποιες κοινές τεχνικές προδιαγραφές, κοινούς κανόνες ασφαλείας και κριτηρίων έκδοσης πιστοποιητικών ασφαλείας και πλήρες άνοιγμα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Με τον κανονισμό 881, αν δεν κάνω λάθος, στην ίδια οδηγία ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές και τα στάνταρ ασφαλείας.

Το τρίτο -και αυτό είναι αρκετά πιο κρίσιμο- σιδηροδρομικό πακέτο που άρχισε να ισχύει από το 2010 εισήγαγε νομοθεσία που είχε να κάνει με το άνοιγμα των διεθνών γραμμών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένου και του ανοίγματος των εσωτερικών μεταφορών εντός μιας χώρας, το γνωστό καμποτάζ. Τώρα πια, δηλαδή, μια εταιρεία της άφα χώρας που εκτελούσε διεθνές δρομολόγιο το οποίο διερχόταν από τη βίττα χώρα αποκτούσε πια τη νομική δυνατότητα να μεταφέρει επιβάτες μεταξύ δύο ή περισσότερων σταθμών εντός της βίττα χώρας. Έτσι άρχισε το μερικό άνοιγμα της αγοράς στον διεθνή ανταγωνισμό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδηγία του 2016, δηλαδή το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο που καλούμαστε να εντάξουμε εμείς σήμερα στο Ελληνικό Δίκαιο, υποτίθεται ότι επιχειρεί να εξασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα ολόκληρου του ευρωπαϊκού

σιδηροδρομικού δικτύου και υλικού, δηλαδή την τεχνική εναρμόνιση δικτύου και οχημάτων.

Γιατί, όμως, άραγε είναι, σύμφωνα με τους συντάκτες της εν λόγω οδηγίας, αναγκαία η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Πάντως όχι - όπως εύλογα νομίζω θα περίμενε κανείς - για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των Ευρωπαίων πολιτών και των εμπορευμάτων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού κάτι τέτοιο δεν αναφέρεται πουθενά στις αιτίες, αλλά μόνο και μόνο -όπως ρητώς και κατ'επανάληψη αναφέρεται- για το άνοιγμα της αγοράς και τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Βεβαίως, οι οικονομίες κλίμακας είναι κάτι παραπάνω από θεμιτές, ακριβώς επειδή με την εμφάνιση και τη διεύρυνσή τους καθιστούν το μοναδιαίο κόστος φθίνον, δηλαδή ουσιαστικά κατεβάζουν το κόστος της κάθε μονάδας.

Από την άλλη όμως πλευρά, δεν είναι τουλάχιστον οξύμωρο σε μία κοινοτική οδηγία που έχει υποτίθεται σαν στόχο το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό πανευρωπαϊκά εναντίον των επάρατων κρατικών μονοπωλίων, να φέρνει στους σιδηροδρόμους την οικονομία κλίμακας, μία κατ'εξοχήν φάση λειτουργίας μιας μεγάλης οικονομικής μονάδας, όταν αυτή είναι αρκετά μεγάλη και καλύπτει την αγορά που δραστηριοποιείται, αν όχι μονοπωλιακά τουλάχιστον ολιγοπωλιακά; Και αν τα κρατικά μονοπώλια απέτυχαν να φέρουν την εύρυθμη λειτουργία των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη, με ποιο σκεπτικό πιστεύουμε ότι θα το καταφέρουν τα ιδιωτικά; Αν τα κρατικά μονοπώλια σκοτώνουν τον ανταγωνισμό -και γι' αυτό δεν μπορούν να βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες-, είναι λογικό άραγε να πιστεύουμε πως τα ιδιωτικά θα του δώσουν το φιλί της ζωής;

Τέλος, η ευρωπαϊκή οδηγία του 2016 προβλέπει τη δυνατότητα κάθεται ή οριζόντιου μοντέλου παραγωγής. Στην πρώτη περίπτωση η εταιρεία που διαχειρίζεται την υποδομή του σιδηροδρόμου θα ελέγχει και την εκμετάλλευσή του, ενώ στη δεύτερη η εκμετάλλευσή του θα ελέγχεται αναγκαστικά από άλλη ή άλλες εταιρείες.

Και εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, αρχίζουν τα ενδιαφέροντα ένοχα μυστικά σας. Η ελληνική Κυβέρνηση, η Κυβέρνησή σας, στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα επιλέγει παραδόξως το οριζόντιο μοντέλο, αν και ξέρουμε καλά ότι οι πολυπόθητες οικονομίες κλίμακας, στην αγορά των σιδηροδρόμων, έρχονται κυρίως με το κάθετο μοντέλο παραγωγής. Έτσι τουλάχιστον δείχνουν σχεδόν όλες οι μελέτες που έχουν γίνει στον κόσμο. Υποπτευόμαστε, λοιπόν, εύλογα ότι η επιλογή του οριζόντιου μοντέλου από την Κυβέρνησή σας έχει σαν κύριο σκοπό να αποτρέψει το ενδεχόμενο να λειτουργήσει στο μέλλον ο κρατικός ΟΣΕ ανταγωνιστικά ως προς τους ιδιώτες. Όμως, ενώ με αυτόν τον τρόπο απαγορεύει στον ΟΣΕ να εισέλθει στον τομέα της εκμετάλλευσής, την ίδια στιγμή επιτρέπει σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή εταιρεία να μπει σε αυτόν τον τομέα.

Καθώς, λοιπόν, μετά την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου κάθε εταιρεία, εκτός από τον ΟΣΕ, θα έχει το δικαίωμα εισόδου στην εκμετάλλευση, δηλαδή στα δρομολόγια, αναρωτιόμαστε εάν η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η εταιρεία που αυτή τη στιγμή κατέχει την εκμετάλλευση κατ'αποκλειστικότητα με βάση τη σύμβασή της με το ελληνικό κράτος, θα προβεί σε όποιες νόμιμες ενέργειες κρίνει για την υπεράσπιση των οικονομικών της συμφερόντων, ενεργοποιώντας ποινικές ρήτρες που ασφαλώς και υπάρχουν στο συμβόλαιο ή διεκδικώντας άλλες αποζημιώσεις μέσω της δικαστικής οδού.

Αναρωτιόμαστε, δηλαδή, αν τελικά οι Έλληνες πολίτες θα κληθούν να πληρώσουν και πάλι τον λογαριασμό της προστασίας που παρέχει η Νέα Δημοκρατία στους ιδιώτες από τον ανταγωνισμό που θα είχαν αυτοί με έναν καθετοποιημένο ΟΣΕ απέναντί τους και γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο επιλέγει την οριζόντια δομή.

Το ΜέΡΑ25 ως αναπόσπαστο κομμάτι του πρώτου πανευρωπαϊκού κινήματος DiEM25 έχει καταθέσει από καιρό στον δημόσιο διάλογο και προγραμματικά στις πρόσφατες ευρωεκλογές την πρότασή του που ονομάζεται «Νέα Πράσινη Συμφωνία για την Ευρώπη». Μία από τις κύριες πολιτικές που προτάσσει αυτή η νέα πράσινη συμφωνία για την Ευρώπη είναι το επενδυτικό πρόγραμμα για την πράσινη μετάβαση ύψους 500 δισεκατομμυ-

ρίων ευρώ ετησίως για τα επόμενα πέντε χρόνια. Συνολικά, δηλαδή, μιλάμε για ένα πρόγραμμα 2,5 δισεκατομμυρίων σε βάθος πενταετίας, το οποίο θα χρηματοδοτήσει την πράσινη μετάβαση στους κρίσιμους τομείς της ενέργειας, μεταφοράς, βιομηχανίας και της γεωργίας, τερματίζοντας παράλληλα την απάνθρωπη λιτότητα στην ήπειρό μας και δημιουργώντας πολλές εκατοντάδες χιλιάδες ποιοτικές νέες θέσεις εργασίας.

Ακούω ήδη φωνές στα αυτιά μου να λένε: «Τα χρήματα, τα χρήματα. Ωραία όλα αυτά, καλά τα λέτε εσείς οι αριστεροί, πείτε μας πού θα βρεθούν τα χρήματα.». Τα χρήματα, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, όλα αυτά τα χρήματα, τα 2,5 δισεκατομμύρια, σε πέντε έτη θα βρεθούν πολύ απλά από ευρωομόλογα τα οποία θα εκδώσει και θα εγγυηθεί για αυτά, απλώς δηλώνοντας ότι θα παρέμβει αν χρειαστεί για να τα στηρίξει στις δευτερογενείς αγορές, η Ευρωπαϊκή μας Κεντρική Τράπεζα, χωρίς να επιβαρυνθούν έτσι ούτε με ένα ευρώ επιπλέον φορολόγησης οι Ευρωπαίοι πολίτες. Θα συμφωνείτε όλοι μαζί μου ότι έχουν επιβαρυνθεί ήδη αρκετά.

Εν προκειμένω, η πανευρωπαϊκή μας πρόταση για πράσινη μετάβαση στις μεταφορές συμπεριλαμβάνει την αναβάθμιση των σιδηροδρόμων σε μέσο αιχμής, καθώς αυτοί αποτελούν ένα από τα πιο ασφαλή, οικονομικά και, κυρίως, φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων, ενώ ταυτοχρόνως είναι ένα κατ'εξοχήν μέσο μεταφοράς που διαχέει εξωτερικές οικονομίες στο σύνολο της κοινωνίας, καθιστώντας έτσι το κοινωνικό όφελος από τη λειτουργία τους πολύ μεγαλύτερο από το οποίο λειτουργικό τους κόστος.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, εμείς θεωρούμε πως πρέπει να πραγματοποιηθούν επενδύσεις ευρύτατης κλίμακας στο σιδηροδρομικό μας δίκτυο και υλικό, ενώ προφανώς μιλάμε για μελλοντική μετάβαση σε πλήρη ηλεκτροκίνηση. Όμως, δεν μιλάμε για επενδύσεις με μοναδικό σκοπό το άνοιγμα στην αγορά, δηλαδή την εμπορευματοποίησή τους, που θα εξαλείψει τις εξωτερικές οικονομίες, ενσωματώνοντάς τες τελικά στα κέρδη των ιδιωτικών επιχειρήσεων, όπως είναι δηλαδή ακριβώς το πνεύμα και η αρχή αυτής της οδηγίας.

Γι' αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε επί της αρχής, αλλά τασσόμαστε θετικά στα μέρη που αφορούν τη διαλειτουργικότητα και τους κοινούς κανόνες ασφαλείας, έστω κι αν ξέρουμε καλά πως όλα αυτά γίνονται για τους λάθος λόγους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αρβελός): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας από την Ελληνική Λύση.

Έχει μόνο έξι λεπτά, αλλά είμαι σίγουρος ότι θα τα καταφέρει να πει αυτά που θέλει. Είναι ικανός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Άλλωστε, «οικ εν τω πολλώ το ευ». Τα έξι λεπτά είναι υπεραρκετά.

Θα μου επιτρέψτε με όλον τον σεβασμό στους συναδέλφους, στο Κοινοβούλιο και στην Αίθουσα μέσα στην οποία βρισκόμαστε, να πω ότι δεν περιποιεί τιμή για κανέναν από μας αυτή η εικόνα της ελληνικής Βουλής σήμερα. Συμβαίνει, δυστυχώς, στις περισσότερες συνεδριάσεις της Ολομέλειας. Είναι μια πολύ δυσάρεστη εικόνα και ήθελα απλά να το θίξω για τον κόσμο που μας παρακολουθεί.

Επίσης, ήθελα να αναφέρω ότι δεν γνώριζα ότι ο τηλεοπτικός σταθμός της Βουλής έχει τόσο υψηλή τηλεθέαση, γιατί τα μηνύματα που δέχτηκα από αγανακτισμένους πολίτες της Θεσσαλονίκης στα μηνύματά μου, στο Messenger, στο Facebook, αλλά και στο γραφείο μου στη Θεσσαλονίκη είναι πάρα πολλά για την κοροϊδία που νιώθει ο κόσμος αυτός για την υπόθεση του μετρώ. Άρα μας παρακολουθούν. Ευτυχώς οι τηλεθεατές είναι περισσότεροι από ό,τι είμαστε εμείς εδώ μέσα. Όμως, θα επανέλθω στα σοβαρά του μετρώ λίγο αργότερα.

Θα ήθελα να κάνω ένα μικρό ξεκαθάρισμα, γιατί κάποιος κάπου είπε κάτι για μαρξιστικές θεωρίες και αναφέρθηκε στην Ελληνική Λύση. Δεν ήξερα ότι η Ιταλία, η Γερμανία, η Αυστρία, η Γαλλία, προσφάτως και η Αγγλία, η οποία παίρνει πίσω τα τρένα

της, είναι μαρξιστικές χώρες. Μάθαμε σήμερα από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ότι αυτές οι χώρες είναι μαρξιστικές. Το μάθαμε σήμερα.

Επίσης, θα ήθελα να πω στους αγαπητούς συναδέλφους ότι έχετε μπερδέψει τις ιδιωτικοποιήσεις με τις κρατικοποιήσεις άλλων κρατών. Άλλο η ιδιωτικοποίηση και άλλο η κρατικοποίηση, γιατί και η «TELEKOM» είναι κρατική γερμανική εταιρεία και η «FRAPORT» είναι κρατική γερμανική εταιρεία και η «COSCO» είναι κρατική κινέζικη εταιρεία και η «FSI» προσφάτως τώρα είναι, κύριε Υπουργέ, ιταλική εταιρεία. Δεν λέω αν είναι καλές ή κακές αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις. Άλλο είναι η ιδιωτικοποίηση και άλλο η κρατικοποίηση από άλλα κράτη.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι, μιλάμε για τον ΟΣΕ και για το πώς μπορούν να γίνουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές μας -ο ΟΣΕ μας, τα τρένα μας- καλύτερες, πιο ποιοτικές, πιο ασφαλείς, πιο ανταγωνιστικές. Θα μου επιτρέψετε, λοιπόν, να πω ότι ως Βουλευτής της Θεσσαλονίκης κρατάω σοβαρές επιφυλάξεις πάντα όταν μια κυβέρνηση αναφέρεται σε έργα τα οποία έχουνε ράγες. Εμείς ανατριχιάζουμε στις ράγες, ξέρετε. Υπάρχει μια δυσπιστία και από τη δική μου πλευρά, αλλά και από τους πολίτες της Θεσσαλονίκης, τους οποίους τις τελευταίες δεκαετίες τούς αντιμετωπίζετε ως πολίτες που ζουν σε μια άγονη γραμμή, κάπου στην άγρια Δύση. Κι εκεί στην άγρια Δύση που κάθονται υπομονετικά και περιμένουν, κοιτώντας φυσικά μέσα στα καθρεφτάκια που τους έχετε μοιράσει -πρόσφατα στη ΔΕΘ και σε όσες ΔΕΘ έχουν περάσει-, περιμένουν στωικά να έρθει το μεγάλο, το σιδηρένιο άλογο που δεν είναι άλλο από το μετρό.

Εσείς οι λίγοι που είστε τώρα εδώ κι εσείς οι ακόμα πιο λίγοι αναλογικά -είστε τέσσερις και με τον Υπουργό μαζί πέντε- δεν υπήρχατε στη χώρα αυτή; Δηλαδή, το μετρό από ποιους ξεκίνησε; Ακούω τώρα ότι δεν φταίει κανείς, δεν φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν φταίτε εσείς, δεν φταίει το ΠΑΣΟΚ. Ε, φταίμε εμείς! Φταίει ο Βελόπουλος! Το παίρνουμε εμείς πάνω μας, παιδιά, ότι το μετρό καθυστέρησε εξαιτίας μας!

Εγώ ανέτρεξα τώρα και είδα ότι το 1986 πρώτη φορά μίλησε ο Κούβελας! Δεν είναι εδώ ο κ. Κούβελας, ο υιός. Μιλάμε για το 1986! Πέρασαν σχεδόν τριάντα οκτώ χρόνια από τότε! Το 1992 δημοπρατήθηκε το μετρό. Το 2003 αποφασίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο και το 2006 ξεκίνησε η κατασκευή του. Είμαστε στο 2019 και ακόμα μαλώνετε μεταξύ σας, κοροϊδεύοντας έναν ολόκληρο λαό, πάνω από ένα εκατομμύριο κόσμο στη Θεσσαλονίκη. Δεν έχετε αναφέρει τίποτα για το πόσοι επιχειρηματίες καταστράφηκαν και έκλεισαν τα μαγαζιά τους, επειδή η Θεσσαλονίκη τα τελευταία δέκα χρόνια είναι ένα απέραντο εργοτάξιο. Κανένας σεβασμός στους βιοπαλαιστές, στους μικροεπιχειρηματίες που καταστράφηκαν αυτά τα χρόνια εξαιτίας του μετρό.

Δεν θα αναφερθώ στην κύρωση της συμφωνίας και στην ενσωμάτωση. Τα είπαν εξαιρετικά τόσο ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης, ο Κυριάκος Βελόπουλος, όσο και ο ειδικός αγορητής μας Βασίλης Βιλιάρδος.

Θα μου επιτρέψετε, πριν πάω στα πολύ πολύ σοβαρά, να κάνω μία μικρή αναφορά στην κ. Κεραμέως. Διαβάζω σήμερα με χαρά και με μεγάλη ικανοποίηση: «Γρήγορο internet σε όλα τα σχολεία». Και το διαφημίζει φυσικά το γρήγορο internet. Το ανέβασε στο Facebook, στο Twitter. Υπάρχουν και like από κάτω.

Αφού λύσαμε, λοιπόν, όλα τα προβλήματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα σχολεία μας, αφού μας είπε η κ. Κεραμέως -να 'ναι καλά το Συμβούλιο της Επικρατείας- τι θα γίνει με την αναβάθμιση της Ιστορίας μας ή με το μάθημα των Αρχαίων Ελληνικών, που είναι ουσιαστική ζητήματα, μιλάμε για ένα γρήγορο internet στα σχολεία σήμερα και λησμονούμε ότι αυτό το γρήγορο internet θα έχουν τη δυνατότητα τα παιδιά να το χρησιμοποιούν μέσω ενός αρχαίου υπολογιστή, που αντιστοιχεί σε τρεις, τέσσερις μαθητές! Έχουμε όμως internet!

Λησμονούμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση έβγαλε τους δεκαπεντάχρονους μαθητές μας, κυρία Κεραμέως, λειτουργικά αναλφάβητους! Αυτοί οι αναλφάβητοι, όμως, έχουν γρήγορο internet! Και μας μιλάτε για λειτουργικό και γρήγορο internet, όταν, κυρία Κεραμέως, στο 24^ο Δημοτικό Σχολείο του Ευόσμου υπάρχουν παιδιά που κάνουν μάθημα τα τελευταία έντεκα χρόνια -όχι έντεκα

μήνες, αλλά έντεκα χρόνια- σε ένα κλειστό γυμναστήριο, το οποίο είναι χωρισμένο στη μέση με μία κουρτίνα, το μισό είναι γυμναστήριο και το άλλο μισό είναι αίθουσα διδασκαλίας!

Ελάτε επάνω, κυρία Κεραμέως, βγείτε από τα γραφεία σας να δείτε τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν έξω και μετά βάλτε -φυσικά και χειροκροτούμε- και γρήγορο internet!

Θα χρειαστώ ένα, ενάμισι λεπτό παραπάνω από τον χρόνο μου, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

Θα αναφερθώ σε κάτι τελευταίο. Υπάρχουν σεμινάρια μάρκετινγκ και επιχειρηματικότητας σε ανέργους μετανάστες και πρόσφυγες. Δηλαδή, όσα καταγγέλλατε ως αντιπολίτευση, τώρα που έχετε την καρέκλα της εξουσίας τα κάνετε πράξη.

Και αναφέρομαι σε σας, τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Υπάρχουν δωρεάν σεμινάρια, κυρίες και κύριοι -ακούστε εκεί έξω- με τα λεφτά τα δικά μας, του ελληνικού λαού, σε λαθρομετανάστες που έρχονται ανενόχλητοι! Προφανώς είναι οι νέοι επενδυτές του κ. Μάρδα αυτοί που έρχονται εδώ πέρα. Δάσκαλε που δίδασκες και λόγο δεν εκράτεις!

Θέλω να κάνω τώρα ένα σχόλιο. Αντί να δώσετε κίνητρα στα δικά μας τα παιδιά, τις εξακόσιες χιλιάδες Ελληνόπουλα που βρίσκονται στο εξωτερικό γιατί εδώ πέρα δεν είδαν χαίρι και να τα φέρετε πίσω, κάνετε σεμινάρια για τους λαθρομετανάστες.

Αντί να βρείτε, εν πάση περιπτώσει, μία αξιοπρεπή δουλειά στο ένα εκατομμύριο των Ελλήνων που είναι άνεργοι αυτή τη στιγμή στη χώρα τους, εμείς δίνουμε κίνητρα και σεμινάρια απασχόλησης στους λαθρομετανάστες, κυρίες και κύριοι! Έτσι τους λέτε κι εσείς πλέον, δηλαδή «λαθρομετανάστες». Η Νέα Δημοκρατία είναι σαν το ΚΚΕ παλιά, δηλαδή ΚΚΕ εσωτερικού και ΚΚΕ εξωτερικού. Έχουμε τη Νέα Δημοκρατία του εσωτερικού και τη Νέα Δημοκρατία του εξωτερικού. Η Νέα Δημοκρατία του εσωτερικού είναι αυτό το φιλοπατριωτικό κόμμα το οποίο υπερασπίζεται την πατρίδα, αλλά στο εξωτερικό ο κ. Μητσοτάκης είναι στις επιταγές της Ευρώπης και ό,τι πει η Γερμανία. Μας έχετε μπερδέψει! Είναι λαθρομετανάστες, κατά τον κ. Βορίδη και τον κ. Γεωργιάδη, ή είναι πρόσφυγες; Να αποφασίσετε τι θέλετε ακριβώς! Να μας πείτε. Πάντως, το «NATIONAL GEOGRAPHIC» τούς λέει «λαθρομετανάστες»!

Και τι κάνετε τώρα; Γεμίζετε τη χώρα με λαθρομετανάστες! Μαζική εισβολή είχαμε μόνο χθες, με εννιακόσια τριάντα επτά άτομα σε μιάμιση μέρα στο βόρειο Αιγαίο. Υπάρχει μία χθεσινή δήλωση του Προέδρου Αστυνομικών Υπαλλήλων Λέσβου, που βλέπει τις βάρκες να έρχονται.

Στη Μόρια δεκατρείς αστυνομικοί -ακούστε λίγο το νούμερο αναλογούν σε δεκατρείς χιλιάδες λαθρομετανάστες! Δεκατρείς αστυνομικοί για δεκατρείς χιλιάδες μετανάστες! Στο Βαγιοχώρι, στη Β' Περιφέρεια Θεσσαλονίκης -φυσικά, αυτή είναι άγονη γραμμή για σας, δεν σας ενδιαφέρει-, τους ρωτήσατε τους ανθρώπους; Τους είπατε ότι θα φύγουν από εκεί. Δεν έφυγαν ακόμα οι λαθρομετανάστες. Γιατί δεν τους διώχνετε από εκεί; Στη λίμνη Βόλβη υπάρχουν άλλες δύο δομές, άλλα χίλια πεντακόσια άτομα!

Αποφασίστε τι θα κάνετε με το θέμα αυτό, που είναι πάρα πολύ σημαντικό. Με χαρά ακούω τον κ. Μητσοτάκη, ο οποίος ανέφερε προχθές την Παρασκευή το παράδειγμα της Αυστραλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Τελειώνω.

Είπε: «Βλέπετε εσείς, κύριε Βαρουφάκη, στην Αυστραλία να πλησιάζει καμιά βάρκα με λαθρομετανάστες;». Ευχαριστούμε, λοιπόν, που επιτέλους ακολουθείτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης. Είμαστε ξεκάθαροι. Κλείστε σύνορα, ακολουθήστε μοντέλο Αυστραλίας, κλείστε τις ΜΚΟ. Και για να μην κρυφοκοιτάτε το πρόγραμμα της Ελληνικής Λύσης -καλά κάνετε- στο ισόγειο γραφείο 51, στείλτε κάποιον υπάλληλό σας να του δώσουμε ένα πρόγραμμά μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ. Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης για εννιά λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο είναι στην ουσία το δεύτερο νομοσχέδιο που εισάγει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε διάστημα δύομισι μηνών. Νομίζω ότι είναι το καλύτερο παράδειγμα ότι δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση μια σειρά από ζητήματα δεν κατόρθωσε να τα επιλύσει, ακόμα κι όταν νομοθέτησε. Νομοθέτησε με τόσο πρόχειρο τρόπο, ώστε στην ουσία υπήρξαν ανεφάρμοστα νομοσχέδια.

Θυμίζω ότι το πρώτο νομοσχέδιο το οποίο ψηφίστηκε σ' αυτή τη Βουλή αφορούσε στα διπλώματα, όταν, για περίπου δέκα μήνες, εκατόν πέντε χιλιάδες συμπολίτες μας δεν μπορούσαν να λάβουν την άδεια οδήγησης. Κι αυτό εδώ αποτελεί ένα δεύτερο παράδειγμα, όταν, για περίπου δύομισι χρόνια, τρεις ευρωπαϊκές οδηγίες δεν μπορούσαν να ενσωματωθούν. Δεν είχε πάρει η κυβέρνηση την πρωτοβουλία για να ενσωματωθούν.

Θυμίζω ότι οι οδηγίες 2016/797 και 2016/798 θα έπρεπε να είχαν ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο ήδη από τις 16-6-2019, ενώ η οδηγία 2016/2370 θα έπρεπε να είχε ενσωματωθεί από τις 25-12-2018. Κι όχι μόνο αυτό. Ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε στείλει προειδοποιητική επιστολή λόγω μη κοινοποίησης των μέτρων μεταφοράς στο Εθνικό Δίκαιο των οδηγιών 2016/798. Ήταν η παράβαση 2019/190. Η χώρα μας δυστυχώς υπέπεσε σε δεύτερη παράβαση, λόγω της μη ενσωμάτωσης των οδηγιών 2019/194, λόγω ακριβώς της αβελτηρίας της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Τρίτον, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε εκδώσει μια αιτιολογημένη γνώμη, λόγω μη ανακοίνωσης των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκτυο της οδηγίας 2016/2370, η οποία συνιστούσε την παράβαση 2019/35. Πραγματικά κι εγώ αναρωτήθηκα για ποιον λόγο η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δύομισι χρόνια τώρα δεν ενσωμάτωσε αυτές τις οδηγίες. Βεβαίως αυτά που ακούστηκαν στην επιτροπή και στην Ολομέλεια, περί δήθεν διαβούλευσης, δεν ισχύουν, γιατί το μόνο που υπήρξε, όπως πολύ σωστά ανέφερε και ο Υπουργός, ήταν απλώς μια ανάρτηση στο site του Υπουργείου.

Οι λόγοι, βεβαίως, που μπορεί να σκεφτεί κανείς είναι πολλοί. Αλλά αυτό το οποίο υπάρχει ως αποτέλεσμα και ο καθένας μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του είναι ότι αυτά τα δύομισι χρόνια που δεν ενσωματώθηκαν αυτές οι δυο οδηγίες τελικά καταλήξαμε να έχουμε ένα μονοπώλιο μιας ιδιωτικής εταιρείας.

Θα πρέπει να αναφερθούμε και σε πιο τεχνικά ζητήματα. Θα συμπληρώσω στην πολύ καλή ανάλυση που έκανε και ο εισηγητής μας. Αναφέρεται, βεβαίως, στην ενσωμάτωση αυτών των τριών οδηγιών. Οι βασικές αλλαγές που εισάγονται είναι η απελευθέρωση των αγορών επιβατικών μεταφορών. Δίνεται η δυνατότητα των εκατό μελών να επιλέξουν μεταξύ οριζόντιας ή κάθετης διάρθρωσης για τη διακυβέρνηση της υποδομής. Βεβαίως, αναδιατυπώνεται το θεσμικό πλαίσιο στον τομέα της λειτουργικότητας και της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και εκχωρούνται αρμοδιότητες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον ERA, αναφορικά με την έγκριση οχημάτων προέγκρισης συστημάτων ERDMS και έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Πιο συγκεκριμένα, με το πρώτο και δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου στην ουσία η διαλειτουργικότητα αποτελεί την τεχνική εναρμόνιση στον σιδηροδρομικό τομέα, προκειμένου να επιτευχθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς. Βεβαίως οι απαραίτητες ρυθμίσεις γι' αυτή περιλαμβάνονται σε αυτό το μέρος του νομοσχεδίου.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη οδηγία ρυθμίζει σημαντικά θέματα, όπως σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του οργανισμού και εθνικών αρχών ασφάλειας οχημάτων. Γίνεται αποσαφήνιση των διαδικασιών που ισχύουν, τόσο για την κοινοποίηση υφιστάμενων και νέων εθνικών κανόνων όσο και για την αξιολόγηση τους από τον οργανισμό. Αναφέρεται η διαδικασία κατάρτισης τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας, η διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και διάθεσης στην αγορά των σιδηροδρομικών οχημάτων, ο καθορισμός των ευρωπαϊκών μητρώων και επάρκεια οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τους εθνικούς κανόνες.

Η δεύτερη οδηγία αποσαφηνίζει τον ρόλο και τις αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων, δηλαδή των κρατών-μελών του οργανισμού, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο σιδηροδρομικό σύστημα. Αποσαφηνίζει τη διαδικασία πιστοποίησης και έγκρισης ασφάλειας, καθιερώνει νέο μηχανισμό για τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του οργανισμού και των κρατών-μελών μέσω των εθνικών αρχών ασφάλειας. Αποσαφηνίζει τον ρόλο της εθνικής αρχής ασφάλειας, που είναι η ΡΑΣ, και του φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων και διευκρινίζει τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για την κοινοποίηση των εθνικών κανόνων ασφαλείας καθώς και την αξιολόγηση που πραγματοποιεί ο οργανισμός.

Με την τρίτη οδηγία στην ουσία προχωράμε στο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος στον τομέα των σιδηροδρομικών. Ο στόχος, βεβαίως, είναι η αποτελεσματική ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων, η παροχή ασφαλών και ποιοτικών υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Στην ουσία, με το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου, εισάγεται ένας συντονιστικός μηχανισμός για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στη συνεργασία μεταξύ των φορέων. Εισάγονται σαφείς κανόνες ανεξαρτησίας και διαφάνειας των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής που διέπουν τη θέση στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και, βεβαίως, ενισχύεται ο ρόλος που έχουν οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς για την προστασία του ανταγωνισμού και των δικαιωμάτων των χρηστών.

Όσον αφορά στο επίπεδο διακυβέρνησης της υποδομής, νομίζω ότι ενισχύει την ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής και ήταν ξεκάθαρο τόσο στη συζήτηση στην επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια. Σε επίπεδο αγοράς διασφαλίζεται ο ανταγωνισμός, με την παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη-μέλη, με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς υποδομών, δηλαδή σπάνε τα μονοπώλια.

Όσον αφορά στις υπηρεσίες υψηλών ταχυτήτων, νομίζω ότι αναγνωρίζεται η ιδιαίτερη σημασία των υπηρεσιών αυτών για την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και, βεβαίως, της ενθάρρυνσης της ανταγωνιστικότητας των υψηλών ταχυτήτων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και διαφόρων υπηρεσιών και διαφόρων προϊόντων.

Επίσης, διασφαλίζονται νέοι κανόνες ανταγωνισμού των δικαιωμάτων των επιβατών και της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς. Διευρύνεται το πεδίο εποπτείας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων σε περιπτώσεις παραβάσεων και παραβιάσεων της νομοθεσίας και αθέμιτου ανταγωνισμού και, βεβαίως, αποσαφηνίζονται οι αρμοδιότητές της.

Νομίζω ότι όλες αυτές οι ρυθμίσεις οι οποίες εισάγονται, κύριοι συνάδελφοι, μέσω αυτών των τριών οδηγιών είναι απαραίτητες, όπως εξηγήσαμε προηγουμένως, τόσο για να ανοίξει ο ανταγωνισμός στο συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο ανά την Ευρώπη αλλά, βεβαίως, και για να διασφαλιστεί η ασφάλεια όλων αυτών των μεταφορών.

Νομίζω ότι δεν χρειάζεται να αναλύσουμε περαιτέρω για ποιον λόγο είναι κρίσιμο εθνικά και γεωπολιτικά να αναπτυχθούν ισχυροί σιδηροδρομοί στην Ελλάδα, σιδηροδρομοί που θα είναι, βεβαίως, φιλικό προς το περιβάλλον. Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών ήδη κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Μάλιστα είμαστε στη διάθεσή σας κι εγώ και ο Υπουργός, αν θέλετε κάποια στιγμή να ανοίξουμε μια γενικότερη κουβέντα συνολικά για το σχέδιο αυτό σε μια ενδεχομένως συνεδρίαση ειδικά στην επιτροπή, να κάνουμε μια πιο ενδελεχή κουβέντα, γιατί εδώ είναι περιορισμένος ο χρόνος.

Σε κάθε περίπτωση, θα περίμενα όλες οι πτέρυγες της Βουλής να υιοθετούσαν και να είχαν μια θετική ψήφο για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, γιατί αφορά στην ουσία ενσωμάτωση οδηγιών που οι περισσότεροι από τους προλαλήσαντες ομιλητές είπαν ότι ήταν απαραίτητες για να πάμε σ' αυτή την κατεύθυνση.

Θεωρούμε ότι για άλλη μια φορά κινηθήκαμε με πάρα πολύ

γρήγορο τρόπο ως νέα Κυβέρνηση να ενσωματώσουμε στο δικό μας στο Εθνικό Δίκαιο τρεις οδηγίες, οι οποίες θα έπρεπε να είχαν ήδη ενσωματωθεί εδώ και περίπου έναν χρόνο. Δυστυχώς η προηγούμενη κυβέρνηση, για τους δικούς της λόγους, κατάφερε να καθυστερήσει τόσο πολύ, με αποτέλεσμα να έχουμε όλες αυτές τις προειδοποιητικές επιστολές από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης και για άλλη μια φορά η χώρα μας να φαίνεται ότι στην ουσία βρίσκεται πάρα πολύ πίσω στην ενσωμάτωση των οδηγιών.

Σε κάθε περίπτωση, θεωρώ ότι είναι ένα βήμα το οποίο μας κάνει να προχωράμε μπροστά σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα, σε σχέση με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Νομίζω ότι με αυτό το βήμα τους επόμενους μήνες και τα επόμενα χρόνια θα είμαστε σε θέση σε μια από τις βασικές προτεραιότητες της χώρας μας, την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, να είμαστε πλέον έτοιμοι και να είμαστε σε μία ισότιμη θέση και με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Πριν δώσω τον λόγο στον Γραμματέα του ΜΕΡΑ25 κ. Βαρουφάκη, να ενημερώσω ότι μετά από τον κ. Βαρουφάκη θα μιλήσει ο κ. Μπουκώρος και ζήτησε δευτερολογία και η κ. Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρία Πέρκα, σας φτάνουν δύο-τρία λεπτά ή θέλετε όσο δικαιούστε;

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Πρόεδρε, χρειάζομαι πέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Θέλετε πέντε λεπτά; Έχουμε στις 17.00' και άλλη συνεδρίαση. Καλώς.

Κι εσείς, κύριε Γκόκα, θα έχετε κανονικά τον χρόνο σας.

Κύριε Βαρουφάκη, ελάτε, παρακαλώ.

ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜΕΡΑ25): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επιτρέψτε μου μία πάρα πολύ σύντομη αναφορά σε ένα σημερινό τραγικό γεγονός. Μετά την απόφαση του Προέδρου Τραμπ, τα αμερικανικά στρατεύματα αφήνουν τους Κούρδους στην τύχη τους.

Γνωρίζετε πολύ καλά τι συμβαίνει στα σύνορα Τουρκίας και Συρίας. Είναι μία ζοφερή στιγμή για τον κουρδικό λαό. Θεωρώ ότι όλες οι πτέρυγες της Βουλής θα πρέπει να σκεφτούμε τι συμβαίνει αυτή τη στιγμή εκεί και να αναρωτηθούμε κατά πόσον η πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης και της σημερινής Κυβέρνησης, ότι τα δίνουμε όλα στους ισχυρούς για να πάρουμε ερείσματα και να μας υποστηρίξουν στις δύσκολες στιγμές, κατά πόσον αυτή η φαντασίωση παραμένει ζωντανή.

Μην ξεχνάμε ότι οι Κούρδοι μαχητές ήταν οι μόνοι οι οποίοι στηρίξαν την αμερικανική πολιτική στη Συρία και βλέπουμε τώρα πώς αφέθηκαν στην τύχη τους, έτοιμοι να σφαγιαστούν από τη μία μεριά από τα τουρκικά στρατεύματα και από την άλλη μεριά από τον ISIS.

Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, που χρησιμοποίησα αυτή την ευκαιρία, αλλά νομίζω ότι είναι μία δύσκολη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δικός σας είναι ο χρόνος.

ΓΙΑΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ (Γραμματέας του ΜΕΡΑ25): Ας μιλήσουμε, λοιπόν, για τους σιδηροδρόμους, τη μόνη τεχνολογία που πραγματικά συνδέει τον 19° αιώνα με μια προοπτική πράσινης ανάπτυξης τον 21° αιώνα.

Διαβάζοντας το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, μου ήρθε κατά νου ένα ευφυολόγημα του Μαχάτμα Γκάντι. Όταν είχε ερωτηθεί ποια είναι η άποψή του για τον βρετανικό πολιτισμό, είχε πει: «Θα ήταν μία πάρα πολύ καλή ιδέα...».

Και εγώ διαβάζοντας εδώ για τα περί ευρωπαϊκού ενοποιημένου δικτύου σιδηροδρόμων, σκέφτηκα τι καλή ιδέα θα ήταν αυτή. Δυστυχώς, δεν πρόκειται για μία οδηγία που προωθεί ένα ενοποιημένο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Μακάρι. Εμείς, ως ευρωπαϊκό κόμμα, θα την υποστηρίζαμε.

Δυστυχώς, μιλάμε για μία συστηματική υποβάθμιση των σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι ένα ιδεολόγημα, το οποίο βρίσκεται πίσω από αυτή την οδηγία και από τις προηγούμενες οδηγίες, ένα ιδεολόγημα που βάλλει κατά του ρεαλισμού, με κρυπτόμενα συμφέροντα αναποτελεσματικών, ημιπρωτευμένων ιδιωτικών εταιρειών να κρύβονται πίσω από αυτό.

Κοιτάξτε, επειδή δεν θέλω να μιλάω με συνθήματα, επιτρέψτε μου να εξηγήσω. Διαβάζοντας την οδηγία, βλέπουμε ένα τεράστιο παράδοξο, μία αντίφαση, την οποία πραγματικά και ένας πρωτοετής φοιτητής μπορεί να τη δει. Από τη μία μεριά μιλάνε για οικονομίες κλίμακας, για την προώθηση οικονομικών κλίμακας μέσα από τη διαλειτουργικότητα κ.λπ. και από την άλλη μεριά μιλάνε για τον ανταγωνισμό.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτά τα δύο δεν πάνε μαζί. Όταν έχεις ένα φυσικό μονοπώλιο, που είναι εξ ορισμού ένας σιδηρόδρομος, δεν γίνεται να προωθήσεις ταυτόχρονα -ούτε ο Θεός και οι άγγελοί του να κατέβουν στη Βουλή των Ελλήνων, στη Βουλή των Γερμανών, των Γάλλων-, είναι αδύνατον να προωθηθεί ταυτόχρονα η οικονομία κλίμακας από τη μία μεριά και ο ανταγωνισμός από την άλλη.

Ο ορισμός του φυσικού μονοπωλίου, θα μου επιτρέψετε να πω, είναι ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, όπου τα σταθερά κόστη είναι τεράστια σε σχέση με τα οριακά κόστη και όπου το μέσο κόστος φθίνει όσο περισσότερο αναπτύσσεται το δίκτυο.

Σε μία τέτοια αγορά το μονοπώλιο ή ένα διπώλιο, το οποίο ουσιαστικά είναι μονοπώλιο, είναι νομοτελειακά δεδομένο, εκτός αν ακολουθήσετε το οριζόντιο μοντέλο, το οποίο λέτε ότι θα ακολουθήσετε, το οποίο πάει εντελώς κόντρα στην ιδέα των οικονομικών κλίμακας.

Το αποτέλεσμα στο βρετανικό μοντέλο, για παράδειγμα, όταν ουσιαστικά έσπασε η Βρετανία ανά περιοχή και κάθε περιοχή παραδόθηκε σε ένα αναποτελεσματικό ιδιωτικό μονοπώλιο, είναι να είναι σήμερα οι σιδηρόδρομοι της Βρετανίας, μετά από αυτή την τυποποίηση που εσείς αναδεικνύετε ή θέλετε να αναδείξετε ως ιδανική, σε πολύ χειρότερη κατάσταση από ό,τι ήταν πριν από τριάντα χρόνια.

Ακόμα και οι φίλοι μας, οι φίλοι σας, οι πολιτικοί του Συντηρητικού Κόμματος παραδέχονται, κεκλεισμένων των θυρών, όταν δεν είναι ανοιχτά τα μικρόφωνα, ότι απαιτείται η επανεθνικοποίηση των βρετανικών σιδηροδρόμων.

Κοιτάξτε, υπάρχει και μία άλλη διάσταση, η οποία είναι ολοένα και πιο σημαντική περιβαλλοντικά, αλλά όσον αφορά και οικονομικά δεδομένα. Η διάσταση των εξωτερικότητων.

Διαβάζω τη φρασεολογία αυτής της εγκυκλίου, αυτού του νομοσχεδίου και πραγματικά δεν μπορώ να πιστέψω ότι μιλάνε ακόμα -και δεν φταίτε εσείς γι' αυτό, γιατί ξέρω ότι απλά το μεταφράσατε από τα αγγλικά- για εμπορευματοποίηση, για αντιμετώπιση των εταιρειών αυτών σε καθαρά εμπορικά κριτήρια.

Τι σημαίνει αυτό, όταν μιλάνε ουσιαστικά για αποτροπή κρατικών ενισχύσεων; Ουσιαστικά αυτό που παραδέχονται είναι ότι δεν θα υπάρξει δυνατότητα ποτέ στην Ευρωπαϊκή Ένωση να λάβουμε σοβαρά υπ' όψιν τις εξωτερικότητες. Με άλλα λόγια, τις εξωτερικές οικονομίες και το γεγονός ότι, όταν θρομολογήσεις ένα υπερσύγχρονο τρένο μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, αυτό αμέσως έχει τεράστια οικονομικά και οικολογικά πλεονεκτήματα και μείωση του οικολογικού και του οικονομικού κόστους όσον αφορά τη χρήση του ντιζελ, τη συμφόρηση, τα ατυχήματα κ.λπ.. Με άλλα λόγια, μας φέρατε μια εγκύκλιο η οποία καταστρατηγεί βασικές αρχές οικονομικής και βασικές αρχές οικολογικής συνείδησης.

Και για να μη μιλάμε γενικά, παρατηρήστε, κάντε μία σύγκριση του τι συνέβη στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το 1990 -που εισήχθη αυτή η νοσοτροπία της εμπορευματοποίησης και της κατάρρευσης των κρατικών επιχορηγήσεων και του κρατικού μονοπωλίου και η αντικατάσταση του κρατικού μονοπωλίου, όχι με ανταγωνισμό, αλλά με ιδιωτικά μονοπώλια, είτε εθνικά είτε κρατικά-, τι συνέβη, λοιπόν, συγκριτικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε σχέση με άλλες περιοχές της Γης.

Αν δείτε σήμερα τους σιδηροδρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι για κλάματα. Αν πάρουμε τον χάρτη της Ευρώπης και δούμε πού υπάρχουν TGV, υπερσύγχρονες σιδηροδρομικές συνδέσεις, είναι ελάχιστες σε σχέση με την Κίνα.

Στην Κίνα τα τελευταία οχτώ χρόνια -το ξέρετε, φαντάζομαι έχουν χτίσει είκοσι χιλιάδες χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, που τα-

ξιδεύουν με περισσότερα από τριακόσια τριάντα χιλιόμετρα την ώρα. Είναι είκοσι χιλιάδες χιλιόμετρα. Πόσα κατασκευάστηκαν στην Ευρώπη; Ούτε δύο χιλιάδες.

Εμείς ως Ευρωπαίοι πρέπει να ντρεπόμαστε για τον τρόπο με τον οποίο το ιδεολόγημα του ανταγωνισμού και της εισαγωγής της αγοράς στους σιδηροδρόμους ουσιαστικά έχουν καταστήσει τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους στην ήπειρο που τους ανακάλυψε και τους ανέπτυξε ανενεργούς ουσιαστικά και εκτός του αναπτυξιακού μοντέλου της Ευρώπης.

Δεν λέω ότι ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρόμων είναι πανάκεια. Κοιτάξετε στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου η «AMTRAK» είναι δημόσια επιχείρηση. Είναι τρισάθλια. Αυτό που λέω είναι ότι ο δημόσιος χαρακτήρας και η καθετικοποίηση του σχεδιασμού, στο πλαίσιο ενός αναπτυξιακού μοντέλου που ξεπερνάει τους σιδηροδρόμους, έχει να κάνει και με τις μορφές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, ανανεώσιμες πηγές και όλα αυτά. Ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρόμων, λοιπόν, είναι αναγκαία, αλλά δεν είναι ικανή συνθήκη για να έχουμε σοβαρούς σιδηροδρόμους.

Τι βλέπουμε στην Ευρώπη, σε χώρες όπως η Γερμανία, σε χώρες όπως η Γαλλία, που οι σιδηροδρόμοι παραμένουν ουσιαστικά κρατικοί, SNSF, Deutsche Bank κ.λπ.; Βλέπουμε μία απίστευτη υποβάθμισή τους, με πολύ χαμηλές επενδύσεις. Ναι μεν είναι κρατικοί, αλλά είναι αποδυναμωμένοι και δεν υπάρχουν επενδύσεις σε αυτούς. Γιατί; Λόγω της λιτότητας, η οποία ξεκίνησε από την Ελλάδα και η οποία πέρασε ως πολιτική και ιδεολόγημα και στη Γερμανία -και πολύ συγκεκριμένα στη Γερμανία. Από την άλλη μεριά, βλέπουμε τις ιδιωτικές εταιρείες στην Ευρώπη να είναι εξίσου τρισάθλιες.

Με άλλα λόγια, δεν υπάρχει ένα αναπτυξιακό πλάνο στο οποίο ένα δημόσιο σιδηροδρομικό πανευρωπαϊκό δίκτυο να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι.

Φέρνοντας, λοιπόν, αυτή την οδηγία εδώ ουσιαστικά τι λέτε; Λέτε ότι μας την έφεραν οι Ευρωπαίοι, πρέπει να την περάσουμε. Και τι κάνετε; Κάνετε δύο αποθήματα στην τιμή του ενός. Το πρώτο απόηγμα είναι ότι ουσιαστικά συμφωνείτε με τις ευρωπαϊκές πολιτικές που καταδικάζουν τους σιδηροδρόμους πανευρωπαϊκά. Και, δεύτερον, στη δική μας χώρα, το σιδηροδρομικό μας δίκτυο έχει ενδιαφέρον μόνο για κάποιους Βρετανούς χομπίστες, που, αντί να πηγαίνουν σε μουσεία, έρχονται να δουν τα δικά μας τρένα. Σοβαρολογώ, υπάρχουν και τουρ ειδικά που λένε «ελάτε να δείτε ένα αρχαίο τρένο». Σε μια χώρα, στο «Μνημονιστάν», στη χρεοδουλοπαροικία, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -κι αυτό είναι κάτι το οποίο για το οποίο θα απολογείστε και θα πρέπει να απολογείστε για πολλές δεκαετίες που έρχονται- ξεπούλησε τα τρένα του ΟΣΕ για ένα ποσό ευτελέστατο, σε μία πτωχευμένη, όπως ακούσαμε και προηγουμένως, ημικρατική ιταλική επιχείρηση, η οποία δεν έχει να βάλει ένα ευρώ.

Σε αυτό, λοιπόν, το πλαίσιο, σε αυτό το όνειδος, το απόηγμα, έρχεται να προστεθεί μία ευρωπαϊκή οδηγία. Όπως το ελληνικό μνημόνιο και η ελληνική λιτότητα κατόπιν της επιτυχούς εφαρμογής τους στο «Ελλαδιστάν» μεταφέρθηκαν και αποτέλεσαν την πεμπτούσια των πολιτικών λιτότητας στο κέντρο της Ευρώπης, στη Γερμανία, στην Γαλλία, στην Ιταλία, βεβαίως, ουσιαστικά έχουμε την ανάπτυξη της υποανάπτυξης των σιδηροδρόμων μας μέσα από αυτή την οδηγία.

Εμείς δεν θέλουμε τίποτα παραπάνω από το να έχουμε ένα πανευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο να λειτουργεί στο πλαίσιο ενός συνολικότερου οράματος για την πράσινη μετάβαση. Είμαστε βαθιά ευρωπαϊστές. Θα πετάγαμε από τη χαρά μας αν μπορούσαμε να υπερψηφίσουμε μία ευρωπαϊκή οδηγία που είναι καλή για την Ευρώπη και είναι καλή για την Ελλάδα, είναι καλή για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους και είναι καλή για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Αυτό που φέρατε, όμως, δεν εντάσσεται σε αυτό.

Μια μικρή παρατήρηση. Θυμάστε με μια προηγούμενη κυβέρνηση Μητσοτάκη την ιστορία με την κινητή τηλεφωνία και τον ΟΤΕ; Τότε ο ΟΤΕ ήταν κρατικός ακόμα. Είχαν έρθει δύο ιδιωτικές εταιρείες στην κινητή τηλεφωνία, η «PANAFON» και η «TELESTET», αν θυμάμαι καλά, και η προηγούμενη κυβέρνηση Μητσοτάκη είχε απαγορεύσει στον κρατικό ΟΤΕ να δημιουργή-

σει τρίτη εταιρεία κινητής τηλεφωνίας. Το θυμάστε αυτό; Όπως πάτε να κάνετε εσείς τώρα, να απαγορεύσετε στον ΟΣΕ να ανταγωνιστεί με τους ιδιώτες στις γραμμές του ΟΣΕ.

Και τι συνέβη μετά; Ήρθε μια κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η οποία έδωσε τη άδεια στην «COSMOTE», αφού βεβαίως είχε δρομολογηθεί η ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ. Μάλλον κάτι τέτοιο θα γίνει κι εδώ. Πρώτα θα ιδιωτικοποιήσετε και τον ΟΣΕ και μετά στον ιδιώτη που θα τον έχει αγοράσει θα του δώσετε τη δυνατότητα να εισάγει κι αυτός μια τρίτη τρισάθλια εταιρεία, που θα ανταγωνίζεται τις υπάρχουσες τρισάθλιες εταιρείες.

Και θα είναι τρισάθλιες, κύριε Υπουργέ. Είναι πολύ απλός ο λόγος. Τα χρήματα. Οι επενδύσεις. Οι επιχειρήσεις που θα έρθουν εδώ δεν έχουν να επενδύσουν τα 3-4 δισεκατομμύρια που χρειάζεται ο ελληνικός σιδηροδρόμος. Ας είμαστε ξεκάθαροι. Αν δεν έρθουν 3-4 δισεκατομμύρια να επενδυθούν σε αυτό το πράγμα που λέγεται ελληνικός σιδηροδρόμος, δεν θα υπάρξει ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου. Οι ιδιώτες δεν πρόκειται να έρθουν.

Η αγορά δεν είναι αρκετά μεγάλη. Αν δεν ενταχθεί ο ελληνικός σιδηροδρόμος σε ένα πλαίσιο πανευρωπαϊκό, ενός πραγματικού δημόσιου ευρωπαϊκού συστήματος, δεν πρόκειται να δούμε άσπρη μέρα όσον αφορά τους σιδηροδρόμους. Αυτό σημαίνει ότι θα συνεχίζει να σκοτώνεται ο κόσμος στους δρόμους, θα συνεχίσουμε να ρυπαίνουμε το περιβάλλον, θα συνεχίσουμε να είμαστε ιδιαίτερα αναποτελεσματικοί.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εδώ υπάρχουν -το έχω ξαναπεί- δύο οράματα. Υπάρχει το όραμα του μνημονιακού δικοματισμού, εξορύξεις, αγωγοί φυσικού αερίου, δρόμοι, αυτοκινητόδρομοι, αυτοκίνητα, ντίζελ. Πάρτε, για παράδειγμα, την Κρήτη, στην οποία αναφέρθηκε ο εισηγητής μας από το Ηράκλειο. Μιλάμε για τον βόρειο οδικό άξονα, να φτιάξουμε έναν τεράστιο αυτοκινητόδρομο πάλι, να τον επεκτείνουμε, να έχουμε κι άλλα αυτοκίνητα κι άλλα φορτηγά κι άλλη μόλυνση. Να χτίσουμε ένα τεράστιο αεροδρόμιο στο Καστέλι, στο οποίο θα φτιάξουμε κι άλλους δρόμους να διασυνδέεται. Η πλήρης ταμενοποίηση της Κρήτης. Αυτό είναι το ένα όραμα, η μία Ελλάδα.

Υπάρχει και το άλλο όραμα, το δικό μας όραμα. Ηλεκτροκίνηση παντού. Στο πλαίσιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ένα δημόσιο δίκτυο σιδηροδρόμων. Και μιας και αναφέρθηκα στην Κρήτη, φανταστείτε εκεί να είχαμε ένα υπερσύγχρονο τρένο, το οποίο να συνδέει τα Χανιά με τη Σητεία, με μικρές γραμμές, οι οποίες να πηγαίνουν κάθετα και ταυτόχρονα, κατάργηση αυτού του φαραωνικού νέου αεροδρομίου στο Καστέλι, με μικρότερες αεροπορικές δομές, έτσι ώστε η Κρήτη να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο πράσινης ανάπτυξης, να πάψει η ιστορία αυτή και ολόκληρο αυτό το σπουδαίο νησί να ηλεκτροδοτείται καίγοντας ντίζελ, κάτι που γίνεται αυτή τη στιγμή, να σταματήσει η ιδέα της καταστροφής του Λιβυκού και του Κρητικού Πελάγους μέσα από τις εξορύξεις. Αυτό είναι το δεύτερο όραμα.

Δυστυχώς, άλλη μία φορά, οι υπόλοιπες πτέρυγες της Βουλής μας χαρίζετε σε εμάς, το ΜέΡΑ25, το μονοπώλιο να είμαστε εναντίον των εξορύξεων, να είμαστε υπέρ ενός ριζοσπαστικού ανθρωπισμού για τους μετανάστες και τώρα να προωθούμε λύσεις πανευρωπαϊκές για τα τρένα μας, για τους σιδηροδρόμους, που συνάδουν με ένα πραγματικό αναπτυξιακό μοντέλο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΜέΡΑ25)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να κάνω μία ερώτηση στον κ. Βαρουφάκη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Όχι, κύριε συνάδελφε. Και να το θέλει, δεν μπορούμε.

Ο κ. Μπουκώρος από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Λυπάμαι να διαπιστώνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σε μία τόσο σημαντική συζήτηση για το σιδηροδρόμο -η οποία δεν κέρδισε το ενδιαφέρον της Εθνικής Αντιπροσωπείας, ας μην κρυβόμαστε- ακούστηκαν και ασάφειες, διαπιστώθηκαν και αυταπάτες.

Θα ξεκινήσω από τα τελευταία που ακούγονται στην Αίθουσα

περί κρατικών ή ιδιωτικών εταιρειών. Βρίθει η ιστορία του σιδηροδρόμου, και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, αποτυχημένων κρατικών μοντέλων και επιτυχημένων ιδιωτικών μοντέλων, αλλά και το αντίστροφο. Κατά συνέπεια νομίζω ότι δεν μετράει τόσο η ταμπέλα, αλλά το πλαίσιο λειτουργίας όλων αυτών των εταιρειών.

Ακούσαμε εδώ ότι η «COSCO» που ήρθε στον Πειραιά είναι μία κρατική κινεζική εταιρεία. Ακούσαμε ότι η «DEUTSCHE TELEKOM» που συμμετείχε στην ιδιωτικοποίηση του ΟΤΕ είναι μία γερμανική κρατική εταιρεία. Ακούσαμε ότι η «Ferrovie dello Stato Italiane» είναι μία ημικρατική ιταλική εταιρεία. Βεβαίως και έτσι είναι. Αγνωσούν, όμως, οι κύριοι συνάδελφοι που κάνουν αυτή την προσέγγιση ότι οι συγκεκριμένες εταιρείες δούλευαν και εξακολουθούν να δουλεύουν με καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια που διέπουν τη λειτουργία τους τις οδήγησαν και στην εξωστρέφεια.

Αντιθέτως, λυπάμαι να διαπιστώνω ότι δεν έχω υπ' όψιν μου καμία μεγάλη ελληνική κρατική εταιρεία που να δούλεψε με τέτοια κριτήρια. Διαχρονικά τροφοδοτούσαν τους προϋπολογισμούς με ελλείμματα. Η κακοδαιμονία του ελληνικού κράτους, το ρουσφέτι κι όλα αυτά και σε επίπεδο εργαζομένων και σε επίπεδο εργολάβων κ.λπ. καταγράφονταν πάντα στην πορεία αυτών των εταιρειών.

Κι επειδή ακούμε την κριτική εξ αριστερών κι επειδή κάποιοι από εσάς έχετε και μαοϊκό παρελθόν, θα σας καλούσα να εμβαθύνετε περισσότερο τον λόγο του Μάο για το χρώμα της γάτας, ότι δηλαδή δεν έχει καμία σημασία αν είναι άσπρη ή μαύρη η γάτα, αλλά αν πιάνει ποντίκια. Να εμβαθύνετε, λοιπόν. Νομίζω ότι θα διδαχθείτε κι ότι θα κάνετε νέες προσεγγίσεις.

Ακούσαμε πάλι στο ίδιο μήκος κύματος κριτική ότι αυτές οι συμφωνίες που υπογράφουμε σήμερα, αυτές οι συμβάσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτή η ενσωμάτωση στο εθνικό μας δίκτυο ανοίγουν -λέει- μόνο στην αγορά. Μα τι είναι η αγορά για το τρένο; Δεν είναι τα εμπορεύματα και οι επιβάτες, δεν είναι το cargo και το passenger, τα δύο κομμάτια που δίνουν ζωή στον σιδηρόδρομο; Στο άνοιγμα για τα εμπορεύματα και για τους επιβάτες διευκολύνουν οι συγκεκριμένες συμφωνίες.

Για το αν θα είναι ιδιωτικό ή κρατικό το καθεστώς, λέμε ότι η υποδομή παραμένει στο κράτος. Πρόκοψε, όμως, ο ελληνικός κρατικός σιδηρόδρομος! Γιατί εγώ δεν ξέρω τι λένε οι Άγγλοι συντηρητικοί κεκλεισμένων των θυρών και αν τους καταγράφουμε και αυτούς. Ξέρω, όμως, την ιστορική πραγματικότητα της χώρας μας.

Η επέκταση του σιδηροδρόμου ξεκίνησε το 1882 επί Χαριλάου Τρικούπη, αφού προηγουμένως ακύρωσε τις τέσσερις συμφωνίες που είχε κάνει ο Κουμουνδούρος έναν χρόνο νωρίτερα. Η κακοδαιμονία της ασυνέχειας πάει πολύ μακριά σε αυτή τη χώρα. Και στον σιδηρόδρομο πρέπει να υπάρχει πράγματι μία συνεννόηση και μία συνέχεια.

Έγινε το σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν κέρδισε στον ανταγωνισμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις. Δεν κατόρθωσε ποτέ στην Ελλάδα να κερδίσει πάνω από 4% του επιβατικού και εμπορευματοκιβωτίου έργου.

Έγινε τότε η επιλογή της ορεινής χάραξης. Αν είχε γίνει η πεδινή χάραξη, ενδεχομένως να ήταν περισσότερο βιώσιμος ο ελληνικός σιδηρόδρομος, αλλά θα έμενε οριστικά στην απομόνωση το ορεινό και μειονεκτικό κομμάτι της χώρας. Δεν μπορούμε, δηλαδή, να κάνουμε ούτε εύκολη κριτική ούτε εύκολες προσεγγίσεις εις σήμερα.

Από και και πέρα, αν θέλετε ιδιωτικό παράδειγμα, η πρώτη σύμβαση παραχώρησης μεγάλου συγκοινωνιακού έργου στην Ελλάδα, με απόλυτη επιτυχία και αυτοχρηματοδότηση και βιωσιμότητα, ήταν ο θεσσαλικός σιδηρόδρομος. Κατασκευάστηκε με ιδιωτικά κεφάλαια. Λειτουργήσε ως εταιρεία μέχρι το 1926. Παραχωρήθηκε μετά στον ΣΕΚ, στον Σιδηρόδρομο του Ελληνικού Κράτους. Ήρθαν και οι υπόλοιπες τεχνολογικές εξελίξεις. Άρχισε να δύει αυτό το λαμπρό παράδειγμα. Δεν μπορεί να κάνουμε τόσο εύκολες και απερισκεπτες ιστορικές προσεγγίσεις ούτε να αλλοιώνουμε την ιστορία.

Εν πάση περιπτώσει, η μορφολογία της Ελλάδος δεν προσφέρεται για την ανάπτυξη οικονομικού σιδηροδρόμου. Σήμερα,

όμως, παρουσιάζονται νέες ευκαιρίες. Γιατί το ζήτημα, όπως προείπα, δεν είναι αν θα είναι ιδιωτικές οι εταιρείες. Δηλαδή, σε μία δημόσια υποδομή, την οποία κρατάει ο ΟΣΕ σήμερα, αν φέρουμε περισσότερες εταιρείες και δεν κρατήσουμε μόνο την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», δεν θα μετακινούνται περισσότερα εμπορεύματα και περισσότεροι επιβάτες; Δεν θα έχουμε περισσότερη οικολογία και περισσότερη οικονομία, από το να αφήσουμε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο;

Για την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» από την Αξιοματική Αντιπολίτευση θα περίμενα πιο επιφυλακτική κριτική, γιατί η συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ, με πρωθυπουργό Αντώνη Σαμαρά, είχε πετύχει τίμημα 350 εκατομμυρίων ευρώ και ήρθε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ να εκχωρήσει το μεταφορικό έργο με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ. Η διαφορά αυτών των δύο ποσών, τα 300 εκατομμύρια, θα αρκούσαν για την ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στα επιμέρους τμήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Θα μιλήσω και πάλι για τον θεσσαλικό σιδηρόδρομο. Τι έκανε τεσσεράμισι χρόνια η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ; Δύο τμήματα υπάρχουν εκεί: Βόλου - Λάρισας και Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας, που αναμένουν την ηλεκτροκίνησή τους. Τέσσερις φορές εξήγγειλε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ τη δημοπράτηση του έργου «Ηλεκτροκίνηση Βόλου - Λάρισας». Έφυγε από την κυβέρνηση και ακόμα δεν έχουμε δει τις μελέτες. Έγινε μία τροποποίηση μελέτης εκεί. Η ουσία είναι ότι καθυστερήσαμε τεσσεράμισι χρόνια. Επί τέσσερα χρόνια εξαγγέλλει η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ τη συμβασιοποίηση του έργου Παλαιοφάρσαλο - Καλαμπάκα για την ηλεκτροκίνηση. Έφυγε από την κυβέρνηση και η συμβασιοποίηση δεν έχει γίνει.

Είναι εύκολο να κάνουμε κριτική και να λέμε «πήγαμε το τρένο στο Αίγιο όταν βρήκαμε χρηματοδότηση και όταν βρήκαμε τις μελέτες ώριμες και τα λοιπά», αλλά είναι πολύ δύσκολο όταν ερχόμαστε αντιμέτωποι με τις εξαγγελίες μας να πείσουμε ότι πραγματικά έχουμε παράξει έργο.

Βεβαίως, άκουσα και από τον ΣΥΡΙΖΑ και από άλλα μικρότερα κόμματα να λένε, άσχετα από το τι λέει το ευρωπαϊκό πλαίσιο, ότι εμείς μπορούμε να κάνουμε μία εθνική πολιτική για το τρένο. Πράγματι, μπορούμε. Μπορούμε και τρένο, όπως άκουσα προηγουμένως, να κάνουμε στην Κρήτη. Αν θέλουμε, μπορούμε να συνδέσουμε και τα Δωδεκάνησα με τον σιδηρόδρομο, αρκεί να τα πληρώσουμε εμείς.

Σας εξήγησε επαρκώς ο Υπουργός ποιο είναι το χρηματοδοτικό πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων. Το ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό πλαίσιο χρηματοδοτεί έργα που είναι ενταγμένα στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μπορούμε να κάνουμε ό,τι θέλουμε, αν το συμφωνήσουμε. Αλλά από ποιο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Αυτό που εκμηδένισε ο ΣΥΡΙΖΑ;

Ερχόμαστε σήμερα εδώ και λέμε να κάνουμε εθνική πολιτική για να κάνουμε νέες χαράξεις και εκσυγχρονισμό εκτός ευρωπαϊκών δικτύων, δηλαδή εκτός ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Από ποιο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Αυτό που -αν θέλετε- απαξίωσε εντελώς η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, με άλλους πολιτικούς στόχους, βεβαίως;

Αυτή είναι η κατάσταση σήμερα και ακούμε τώρα -γι' αυτό μίλησα για αυταπάτες προηγουμένως- για σιδηροδρομική Εγνατία. Γιατί δεν είναι προτιμότερο αυτό που σας είπα ο κ. Καραμανλής, δηλαδή; Η σιδηροδρομική σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με το Μπουργκάς και γενικότερα με τη Μαύρη Θάλασσα, οι κάθετοι οδικοί άξονες, που θα ενισχύσουν τη γεωπολιτική θέση της χώρας;

Δεν βλέπετε ο «σουλτάνος» απέναντι ότι ονειρεύεται διώρυγα Κωνσταντινούπολης, για να μετατοπίσει εντελώς τον γεωπολιτικό άξονα; Να μιλάμε σήμερα εμείς για μια σιδηροδρομική Εγνατία, όταν με τον αναθεωρητισμό της Τουρκίας κινδυνεύουν όλες οι γνωστές συνθήκες; Με τη Συνθήκη του Μοντρέ η διέλευση της ναυσιπλοΐας από τα στενά του Βοσπόρου είναι ελεύθερη. Τώρα εξαγγέλλει διώρυγες. Μία το εγκαταλείπει, μία το εξαγγέλλει, μία το ξεκινάει, μία δεν το ξεκινάει. Δείχνει, όμως, μία τακτική, ότι έχουν στρατηγική να μετατοπίσουν ακόμα περισσότερα τον γεωπολιτικό άξονα. Και εμείς έχουμε την ευκαιρία, όπως σας είπα ο Υπουργός εδώ, να προωθήσουμε τους κάθετους σιδηροδρο-

μικούς άξονες και να φέρουμε το γεωπολιτικό ενδιαφέρον προς την πλευρά της δικής μας χώρας. Και εμείς εξαγγέλλουμε σιδηροδρομικές Εγνατίες, χωρίς καμμία μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας, έτσι, για να λέμε κάποιες αυταπάτες μας.

Θα μπορούσε να πει πολλά κανείς και για την ιστορία του σιδηροδρόμου αλλά και για το ποιες είναι οι πραγματικές δυνατότητες. Εν τέλει, έχει σημασία πόσες εταιρείες θα έρθουν και ποιες θα είναι αυτές; Το ζητούμενο είναι να έρθουν περισσότερες εταιρείες σε μία δημόσια υποδομή, να φέρουν δουλειά και έργο στη χώρα.

Έχω την τύχη να προέρχομαι από τον Βόλο, που διαθέτει σιδηροδρόμο μέσα στο λιμάνι εδώ και εκατόν είκοσι χρόνια. Εδώ και εκατόν είκοσι χρόνια! Και βάσισε την ανάπτυξη του, τουλάχιστον προπολεμικά, σε αυτή την τεράστια υποδομή.

Σήμερα αποκτάμε και άλλα λιμάνια με σιδηροδρομική σύνδεση: Πειραιάς, Βόλος, Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη. Αντί να δούμε πώς θα πάρουμε τις δουλειές, δηλαδή πώς θα δημιουργήσουμε βιώσιμα εμπορευματικά κέντρα για να περνάει το εμπόριο από ελληνικά χέρια, ζητούμε επαναφορά σε κρατικές δομές και άλλα τέτοια περιέργα, που δεν στέκουν.

Θα πρέπει να κάνουμε και το επόμενο βήμα, γιατί το κέρδος δεν είναι να περάσει το κοντέινερ, το εμπορευματοκιβώτιο, από την Ελλάδα. Το κέρδος είναι να μείνει εδώ και να συναρμολογήσεις τα προϊόντα. Και λέω πάλι το παράδειγμα του Βόλου: Λιμάνι - σιδηρόδρομος, δύο βιομηχανικές περιοχές, από τις οποίες διέρχεται ο σιδηρόδρομος.

Δεν βλέπουμε σήμερα ότι υπάρχουν χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πρώην ανατολικές, όπως η Τσεχία, που εξειδικεύονται στη συναρμολόγηση αυτών των μετακινούμενων προϊόντων από τον δρόμο του μεταξιού ή από οπουδήποτε αλλού, προσθέτοντας στο ΑΕΠ τους σημαντικά ποσοστά;

Το δεύτερο, λοιπόν, που πρέπει να μας απασχολεί είναι όχι μόνο η διέλευση των εμπορευμάτων, αλλά και η συναρμολόγησή τους. Άρα ας ανοίξουμε τους ορίζοντες, ας δούμε ποιες είναι οι πραγματικές σημερινές δυνατότητες. Και, όταν μιλάμε για έργα, να μιλάμε, όπως είπε και ο Υπουργός, ο κ. Καραμανλής, για μελέτες βιωσιμότητας και σκοπιμότητας. Γιατί δεν ξέρω αν είναι έτοιμος ο ελληνικός λαός από το υστέρημά του να πληρώσει έργα σιδηροδρομικά ή οποιαδήποτε άλλα. Τα οδικά τελειώνουν σιγά-σιγά στη χώρα μας, οπότε μπορούμε να επικεντρωθούμε περισσότερο στον σιδηρόδρομο. Δεν ξέρω, λοιπόν, αν ο ελληνικός λαός είναι διατεθειμένος να πληρώσει από το υστέρημά του για μη βιώσιμα έργα.

Κατά συνέπεια καταλήγω λέγοντας ότι οι συγκεκριμένες οδηγίες που ενσωματώνουμε σήμερα στο Εθνικό Δίκαιο είναι, πρώτον, αντιμονοπωλιακές και, δεύτερον, διαλειτουργικές.

Διότι ένας λειτουργικός και ανταγωνιστικός σιδηρόδρομος είναι ο σιδηρόδρομος του μέλλοντος, κάτι που στο παρελθόν δεν κοιτάξαμε, με αποτελέσματα σαν κι αυτά που περιγράψαμε σήμερα, χωρίς, όμως, να αναλαμβάνουμε το κόστος των εξελίξεων, γιατί φτάσαμε να κατηγορείται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για την έλλειψη πρόβλεψης σιδηροδρομικής σύνδεσης στη γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου. Και την ακούσαμε αυτή την κριτική από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Συγγνώμη, ο πολιτικός χώρος τον οποίο διαδεχθήκατε εσείς κατά το μέγιστο μέρος, κυρίως σε οπαδούς και λιγότερο σε στελέχη, ήταν ο χώρος που αμέλησε αυτή την πρόβλεψη, με συνέπεια σήμερα αυτό το έργο να είναι αντιοικονομικό και να μη χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν θα βλέπετε τα πράγματα από την οπτική γωνία που σας βολεύει κάθε φορά, για να μπορέσουμε επιτέλους σε αυτή την Αίθουσα να συνεννοηθούμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Απ' ό,τι βλέπω, σχεδόν όλοι οι ειδικοί αγορητές θέλετε να μιλήσετε. Θα σας δώσω από τρία λεπτά. Σας παρακαλώ πολύ να τηρήσουμε τον χρόνο, γιατί έχει περάσει η ώρα. Στις 17.00' πρέπει να είμαστε πάλι εδώ και οφείλουμε να σκεφτούμε πρώτα αυτούς που μας έκαναν την τιμή να είναι παρόντες και παρούσες

εδώ, οι οποίοι πρέπει και να ξεκουραστούν, αλλά και τους υπαλλήλους που θα μείνουν μέχρι τις 12.00' το βράδυ και παραπάνω.

Το λόγο έχει η κ. Θεοπίστη Πέρκα από τον ΣΥΡΙΖΑ για τρία λεπτά.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα προσπαθήσω κι εγώ να συνεννοηθούμε. Όμως, για να συνεννοηθούμε, πρέπει λίγο να δούμε πού βρισκόμαστε. Τώρα άνοιξε η κουβέντα για τον σιδηρόδρομο και αναδρομή ιστορική και λάθη. Πώς μια χώρα με αυτή τη γεωστρατηγική θέση έχει 320 δισεκατομμύρια χρέος, χρεοκόπησε, μπήκε στα μνημόνια; Ένα μεγάλο κομμάτι είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας που δεν αξιοποιήθηκαν. Ένα από αυτά είναι το κομμάτι των μεταφορών, λόγω της γεωστρατηγικής θέσης. Και ποιων μεταφορών; Μιλάω για εμπορευματικές μεταφορές, κυρίως, και μάλιστα με σιδηρόδρομο. Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, ένα ΕΣΠΑ «έπεσαν» σε οδικούς άξονες. Και αυτό ήταν επιλογή. Και ήταν επιλογή είτε γιατί υπήρχαν οι εργολάβοι που ήθελαν να κάνουν τους οδικούς άξονες είτε οι αυτοκινητοβιομηχανίες κ.λπ..

Περιμένετε λίγο, γιατί ξαφνικά σήμερα μιλάμε για σιδηρόδρομο, λες και είναι ιδέα που γεννήθηκε τώρα. Το είπαν πολλοί ομιλητές. Όλοι ομνούν στον σιδηρόδρομο. Όμως, για να δούμε, ξέρετε πόσες δημοσιονομικές διορθώσεις, ήτοι πρόστιμα, έχει επιστρέψει διαχρονικά η χώρα, γιατί δίνονταν λεφτά από το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για να κάνει η χώρα σιδηρόδρομο και δεν γινόταν; Αυτό για την ιστορία. Θα επιμείνω λίγο σε αυτό, γιατί θέλω να απαντήσω στον κύριο Υπουργό, ο οποίος είπε - σωστά εν μέρει - για τις μελέτες σκοπιμότητας. Το είπα και στην εισήγησή μου.

Η μελέτη σκοπιμότητας είναι αν βγαίνει το έργο, αν δεν βγαίνει το έργο, αν συμφέρει. Έχει σημασία. Όμως, πριν από αυτό υπάρχει ο στρατηγικός σχεδιασμός, η οικονομική θεώρηση και η πολιτική στόχευση. «Πού το πάει η χώρα;» λέει ένας στρατηγικός σχεδιασμός που αφορά στις μεταφορές. Και κάνει μετρήσεις και κάνει εθνικό μοντέλο για να δει αν τα Δριμύκλαδα με την τάδε περιοχή πρέπει να κάνουν αυτοκινητοδρόμο ή να κάνουν έναν μικρό δρόμο ή πρέπει να βάλουμε τρένο.

Αυτά είναι διεθνείς πρακτικές και επιστημονικές, αλλά έχουν μεγάλη πολιτική ουσία.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε στους Jaspers. Νομίζω ότι τους Jaspers τούς είχατε στο Υπουργείο όταν ήμουν Γενική Γραμματέας για πρώτη φορά. Και τι κάναμε; Βάλαμε κάτω και με την SRSS το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών. Δεν είναι απλό. Τι σημαίνει αυτό; Δεν θα βγαίνει κάθε Υπουργός και κάθε Πρωθυπουργός και θα εξαγγέλλει έργα και θα λέει «αυτό καλό μου φαίνεται». Θα πρέπει να προκύπτει από αυτόν τον στρατηγικό σχεδιασμό. Δεν μπορεί, δηλαδή, ο Πρωθυπουργός της χώρας να μιλάει για fly over, την υπερυψωμένη στην εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, που δεν εντάσσεται σε κανέναν σχεδιασμό, είναι με το μάτι. Ξέρετε οι μεταφορές και η συγκοινωνιακή τεχνική έχει κανόνες. Είναι πολύ σοβαρή επιστήμη. Θέλει μετρήσεις, θέλει μοντέλα, θέλει να δούμε πού το πάμε. Όταν, δηλαδή, κάνεις έναν δρόμο, ξέρεις ότι εκεί θα προσελκύσεις περισσότερη κίνηση. Είναι πολλά θέματα. Με τους Jaspers, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, ήρθαν σε ένα Υπουργείο Μεταφορών, όπου δεν υπήρχε η έννοια «βιώσιμη αστική κινητικότητα» ως έννοια, όχι ως τμήμα, ως οργανική μονάδα, ως τίποτα, αυτό που κάνουν οι ευρωπαϊκές πόλεις που όλοι ταξιδεύουμε, με τα ποδήλατα, τα ωραία δρομάκια.

Ήρθαμε, λοιπόν, και κάνουμε και τα ΣΒΑΚ, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού. Εμπλέξαμε εβδομήντα δημάρχους. Είναι πολλά που έχουμε σχεδιάσει σε στρατηγικό επίπεδο. Μπορεί κάποια έργα να παίρνουν χειροκρότημα και οι Υπουργοί να τα χαίρονται γιατί πραγματικά φαίνονται, αλλά ο στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να μη φανεί σε μια κυβέρνηση και να φανεί αργότερα. Όμως, είναι αυτό που σώζει και την οικονομία της χώρας και τη χώρα.

Μιλήσατε τώρα για την σιδηροδρομική Εγνατία, ενώ ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μίλησε για το Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολη. Θέλω να σας πω ότι το Ορμένιο - Αλεξανδρούπολη - Μπουργκάς είναι τμήμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας, το οποίο, όπως είπα, προσφάτως, με δικές μας ενέργειες, χρηματοδοτείται

από το CEF, προκειμένου να γίνουν και οι μελέτες και η κατασκευή. Περιμένουμε κι άλλα τέτοια έργα, Όμως, πρέπει να πηγαίνεις. Και κατασκευή έχουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μελέτες χρηματοδοτεί το CEF.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Επιφυλάσσομαι. Νομίζω ότι έχουμε και κατασκευή.

Εν πάση περιπτώσει, όταν ο CEF κάτι χρηματοδοτεί, προφανώς θα χρηματοδοτήσει και την κατασκευή. Είπαμε έκανε επιλογή να μην έχει τρένα. Τέλος. Κάποιος είπε για την Πελοπόννησο. Ξέρουμε ότι στην Πελοπόννησο δεν υπήρχε περίπτωση διαλειτουργικότητας;

Είπαμε για τα στρατηγικά. Εγώ να πω και το άλλο. Πάλι πολύ σωστά και συμφωνώ μαζί σας, η χώρα πρέπει να αποκτήσει εμπορευματικά κέντρα και με συναρμολόγηση ensemble, γιατί πάνε σε γειτονικές χώρες. Είναι αναπτυξιακό. Είναι πάρα πολύ ωραίο. Γι' αυτό προχωρήσαμε το Θριάσιο. Όμως, εμείς είχαμε προχωρήσει και το Στρατόπεδο «Γκόνου» στη Θεσσαλονίκη. Διότι, ξέρετε, τα εμπορευματικά κέντρα, εάν δεν εντάσσονται σε δίκτυο, δεν λειτουργούν. Δηλαδή, θέλει οπωσδήποτε η περιοχή της Θεσσαλονίκης εμπορευματικό και στη συνέχεια πιθανόν και η Λάρισα. Και πάλι, όμως, θέλει έναν σχεδιασμό.

Βγαίνει ο Πρωθυπουργός της χώρας, αγνοώντας τον σχεδιασμό που υπάρχει...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Logistics...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Logistics.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ να τηρήσουμε τους χρόνους. Ολοκληρώστε, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Έχω το δικαίωμα νομίζω. Δευτερολογία κάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Η αλήθεια είναι ότι έχετε. Εγώ σας ζήτησα να τηρήσουμε τους χρόνους στα τρία λεπτά.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Προσπαθώ, αλλά ειπώθηκαν και πολλά.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Μπουκώρο, σας παρακαλώ.

Συνεχίστε, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Το Στρατόπεδο «Γκόνου» δεν μπορεί να γίνει κάτι άλλο εκτός του σχεδιασμού, που είναι εμπορευματικό κέντρο. Δεν μπορεί να είναι ελεύθερη οικονομική ζώνη ξαφνικά, ενώ το έχουμε ετοιμάσει για εμπορευματικό κέντρο, αν θέλουμε τα logistics, τις εμπορευματικές μεταφορές κ.λπ..

Δύο κουβέντες θα πω για το μετρό Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει ξεκινήσει από την τρύπα του Κούβελα, από ένα έργο με σύμβαση παραχώρησης που ποτέ δεν ευοδώθηκε, από ένα σύστημα μελέτη-κατασκευή το οποίο δεν προκρίνεται για τέτοια έργα.

Είμαι από τη Θεσσαλονίκη. Έζησα πάρα πολλά χρόνια στη Θεσσαλονίκη. Σήμερα η διεθνής τάση είναι in situ τα αρχαία. Στην Ιταλία, που είναι γειτονική χώρα και το και το έχω ψάξει, η οποία είναι, επίσης, μια χώρα με πολλές αρχαιότητες, βελτιώνεται και η τεχνική επιστήμη. Όμως, εγώ θα πω και το άλλο. Ας πούμε ότι διαφωνούμε με αυτή την πρόταση. Καλύτερα ήταν να φύγουμε. Είναι δυνατόν μετά από τόσα χρόνια, που το μετρό έχει προχωρήσει και το 2020 θα λειτουργούσε χωρίς τη στάση «Βενιζέλος» -έχουν πέσει 5 εκατομμύρια, έχουν γίνει μελέτες-, να ξαναπάμε πίσω, να διχάσουμε την πόλη και να ξαναοίξουμε την κουβέντα με ένα μόνο όφελος, όπως βλέπω εγώ; Ένα μόνο! Να ζητήσει ρήτρες γεγονότος καθυστέρησης δημοσίου από τον εργολάβο, από τον ανάδοχο.

Πολλά θα μπορούσα να πω, αλλά θα τελειώσω, απαντώντας σε όλα αυτά που ακούστηκαν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας αγχώσαμε. Η αλήθεια είναι αυτή.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν αγχώνομαι, γιατί ξέρω ότι έχω δικαίωμα να μιλήσω ακόμα λίγο, ένα λεπτό.

Ακούστηκαν και ανακρίβειες. Είναι λογικό, γιατί αν κάποιος δεν έχει εξοικείωση με το κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων, μπορεί να γίνει αυτή η παρανόηση. Επιμένω και λέω: Αυτή η περιβόητη οδηγία -για τις δύο, φαντάζομαι, με τα τεχνικά χαρακτηριστικά

νομίζω ότι οι περισσότεροι συμφωνούν- τι ακριβώς κάνει; Απελευθερώνει έτι περαιτέρω μια ήδη ανοιχτή αγορά σε επίπεδο οδηγιών, που, όμως, στη χώρα μας υπάρχει μόνο μία εταιρεία, η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», η ιταλική. Και επομένως, αν δεν θέλουμε να απελευθερώσουμε έτι περαιτέρω, θέλουμε να προστατεύσουμε το εγχώριο αυτό μονοπώλιο. Δεν φαντάζομαι ότι είναι πρόθεση κανενός αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Δεν το λέτε σε εμάς αυτό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν το λέω σε εσάς. Απευθύνομαι και σε άλλους.

Σε ό,τι δε αφορά το μοντέλο «καθετοποίησης» ή «οριζόντιο», η οδηγία -το είπαν κιόλας ομιλητές- σαφώς αφήνει το περιθώριο της επιλογής.

Εδώ εξαρτάται και τι έχεις. Εγώ θα σας πω ότι ένα μοντέλο κάθετου οργανισμού ήταν ο ΟΣΕ με τις εταιρείες του, που έχει και τα 16 δισεκατομμύρια ευρώ χρέη. Αρα ήταν αποτυχημένο το μάνατζμεντ. Ένα άλλο αποτυχημένο μοντέλο κάθετου οργανισμού ήταν το ιδιωτικοποιημένο της Βρετανίας, όπως ανέφερα, με πολλά ατυχήματα. Είχε αφεθεί το δίκτυο. Υπάρχουν, βέβαια, και οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι, οι οποίοι είναι ένα πολύ καλό καθετοποιημένο μοντέλο.

Αρα είναι τι ταιριάζει σε μια χώρα. Θέλω, όμως, να τονίσω ότι αν σήμερα -και δεν είναι καμιά επιλογή μόνιμη- η κατάσταση στη χώρα προκρίνει το οριζόντιο μοντέλο -γιατί αυτό έχουμε-, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί το δημόσιο να κάνει μια εταιρεία και να πάρει άδεια και να μπει στις ράγες. Δεν σημαίνει αυτό. Βεβαίως και μπορεί. Δεν κλείνει, δηλαδή, τον ανταγωνισμό. Με βάση την οδηγία, δηλαδή, δίνεται το περιθώριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Πήρατε ό,τι δικαιούστε και ένα λεπτό παραπάνω.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Εντάξει σταματάω. Έχω κι άλλα να πω, αλλά θα σταματήσω εδώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας από το Κίνημα Αλλαγής.

Κύριε Γκόκα, τρία λεπτά φτάνουν; Τώρα, θα μου πείτε ότι άφησα την προηγούμενη ομιλήτρια να μιλήσει εννιά λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα προσπαθήσω να είμαι μέσα στον χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Μακάρι. Εγώ βάζω τρία λεπτά και θα σας παρακαλέσω πολύ να μην ξεφύγουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Κατ' αρχάς, να ξεκινήσω με την τροπολογία που καταθέσαμε και να εκφράσω τη λύπη μου που δεν έγινε αποδεκτή. Νομίζω ότι είναι μια απογοήτευση για πολλούς συμπολίτες μας φορολογούμενους, που ταλαιπωρήθηκαν τις προηγούμενες μέρες, ταλαιπωρούνται και δεν είχαν, τελικά, τη δυνατότητα να ενταχθούν στη ρύθμιση, γιατί υπάρχουν πολλά αντικειμενικά προβλήματα, κύριε Υπουργέ. Μη βλέπετε μια ημερομηνία κι ένα πλαίσιο χρονικό. Υπάρχουν ιδιαιτερότητες πολλές, υπάρχουν ζητήματα που αφορούν τη βιωσιμότητα για πολλούς επαγγελματίες, για πολλές επιχειρήσεις, υπάρχουν ζητήματα πρακτικά, ειδικά στα νομικά πρόσωπα, που δεν τους διευκόλυναν σε αυτό το λίγο χρονικό διάστημα να κάνουν όλες τις ενέργειες. Δεν νομίζω ότι θα έπρεπε να έχουμε μια τέτοια εμμονή σε ένα χρονικό όριο, όταν υπάρχουν τρεις μήνες μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου. Θα εντάσσονταν πολλοί περισσότεροι συμπολίτες, θα διευκολύνονταν να λύσουν προβλήματα και να μπορέσουν να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους και πιστεύω ότι θα ήταν και υπέρ των εσόδων του κράτους.

Νομίζω ότι το να λέμε ότι υπάρχει η δυνατότητα μέσα σε μία εβδομάδα παράτασης που δόθηκε, να ενταχθούν όλοι όσοι είχαν καθυστερήσει, σημαίνει ότι δεν έχουμε επαφή με την πραγματικότητα. Και μπορούν οι φορείς, οι επαγγελματίες του κλάδου, αλλά και οι ίδιοι οι φορολογούμενοι να το αξιολογήσουν. Ελπίζω να το ξαναδείτε, μαζί και με την πρότασή μας για τις πάγιες ρυθμίσεις για τα ασφαλιστικά ταμεία και να διορθωθεί τις επόμενες μέρες.

Όσον αφορά στα υπόλοιπα ζητήματα, πήραμε κάποιες απαντήσεις. Σε πολλά θέματα, όμως, δεν πήραμε συγκεκριμένες απαντήσεις, ειδικά όσον αφορά στα εσωτερικά δίκτυα. Θα επανέλθουμε σε αυτή τη συζήτηση. Θα έχουμε την ευκαιρία και σε

επόμενα νομοσχέδια, πιστεώω.

Νομίζω, όμως, ότι η ανάπτυξη των εσωτερικών δικτύων, μαζί και με τη διασύνδεση με τα Βαλκάνια και τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά δίκτυα, είναι ένα θέμα που ασφαλώς πρέπει να υπακούει και στις τεchnοοικονομικές μελέτες, στις παραμέτρους και τη σχέση κόστους-οφέλους. Όμως, δεν πρέπει να αγνοούμε και τη δυνατότητα που πρέπει να έχουν οι περιφέρειες της χώρας μας για ισόρροπη ανάπτυξη.

Θα αναφερθώ στην Ήπειρο, που είναι και η περιφέρειά μου. Υπάρχουν υποδομές, υπάρχει λιμάνι, υπάρχουν αυτοκινητόδρομοι. Ένας συνδυασμός δικτύων και σε αυτή την περιοχή θα έδινε ακόμη μεγαλύτερη ώθηση σε αυτό που ζητάμε, δηλαδή να έχουμε μεταφορικά, εμπορευματικά κέντρα, όλα όσα περιέγραψαν οι συνάδελφοι -και πολύ εύστοχα- πριν με όλα τα χαρακτηριστικά, τα οποία θα σημαίνουν και συμβολή στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και περισσότερες δυνατότητες για τη χώρα μας, διότι η κάθε περιοχή έχει μία άλλη, δική της δυνατότητα και μπορεί να διασυνδεθεί με κάποια άλλα δίκτυα διευρωπαϊκά.

Νομίζω ότι αυτά είναι θέματα που θα πρέπει να τα δούμε. Εγώ αυτό που κατάλαβα είναι ότι υπάρχουν και κάποια ζητήματα εσωτερικών δικτύων για ορισμένους άξονες. Για την Πελοπόννησο όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί -αναφέρθηκαν κι άλλοι συνάδελφοι, όπως ο κ. Κατρίνης- και για την ηλεκτροκίνηση. Υπάρχουν, όμως, και άλλα ζητήματα και σε άλλες περιπτώσεις όπως στον προαστιακό, όπου υπάρχει και συνωστισμός υπάρχουν και ταλαιπωρία. Όλα αυτά είναι θέματα τα οποία πρέπει να εξεταστούν και να αντιμετωπιστούν. Νομίζω ότι θα έχουμε αυτή την ευκαιρία για να τα ξανασυζητήσουμε.

Θεωρώ ότι -όπως κατάλαβα- από την πλευρά του Υπουργείου δεν υπάρχει ετοιμότητα, δεν υπάρχει κάποιο ολοκληρωμένο σχέδιο αυτή τη στιγμή, το οποίο να απαντά συνολικά στο θέμα των σιδηροδρομικών δικτύων και μεταφορών.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να κάνω και μια αναφορά στο θέμα του Ρίου - Αντιρρίου. Είναι ένα πολύ μεγάλο έργο - όνειρο για την Ελλάδα, το οποίο έγινε επί των ημερών του ΠΑΣΟΚ. Τουλάχιστον από όσα γνωρίζω, υπήρχαν συγκεκριμένοι τεχνικοί και οικονομικοί λόγοι, οι οποίοι γι' αυτό το έργο, τότε, δεν προέκριναν και την κατασκευή μιας υποδομής για σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτό που γνωρίζω, επίσης, είναι ότι τεχνικά υπάρχουν λύσεις, εάν το αποφασίσουμε και αν κρίνουμε ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε σε αυτό το δίκτυο, ώστε να αντιμετωπιστεί και να υλοποιηθεί και αυτό το έργο. Έργα στον τομέα των σιδηροδρόμων οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ υλοποίησαν. Και το 2010, όπως ανέφερα, το νομοσχέδιο που ήρθε με πρωτοβουλία και πρωτοπορία του ΠΑΣΟΚ και είχε να κάνει με την αναδιάρθρωση και την εξυγίανση του ΟΣΕ. Και είχε συμπεριλάβει και πολλά τμήματα από το πλαίσιο ενοποίησης. Ήταν ο ν.3891 του 2010. Το θέμα είναι να συνεχίζουμε, να προχωράμε, να βελτιώνουμε, ειδικά τον σημαντικό αυτόν τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, που μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά την αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εγώ ευχαριστώ πολύ, κύριε Γκόκα.

Τον λόγο έχει ο κ. Κατώτης από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για να συνοψίσουμε, γιατί είμαστε αντίθετοι σε αυτό το σχέδιο νόμου; Πολύ απλά γιατί έρχεται να υπηρέτήσει τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων και όχι τις ανάγκες του λαού για ασφαλείς, φθηνές μεταφορές.

Τι επιχειρείται με την ενσωμάτωση και αυτών των οδηγιών; Η διευκόλυνση των μονοπωλιακών ομίλων με την αφαίρεση κάθε εμποδίου που υπήρχε μέχρι τώρα και η πλήρης εναρμόνιση της νομοθεσίας με τις απαιτήσεις του φιλικού επενδυτικού περιβάλλοντος.

Τι είναι αυτό το επενδυτικό περιβάλλον; Ο λαός να πληρώνει τις υποδομές και να χρησιμοποιούν οι διάφοροι επιχειρηματικοί όμιλοι το δίκτυο και για τα εμπορεύματα και για τους επιβάτες.

Άρα ο λαός θα πληρώνει τις υποδομές και οι ίδιοι οι επιχειρη-

ματικοί όμιλοι θα κερδίζουν στην ανάγκη και της διακίνησης των προϊόντων αλλά και της μεταφοράς των επιβατών.

Το φιλικό περιβάλλον απαιτεί βέβαια και φθηνή εργατική δύναμη. Ο Υπουργός εδώ είπε ότι είναι μεγάλη χαρά που η απεργία βγήκε καταχρηστική. Λες και είναι η πρώτη φορά! Το 99% των απεργιών βγαίνουν παράνομες και καταχρηστικές, εξαιτίας του νομοθετικού πλαισίου που έχετε ψηφίσει και εσείς αλλά και ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και όλες οι κυβερνήσεις μέχρι τώρα. Και τι είπε; Ότι είμαστε σε μια διαβούλευση για τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Έριξε την ευθύνη στον ΣΥΡΙΖΑ και είπε ότι εκείνος μπορεί να ξεμπλοκάρει το θέμα, το οποίο μπλόκαρε ο πρώην Υπουργός Οικονομικών της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ.

Κύριε Υπουργέ, έχουν γίνει κινητοποιήσεις το προηγούμενο διάστημα για το θέμα των συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Οφείλετε να καθίσετε και να λύσετε το θέμα με τους εργαζόμενους.

Επίσης, υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις σε σχέση με την αποζημίωση αυτών που συνταξιοδοτήθηκαν. Σας έχουμε κάνει ερωτήσεις -σας τα είπαμε και στην προηγούμενη συνάντηση-, αλλά δεν πήραμε απάντηση. Και, βέβαια, δεν είχαμε πάρει απάντηση και από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Δικαιώθηκαν οι εργαζόμενοι που έφυγαν το 2011 μέχρι το 2014 από τα δικαστήρια, γιατί κόπηκε η αποζημίωση που έπαιρναν. Επανάλθε πάλι το 2014. Προτίθεστε αυτή την αποζημίωση να την επαναφέρετε στους εργαζόμενους, ώστε να δικαιωθούν, ναι ή όχι; Δεν έχετε απαντήσει μέχρι τώρα, παρ' όλο που το έχουμε πει πολλές φορές. Και υπάρχουν πάρα πολλοί εργαζόμενοι οι οποίοι περιμένουν την απάντησή σας.

Επειδή λοιπόν το «φιλικό περιβάλλον» είναι αυτή η φθηνή εργατική δύναμη, το τσάκισμα των εργατικών δικαιωμάτων, αυτό έχει γίνει μέχρι σήμερα μέσα από την πολιτική της απελευθέρωσης που έχουν ακολουθήσει όλες οι κυβερνήσεις, από το 1991 ακόμη, όπως είπαμε, με την πρώτη οδηγία. Εμείς δεν είμαστε ούτε με αυτόν τον σιδηρόδρομο που υπήρχε αλλά ούτε και με αυτόν που δημιουργείται τώρα. Είμαστε με την κοινωνικοποίηση των μέσων παραγωγής. Και σε αυτή τη μορφή οργάνωσης της οικονομίας οι μεταφορές θα παίζουν σημαντικό ρόλο και ο σιδηρόδρομος θα έχει προτεραιότητα, έτσι ώστε να υπάρχουν διασυνδεδεμένες, πράγματι, μεταφορές, για να υπηρετούν τις λαϊκές ανάγκες, κάτι που με τη δική σας πολιτική δεν μπορεί να υπάρξει ποτέ. Και, βεβαίως, τα προβλήματα του λαού για τις μεταφορές και των εργαζομένων με τα δικαιώματά τους θα επιδεινώνονται μέσα από αυτή την πολιτική.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Βασίλης Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα χρειαστώ μόνο ένα λεπτό, όχι παραπάνω.

Θα καταψηφίσουμε, επίσης, το νομοσχέδιο, επειδή είμαστε εναντίον των μονοπωλίων, είτε ιδιωτικών είτε δημόσιων, και ειδικά των μονοπωλίων από άλλα κράτη. Αναφέραμε ότι δεν πρόκειται για ιδιωτικοποίηση. Αυτό που συμβαίνει, δηλαδή, με την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν είναι ιδιωτικοποίηση, αλλά είναι κρατικοποίηση από ένα άλλο κράτος. Σε αυτό τοποθετούμαστε εναντίον, πόσω μάλλον όταν πρέπει να το ενισχύσουμε κάθε χρόνο με 50 εκατομμύρια ευρώ, προφανώς από τον προϋπολογισμό. Δεν φτάνει που έχουμε αυτό το μονοπώλιο, αλλά δημιουργήσαμε ακόμη ένα, όταν πουλήσαμε και τον ΕΕΣΣΤΥ στην ιταλική πλέον «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», οπότε έχει πολύ μεγάλη ισχύ.

Θα ήθελα, επιπλέον, να διορθώσω μόνο κάτι. Άκουσα κάπου προηγουμένως ότι η ιταλική «FSI» είναι χρεοκοπημένη. Καλό είναι να λέμε τα πράγματα όπως είναι. Τουλάχιστον από μία μικρή έρευνα που έκανα, βρήκα ότι στον ισολογισμό του 2017 είχε τζίρο 9,6 δισ., ότι είχε λειτουργικά κέρδη 718 εκατομμύρια ευρώ, καθαρά κέρδη 552 εκατομμύρια ευρώ και είχε εβδομήντα τέσσερις χιλιάδες πεντακόσιους περίπου υπαλλήλους. Άρα δεν μπορεί να τη χαρακτηρίσει κανείς χρεοκοπημένη.

Εκτός αυτού, το 2018 οι υπάλληλοί της ανέβηκαν στους ογδόντα δύο χιλιάδες τριακόσιους. Επομένως φαίνεται ότι πηγαίνει καλύτερα.

Επίσης, είδα και την αξιολόγηση από τη «STANDARD & POOR»

S», η οποία ήταν πρόσφατα -στις 30 Σεπτεμβρίου, αν θυμάμαι καλά- της δίνει BBB+, αν και έχει αρνητικές προοπτικές. Γράφει, όμως, ξεκάθαρα ότι είναι λόγω της Ιταλίας. Η ίδια αξιολόγηση είναι από τη «FITCH», οπότε λογικά δεν είναι χρεοκοπημένη. Άρα, από αυτή την πλευρά, δεν θα έπρεπε κανείς να έχει αντίρρηση. Άλλο το ένα πράγμα, άλλο το άλλο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βιλιάρδο.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής. Πόσο χρόνο θέλετε, κύριε Υπουργέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα προσπαθήσω να είμαι όσο πιο σύντομος μπορώ, κύριε Πρόεδρε. Ας πούμε δέκα λεπτά, γιατί ακούστηκαν αρκετά και ενδιαφέροντα στην Αίθουσα, αλλά δεν θα τα εξαντλήσω όλα.

Θα ξεκινήσω, όμως, από το ΚΚΕ. Εμείς λέμε κάτι πολύ απλό. Λέμε ότι, για να μπορέσουμε να εξασφαλίσουμε τα μισθολόγια που όλοι θέλουμε να έχουν οι εργαζόμενοι, πρέπει αυτές οι εταιρείες να είναι βιώσιμες. Και βλέπετε ότι στις εταιρείες αυτές, στις αστικές συγκοινωνίες στην Ελλάδα, από το 2015 μέχρι το 2019 και αυξήθηκαν τα εισιτήρια με την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ και οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι ό,τι χειρότερο -και αυτό το βλέπουν στην καθημερινότητά τους οι πολίτες-, σε αντίθεση με την προηγούμενη διοίκηση του ΟΑΣΑ, ο οποίος και μείωσε το κόστος και αύξησε τα έσοδα. Έχετε ρίξει τον τζίρο των εισιτηρίων, δηλαδή τα έσοδα στον ΟΑΣΑ, κατά 50% σε τέσσερα χρόνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Δεν απευθύνεστε στο ΚΚΕ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, κάνω μία γενικότερη τοποθέτηση.

Επομένως, μακάρι να μπορούμε να δώσουμε τις αποζημιώσεις. Θα το δούμε. Όμως -κι εδώ είναι η ιδεολογική διαφωνία με το ΚΚΕ- εμείς αυτά δεν μπορούμε να τα κάνουμε από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Πρέπει, λοιπόν, κάποτε να καταλάβουμε, κατά την προσωπική μας άποψη και κατά την ιδεολογική μας πεποίθηση, ότι δίνω από αυτά που έχω. Δεν τα παίρνω από τους φορολογούμενους για να πληρώνω συγκεκριμένες ομάδες εργαζομένων. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Έτσι λειτουργούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ: Τους επιχειρηματίες από πού τους πληρώνετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μα δεν είναι επιχειρηματίες. Η ΣΤΑΣΥ είναι κρατική εταιρεία.

Εμείς σας είπαμε κάτι πολύ απλό. Σας είπαμε ότι παραλάβαμε μία κατάσταση που είχαμε συλλογικές συμβάσεις-μαϊμού. Τις είχε υπογράψει ο Υπουργός Μεταφορών, τις είχε ανεβάσει στην «ΕΡΓΑΝΗ», όλοι πανηγύριζαν, έδιναν οι διοικήσεις κατά το δοκούν όπου θέλανε και ο κ. Χουλιαράκης δεν τις υπέγραφε. Ε, αυτά δεν είναι σοβαρά πράγματα και δεν τιμάνε μία χώρα που θέλει να λέει ότι ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Και ερχόμαστε τώρα εμείς να βγάλουμε το φίδι από την τρύπα. Και το κάνουμε αυτό. Και πολύ σύντομα θα είμαστε, νομίζω, στην ευχάριστη θέση να βρούμε μία συμφωνία. Εμείς δεν χαιρόμαστε για τις δικαστικές αποφάσεις των απεργιών, αλλά η αλήθεια είναι ότι εδώ πέρα δεν μπορεί να ταλαιπωρούνται εκατομμύρια συμπολίτες μας στο κέντρο της Αθήνας, στην Αττική, που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Κάνουμε έναν διάλογο με τις διοικήσεις των εταιρειών, οι διοικήσεις των εταιρειών κάνουν διάλογο με τους εργαζόμενους και με τα συνδικάτα τους. Το ίδιο κάνουμε και στο Υπουργείο. Πράγματα που δεν επιλύθηκαν σε τεσσεράμισι χρόνια και κορόιδευε η δήθεν αριστερή κυβέρνηση τους εργαζόμενους, τώρα η ανάλγητη δεξιά θα πρέπει να βρει λύση. Ε, λοιπόν θα βρει λύση! Θα βρει μία δίκαιη λύση, που θα λειτουργεί προς όφελος και των εργαζομένων αλλά και του κοινωνικού συνόλου. Διότι εμείς είμαστε με τα συμφέροντα των πολλών και όχι των λίγων, είτε αυτοί είναι επιχειρηματίες είτε αυτοί είναι συνδικαλιστές.

Τώρα γίνεται μία ιδεολογική μάχη για τον σιδηρόδρομο. Άκουσα τον κύριο Πρόεδρο, τον κ. Βαρουφάκη, που πάντα έτσι έχει μία φοβερή ευγλωττία. Το διά ταύτα ποιο ήταν, όμως; Τί-

ποτα. Άθλιος ο σιδηρόδρομος, λέει, στην Αμερική, άθλιος στην Ευρώπη, άθλιος ο κρατικός, άθλιος ο ιδιωτικός. Ε, να το κλείσουμε τότε. Δηλαδή, συγγνώμη, αλλά, όταν μιλάμε, πρέπει να έχουμε και ένα διά ταύτα στον πολιτικό μας λόγο. Μη λέμε εδώ μόνο θεωρίες. Γι' αυτό μετά κλείνει ο Έλληνας πολίτης την τηλεόραση και γυρνάει την πλάτη στους πολιτικούς, γιατί δεν λέμε το διά ταύτα. Και ακούσαμε θεωρίες.

Ακούσαμε θεωρίες και από το ΚΙΝΑΛ. Ποιο Ρίο - Αντίρριο και ποιο τρένο; Για τι πράγματα μιλάμε εδώ; Εσείς το βάλατε ως ΠΑΣΟΚ το 2002, εσείς το απεντάξατε το 2011. Διότι βγήκε από τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών το 2011. Δεν ξέρετε την ιστορία του κόμματός σας στο συγκεκριμένο Υπουργείο και λέτε πράγματα που δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Και ξέρετε γιατί το κάνετε; Και δεν το κάνετε μόνο εσείς, το κάνουν και πολιτικοί από τη Νέα Δημοκρατία και από τον ΣΥΡΙΖΑ. Το κάνετε, διότι μιλάτε στο τοπικό σας ακροατήριο, το εκλογικό, στους ψηφοφόρους σας, και λέτε πράγματα που δεν ισχύουν.

Το ίδιο κάνει και ο κ. Κατρίνης -δεν είναι εδώ ο καλός συνάδελφος-, που μιλάει και υπογειοποίηση της Πάτρας, ο οποίος ρωτάει ποιο είναι το σχέδιο της Κυβέρνησης. Είκοσι χρόνια έχει γίνει υπογειοποίηση στην Πάτρα; Μα, μιλάμε σοβαρά τώρα; Είκοσι χρόνια κοροϊδεύετε τον κόσμο της Πάτρας. Το 2014 η κυβέρνηση του κ. Σαμαρά είχε βρει μία λύση, να γίνει το λεγόμενο "cut and cover" για ένα χιλιόμετρο στην Πάτρα, και όχι πέντε. Γιατί πέντε χιλιόμετρα στην Πάτρα σημαίνει μετρό και έχει κόστος 1 δισεκατομμύριο. Ποιος θα το πληρώσει; Οι Πατρινοί; Όχι. Θα πηγαίναμε στην Ευρώπη να ζητήσουμε λεφτά. Και τι θα σου έλεγε η Ευρώπη; Θα το χρηματοδοτούσε; Ε, είναι προφανές ότι δεν θα σου χρηματοδοτούσε μετρό στην Πάτρα.

Λοιπόν, ας σταματήσει, επιτέλους, η πολιτική κοροϊδία. Ξέρετε τι θα μπορούσα να σας πω εγώ; Ναι, το εξετάζουμε, τι ωραία, να δώσουμε κάποια λεφτά για μία μελέτη και να ρίξουμε το τενεκεδάκι δέκα βήματα πιο μπροστά. Ε, λοιπόν, εγώ αυτό δεν θα το κάνω, γιατί αυτή η παράταξη ποτέ δεν το έκανε αυτό και δεν θα το κάνει και τώρα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Προς την εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ: Νιώθω ότι συμφωνώ σε πολλά από αυτά που είπατε -και πρέπει να σας το πω- έχετε απόλυτο δίκιο, αλλά νομίζω ότι εδώ πέρα υπάρχει μία παρανόηση. Προφανώς όταν ήσασταν εσείς Γενικός Γραμματέας Μεταφορών και ξεκινήσατε αυτά που ξεκινήσατε -δεν ξέρω ποιος σας αντικατέστησε, ή μάλλον ξέρω, αλλά μην μπούμε τώρα σε αυτή την κουβέντα- προφανώς αυτά δεν συνεχίστηκαν. Ο στρατηγικός σχεδιασμός για τις μεταφορές -το ξέρετε καλύτερα από μένα το θέμα- είναι μία έκθεση ιδεών. Χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και είναι μία έκθεση ιδεών, η οποία έχει μερικές γενικές κατευθύνσεις, αλλά -προς Θεού- δεν λέει συγκεκριμένα πράγματα.

Και να σας πω κάτι; Εγώ συμφωνώ απολύτως μαζί σας και καλό θα είναι ο πολιτικός κόσμος σε κάποια φάση να συναινέσει στα σημαντικά. Αντί να αλλάζει ο Γενικός Γραμματέας, ο Υπουργός, ο Πρωθυπουργός και κάθε τρεις και λίγο να αλλάζει ο σχεδιασμός, να κάτσουμε κάτω, αν έχουμε μία ωριμότητα ως πολιτικό σύστημα -εγώ νομίζω ότι την έχουμε- και να κουβεντιάσουμε. Νομίζω ότι η δεκαετής κρίση τελικά μας ωρίμασε λίγο -αυτό θέλω να πιστεύω- ή εν πάση περιπτώσει ωρίμασε τους νέους ανθρώπους. Πρέπει να κάτσουμε κάτω και να δούμε πραγματικά ποιες είναι οι προτεραιότητες της χώρας. Συμφωνώ απολύτως μαζί σας ότι οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ένα από τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, όπως είναι ο τουρισμός, η ελληνική ναυτιλία, τα λιμάνια μας, ο αγροδιατροφικός τομέας. Ναι, αυτά είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, διότι, τι να κάνουμε, δεν έχουμε βαριά βιομηχανία. Πρέπει να κάνουμε αυτό που είναι το προφανές και που κάνουν όλες οι σοβαρές και οργανωμένες χώρες, δηλαδή να εκμεταλλευτούμε τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα.

Όταν, όμως, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, έρχεστε και μου μιλάτε για σιδηροδρομική Εγνατία στα Δυτικά Βαλκάνια και μου λέτε να ενώσουμε ένα έργο το οποίο έχετε υπογράψει, ένα «Memorandum of Understanding», το οποίο είναι κι αυτό μία πολύ ωραία πυγολαμπίδα, χωρίς να μου πείτε ποιο είναι το κόστος,

χωρίς να υπάρχει μελέτη, νομίζω ότι τελικά πέφτουμε ξανά στην ίδια παγίδα του να μιλάμε εκτός κάθε πραγματικότητας και να κάνουμε απλά μια πολιτική αντιπαράθεση για να τη λέμε μεταξύ μας.

Εδώ ακούσαμε ότι το έργο Ρίο - Αντίρριο ήταν, λέει, του ΠΑΣΟΚ!

Αγαπητέ συνάδελφε, αυτό το έργο είναι του ελληνικού λαού! Δεν είναι του ΠΑΣΟΚ! Ας σταματήσει αυτή η ιδιοποίηση για το έργο αυτό! Κόψατε την κορδέλα! Το έργο αυτό ξεκίνησε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις! Όλα τα έργα δεν ανήκουν σε πολιτικούς χώρους! Ανήκουν στον ελληνικό λαό, διότι άλλοι τα σχεδιάζουν, άλλοι τα δημοπρατούν, άλλοι τα εκτελούν και άλλοι τα τελειώνουν! Κι εγώ είμαι ο πρώτος που το έχω πει επανειλημμένως!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Προφανώς, κύριε Υπουργέ, το έργο είναι του ελληνικού λαού, αλλά υπάρχει και η κυβέρνηση που το πραγματοποιεί!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Γκόκα, σας παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και κλείνοντας για το μετρό Θεσσαλονίκης, γιατί άκουσα και την Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να αναφέρεται σε αυτό, θα ήθελα να μου δώσετε δυο λεπτά, γιατί πρέπει να κλείσει αυτό το θέμα και να μη λέμε πράγματα που δεν ισχύουν.

Εγώ, όπως πολύ σωστά είπατε, αναγνωρίζω σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό ότι και ο ΣΥΡΙΖΑ τελείωσε τους μεγάλους οδικούς άξονες, δίνοντας βέβαια πανωπιορδία 750 εκατομμύρια ευρώ στους εργολάβους. Με το «restart» του κ. Χατζηδάκη τα λεφτά πήγαν στις τράπεζες, για να επανεκκινηθούν τα έργα. Εσείς δώσατε 750 εκατομμύρια ευρώ στους εργολάβους, μετά το εξάμηνο της «Βαρουφακιάδας», διότι έξι μήνες αφού κάνατε τους αριστερούς πειραματισμούς σας, τα έργα σταμάτησαν και αυτό стоίχισε 750 εκατομμύρια ευρώ! Τώρα, βέβαια, είστε ευρωπαϊστές! Στοίχισε, όμως, αυτό κάτι. Στους οδικούς άξονες είναι συγκεκριμένο το νούμερο που στοίχισε!

Τώρα, το ΚΑΣ έχει συμφωνήσει δύο φορές με τον αρχικό σχεδιασμό και έχει γνωμοδοτήσει γι' αυτό. Ο Μητσotάκης δεν ξύπνησε μια μέρα το πρωί και είπε κάτι από το κεφάλι του. Δεύτερον, η ίδια λύση έχει ακολουθηθεί από την Κυβέρνησή σας στον σταθμό «Αγία Σοφία». Μας κατηγορείτε για τα αρχαία. Εμείς θέλουμε και αρχαία, αλλά θέλουμε και μετρό. Και με τη λύση αυτή θα γίνουν επισκέψιμα και αντιληπτά τα αρχαία κατά 90%-95%. Και θα τελειώσει το μετρό σε συγκεκριμένη ημερομηνία.

Εσείς λέγατε διάφορα πράγματα. Έβγαине ο ένας και έλεγε το 2020, άλλος το 2021 και, τελικά, καταλήξαμε να κάνετε -μα, συγγνώμη που σας το λέμε όλη την ώρα- εγκαίνια με μουσαμάδες! Έχει και ένα όριο, κατά την άποψή μας, η πολιτική κοροϊδία!

Ακούσαμε πράγματα για μελέτες. Ε, λοιπόν, οι μελέτες δεν έχουν δοθεί. Εξάλλου, δυόμισι χρόνια τώρα γιατί δεν προχωρήσατε στη λύση αυτή από το 2017 και μετά; Γιατί;

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ξεκίνησε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ήρθατε το 2014 και καθυστερήσατε για ιδεοληπτικούς λόγους. Εσείς και ο κ. Μπουτάρης γυρίσατε και είπατε «αλλάζουμε τον σχεδιασμό» και τεσσεράμισι χρόνια δεν κάνατε ούτε ένα μικρό βήμα, πέρα από το να χτίσετε τη λεγόμενη «πλάκα», για να κάνετε τον σταθμό «Βενιζέλος».

Σας το λέει αυτό ένας πολιτικός σας -αν θέλετε- αντίπαλος,

που από την άλλη σας λέει ότι εδώ έχετε κάνει ένα τεράστιο λάθος. Έχετε μια τεράστια ευθύνη. Προσπαθούμε να βρούμε λύση, αλλά από την άλλη σας αναγνωρίζω ότι κάνατε το αυτόνομο και στο άλλο κομμάτι του μετρό συνεχίσατε το έργο. Και καλά κάνατε! Όμως, μην τα ισοπεδώνουμε όλα. Μην ισοπεδώνουμε πράγματα, επειδή πρέπει τώρα εσείς να σηκώσετε την παντιέρα στη Θεσσαλονίκη για το μετρό. Η ουσία είναι ότι η λύση την οποία εσείς προκρίνετε ήταν τεχνικά ανέφικτη. Γι' αυτό και δυσκολευόσασταν να φέρετε εγκεκριμένες μελέτες και να τις εγκρίνει το ΚΑΣ, διότι, αν ήταν εφικτή η λύση αυτή, θα την είχατε προχωρήσει.

Δεν ήθελα να μπω σε μια πολιτική αντιπαράθεση ούτε θέλω να μπω, γιατί πραγματικά πιστεύω ότι ο τομέας των μεταφορών, των μεγάλων προτζεκτ υποδομών, δεν σηκώνει αντιπαράθεση και δεν πρέπει να πολιτικοποιείται. Πρέπει στα βασικά να συμφωνούμε και χαίρομαι πραγματικά που ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει τις ευρωπαϊκές αυτές οδηγίες.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, το χθες πίσω, διότι θα μπορούμε να μιλάμε εδώ δεκαπέντε ώρες για το ποιος έφταιξε και για τι, αν έφταιξε το ένα κόμμα ή το άλλο κόμμα ή ο ΣΥΡΙΖΑ και ας κάτσουμε κάτω οι άνθρωποι οποίοι πραγματικά θέλουν να πάνε αυτή τη χώρα μπροστά και ας συμφωνήσουμε στα βασικά, τουλάχιστον τα κόμματα του λεγόμενου «δημοκρατικού τόξου», που τελικά έχουν καταλάβει ότι ο μόνος δρόμος, η μόνη λύση, είναι μέσα σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και της τροπολογίας του σχεδίου 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».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, 88 άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται ως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να κυλήσετε την οθόνη αφής. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν για ψήφιση. Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Αφού καταχωρίσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας. Για οποιαδήποτε απορία απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ πολύ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

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

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 9 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 11 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 16 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 20 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 21 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 18 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 22 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 19 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 23 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 24 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 28 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 25 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 29 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 26 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 30 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 27 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 31 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 32 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 36 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 33 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 37 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 34 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 38 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 35 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 39 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 40 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 44 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 41 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 45 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 42 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 46 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 43 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 47 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 48 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 52 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 49 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 53 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 50 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 54 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 51 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 55 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 56 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 60 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 57 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 61 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 58 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 62 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 59 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 63 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.:	ΝΑΙ
ΣΥΡΙΖΑ:	ΝΑΙ
Κίνημα Αλλαγής:	ΝΑΙ
Κ.Κ.Ε.:	ΟΧΙ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ:	ΟΧΙ
ΜέΡΑ25:	ΝΑΙ

Άρθρο 64 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 68 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 65 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 69 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 66 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 70 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 67 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 71 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 72 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 76 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 73 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 77 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 74 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 78 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 75 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 79 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 80 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 84 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 81 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 85 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 82 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΟΧΙ

Άρθρο 86 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 83 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 87 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Άρθρο 88 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Ν.Δ.: ΝΑΙ

ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ

Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ

Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ

ΜέΡΑ25: ΝΑΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς το 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» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«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 ΕΝΩΣΗΣ 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 υποσύστηματά 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, κα-

τόπιν 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, διαβουλευεται 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 I 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) «υποσύστημα»: τα δομικά ή λειτουργικά μέρη του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως καθορίζονται στο παράρτημα II 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 III 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 τροχών 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 παρatrόχιο 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 συστάθηκε 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 μεταφοράς 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 κατασκευή 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 βαθμολόγησης, 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 II 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 I του άρθρου 52, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος που αναφέρονται στο Παράρτημα II 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 I 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 θιγόμενους, ώστε να επιτευχθεί προσοδοτική 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 ευπρόσπαρα 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 έκδοσή των ΤΠΔ πρέπει να διασφαλίζει τη συμβατότητα με τα υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία σύμφωνα με προηγούμενες εκδόσεις 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 οικονομικά ή τεχνικά 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 Ελλάδας, 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 συμβουλευεται τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δίνει την τελική γνώμοδόσή 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:

α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «ΕΚ» 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 Επι-

τροπή, 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) παρατυπία εφαρμογής 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,

κών 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 ευπρόσβατοι, κοινής χρήσης και διατιπώμενοι 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 κάποιων απαιτήσεων 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 πε-

ρισσότερα 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.Σ.Υ.Δ.) είτε από φορέα διαπίστευσης, μέλος των Συμφωνιών Αμοιβαίας Αναγνώρισης (EA 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 ση-

ματοδότησης, 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 αριθμεί 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 ακό-

λουθων 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 αποτέλεσμα 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 μητρικών 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 αποτέλεσμα 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 συνέπεια 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 δύναμι 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 Οργα-

νισμός 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 Ελλάδας, 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 ταξινομούνται 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 ασφαλείας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυννοιακή συμφωνία μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και των λοιπών εθνικών αρχών ασφαλείας.

Αν η περιοχή χρήσης περιορίζεται εντός της Ελλάδας 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 οριστεί 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 ασφαλείας 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 Ελλάδας, 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 ασφαλείας. 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 εμπειρογνώμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους, με σκοπό τη μείωση του δικητικού 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

Έλεγχος 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, υποβάλ-

λονται 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 ενημερώνει 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 70 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 άρθρου 15.

3. Η αξιολόγηση και η παρακολούθηση στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 1 διεξάγονται από το Ε.Σ.Υ.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 οριστεί 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 αρμό-

διες 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 προ-

σωπικό 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 διεξάγει 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 ενότητων 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 απαι-

τήσεις 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 διασυννοριακών 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 I 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 τε-

χνικό 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 συνδυσασμένων 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 διαλειτουργικό-

τητα 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 ΙΙΙ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ 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 αντίθετες 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 συνθήκες ή εξαιρετικές καταπονήσεις που έχουν καθοριστεί κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδωγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Ο σχεδιασμός των σταθερών εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιούμενων 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 προβλεψιμών 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 τρόπον 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 προσβάσιμα 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 από μόνον 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 προσβάσιμα 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, περιόικων 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 συ-

στήματα 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 ευνότητα 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 εκφυλές 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. Δυνατότητα πρόσβασης

Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσβάσιμα 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 ασφαλείας, 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 διασυννοριακών 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 ασφαλείας.

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 διασυννοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.6.4. Δυνατότητα πρόσβασης

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες λειτουργίας 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 λαμβάνονται 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 ανακίνηση, 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 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 διαπαφές 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 υπεύθυνους 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 υποσύστημα 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 ΕΝΩΣΗΣ 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 αμαξοστοιχίων, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές 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 ζημιές» νοούνται οι ζημιές 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 αιτιών, 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 σιδη-

ροδρομικό 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 συστημικής 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, αναθετώντων 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 εργαζομένων, 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 προβλέ-

πονται 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 εξεγόν 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 II 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 μορφώσιμους 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 αποσοβθέντων 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 διασυννοριακές 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 δύναμει ενωσιακού δικαίου, ιδίως του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμ-

βουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων άλλων μερών. Η βοήθεια αυτή χρησιμοποιεί διάυλους 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, 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας, 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 ασφαλείας συνοδεύεται από φάκελο, ο οποίος περιλαμβάνει έγγραφα που αποδεικνύουν ότι:

α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας 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 αποτέλεσμα 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 ασφαλείας 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 ρυθμί-

σεις για τη διαδικασία πιστοποίησης, οι οποίοι ορίζονται σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας, 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 συνέπεια 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 ασφαλείας.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τυχόν ενιαία πιστοποιητικά ασφαλείας 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 απόφαση του Οργανισμού ενημέρωσε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση εκτός αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει παραπέμπει 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 ασφαλείας 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 οι 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 ενιαίο πιστοποιητικό 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

νουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας στην περίπτωση δικτύων, που απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνώμοσύνη, 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 του συντήρησής τους, η εν λόγω έγκριση ανανεώνεται, 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 προ-

σωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δραστηριοτήτων 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 σχετι-

κών 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 ασφαλείας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62,

ζ) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62,

η) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων ασφαλείας που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 64,

θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφαλείας, 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 ασφαλείας, 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 ασφαλείας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του,

β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρή-

σης 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφαλείας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλέσει το πιστοποιητικό με αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά τον Οργανισμό.

Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφαλείας, 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 ασφαλεία, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφαλείας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν ο ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας 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 αναμειχθεί 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 ασφαλείας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 70. Εν τοιαύτη περίπτωση, τα προσωρινά μέτρα ασφαλείας 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

σμό 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 διασυννοριακών υποδομών, ασκεί τις εποπτικές της δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές ασφαλείας. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον τους όρους της οικείας έγκρισης ασφαλείας, περιορίζει ή ανακαλεί την εν λόγω έγκριση, αιτιολογώντας την απόφασή της.

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφαλείας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τη διαδικασία της έγκρισης ασφαλείας σύμφωνα με το άρθρο 64 για σκοπούς εποπτείας του διαχειριστή υποδομής.

12. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των ενιαίων πιστοποιητικών ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62 και εγκρίσεων ασφαλείας, 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 ασφαλείας, 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 άμεσα 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 διαβουλευτεί 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 ασφαλείας, 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 ασφαλείας,
- δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκτασης 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 ασφαλείας 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 εμπειρογνομosύνης 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 συντομική 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 ζημιές, 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 τύπου 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.» δημοσι-

εύει 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 θέπιση 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 θέπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστο-

ποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,

ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφαλείας 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 ασφαλείας 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 ασφαλείας ή η έγκριση ασφαλείας.

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 ασφαλείας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

Άρθρο 81 **Παράρτημα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798** **Κοινοί δείκτες ασφαλείας**

(ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/798)

Οι κοινοί δείκτες ασφαλείας (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 ατυ-

χημάτων.

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 συρμολιόμετρων 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 ζημιές σε τροχαίο υλικό, στις τροχιές, σε άλλες εγκαταστάσεις ή στο περιβάλλον ή εκτεταμένη διαταραχή της κυκλοφορίας. Εξαιρούνται τα ατυχήματα σε συννευγία, 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 διαβάσης» 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 διαβάσης», «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 διαβάσης», «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 επικινδυνών 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 σηματοδότη, 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 ζημία, 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:

$VT = \text{χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)}$

$VTP = [VT \text{ επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς}] * [\text{μέσο ποσοστό μετακινούμενων εργαζομένων ανά έτος}] [VT \text{ των μετακινούμενων μη εργαζομένων}] * [\text{μέσο ποσοστό μετακινούμενων μη εργαζομένων ανά έτος}]$

$VTP \text{ μετρούμενη σε ευρώ ανά επιβάτη ανά ώρα}$

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)
 $VTF = [VT \text{ εμπορευματικών αμαξοστοιχιών}] * [(\text{τονοχιλιόμετρα}) / (\text{συρμοχιλιόμετρα})]$

Η VTF μετράται σε ευρώ ανά τόνο φορτίου ανά ώρα
 Μέσος όρος τόνων φορτίου που μεταφέρονται σιδηροδρομικά μέσα σε ένα έτος = $(\text{τονοχιλιόμετρα}) / (\text{συρμοχιλιόμετρα})$
 CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες
 $CMP = K1 * (VT \cdot P / 60) * [(\text{επιβατοχιλιόμετρα}) / (\text{συρμοχιλιόμετρα})]$
 Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικά μέσα σε ένα έτος = $(\text{επιβατοχιλιόμετρα}) / (\text{συρμοχιλιόμετρα})$

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες
 $CMF = K2 * (VT \cdot F / 60)$
 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 = $CMP * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών})$
 $CMF * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών})$

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου
 Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σοβαρά 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 γιγόμενες 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 παρatrόχια 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:

- ειδοποίηση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού,
- ειδοποίηση και αυτόματη στάση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα,
- 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 συνεχής 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 εργαζο-

μένων.

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.

- Προστασία του χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:
 - μισά ή πλήρη δρύφακτα,
 - θύρες.
- Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

- ορατά μέσα: φώτα,
- 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, ειδικά ως 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 «τροχιολχιλιόμετρο», 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. 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 ΙΙΙ

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 αναγκών 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 περ. γ της παρ. 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 2016/2370/ΕΕ)

1. Το Κεφάλαιο II (άρθρα 4 έως 15) δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες (services) σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών στη σιδηροδρομική υποδομή ή σε δίκτυα που προορίζονται 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 III (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 2016/2370/ΕΕ)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

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

2) «διαχειριστής υποδομής»: 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 ανάπτυξη 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 αποβίβαση 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 περισσότερων 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 αντιμετωπί-

ζει 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 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

Αμερόληψία 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 συμβουλευείται 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 2στ 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 συμβαλλόμενα μέρη 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 αναγκαιότητα 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 συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο αμερόληπτο και με σκοπό την παροχή ωφελγημάτων 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 επιχείρησής.

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 II 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 του 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 προκύψουν, 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 δι-

καίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος II.»

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 εύλογως 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 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 ειδικά δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται 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 εμπιστευ-

τικές 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, ιδιαιτέρως 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 αποτέλεσμα 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 περιπτώσεις, 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 απόφασης της είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκώσαντα 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 επαρ-

κείς 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 αποφάσεων 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 χρησιμοποι-

ηθούν 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 Παράβολο 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 εξα-

κολουθεί 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 προηγούμενου 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 επιπύουν 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 Εμπειρογνομών (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 προηγούμενης 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 I, II και III 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 ουσιαστική 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 ουσιαστικού 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) εργαζομέ-

νους 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 Εμπειρογνομών (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 προηγούμενης 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 ουσιαστικής 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

Παράβολο 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 ουσιαστικής 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 ουσιαστικά στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιονδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασταθεί με την ίδια ή άλλη επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιαστικά 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 προϋποθέ-

σεις 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 παραδεγμένους 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 εκπροσωπούμενου 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 ή την παροχή πλήρων συρμών. Το έντυπο αίτησης για την παροχή άδειας, καθώς και ο κατάλογος όλων των απαιτούμενων εγγράφων, και του περιεχομένου τους, που τη συνοδεύουν περιλαμβάνονται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της, επικαιροποιείται όταν απαιτείται και χορηγείται με μέρη 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 περιστά-

σεις 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 εκποιούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδασκεία 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 πληροίται 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 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,.....2019

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
3. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ	4. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.16' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τρίτη 8 Οκτωβρίου 2019 και ώρα 17.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: «Συζήτηση και λήψη απόφασης επί της υπ' αριθμ. 4100/ 26-9-2019 προτάσεως που κατέθεσαν τριάντα (30) Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, για τη σύσταση Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του ν.3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης των Υπουργών», όπως ισχύουν, σχετικά με τη διερεύνηση των κάτωθι αδικημάτων που τυχόν έχουν τελεσθεί από τον πρώην Αναπληρωτή Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Δημήτριο Παπαγγελόπουλο κατά την άσκηση των καθηκόντων του: 1) ηθική αυτοουργία στο αδίκημα της κατάχρησης εξουσίας κατά φυσική αυτοουργία και άμεση συνέργεια δικαστικών λειτουργιών (άρθρο 46 παρ.1 σε συνδυασμό με άρθρο 239 ΠΚ), 2) πρόκληση και προσφορά για την τέλεση εγκλήματος (άρθρο 186 παρ. 1 και 2 ΠΚ), 3) ηθική αυτοουργία σε παράβαση καθήκοντος και παράβαση καθήκοντος (άρθρο 46 παρ. 1 σε συνδυασμό με άρθρο 259 ΠΚ και άρθρο 259 ΠΚ αυτοτελώς) και 4) ηθική αυτοουργία σε ψευδορκία (άρθρο 224 παρ. 2 ΠΚ), σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην πρόταση», σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ