

Πρωτ. \_\_\_\_\_  
 Αριθ. \_\_\_\_\_  
 Διεκπ. \_\_\_\_\_

Από τα επίσημα Πρακτικά της ΚΗ΄, 8 Οκτωβρίου 2019, Συνεδρίασης της Ολομέλειας της Βουλής, στην οποία ψηφίστηκε το παρακάτω σχέδιο νόμου:

**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 ό-

ρους 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 υποσύστημά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα,

γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα,

δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή,

ε) η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση. Ο καθορισμός τους γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,

στ) η ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή, αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

5. Στην περίπτωση τραμ-τρένων που κυκλοφορούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και για τα οποία δεν ισχύουν Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), εφαρμόζονται τα εξής:

α) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ή άλλα κατάλληλα προσιτά μέτρα και καθορίζεται η διαδικασία έγκρισης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω τραμ-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις,

β) η Αττικό Μετρό Α.Ε. που εκδίδει την έγκριση οχήματος, διαβουλεύεται με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεικτή λειτουργία τραμ-τρένων και βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και σχετικούς κοινούς στόχους ασφαλείας («ΚΣΑ»), λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες υποδομές και τη συλλειτουργία των νέων συρμών με τον υφιστάμενο στόλο συρμών στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και στην υποδομή του μετρό. Μέχρι την έκδοση και κοινοποίηση των εθνικών κανόνων της περίπτωσης α), για την έγκριση του οχήματος θα ακολουθούνται οι βασικές απαιτήσεις και κανόνες που θα έχουν προκύψει από τη διαβούλευση με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη σύμφωνη γνώμη του διαχειριστή υποδομής,

γ) κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 21, στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι αρμόδιες αλλοδαπές αρχές συνεργάζονται με σκοπό την έκδοση των εγκρίσεων οχημάτων.

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου σύμφωνα με την παράγραφο 4.

6. Η παράγραφος 5 εφαρμόζεται κατ' αναλογία, στην περίπτωση συρμών μετρό κατηγορίας C-II κατά EN 15227:2011, κατάλληλα εξοπλισμένων ώστε να κυκλοφορούν και στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

## **Άρθρο 2 Ορισμοί**

### **(άρθρο 2 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

1) «ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα»: τα στοιχεία όπως απαριθμούνται στο παράρτημα 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) «υποσυστήματα»: 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, ουσιαστική για τη διαλειτουργικότητα, που διευκρινίζεται στις αντίστοιχες ΤΠΔ,

13) «ειδική περίπτωση»: κάθε μέρος του σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο στις ΤΠΔ χρειάζονται ειδικές διατάξεις, είτε προσωρινές είτε μόνιμες, εξαιτίας γεωγραφικών ή τοπογραφικών περιορισμών ή περιορισμών αστικού περιβάλλοντος ή εκείνων που επηρεάζουν τη συμβατότητα με το υπάρχον σύστημα, ιδίως οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης, το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχιών και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση, καθώς και τα οχήματα που προέρχονται από τρίτες χώρες ή προορίζονται για αυτές,

14) «αναβάθμιση»: κάθε σημαντική εργασία μετατροπής ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή του τεχνικού φακέλου που συ-

νοδεύει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ», αν υπάρχει ο εν λόγω τεχνικός φάκελος, και η οποία βελτιώνει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος,

15) «ανακαίνιση»: κάθε σημαντική εργασία υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματός του η οποία δεν αλλάζει τις συνολικές επιδόσεις του υποσυστήματος,

16) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: η υποδομή η οποία απαρτίζεται από τις γραμμές και τις σταθερές εγκαταστάσεις του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και από τα οχήματα κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορούν στην υποδομή αυτή,

17) «αντικατάσταση στο πλαίσιο συντήρησης»: κάθε αντικατάσταση στοιχείων από άλλα με την ίδια λειτουργία και τις ίδιες επιδόσεις στο πλαίσιο προληπτικής ή επισκευαστικής συντήρησης,

18) «τραμ-τρένο»: όχημα σχεδιασμένο για συνδυασμένη χρήση τόσο σε ελαφριά, όσο και σε βαριά σιδηροδρομική υποδομή,

19) «θέση σε λειτουργία»: το σύνολο των εργασιών με τις οποίες ένα υποσύστημα τίθεται σε κατάσταση λειτουργίας,

20) «αναθέτων φορέας»: δημόσια ή ιδιωτική οντότητα, που παραγγέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υποσυστήματος,

21) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 46,

22) «αιτών»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αιτείται έγκριση και μπορεί να είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή νομική οντότητα, όπως κατασκευαστής, ιδιοκτήτης ή κάτοχος. Για τους σκοπούς του άρθρου 15, ως «αιτών» νοείται ο αναθέτων φορέας ή ο κατασκευαστής ή οι εξουσιοδοτημένοι εκπρόσωποί του. Για τους σκοπούς του άρθρου 19, ως «αιτών» νοείται το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο αιτείται την απόφαση του Οργανισμού για την έγκριση των τεχνικών λύσεων που προβλέπονται για τα έργα για τον παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS,

23) «έργο σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης»: κάθε έργο του οποίου η φάση προγραμματισμού ή κατασκευής βρίσκεται σε τέτοιο στάδιο που η τροποποίηση των τεχνικών προδιαγραφών μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του έργου όπως έχει προγραμματιστεί,

24) «εναρμονισμένο πρότυπο»: ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 1025/2012,

25) «εθνική αρχή ασφάλειας»: αρχή για την ασφάλεια σύμφωνα με το σημείο 7 του άρθρου 55. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που συστήθηκε με τον ν. 3891/2010 (Α' 188),

26) «τύπος»: τύπος οχήματος που ορίζει τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδιασμού του οχήματος, σύμφωνα με το πιστοποιητικό εξέτασης τύπου ή σχεδιασμού που περιγράφεται στη συναφή ενότητα επαλήθευσης,

27) «σειρά»: σύνολο πανομοιότυπων οχημάτων ενός τύπου σχεδιασμού,

28) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας, όπως ορίζεται στο σημείο 20 του άρθρου 55,

29) «ελαφρός σιδηρόδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση CIII ή

C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800 kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης). Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα μπορεί να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και τα οχήματά τους συνήθως δεν εναλλάσσονται με οχήματα της κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων,

30) «εθνικοί κανόνες»: το σύνολο των εθνικών κανόνων, ανεξαρτήτως του φορέα έκδοσης, οι οποίοι περιλαμβάνουν απαιτήσεις σιδηροδρομικής ασφάλειας ή τεχνικές απαιτήσεις, πέραν των κανόνων της Ένωσης ή των διεθνών κανόνων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε διαχειριστές υποδομής ή σε τρίτα μέρη,

31) «προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας»: ο κανονικός τρόπος λειτουργίας και οι προβλέψιμες εντός των ορίων αντίξοες συνθήκες (συμπεριλαμβανομένης της φθοράς) και οι προϋποθέσεις λειτουργίας που καθορίζονται στον τεχνικό φάκελο και τον φάκελο συντήρησης,

32) «περιοχή χρήσης οχήματος»: δίκτυο ή δίκτυα εντός της Ελλάδος ή ομάδας κρατών-μελών όπου προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το όχημα,

33) «αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης»: μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει ο Οργανισμός για να καθορίζει τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις,

34) «αποδεκτά εθνικά μέσα συμμόρφωσης»: οι μη δεσμευτικές γνωμοδοτήσεις που εκδίδει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και οι ερμηνευτικές εγκύκλιοι και οδηγίες οι οποίες εκδίδονται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για να καθορίζουν τρόπους απόδειξης της συμμόρφωσης με τους εθνικούς κανόνες,

35) «διάθεση στην αγορά»: η πρώτη διάθεση στην αγορά της Ένωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος που είναι έτοιμο να λειτουργήσει στην προβλεπόμενη από κατασκευής κατάσταση λειτουργίας,

36) «κατασκευαστής»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει ή έχει σχεδιάσει ή κατασκευάσει προϊόν υπό μορφή στοιχείου διαλειτουργικότητας, υποσυστήματος ή οχήματος και το διοχετεύει στην αγορά με την επωνυμία του ή το εμπορικό του σήμα,

37) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εγκατεστημένο στην Ένωση, το οποίο έχει λάβει γραπτή εντολή από κατασκευαστή ή αναθέτοντα φορέα να ενεργεί εξ ονόματος του εν λόγω κατασκευαστή ή αναθέτοντος φορέα για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων,

38) «τεχνική προδιαγραφή»: έγγραφο στο οποίο ορίζονται οι απαιτούμενες τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να πληροί ένα προϊόν, ένα υποσύστημα, μια διαδικασία ή μια υπηρεσία,

39) «διαπίστευση»: διαπίστευση όπως ορίζεται στο σημείο 10 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (L 218),

40) «εθνικός οργανισμός διαπίστευσης»: εθνικός οργανισμός διαπίστευσης όπως ορίζεται στο σημείο 11 του άρθρου 2 του Κανονισμού (ΕΚ) 765/2008. Το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης αποτελεί τον Εθνικό Οργανισμό Διαπίστευσης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4468/2017 (Α' 61),

41) «αξιολόγηση της συμμόρφωσης»: η διαδικασία με την οποία αποδεικνύεται κατά πόσο πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις που αφορούν προϊόν, διαδικασία, υπηρεσία, υποσύστημα, πρόσωπο ή φορέα,

42) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: φορέας που έχει κοινοποιηθεί ή ορισθεί υπεύθυνος να εκτελεί δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων της βαθμονόμησης, των δοκιμών, της πιστοποίησης και της επιθεώρησης. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται «κοινοποιημένος οργανισμός» μετά την κοινοποίηση από κράτος-μέλος. Ο οργανισμός αξιολόγησης χαρακτηρίζεται «ορισμένος οργανισμός» μετά τον ορισμό από κράτος- μέλος,

43) «άτομο με αναπηρία και άτομο με μειωμένη κινητικότητα»: κάθε πρόσωπο με μόνιμη ή προσωρινή σωματική, ψυχική, νοητική ή αισθητήρια μειονεξία, η οποία, όταν συνδυάζεται με διάφορα εμπόδια, μπορεί να δυσχεράνει την πλήρη και ουσιαστική χρήση από το πρόσωπο αυτό των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες ή πρόσωπο του οποίου η κινητικότητα κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων έχει μειωθεί λόγω ηλικίας,

44) «διαχειριστής υποδομής»: ο διαχειριστής υποδομής σύμφωνα με τα οριζόμενα στην περίπτωση 2 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016 (Α΄ 135),

45) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στην περίπτωση 1 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016, καθώς και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση διασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Τούτο περιλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλξη,

46) «διαχειριστής τροχαίου υλικού»: ο φορέας διαχειριστής τροχαίου υλικού που προβλέπεται στο άρθρο 44 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261),

47) «οργανισμός»: ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).

### **Άρθρο 3**

#### **Βασικές απαιτήσεις**

#### **(άρθρο 3 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

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

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές του άρθρου 282 του ν. 4412/2016, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη συμπλήρωση των ευρωπαϊκών προδιαγραφών ή άλλων προτύπων που χρησιμοποιούνται στην Ένωση, δεν αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄**

#### **ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

### **Άρθρο 4**

#### **Περιεχόμενο των ΤΠΔ**

#### **(άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Κάθε υποσύστημα που ορίζεται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 52 αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ. Εφόσον απαιτείται, ένα υποσύστημα μπορεί να καλύπτεται από

περισσότερες ΤΠΔ, ενώ μία ΤΠΔ μπορεί να καλύπτει περισσότερα του ενός υποσυστήματα.

2. Τα σταθερά υποσυστήματα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της θέσης σε λειτουργία, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και με την επιφύλαξη της περίπτωσης στ΄ της παραγράφου 3.

Τα οχήματα πρέπει να είναι σύμφωνα προς τις ΤΠΔ και τις διατάξεις που ισχύουν κατά τη στιγμή της υποβολής αίτησης για την έγκριση της διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με τον παρόντα νόμο και με την επιφύλαξη της περίπτωσης στ΄ της παραγράφου 3.

Η συμμόρφωση και συμφωνία των σταθερών υποσυστημάτων και οχημάτων πρέπει να διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση τους.

3. Στον βαθμό που απαιτείται για την επίτευξη των στόχων του παρόντος νόμου, που αναφέρονται στο άρθρο 1, κάθε ΤΠΔ:

α) καθορίζει το σκοπούμενο πεδίο εφαρμογής (τμήμα του δικτύου ή οχήματα που αναφέρονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 52, υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 52),

β) προσδιορίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα,

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του σε σχέση με άλλα υποσυστήματα. Εφόσον απαιτείται, αυτές οι προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, για παράδειγμα ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή οχημάτων υλικού που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι του άρθρου 52,

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος,

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να αξιολογείται η συμμόρφωση ή η καταλληλότητα χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας αφενός, ή η επαλήθευση «ΕΚ» των υποσυστημάτων, αφετέρου. Οι εν λόγω διαδικασίες βασίζονται στις ενότητες που ορίζονται στην Απόφαση 2010/713/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 9ης Νοεμβρίου 2010 (L 319),

στ) περιγράφει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο να καθορίζονται τα στάδια που πρέπει να ολοκληρωθούν, λαμβανομένων υπόψη του αναμενόμενου κόστους και οφέλους, καθώς και των επιπτώσεων για τους θιγόμενους, ώστε να επιτευχθεί προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένης τήρησης της ΤΠΔ. Όταν απαιτείται συντονισμένη εφαρμογή της ΤΠΔ, όπως κατά μήκος διαδρόμου ή μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η στρατηγική μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις βαθμιαίας ολοκλήρωσης,

ζ) περιγράφει, για το ενδιαφερόμενο προσωπικό, τις προϋποθέσεις από άποψη επαγγελματικών προσόντων και υγείας και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για τη λειτουργία και τη συντήρηση του ανωτέρω υποσυστήματος, καθώς και για την εφαρμογή των ΤΠΔ,

η) καθορίζει τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα υφιστάμενα υποσυστήματα και οχήματα, ιδίως σε περίπτωση αναβάθμισης και ανακαίνισης, και, στις περιπτώσεις αυτές, στην εργασία τροποποίησης η οποία απαιτεί αίτηση νέας έγκρισης,

θ) καθορίζει τις παραμέτρους των οχημάτων και των σταθερών υποσυστημάτων που πρέπει να ελέγχει η σιδηροδρομική επιχείρηση και τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για τον έλεγχο των εν λόγω παραμέτρων μετά την έκδοση της έγκρισης διάθεσης του οχήματος στην αγορά και πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος, ώστε να διασφαλίζεται η συμβατότητα μεταξύ των οχημάτων και των διαδρομών στις οποίες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

4. Κάθε ΤΠΔ καταρτίζεται βάσει εξέτασης του υπάρχοντος υποσυστήματος και υποδεικνύει ένα στοχευμένο υποσύστημα που μπορεί να προκύψει προοδευτικά και μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα. Αντίστοιχα, η έγκριση των ΤΠΔ και η τήρησή τους διευκολύνουν σταδιακά την επίτευξη της διαλειτουργικότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν καταλλήλως τη συμβατότητα του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος. Για τον σκοπό αυτό, μπορεί να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα δικτύου όσο και σε θέματα οχημάτων, και συγκεκριμένα για το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς ή το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τροχών, καθώς και των οχημάτων που προέρχονται από τρίτες χώρες ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση, οι ΤΠΔ καθορίζουν τους κανόνες εφαρμογής των στοιχείων των ΤΠΔ που προβλέπονται στις περιπτώσεις γ' έως ζ' της παραγράφου 3.

6. Αν ορισμένες τεχνικές παράμετροι, οι οποίες αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, δεν είναι δυνατόν να καλυφθούν ρητά από ΤΠΔ, προσδιορίζονται σαφώς σε παράρτημα της ΤΠΔ ως ανοικτά σημεία.

7. Οι ΤΠΔ δεν αποκλείουν την εφαρμογή αποφάσεων του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία οχημάτων που δεν καλύπτονται από τις ΤΠΔ.

8. Οι ΤΠΔ μπορούν να παραπέμπουν ρητώς και σαφώς σε ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα που δημοσιεύει ο Οργανισμός, όταν αυτό είναι απολύτως αναγκαίο για την υλοποίηση των στόχων της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω πρότυπα ή προδιαγραφές (ή τα σχετικά μέρη τους) ή τεχνικά έγγραφα θεωρούνται παραρτήματα της σχετικής ΤΠΔ και η εφαρμογή τους καθίσταται υποχρεωτική από τη στιγμή που τίθεται σε ισχύ η ΤΠΔ. Αν δεν υπάρχουν τέτοια πρότυπα ή προδιαγραφές ή τεχνικά έγγραφα και εν αναμονή της κατάρτισής τους, μπορεί να γίνεται παραπομπή σε άλλα σαφώς καθορισμένα κανονιστικά έγγραφα τα οποία είναι ευπρόσιτα και κοινής χρήσης.

### **Άρθρο 5**

#### **Εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ (άρθρο 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμμετέχει στην αξιολόγηση που διενεργείται από τον Οργανισμό κατά την κατάρτιση ή αναθεώρηση κάθε ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των θεμελιωδών παραμέτρων, παρέχοντας κατά περίπτωση τα αναγκαία δεδομένα. Για τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχιάου υ-

λικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων όλα τα σχετικά στοιχεία.

2. Η επιτροπή του άρθρου 51 («επιτροπή») της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 ενημερώνεται τακτικά σχετικά με τις εργασίες κατάρτισης των ΤΠΔ. Η Ελλάδα εκπροσωπείται στην εν λόγω επιτροπή από τη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών.

3. Όταν, για λόγους τεχνικής συμβατότητας, πρέπει να τεθούν ταυτόχρονα σε λειτουργία διάφορα υποσυστήματα, οι ημερομηνίες εφαρμογής των σχετικών ΤΠΔ πρέπει να συμπίπτουν.

4. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, να ζητεί την επανεξέταση του καταλόγου των ενώσεων επιβατών, ο οποίος καταρτίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

5. Όταν η αναθεώρηση μιας ΤΠΔ οδηγεί σε τροποποίηση των απαιτήσεων, η νέα εκδοχή των ΤΠΔ πρέπει να διασφαλίζει τη συμβατότητα με τα υποσυστήματα που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία σύμφωνα με προηγούμενες εκδοχές των ΤΠΔ.

### **Άρθρο 6**

#### **Ελλείψεις των ΤΠΔ (άρθρο 6 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

Αν, μετά την έκδοση μιας ΤΠΔ, διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπής, η εν λόγω ΤΠΔ τροποποιείται με εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στις ελλείψεις αυτές περιλαμβάνονται και οι περιπτώσεις που μπορεί να συνεπάγονται μη ασφαλείς λειτουργίες στην Ελλάδα. Για την εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει σχετικό αίτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

### **Άρθρο 7**

#### **Μη εφαρμογή των ΤΠΔ (άρθρο 7 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Επιτρέπεται στον αιτούντα να μην εφαρμόζει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών στις εξής περιπτώσεις:

α) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή μέρος αυτού, για την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού ή για κάθε στοιχείο σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 1, το οποίο βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης ή αποτελεί αντικείμενο εκτελούμενης σύμβασης κατά την ημερομηνία εφαρμογής της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ,

β) όταν, έπειτα από ατύχημα ή φυσική καταστροφή, οι προϋποθέσεις ταχείας αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν οικονομικώς ή τεχνικώς τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ, οπότε η μη εφαρμογή των ΤΠΔ περιορίζεται στην περίοδο πριν από την αποκατάσταση του δικτύου,

γ) για κάθε προτεινόμενη ανακαίνιση, επέκταση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος ή μέρους αυτού, όταν η εφαρμογή της σχετικής ή των σχετικών ΤΠΔ θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συμβατότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα, ιδίως όσον αφορά το περιτύπωμα, το εύρος τροχιάς, το διάκενο μεταξύ των αξόνων των τρο-

χιών ή την τάση της ηλεκτρικής τροφοδότησης. Στις περιπτώσεις αυτές, η μη εφαρμογή των ΤΠΔ είναι δυνατή ύστερα από εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

δ) για οχήματα που φτάνουν από τρίτη χώρα ή με προορισμό τρίτη χώρα όπου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, η μη εφαρμογή των ΤΠΔ είναι δυνατή ύστερα από εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

ε) για προτεινόμενο νέο υποσύστημα ή για προτεινόμενη ανακαίνιση ή αναβάθμιση υφιστάμενου υποσυστήματος στο έδαφος της Ελλάδος, κατά το μέρος που το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αποκομμένο ή απομονωμένο από τη θάλασσα ή αποκομμένο λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να προηγηθεί έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

2. Στην περίπτωση α' της παραγράφου 1, μέσα σε ένα (1) έτος από την έναρξη ισχύος κάθε ΤΠΔ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάλογο έργων τα οποία υλοποιούνται στην Ελλάδα και τα οποία βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης.

3. Στις περιπτώσεις α' και β' της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την απόφασή του να μην εφαρμόσει μία ή περισσότερες ΤΠΔ ή μέρη αυτών.

4. Για τις περιπτώσεις α', γ', δ' και ε' της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αίτηση μη εφαρμογής των ΤΠΔ ή μερών αυτών, συνοδευόμενη από φάκελο ο οποίος περιέχει την αιτιολόγηση της αίτησης, διευκρινίζοντας τις εναλλακτικές διατάξεις τις οποίες προτίθεται να εφαρμόσει αντί των ΤΠΔ.

Για τις περιπτώσεις του εδαφίου γ' της παραγράφου 6 του άρθρου 21, ο αιτών υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό. Ο Οργανισμός συμβουλεύεται τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δίνει την τελική γνωμοδότησή του στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5. Μέχρι την έκδοση της εκτελεστικής πράξης, εφαρμόζονται οι εναλλακτικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

6. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνεται για τα αποτελέσματα των αναλύσεων της αίτησης και για το αποτέλεσμα της διαδικασίας της παραγράφου 4, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'** **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ**

### **Άρθρο 8** **Όροι διάθεσης των στοιχείων** **διαλειτουργικότητας στην αγορά** **(άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας:

α) διατίθενται στην αγορά μόνο εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων ταυτόχρονα των βασικών απαιτήσεων,

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

Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει τη διάθεση στην αγορά των εν λόγω στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

2. Δεν επιτρέπεται η απαγόρευση, ο περιορισμός ή η παρεμπόδιση της διάθεσης στην εγχώρια αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων του παρόντος νόμου. Ειδικότερα, δεν απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», όπως ορίζεται στο άρθρο 10.

### **Άρθρο 9** **Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης** **(άρθρο 9 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κρίνει ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας πληροί τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον είναι σύμφωνο με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης.

2. Αν το απαιτεί η ΤΠΔ, η δήλωση «ΕΚ» συνοδεύεται από:

α) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, όσον αφορά την εγγενή συμμόρφωση ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

β) πιστοποιητικό, που εκδίδεται από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, όσον αφορά την καταλληλότητα χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζόμενου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης, ιδίως σε περίπτωση οικείων λειτουργικών απαιτήσεων.

3. Η δήλωση «ΕΚ» φέρει ημερομηνία και υπογραφή από τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

4. Ανταλλακτικά υποσυστημάτων που έχουν ήδη τεθεί σε λειτουργία κατά την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων ΤΠΔ επιτρέπεται να εγκαθίστανται στα εν λόγω υποσυστήματα, χωρίς να υπόκεινται στα οριζόμενα στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

5. Οι ΤΠΔ μπορούν να προβλέπουν μεταβατική περίοδο για τα προϊόντα σιδηροδρόμων τα οποία οι ΤΠΔ προσδιορίζουν ως στοιχεία διαλειτουργικότητας και έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά όταν οι ΤΠΔ αρχίζουν να ισχύουν. Τα στοιχεία αυτά συμμορφώνονται με την παράγραφο 1 του άρθρου 8.

**Άρθρο 10**  
**Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης**  
**ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ»**  
**(άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

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

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

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο νομικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν άλλα θέματα, η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» αναφέρει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις αυτών των άλλων νομικών πράξεων.

4. Αν ούτε ο κατασκευαστής ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του τηρεί τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 και 3, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν κάθε πρόσωπο που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και κάθε πρόσωπο που συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρη στοιχείων διαλειτουργικότητας διάφορων προελεύσεων ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για προσωπική χρήση.

5. α) Αν οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών διαπιστώσουν ότι η δήλωση «ΕΚ» έχει καταρτισθεί παράτυπα, υποχρεούνται να διασφαλίσουν ότι το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν διατίθεται στην αγορά.

β) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 11:

αα) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση συμμόρφωσης «CE» συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του την υποχρέωση να αποκαθιστά, εφόσον είναι αναγκαίο, τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας και να μεριμνά για την παύση της παράβασης, υπό όρους που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών,

ββ) αν η μη συμμόρφωση συνεχιστεί, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται μέτρα για να περιοριστεί ή να απαγορευθεί η διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή να εξασφαλιστεί η απόσυρσή του από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 11.

**Άρθρο 11**  
**Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας**  
**προς τις βασικές απαιτήσεις**  
**(άρθρο 11 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Εφόσον οι αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφο-

ρών διαπιστώσουν ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας, το οποίο καλύπτεται από τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ», διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται σύμφωνα με τον προορισμό του, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών, λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρσή του από την αγορά. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Οργανισμό και τα υπόλοιπα κράτη - μέλη για τα μέτρα που λαμβάνει και αναφέρει τους λόγους έκδοσης της σχετικής απόφασης, διευκρινίζοντας, ιδίως, αν η έλλειψη συμμόρφωσης προκύπτει από:

α) μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων,

β) παράτυπη εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, στην περίπτωση ισχυρισμού ότι εφαρμόζονται οι εν λόγω προδιαγραφές,

γ) ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Εφόσον η απόφαση της παραγράφου 1 αιτιολογείται από την ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εφαρμόζει ένα ή περισσότερα από τα εξής μέτρα:

α) μερική ή ολική απόσυρση της οικείας προδιαγραφής από τις δημοσιεύσεις που την περιλαμβάνουν,

β) περιορισμό ή απόσυρση του εν λόγω προτύπου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012, αν η προδιαγραφή είναι εναρμονισμένο πρότυπο,

γ) ανθεώρηση της ΤΠΔ σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδεύεται 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 αμφοτέρους τις πιο πάνω δηλώσεις.

2. Οι εθνικοί κανόνες εφαρμογής των βασικών απαιτήσεων και, κατά περίπτωση, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης εφαρμόζονται στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν οι ΤΠΔ δεν καλύπτουν ή δεν καλύπτουν πλήρως ορισμένες πτυχές που αντιστοιχούν στις βασικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ανοικτών σημείων της παραγράφου 6 του άρθρου 4,

β) όταν έχει κοινοποιηθεί μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους δυνάμει του άρθρου 7,

γ) όταν λόγω ειδικής περίπτωσης απαιτείται η εφαρμογή τεχνικών κανόνων που δεν περιέχονται στη σχετική ΤΠΔ,

δ) στην περίπτωση εθνικών κανόνων που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υφιστάμενων συστημάτων και περιορίζονται στην αξιολόγηση της τεχνικής συμβατότητας του οχήματος με το δίκτυο,

ε) στην περίπτωση των δικτύων και οχημάτων που δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

στ) ως επείγον προσωρινό προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

**Άρθρο 14****Κοινοποίηση εθνικών κανόνων  
(άρθρο 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται και στη συνέχεια κοινοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Οργανισμό οι υπάρχοντες εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν ο εθνικός κανόνας ή οι εθνικοί κανόνες δεν έχουν κοινοποιηθεί,

β) όποτε αλλάζουν οι κανόνες,

γ) όταν έχει υποβληθεί νέα αίτηση σύμφωνα με το άρθρο 7 για τη μη εφαρμογή της ΤΠΔ,

δ) όταν οι εθνικοί κανόνες καθίστανται άνευ αντικειμένου μετά τη δημοσίευση ή την αναθεώρηση της συναφούς ΤΠΔ.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν την υποδομή. Ο διαχειριστής τροχαίου υλικού και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών όλους τους τεχνικούς κανόνες που αφορούν το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούν.

2. Το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί το πλήρες κείμενο

των εθνικών κανόνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα Τεχνολογιών Πληροφορικής (ΤΠ) σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 (L 138).

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι εθνικοί κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων όσων καλύπτουν τις διαεπαφές μεταξύ οχημάτων και δικτύων, είναι ευπρόσιτοι, κοινής χρήσης και διατυπωμένοι με ορολογία κατανοητή από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να καθορίζονται νέοι εθνικοί κανόνες αποκλειστικά στις εξής περιπτώσεις:

α) όταν μια ΤΠΔ δεν καλύπτει πλήρως τις βασικές απαιτήσεις,

β) ως επείγον προληπτικό μέτρο, ιδίως ύστερα από ατύχημα.

5. Το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει, μέσω του κατάλληλου συστήματος ΤΠ σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, τα σχέδια νέων εθνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς εξέταση πριν από την αναμενόμενη εισαγωγή του προτεινόμενου νέου κανόνα στην εθνική έννομη τάξη, εγκαίρως και εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, αιτιολογώντας την εισαγωγή του εν λόγω νέου εθνικού κανόνα. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι το σχέδιο έχει αναπτυχθεί επαρκώς, ώστε να επιτρέψει στον Οργανισμό να διενεργεί την εξέτασή του σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 25 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

6. Κατά τη θέσπιση νέου εθνικού κανόνα, το Τμήμα Διαλειτουργικότητας και Ασφάλειας Σιδηροδρόμων της Διεύθυνσης Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνει τον Οργανισμό και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποιώντας το κατάλληλο σύστημα ΤΠ, σύμφωνα με το άρθρο 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

7. Σε περίπτωση προληπτικών μέτρων έκτακτης ανάγκης, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, να θεσπίζει και να εφαρμόζει χωρίς καθυστέρηση νέο εθνικό κανόνα. Ο εν λόγω κανόνας κοινοποιείται προς αξιολόγηση στον Οργανισμό σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 27 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

8. Κατά την κοινοποίηση εθνικού κανόνα που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή νέου εθνικού κανόνα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων πρέπει να αιτιολογεί την αναγκαιότητά του για την εκπλήρωση κάποιας απαίτησης που δεν καλύπτεται ήδη από τη συναφή ΤΠΔ.

9. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αποφασίσει να μην κοινοποιήσει κανόνες και περιορισμούς αυστηρά τοπικού χαρακτήρα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, ο διαχειριστής υποδομής μνημονεύει τους εν λόγω κανόνες και περιορισμούς στα μητρώα υποδομής του άρθρου 47.



10. Οι εθνικοί κανόνες που κοινοποιούνται βάσει του παρόντος άρθρου δεν υπόκεινται στη διαδικασία κοινοποίησης βάσει του π.δ. 81/2018 (Α΄ 151).

11. Οι εθνικοί κανόνες που δεν κοινοποιούνται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, δεν εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος νόμου.

**Άρθρο 15**  
**Διαδικασία για τη σύνταξη**  
**της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»**  
**(άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» που απαιτείται για τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία, σύμφωνα με το Κεφάλαιο Ε΄, ο αιτών ζητεί από τον οργανισμό ή τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που επέλεξε για τον συγκεκριμένο σκοπό, να εφαρμόσουν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» που καθορίζεται στο παράρτημα IV του άρθρου 52.

2. Ο αιτών συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» ενός υποσυστήματος. Ο αιτών δηλώνει με αποκλειστική του ευθύνη ότι το εν λόγω υποσύστημα έχει ισταθεί 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 συντήρηση ή περιοδική παρακολούθηση, τη ρύθμιση και τη συντήρηση.

5. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υποσυστήματος που έχει ως αποτέλεσμα τροποποίηση του τεχνικού φακέλου και θίγει το κύρος των διαδικασιών επαλήθευσης που έχουν ήδη διενεργηθεί, ο αιτών αξιολογεί την ανάγκη νέας δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ».

6. Ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει προσωρινές δηλώσεις επαλήθευσης για την κάλυψη ορισμένων σταδίων της διαδικασίας επαλήθευσης ή ορισμένων μερών του υποσυστήματος.

7. Αν το επιτρέπουν οι σχετικές ΤΠΔ, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να εκδίδει πιστοποιητικά επαλήθευσης για ένα ή περισσότερα υποσυστήματα ή για ορισμένα μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

8. Με απόφαση της Αρχής Κοινοποίησης της παραγράφου 1 του άρθρου 27, ορίζονται οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς κανόνες. Οι ορισμένοι

οργανισμοί είναι υπεύθυνοι για τα σχετικά καθήκοντα. Προϋπόθεση για τον ορισμό οργανισμού, αποτελεί η διαπίστευσή του στον τομέα αρμοδιότητάς του, είτε από το Εθνικό Σύστημα Διαπίστευσης (Ε.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 επιλεγεί ένας κοινοποιημένος οργανισμός ως ορισμένος οργανισμός. Στην περίπτωση αυτή, η όλη διαδικασία μπορεί να διενεργείται από έναν μόνο οργανισμό αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

**Άρθρο 16**  
**Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων**  
**προς τις βασικές απαιτήσεις**  
**(άρθρο 16 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συνοδεύεται από τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος νόμου και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να ζητεί τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που υπέβαλε το αίτημα, ενημερώνει αμέσως την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζήτησε, αναφέροντας τους λόγους που τους δικαιολογούν.

3. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που υπέβαλε το αίτημα, αναφέρει, ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, αν η αδυναμία πλήρους συμμόρφωσης προς τον παρόντα νόμο οφείλεται:

α) Σε μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων ή μιας ΤΠΔ ή σε ελλιπή εφαρμογή μιας ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενημερώνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την παράτυπη έκδοση δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ» και λαμβάνει τα ενδεδειγμένα μέτρα.

β) Σε ανεπάρκεια μιας ΤΠΔ, οπότε ισχύει η διαδικασία τροποποίησης της ΤΠΔ, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6.

**Άρθρο 17**  
**Τεκμήριο συμμόρφωσης**  
**(άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

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

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄**  
**ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ**

**Άρθρο 18**  
**Έγκριση της θέσης σε λειτουργία**  
**σταθερών εγκαταστάσεων**  
**(άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Τα υποσυστήματα παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής τίθενται σε λειτουργία μόνο αν έχουν σχεδιασθεί, κατασκευασθεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις και εφόσον έχει ληφθεί η σχετική έγκριση σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τη θέση σε λειτουργία των υποσυστημάτων ενέργειας, υποδομής και παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης καθώς και μερών αυτών που παραλαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 169 του ν. 4412/2016 (Α΄ 147).

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρέχει λεπτομερείς οδηγίες για τον τρόπο με τον οποίο λαμβάνονται οι εγκρίσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο. Στους αιτούντες παρέχεται δωρεάν οδηγός κατευθυντήριων γραμμών για τις αιτήσεις, που περιγράφει και επεξηγεί τις απαιτήσεις για τις εν λόγω εγκρίσεις και απαριθμεί τα απαιτούμενα έγγραφα. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται όσον αφορά τη διάδοση των εν λόγω πληροφοριών. Μέχρι την έκδοση του οδηγού εφαρμογής του εδαφίου β΄ της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται η υπ΄ αριθ. ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/30.5.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β΄ 1812) ως προς την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων.

4. Ο αιτών υποβάλλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτηση για έγκριση της θέσης σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων. Η αίτηση συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιλαμβάνει αποδεικτικά έγγραφα για τα εξής:

α) τις δηλώσεις επαλήθευσης που αναφέρονται στο άρθρο 15,

β) την τεχνική συμβατότητα των υποσυστημάτων με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται, η οποία αποδεικνύεται βάσει των σχετικών ΤΠΔ, εθνικών κανόνων και μετρήσεων,

γ) την ασφαλή ενσωμάτωση των υποσυστημάτων, βάσει των σχετικών ΤΠΔ, των εθνικών κανόνων και των κοινών μεθόδων ασφάλειας («ΚΜΑ») που καθορίζονται στο άρθρο 58,

δ) στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, που περιλαμβάνουν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) ή/και το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών Σιδηροδρόμων (GSM-R), τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 και, σε περίπτωση αλλαγής στο σχέδιο της συγγραφής υποχρεώσεων ή στην περιγραφή των προτεινόμενων τεχνικών λύσεων που προέκυψαν μετά τη θετική απόφαση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

5. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για

την παροχή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επαληθεύει την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνοχή του φακέλου και, σε περίπτωση παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS, τη συμμόρφωση με τη θετική απόφαση του Οργανισμού που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 19 του παρόντος νόμου και, κατά περίπτωση, τη συμμόρφωση με το αποτέλεσμα της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 30 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Μετά την επαλήθευση αυτή, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει την έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική της απόφαση, μέσα σε τέσσερις (4) μήνες από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

6. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης των υφιστάμενων υποσυστημάτων, ο αιτών διαβιβάζει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων φάκελο στον οποίο περιγράφεται το έργο. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σε στενή συνεργασία με τον Οργανισμό στην περίπτωση παρατρόχιων έργων ERTMS, εξετάζει τον φάκελο και αποφασίζει αν απαιτείται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, βάσει των ακόλουθων κριτηρίων:

α) αν το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του σχετικού υποσυστήματος ενδέχεται να επηρεαστεί αρνητικά από τις προβλεπόμενες εργασίες,

β) αν απαιτείται από τις σχετικές ΤΠΔ,

γ) αν απαιτείται από τα σχέδια εφαρμογής που έχει θεσπίσει η Ελλάδα, τα οποία εγκρίνονται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ή

δ) αν μεταβάλλονται οι τιμές των παραμέτρων, βάσει των οποίων έχει ήδη δοθεί η έγκριση.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει την απόφασή της μέσα σε προκαθορισμένη εύλογη προθεσμία και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών.

7. Οποιαδήποτε απόφαση απορρίπτει την αίτηση έγκρισης για τη θέση των σταθερών εγκαταστάσεων σε λειτουργία αιτιολογείται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Ο αιτών μπορεί, μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της απορριπτικής απόφασης, να υποβάλει στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτημα επανεξέτασης της απόφασής της. Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολόγηση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει προθεσμία δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος επανεξέτασης για να επιβεβαιώσει ή να ανακαλέσει την απόφασή της. Η μετά την αίτηση επανεξέτασης απορριπτική απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκειται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

**Άρθρο 19**  
**Εναρμονισμένη εφαρμογή**  
**του συστήματος ERTMS στην Ένωση**  
**(άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Στην περίπτωση των παρατρόχιων υποσυστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, περιλαμβανομένων του ETCS και/ή του GSM-R, ο Οργανισμός διασφα-

λίζει 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 μητρώων υποδομής και των ΚΜΑ για την εκτίμηση κινδύνων που καθορίζονται στο άρθρο 58,

Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το αποτέλεσμα τους, καθώς και, κατά περίπτωση, τα αιτήματα και τις αποφάσεις του τμήματος προσφυγών, υποβάλλονται μέσω της «υπηρεσίας μιας στάσης» που ανα-

φέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

Όταν απαιτούνται δοκιμές για τη λήψη αποδεικτικών εγγράφων της τεχνικής συμβατότητας που αναφέρεται στις περιπτώσεις β' και δ', η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εκδίδει προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για τις πρακτικές επαληθεύσεις στο δίκτυο. Με απόφαση της ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων καθορίζεται κάθε θέμα σχετικό με την έκδοση προσωρινής έγκρισης σε αιτούντα. Ο διαχειριστής υποδομής, σε συνεννόηση με τον αιτούντα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διασφαλίσει τη διενέργεια δοκιμών εντός τριών (3) μηνών από την παραλαβή της αίτησης. Εφόσον ενδείκνυται, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει μέτρα για τη διασφάλιση της διενέργειας των δοκιμών.

4. Ο Οργανισμός ή, στην περίπτωση της παραγράφου 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα για την απορριπτική απόφασή του μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών από τον αιτούντα. Ο Οργανισμός ή, στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία έγκρισης οι οποίες ορίζονται σε εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι εγκρίσεις αυτές επιτρέπουν να διατεθούν τα οχήματα στην αγορά της Ένωσης.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά όσον αφορά τα οχήματα με περιοχή χρήσης σε ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη. Προκειμένου να εκδίδει τις εγκρίσεις αυτές, ο Οργανισμός:

α) αξιολογεί τα στοιχεία του φακέλου που προβλέπονται στις περιπτώσεις β', γ' και δ' του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3, προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπεια του φακέλου όσον αφορά τις σχετικές ΤΠΔ, και

β) παραπέμπει τον φάκελο στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με σκοπό την αξιολόγηση του φακέλου, προκειμένου να εξακριβώνονται η πληρότητα, η συνάφεια και η συνέπειά του όσον αφορά την περίπτωση δ' του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3 και τα στοιχεία που προβλέπονται στις περιπτώσεις α', β' και γ' του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 3 σε σχέση με τους συναφείς εθνικούς κανόνες.

Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων δυνάμει των περιπτώσεων α' και β' και στην περίπτωση δικαιολογημένων αμφιβολιών, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να ζητούν τη διενέργεια δοκιμών στο δίκτυο. Προκειμένου να διευκολύνονται οι εν λόγω δοκιμές, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να εκδίδει προσωρινές εγκρίσεις στον αιτούντα για να χρησιμοποιεί το όχημα για δοκιμές στο δίκτυο. Ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε προσπάθεια ώστε να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται εντός τριών (3) μηνών μετά την αίτηση του Οργανισμού ή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

6. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, ο Οργανισμός ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες, ορίζοντας εύλογη προθεσμία για την παροχή τους. Όσον αφορά την πληρότητα, τη συνάφεια και τη συνέπεια του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί να αξιολογεί επίσης τα στοιχεία της περίπτωσης δ' της παραγράφου 3.

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις αξιολογήσεις της παραγράφου 5, πριν λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση της έγκρισης οχήματος για διάθεση στην αγορά. Ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση για διάθεση στην αγορά ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση, εντός προκαθορισμένης, εύλογης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος τεσσάρων (4) μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών πληροφοριών.

Σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, ο Οργανισμός εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του εν λόγω άρθρου.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 5, ενημερώνει την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται, και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Αν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός (1) μηνός από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση, εκτός εάν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παραπέμπει το ζήτημα για διαιτησία στο τμήμα προσφυγών το οποίο έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Το τμήμα προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός ενός (1) μηνός από την αίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει απόφαση χωρίς καθυστέρηση.

Όταν το τμήμα προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός εκδίδει έγκριση με περιοχή χρήσης εξαιρώντας τα τμήματα του δικτύου τα οποία αξιολογήθηκαν αρνητικά.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με τη θετική αξιολόγηση που έχει διενεργήσει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 5, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό τη συμφωνία επί μιας αμοιβαίως αποδεκτής αξιολόγησης. Όταν απαιτείται, και σύμφωνα με απόφαση του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, στη διαδικασία αυτή συμμετέχει και ο αιτών. Εάν δεν υπάρξει συμφωνία για αμοιβαίως αποδεκτή αξιολόγηση μέσα σε έναν (1) μήνα από την ημερομηνία κατά την οποία ο Οργανισμός γνωστοποιεί τη διαφωνία του στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός λαμβάνει την τελική του απόφαση.

8. Όταν η περιοχή χρήσης περιορίζεται σε δίκτυο ή δίκτυα μόνο εντός της Ελλάδος, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, με δική της ευθύνη και εφόσον το ζητεί ο αιτών, να εκδίδει την έγκριση οχήματος για διάθεση

στην αγορά. Για την έκδοση των εν λόγω εγκρίσεων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τον φάκελο όσον αφορά τα στοιχεία που προσδιορίζονται στην παράγραφο 3 και σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στην εκτελεστική πράξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μέσα σε έναν (1) μήνα από την παραλαβή της αίτησης, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον αιτούντα ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Η έγκριση ισχύει επίσης χωρίς επέκταση της περιοχής χρήσης για τα οχήματα τα οποία ταξιδεύουν σε σταθμούς γειτονικών κρατών - μελών με παρεμφερή χαρακτηριστικά δικτύου, όταν οι εν λόγω σταθμοί βρίσκονται κοντά στα σύνορα, ύστερα από διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφαλείας. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να πραγματοποιείται κατά περίπτωση ή να προβλέπεται σε διασυνοριακή συμφωνία μεταξύ της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και των λοιπών εθνικών αρχών ασφαλείας.

Αν η περιοχή χρήσης περιορίζεται εντός της Ελλάδος και σε περίπτωση μη εφαρμογής μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών αυτών όπως αναφέρονται στο άρθρο 7, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκδίδει την έγκριση οχήματος μόνο μετά την εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 7.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για τις εγκρίσεις τις οποίες εκδίδει.

9. Οι εγκρίσεις οχημάτων για διάθεση στην αγορά αναφέρονται:

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 Ελλάδος, συμπληρώνει τον φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 όσον αφορά την πρόσθετη περιοχή χρήσης. Υποβάλλει τον φάκελο στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία, αφού ακολουθήσει τις διαδικασίες της παραγράφου 8 εκδίδει ενημερωμένη έγκριση που καλύπτει την εκτεταμένη περιοχή χρήσης.

13. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος άρθρου, ο Οργανισμός συνάπτει συμφωνία συνεργασίας με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το άρθρο 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Η εν λόγω συμφωνία είναι δυνατόν να είναι ειδική ή συμφωνία πλαίσιο και είναι δυνατόν να αφορά τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή και περισσότερες εθνικές αρχές 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 εμπειρογνωμοσύνη για γεωγραφικούς ή ιστορικούς λόγους, με σκοπό τη μείωση του διοικητικού φόρτου και του κόστους για τον αιτούντα. Στην περίπτωση δικτύων που είναι απομονωμένα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, αυτές οι ειδικές ρυθμίσεις συνεργασίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη δυνατότητα ανάθεσης καθηκόντων στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και αναλογική κατανομή των πόρων για την έγκριση. Η εν λόγω συμφωνία τίθεται σε εφαρμογή πριν αναλάβει ο Οργανισμός τα καθήκοντα έγκρισης σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

14. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές μηχανές ή τις αυτοκινούμενες αμαξοστοιχίες που φτάνουν από τρίτες χώρες και προορίζονται να διανύσουν τη διαδρομή έως σταθμό που βρίσκεται κοντά στα σύνορα στην ελληνική επικράτεια και ο οποίος έχει οριστεί για τις διασυνοριακές υπηρεσίες. Η συμμόρφωση των οχημάτων αυτών με τις βασικές απαιτήσεις του παρόντος νόμου διασφαλίζεται από τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στο πλαίσιο του συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας που εφαρμόζει και, εφόσον ενδείκνυται, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 62.

**Άρθρο 22**  
**Καταχώριση οχημάτων τα οποία έχουν λάβει έγκριση**  
**για διάθεση στην αγορά**  
**(άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 21, το όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46, ύστερα από αίτηση του κατόχου.

2. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος περιορίζεται στο έδαφος της Ελλάδας, το όχημα καταχωρίζεται στην Ελλάδα.

3. Όταν η περιοχή χρήσης του οχήματος καλύπτει το έδαφος περισσότερων του ενός κρατών - μελών το όχημα καταχωρίζεται σε ένα από τα σχετικά κράτη-μέλη.

**Άρθρο 23**  
**Έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων**  
**(άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 )**

1. Πριν χρησιμοποιήσει όχημα στην περιοχή χρήσης που ορίζεται στην έγκριση για διάθεση στην αγορά, η σιδηροδρομική επιχείρηση ελέγχει ότι το όχημα:

α) έχει λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 21 και έχει καταχωριστεί δεόντως,

β) είναι συμβατό με τη διαδρομή βάσει του μητρώου υποδομής, των σχετικών ΤΠΔ ή οποιωνδήποτε συναφών πληροφοριών που παρέχει δωρεάν και μέσα σε εύλογη προθεσμία ο διαχειριστής υποδομής, όταν το συγκεκριμένο μητρώο δεν υπάρχει ή είναι ελλιπές, και

γ) έχει ενταχθεί με ορθό τρόπο στη σύνθεση του σερμουά 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 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.

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 δύναται να αφορούν μόνο στους κανόνες που υπέστησαν αλλαγή.

4. Η δήλωση συμμόρφωσης προς τον τύπο συντάσσεται:

α) σύμφωνα με τις διαδικασίες επαλήθευσης των σχετικών ΤΠΔ, ή

β) όταν δεν ισχύουν ΤΠΔ, σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που ορίζονται στις ενότητες Β+Δ, Β+ΣΤ και Η1 της Απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 9ης Ιουλίου 2008 (L 218).

5. Οι εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος του άρθρου 48 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

**Άρθρο 25**  
**Συμμόρφωση των οχημάτων με εγκεκριμένο**  
**τύπο οχήματος**  
**(άρθρο 25 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λαμβάνει, χωρίς περαιτέρω ελέγχους, έγκριση οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 21 βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο οχήματος, την οποία υποβάλλει ο αιτών.

2. Η ανανέωση της έγκρισης τύπου οχήματος, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 24, δεν επηρεάζει τις εγκρίσεις για διάθεση στην αγορά που έχουν ήδη εκδοθεί βάσει της προηγούμενης έγκρισης διάθεσης του εν λόγω τύπου οχήματος στην αγορά.

**Άρθρο 26**  
**Μη συμμόρφωση οχημάτων ή τύπων οχημάτων**  
**με βασικές απαιτήσεις**  
**(άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση διαπιστώνει, κατά τη λειτουργία, ότι ένα όχημα που χρησιμοποιεί δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις, λαμβάνει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση του οχήματος προς τις απαιτήσεις αυτές. Επιπλέον, μπορεί να ενημερώσει τον Οργανισμό και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για τα μέτρα που έλαβε. Αν η σιδηροδρομική επιχείρηση διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η μη συμμόρφωση υφίστατο ήδη κατά τον χρόνο έκδοσης της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, ενημερώνει τον Οργανισμό και τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

2. Όταν περιέρχεται στη γνώση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ιδίως στο πλαίσιο της διαδικασίας εποπτείας που προβλέπεται στο άρθρο 69 του παρόντος νόμου, ότι, όταν χρησιμοποιείται όπως προβλέπεται, ένα όχημα ή ένας τύπος οχήματος στο οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση για διάθεση στην αγορά είτε από τον Οργανισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 ή το άρθρο 24, είτε από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21 ή το άρθρο 24, δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτή-

σεις, 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 έ-

χει 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 ανακληθήκε. 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.ΣΥ.Δ., κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και σύμφωνα με αυτόν.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, η Αρχή Κοινοποίησης δύναται να εκχωρήσει ή ανα-

θέσει με άλλον τρόπο την αξιολόγηση, την κοινοποίηση ή την παρακολούθηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 σε οργανισμό που δεν είναι κρατική υπηρεσία. Στην περίπτωση αυτή ο εν λόγω οργανισμός πρέπει να είναι νομικό πρόσωπο και να συμμορφώνεται προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 28. Ο οργανισμός αυτός θεσπίζει ρυθμίσεις για την κάλυψη των ευθυνών που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του.

5. Η Αρχή Κοινοποίησης αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελεί ο οργανισμός ο οποίος αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

#### **Άρθρο 28**

##### **Απαιτήσεις σχετικά με την Αρχή Κοινοποίησης (άρθρο 28 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ορισθείσα με το άρθρο 27 του παρόντος νόμου ως Αρχή Κοινοποίησης, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που ασκεί σύμφωνα με το άρθρο 71 του π.δ. 123/2017 (Α' 151) και λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν. 2690/1999 (Α' 45):

α) λειτουργεί κατά τρόπο που να αποφεύγεται σύγκρουση συμφερόντων με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης,

β) οργανώνεται και λειτουργεί κατά τρόπο που να διασφαλίζει την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των δραστηριοτήτων της,

γ) οργανώνεται κατά τρόπο ώστε κάθε απόφαση που αφορά την κοινοποίηση του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης να λαμβάνεται από πρόσωπα, διαφορετικά από εκείνα που διενήργησαν την αξιολόγηση,

δ) δεν προσφέρει και δεν παρέχει δραστηριότητες που εκτελούνται από τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή συμβουλευτικές υπηρεσίες σε εμπορική ή ανταγωνιστική βάση,

ε) διαφυλάσσει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που λαμβάνει,

στ) διαθέτει επαρκές και ικανό προσωπικό για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων της.

#### **Άρθρο 29**

##### **Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από την Αρχή Κοινοποίησης (άρθρο 29 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Η Αρχή Κοινοποίησης ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά τις διαδικασίες που ακολουθεί για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και για σχετικές αλλαγές στις εν λόγω διαδικασίες.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν ορισθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

#### **Άρθρο 30**

##### **Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης (άρθρο 30 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Για τους σκοπούς της κοινοποίησης, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις των παραγράφων 2 έως 7 του παρόντος άρθρου και των άρθρων 31 και 32.

2. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συγκροτούνται δυνάμει του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και διαθέτουν νομική προσωπικότητα.

3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης οφείλουν να εκτελούν όλα τα σχετικά με την αξιολόγηση της συμμόρφωσης καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί βάσει των συναφών ΤΠΔ για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί, είτε πρόκειται για καθήκοντα που εκτελούνται από τους ίδιους τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης είτε εξ ονόματός αυτών και υπ' ευθύνη τους.

Ανά πάσα στιγμή και για κάθε διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης, καθώς και για κάθε είδος ή κατηγορία προϊόντων για τα οποία έχουν κοινοποιηθεί, οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους:

α) το αναγκαίο προσωπικό με τις τεχνικές γνώσεις και την επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης,

β) τις σχετικές περιγραφές των διαδικασιών, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να διενεργείται η αξιολόγηση συμμόρφωσης, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια και τη δυνατότητα εφαρμογής αυτών των διαδικασιών. Διαθέτουν κατάλληλες πολιτικές και διαδικασίες για τον διαχωρισμό των καθηκόντων που εκτελούν ως κοινοποιημένοι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης από οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα,

γ) τις αναγκαίες διαδικασίες για να ασκούν τις δραστηριότητές τους, που λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος επιχείρησης, τον τομέα δραστηριοποίησής της, τη δομή της, τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του σχετικού προϊόντος και τον μαζικό ή εν σειρά χαρακτήρα της παραγωγικής διαδικασίας.

Διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για να εκτελούν σωστά τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και έχουν πρόσβαση σε όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να διαθέτουν ασφάλιση αστικής ευθύνης.

5. Το προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο για κάθε πληροφορία που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του σύμφωνα με τη συναφή ΤΠΔ ή οποιαδήποτε διάταξη του εθνικού δικαίου που εφαρμόζει, πλην των πληροφοριών που αφορούν τις αρμόδιες αρχές του κράτους στο οποίο διεξάγονται οι δραστηριότητές τους. Τα δικαιώματα κυριότητας προστατεύονται.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης συμμετέχουν στις σχετικές δραστηριότητες τυποποίησης και στις δραστηριότητες της ομάδας συντονισμού των κοινοποιημένων οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του σχετικού ενωσιακού δικαίου, ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές,



και εφαρμόζουν ως γενικές οδηγίες τις διοικητικές αποφάσεις και τα έγγραφα που συνιστούν το αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας.

7. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, οι οποίοι κοινοποιούνται για παρατρόχια ή/και εποχούμενα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, συμμετέχουν στις δραστηριότητες της ομάδας για το ERTMS που αναφέρεται στο άρθρο 29 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 ή διασφαλίζουν ότι το προσωπικό αξιολόγησης τους ενημερώνεται για τις δραστηριότητες αυτές. Τηρούν τις κατευθυντήριες οδηγίες που προκύπτουν ως αποτέλεσμα των εργασιών της εν λόγω ομάδας. Αν θεωρήσουν ότι η εφαρμογή τους είναι ακατάλληλη ή αδύνατη, οι σχετικοί οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους προς συζήτηση στην ομάδα εργασίας για το ERTMS με στόχο τη συνεχή βελτίωση των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών.

**Άρθρο 31**  
**Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης**  
**της συμμόρφωσης**  
**(άρθρο 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποτελούν τρίτο μέρος, ανεξάρτητο από τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογούν.

Ένας οργανισμός ο οποίος ανήκει σε ένωση επιχειρήσεων ή επαγγελματική ομοσπονδία που εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις οι οποίες συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των προϊόντων που αξιολογεί, μπορεί να θεωρείται ως οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, με την προϋπόθεση ότι είναι αποδεδειγμένες η ανεξαρτησία του και η απουσία σύγκρουσης συμφερόντων.

2. Εξασφαλίζεται η αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, των διευθυντικών στελεχών τους και του προσωπικού αξιολόγησης.

3. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης, ο αγοραστής, ο ιδιοκτήτης, ο χρήστης ή ο συντηρητής των προϊόντων που αξιολογούν, ούτε ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος των ανωτέρω. Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση αξιολογημένων προϊόντων που είναι αναγκαία για τις λειτουργίες του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης ή τη χρήση των προϊόντων για προσωπικούς σκοπούς.

4. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης, τα διευθυντικά τους στελέχη και το προσωπικό που είναι αρμόδιο για την εκτέλεση των καθηκόντων αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν συμμετέχουν άμεσα στο σχεδιασμό, την παραγωγή ή την κατασκευή, την εμπορία, την εγκατάσταση, τη χρήση ή τη συντήρηση των εν λόγω προϊόντων, ούτε εκπροσωπούν μέρη που συμμετέχουν στις δραστηριότητες αυτές. Δεν αναλαμβάνουν καμία δραστηριότητα που μπορεί να θίξει την ανεξάρτητη κρίση και την ακεραιότητά τους σε σχέση με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τις οποίες έχουν κοινοποιηθεί. Η απαγόρευση αυτή ισχύει ιδίως για συμβουλευτικές υπηρεσίες.

5. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των

υπεργολάβων τους δεν επηρεάζουν την εμπιστευτικότητα, την αντικειμενικότητα και την αμεροληψία των οικείων δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

6. Οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης και το προσωπικό τους εκτελούν τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και την απαιτούμενη τεχνική επάρκεια στον συγκεκριμένο τομέα και είναι απαλλαγμένοι από κάθε πίεση και προτροπή, κυρίως οικονομική, που θα μπορούσε να επηρεάσει την κρίση τους ή τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων τους για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, ιδίως από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

**Άρθρο 32**  
**Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης**  
**της συμμόρφωσης**  
**(άρθρο 32 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης πρέπει να διαθέτει τα εξής προσόντα:

α) πλήρη τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση, η οποία καλύπτει όλες τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τις οποίες έχει κοινοποιηθεί ο οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης,

β) επαρκή γνώση των απαιτήσεων των αξιολογήσεων που διενεργεί και επαρκές κύρος για την εκτέλεση των εν λόγω αξιολογήσεων,

γ) κατάλληλες γνώσεις και κατανόηση των βασικών απαιτήσεων, των εφαρμοστέων εναρμονισμένων προτύπων και των σχετικών διατάξεων του ενωσιακού δικαίου,

δ) την ικανότητα να καταρτίζει τα πιστοποιητικά, τα πρακτικά και τις εκθέσεις που αποδεικνύουν τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων.

2. Η αμοιβή των διευθυντικών στελεχών και του προσωπικού του οργανισμού αξιολόγησης της συμμόρφωσης δεν εξαρτάται από τον αριθμό των διεξαγόμενων αξιολογήσεων ή από τα αποτελέσματα των αξιολογήσεων αυτών.

**Άρθρο 33**  
**Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμών αξιολόγησης**  
**της συμμόρφωσης**  
**(άρθρο 33 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

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

**Άρθρο 34**  
**Θυγατρικές και υπεργολάβοι**  
**κοινοποιημένων οργανισμών**  
**(άρθρο 34 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Όταν ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης αναθέτει υπεργολαβικά συγκεκριμένα καθήκοντα που συνδέονται με την αξιολόγηση

της συμμόρφωσης ή προσφεύγει σε θυγατρική, διασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32 και ενημερώνει σχετικά την Αρχή Κοινοποίησης.

2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί αναλαμβάνουν πλήρως την ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές, όπου κι αν είναι εγκατεστημένοι.

3. Οι δραστηριότητες κοινοποιημένων οργανισμών μπορεί να ανατίθενται σε υπεργολάβο ή να διεξάγονται από θυγατρική, μόνο εφόσον έχει συμφωνήσει ο πελάτης.

4. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί θέτουν στη διάθεση της Αρχής Κοινοποίησης τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και τις εργασίες που διεξήγαγε ο υπεργολάβος ή η θυγατρική, δυνάμει της συναφούς ΤΠΔ.

### **Άρθρο 35**

#### **Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα (άρθρο 35 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Οι αιτούντες μπορούν να χρησιμοποιούν διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης με στόχο την εφαρμογή των διαδικασιών που καθορίζονται στις ενότητες A1, A2, Γ1 ή Γ2 που ορίζονται στο παράρτημα II της Απόφασης αριθ. 768/2008/ΕΚ και στις ενότητες CA1 και CA2 που ορίζονται στο παράρτημα I 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 ε-

γκατεστημένος 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 Κοινοποίη-

σης προβαίνει στις δέουσες ενέργειες για να διασφαλίσει ότι τα αρχεία του οργανισμού αυτού τα χειρίζεται άλλος κοινοποιημένος οργανισμός ή τα καθιστά διαθέσιμα στην Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, εφόσον τα ζητήσει.

**Άρθρο 40**  
**Αμφισβητήσεις της επάρκειας**  
**των κοινοποιημένων οργανισμών**  
**(άρθρο 40 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Η Αρχή Κοινοποίησης παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ύστερα από αίτημα της τελευταίας, όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της διατήρησης επάρκειας του οικείου οργανισμού.

2. Η Αρχή Κοινοποίησης λαμβάνει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της απόσυρσης της κοινοποίησης εφόσον είναι αναγκαίο, όταν διαπιστωθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του.

**Άρθρο 41**  
**Λειτουργικές υποχρεώσεις**  
**των κοινοποιημένων οργανισμών**  
**(άρθρο 41 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στη συναφή ΤΠΔ.

2. Οι αξιολογήσεις συμμόρφωσης διενεργούνται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται οι περιττές επιβαρύνσεις για τους οικονομικούς φορείς. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, όταν ασκούν τις δραστηριότητές τους, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το μέγεθος μιας επιχείρησης, τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται, τη δομή της, την πολυπλοκότητα της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται για τα σχετικά προϊόντα και τον μαζικό ή τον εν σειρά χαρακτήρα της διαδικασίας παραγωγής.

Ωστόσο, κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους λειτουργούν με στόχο την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του προϊόντος με τον παρόντα νόμο.

3. Όταν κοινοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει ότι οι απαιτήσεις της σχετικής ΤΠΔ ή των αντίστοιχων εναρμονισμένων προτύπων ή των τεχνικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή, του ζητεί να λάβει τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα και δεν εκδίδει πιστοποιητικό συμμόρφωσης.

4. Όταν κοινοποιημένος οργανισμός διαπιστώσει, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης μετά την έκδοση του πιστοποιητικού, ότι κάποιο προϊόν δεν είναι πλέον σύμφωνο με τη σχετική ΤΠΔ ή τα αντίστοιχα εναρμονισμένα πρότυπα ή τις τεχνικές προδιαγραφές, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα και αναστέλλει ή αποσύρει το πιστοποιητικό, εφόσον απαιτείται.

5. Αν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα ή αυτά δεν έχουν το απαιτούμενο αποτέλεσμα, ο κοινοποιημένος οργανισμός περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει το πιστοποιητικό, κατά περίπτωση.

**Άρθρο 42**  
**Υποχρέωση παροχής πληροφοριών**  
**από τους κοινοποιημένους οργανισμούς**  
**(άρθρο 42 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί ενημερώνουν την Αρχή Κοινοποίησης για τα εξής:

α) τυχόν άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού,

β) καταστάσεις που επηρεάζουν το πεδίο εφαρμογής και τους όρους της κοινοποίησης,

γ) κάθε αίτημα για ενημέρωση το οποίο έλαβαν από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης,

δ) ύστερα από αίτημα, τις δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης που εκτελούν στο πλαίσιο της κοινοποίησής τους και οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα διενεργήθηκε, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών δραστηριοτήτων και υπεργολαβιών.

Ενημερώνουν, επίσης, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για οποιαδήποτε άρνηση, περιορισμό, αναστολή ή απόσυρση πιστοποιητικού της περίπτωσης α'.

2. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στους άλλους κοινοποιημένους, δυνάμει του παρόντος νόμου, οργανισμούς που διεξάγουν παρόμοιες δραστηριότητες αξιολόγησης της συμμόρφωσης και καλύπτουν τα ίδια προϊόντα, τις σχετικές πληροφορίες για ζητήματα που αφορούν αρνητικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης και, αν τους ζητηθεί, θετικά αποτελέσματα αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

3. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί παρέχουν στον Οργανισμό τα πιστοποιητικά επαλήθευσης των υποσυστημάτων «ΕΚ», τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας «ΕΚ» και τα πιστοποιητικά καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας.

**Άρθρο 43**  
**Συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών**  
**(άρθρο 44 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι οργανισμοί τους οποίους έχει κοινοποιήσει, συμμετέχουν στις εργασίες της τομεακής ομάδας κοινοποιημένων οργανισμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, απευθείας ή μέσω ορισθέντων αντιπροσώπων σύμφωνα με το άρθρο 24 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796.

**Άρθρο 44**  
**Ορισμένοι οργανισμοί**  
**(άρθρο 45 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Οι απαιτήσεις σχετικά με τους οργανισμούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης που προβλέπονται στα άρθρα 30 έως 34 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει της παραγράφου 8 του άρθρου 15, εκτός από την περίπτωση:

α) δεξιοτήτων που απαιτούνται από το προσωπικό, βάσει της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 32, όπου ο ορισμένος οργανισμός οφείλει να διαθέτει την κατάλληλη γνώση και κατανόηση του εθνικού δικαίου,

β) εγγράφων τα οποία πρέπει να τίθενται στη διάθεση της Αρχής Κοινοποίησης βάσει της παραγράφου 4 του άρθρου 34, όπου ο ορισμένος οργανισμός οφείλει να περιλαμβάνει έγγραφα που αφορούν τις εργασίες που πρέπει να διεξαχθούν από θυγατρικές ή υπεργολάβους δυνάμει των συναφών εθνικών κανόνων.

2. Οι λειτουργικές υποχρεώσεις του άρθρου 41 ισχύουν και για τους οργανισμούς που ορίζονται βάσει της παραγράφου 8 του άρθρου 15, με εξαίρεση ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις αφορούν εθνικούς κανόνες και όχι ΤΠΔ.

3. Η υποχρέωση ενημέρωσης της παραγράφου 1 του άρθρου 42 ισχύει και για τους ορισμένους οργανισμούς, οι οποίοι ενημερώνουν σχετικά το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ΄ ΜΗΤΡΩΑ**

### **Άρθρο 45**

#### **Σύστημα αρίθμησης οχημάτων (άρθρο 46 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Κατά την καταχώριση, σύμφωνα με το άρθρο 22, κάθε όχημα λαμβάνει Ευρωπαϊκό Αριθμό Οχήματος (ΕΑΟ) από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εφόσον η καταχώριση διενεργείται στην Ελλάδα. Κάθε όχημα επισήμεινται 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 υποδο-

μής, 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 τεχνικό εξοπλισμό για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h,

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

γ) γραμμές που έχουν διευθετηθεί ειδικά για υψηλή ταχύτητα ειδικού τύπου λόγω δυσκολιών σχετιζόμενων με την τοπογραφία, τη μορφολογία του εδάφους ή το αστικό περιβάλλον, των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης γραμμές διασύνδεσης μεταξύ δικτύων υψηλών ταχυτήτων και συμβατικών δικτύων, γραμμές διέλευσης σταθμών, γραμμές πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κ.λπ., στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα,

δ) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για τη μεταφορά επιβατών,

ε) συμβατικές γραμμές προβλεπόμενες για μεικτή μεταφορά (επιβατών και εμπορευμάτων),

στ) συμβατικές γραμμές προοριζόμενες για την κυκλοφορία εμπορευμάτων,

ζ) επιβατικούς κόμβους,

η) εμπορευματικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών,

θ) γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

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

## 2. Οχήματα

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, τα οχήματα της Ένωσης περιλαμβάνουν όλα τα οχήματα που μπορεί να κυκλοφορούν στο σύνολο ή σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης:

α) μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινούμενων αμαξοστοιχιών και των επιβαταμαξών,

β) φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων,

γ) ειδικά οχήματα, όπως επιτρόχια μηχανήματα.

Σε αυτόν τον κατάλογο οχημάτων περιλαμβάνονται τα οχήματα που έχουν ειδικά σχεδιασθεί ώστε να λειτουργούν στα διάφορα είδη γραμμών υψηλών ταχυτήτων που περιγράφονται στο σημείο 1.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

### (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/797)

#### 1. Κατάλογος υποσυστημάτων

Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, το σύστημα που συνθέτει το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα υποδιαιρείται στα εξής υποσυστήματα, που είναι είτε:

α) τομείς δομικής φύσης:

αα) υποδομή,

ββ) ενέργεια,

γγ) παρατρόχιος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

δδ) εποχούμενος έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση,

εε) τροχαίο υλικό, είτε

β) λειτουργικοί τομείς:

αα) διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας,

ββ) συντήρηση,

γγ) τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές και για εμπορευματικές μεταφορές.

#### 2. Περιγραφή των υποσυστημάτων

Για κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος στοιχείων και παραμέτρων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα προτείνεται από τον Οργανισμό όταν καταρτίζεται το αντίστοιχο σχέδιο ΤΠΔ. Χωρίς να προδικάζονται η επιλογή παραμέτρων και στοιχείων σχετιζόμενων με τη διαλειτουργικότητα ή η σειρά με την

οποία οι εν λόγω παράμετροι και στοιχεία θα διέπονται από ΤΠΔ, στα υποσυστήματα περιλαμβάνονται τα εξής:

#### 2.1. Υποδομές

Η τροχιά, οι αλλαγές τροχιάς, οι ισόπεδες διαβάσεις, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες κ.λπ.), η σχετική υποδομή σταθμού (όπως είσοδοι, κρηπιδώματα, ζώνες πρόσβασης, προσβάσεις εξυπηρέτησης, αποχωρητήρια και συστήματα πληροφοριών) και χαρακτηριστικά πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα) και ο εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας.

#### 2.2. Ενέργεια

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, όπου περιλαμβάνονται οι εναέρια 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 I, 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 θύ-

ρες, 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 αντίξορες 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 τυχάιες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες στην ασφάλεια.

1.1.4. Ο σχεδιασμός των σταθερών εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των 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 προβλέψιμων χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

##### 1.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά 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 προ-

σώπων 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 ηλεκτρομαγνητικά συμβατά με τις εγκαταστάσεις, τον τεχνικό εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

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

α) σε περιοχές κοντά σε σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζει η παράγραφος 3 του άρθρου 3 του ν. 4408/2016,

β) στον θάλαμο του μηχανοδηγού.

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

##### 1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των σταθερών εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των αμαξοστοιχιών που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο σιδηροδρομικό σύστημα. Η απαίτηση αυτή περιλαμβάνει την ασφαλή ενσωμάτωση του υποσυστήματος του οχήματος στην υποδομή.

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

##### 1.6. Δυνατότητα πρόσβασης

1.6.1. Τα υποσυστήματα «υποδομής» και «τροχαίου υλικού» πρέπει να είναι προσιτά σε άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ούτως ώστε να τους εξασφαλίζεται πρόσβαση με τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα. Συμπεριλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η ανακαίνιση, η αναβάθμιση, η συντήρηση και η λειτουργία των σχετικών μερών των υποσυστημάτων στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό.

1.6.2. Τα υποσυστήματα «λειτουργιών» και «τηλεματικών εφαρμογών για τους επιβάτες» πρέπει να προβλέπουν τη λειτουργικότητα που απαιτείται για τη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με αναπηρίες και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα με τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους χρήστες, με την πρόληψη ή την άρση εμποδίων και με άλλα κατάλληλα μέσα.

## 2. Ειδικές απαιτήσεις για κάθε υποσύστημα

### 2.1. Υποδομές

#### 2.1.1. Ασφάλεια

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

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

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

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

#### 2.1.2. Δυνατότητα πρόσβασης

Τα υποσυστήματα υποδομής στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6.

### 2.2. Ενέργεια

#### 2.2.1. Ασφάλεια

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

#### 2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

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

#### 2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια πρέπει:

α) να επιτρέπουν στις αμαξοστοιχίες να επιτυγχάνουν τις καθορισμένες επιδόσεις,

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

### 2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

#### 2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης και οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών σε επίπεδο ασφαλείας αντίστοιχο προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να καθιστούν δυνατή την κυκλοφορία αμαξοστοιχιών οι οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό 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 ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

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

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

Οι επιβάτες πρέπει να πληροφορούνται με ευνόητο και ολοκληρωμένο τρόπο σχετικά με τους κανόνες που τους αφορούν τόσο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς όσο και στις αμαξοστοιχίες.

#### 2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

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

#### 2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

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

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

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

#### 2.4.4. Έλεγχοι

Οι αμαξοστοιχίες πρέπει να είναι εφοδιασμένες με συσκευή καταγραφής. Τα δεδομένα που συλλέγει αυτή η



συσκευή και η επεξεργασία των πληροφοριών πρέπει να εναρμονίζονται.

#### 2.4.5. Δυνατότητα πρόσβασης

Τα υποσυστήματα τροχαίου υλικού στα οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι προσιτά στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, σύμφωνα με το σημείο 1.6..

#### 2.5. Συντήρηση

##### 2.5.1. Ασφάλεια και υγεία

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

##### 2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

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

##### 2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

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

#### 2.6. Διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας

##### 2.6.1. Ασφάλεια

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

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

##### 2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

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

##### 2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

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

##### 2.6.4. Δυνατότητα πρόσβασης

Πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες 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 υποσυστή-

ματος ή να περιοριστούν σε ορισμένες φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, τα αποτελέσματα της επαλήθευσης μπορεί να τεκμηριωθούν σε «ενδιάμεση δήλωση επαλήθευσης» (ΕΔΕ) η οποία εκδίδεται από τον κοινοποιημένο οργανισμό που έχει επιλέξει ο αιτών. Η ΕΔΕ πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

#### 2.2.2. Μέρη του υποσυστήματος

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

#### 2.2.3. Φάσεις της διαδικασίας επαλήθευσης

Το υποσύστημα ή ορισμένα μέρη του υποσυστήματος ελέγχονται σε καθένα από τα εξής στάδια:

- α) συνολική μελέτη,
- β) παραγωγή: κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των εργασιών πολιτικού μηχανικού, της κατασκευής, της συναρμολόγησης των στοιχείων και της ρύθμισης του συνόλου,
- γ) τελική δοκιμή.

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

#### 2.3. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

2.3.1. Οι κοινοποιημένοι οργανισμοί που είναι αρμόδιοι για την επαλήθευση αξιολογούν τη μελέτη, την παραγωγή και την τελική δοκιμή του υποσυστήματος και συντάσσουν το πιστοποιητικό επαλήθευσης που προορίζεται για τον αιτούντα, ο οποίος στη συνέχεια συντάσσει τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ». Το πιστοποιητικό επαλήθευσης πρέπει να περιέχει παραπομπή στις ΤΠΔ με τις οποίες έχει αξιολογηθεί η συμμόρφωση.

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

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

- α) ότι οι ΕΔΕ καλύπτουν σωστά στις σχετικές απαιτήσεις της (των) ΤΠΔ,
- β) όλες τις παραμέτρους που δεν καλύπτονται από το τις ΕΔΕ, και
- γ) τις τελικές δοκιμές του υποσυστήματος ως συνόλου.

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

2.3.4. Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός που συμμετέχει στην επαλήθευση υποσυστήματος συντάσσει φάκε-

λο σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 15 που αλύπτει 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 πρό-

σβαση 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 περι-

λαμβάνει διαδικασία κατά την οποία ο οργανισμός που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 15 (ορισμένος οργανισμός) ελέγχει και πιστοποιεί ότι το υποσύστημα είναι σύμφωνο προς τους εθνικούς κανόνες που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 για κάθε κράτος - μέλος στο οποίο προορίζεται να εγκριθεί η θέση του υποσυστήματος σε λειτουργία.

#### 3.2. Πιστοποιητικό επαλήθευσης

Ο ορισμένος οργανισμός συντάσσει το πιστοποιητικό επαλήθευσης το οποίο προορίζεται για τον αιτούντα.

Το πιστοποιητικό περιέχει ακριβή παραπομπή στον ή στους εθνικούς κανόνες προς τους οποίους έχει εξεταστεί η συμμόρφωση από τον οργανισμό που έχει ορισθεί στη διαδικασία επαλήθευσης.

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

#### 3.3. Φάκελος

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

#### 3.4. Γλώσσα

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία που αφορούν τη διαδικασία επαλήθευσης «ΕΚ» πρέπει να συντάσσονται στην Ελληνική ή σε επίσημη γλώσσα της Ένωσης αποδεκτή από τον αιτούντα.

### 4. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΜΕΡΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ (σύμφωνα με την παρ. 7 του άρθρου 15),

Αν πρέπει να εκδοθεί πιστοποιητικό επαλήθευσης για ορισμένα μέρη υποσυστήματος, για τα μέρη αυτά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.

## ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2016/798 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ 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 σιδη-

ροδρομικών 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) «κοινός στόχος 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 τροχάιο υλικό, πυρκαγιές και άλλα,

12) «σοβαρό ατύχημα»: κάθε σύγκρουση ή εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών, με έναν τουλάχιστον νεκρό ή πέντε ή περισσότερους σοβαρά τραυματισμένους, ή εκτεταμένες ζημιές στο τροχάιο 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 σιδηροδρομος»: αστικό και/ή προαστιακό σιδηροδρομικό σύστημα μεταφορών με αντοχή σε σύγκρουση C-III ή C-IV (σύμφωνα με το EN 15227:2011) και μέγιστη αντοχή οχήματος 800kN (διαμήκης θλιπτική δύναμη σε περιοχή ζεύξης). Τα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα ενδέχεται να έχουν δικό τους αποκλειστικό διάδρομο ή κοινό διάδρομο με την οδική κυκλοφορία και κατά κανόνα τα οχήματά τους δεν εναλλάσσονται με οχήματα της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επιβατών ή εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων,

17) «οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης»: ορίζεται στο σημείο 42 του άρθρου 2.

18) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: τα στοιχεία διαλειτουργικότητας όπως ορίζονται στο σημείο 7 του άρθρου 2,

19) «κάτοχος»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, είτε ως ιδιοκτήτης οχήματος είτε ως ο έχων το δικαίωμα χρήσης αυτού, εκμεταλλεύεται το όχημα ως μέσο μεταφοράς και είναι καταχωρισμένο με την ιδιότητα αυτή σε μητρώο οχημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 46,

20) «υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας» («ΥΣΦ»): ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που

έχει καταχωριστεί με την ιδιότητα αυτή στο εθνικό μητρώο οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 46.

21) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα δυνάμενο να κινηθεί με τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα.

22) «κατασκευαστής»: ο κατασκευαστής όπως ορίζεται στο σημείο 36 του άρθρου 2,

23) «αποστολέας»: επιχείρηση που αποστέλλει εμπορεύματα είτε επ' ονόματι της είτε για λογαριασμό τρίτων,

24) «παραλήπτης»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παραλαμβάνει τα προϊόντα βάσει σύμβασης μεταφοράς. Αν η μεταφορά λαμβάνει χώρα χωρίς σύμβαση μεταφοράς, παραλήπτης θεωρείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που αναλαμβάνει τα εμπορεύματα κατά την άφιξη,

25) «φορτωτής»: επιχείρηση η οποία φορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές εντός ή επί φορτάμαξας ή εμπορευματοκιβωτίου ή φορτώνει εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή επί οχήματος,

26) «εκφορτωτής»: επιχείρηση η οποία αφαιρεί εμπορευματοκιβώτιο, εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην, εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων, εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή ή φορητή δεξαμενή από φορτάμαξα, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει συσκευασμένα εμπορεύματα, μικρά εμπορευματοκιβώτια ή φορητές δεξαμενές μέσα από φορτάμαξα ή εμπορευματοκιβώτιο, ή επιχείρηση η οποία εκφορτώνει εμπορεύματα από δεξαμενή (βυτιοφόρος φορτάμαξα, φορτάμαξα με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητή δεξαμενή ή εμπορευματοκιβώτιο-δεξαμενή) ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων ή από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από εμπορευματοκιβώτιο φορτίου χύδην,

27) «υπεύθυνος πλήρωσης»: επιχείρηση που φορτώνει εμπορεύματα σε δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής), σε φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή σε φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή σε εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων,

28) «υπεύθυνος κένωσης»: επιχείρηση που αφαιρεί εμπορεύματα από δεξαμενή (συμπεριλαμβανομένης βυτιοφόρου φορτάμαξας, φορτάμαξας με αποσπώμενη δεξαμενή, φορητής δεξαμενής ή εμπορευματοκιβωτίου-δεξαμενής), από φορτάμαξα, μεγάλο εμπορευματοκιβώτιο ή μικρό εμπορευματοκιβώτιο για τη μεταφορά φορτίων χύδην ή από φορτάμαξα συστοιχίας δοχείων ή εμπορευματοκιβώτιο αερίων πολλαπλών στοιχείων,

29) «μεταφορέας»: επιχείρηση που εκτελεί τη μεταφορά βάσει σύμβασης μεταφοράς,

30) «αναθέτων φορέας»: ο δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος εντέλλει τον σχεδιασμό και/ή την κατασκευή ή την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση ενός υποσυστήματος,

31) «είδος της υπηρεσίας»: είδος χαρακτηριζόμενο από τη μεταφορά επιβατών, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας είτε όχι, από τη μεταφορά

φορτίου, είτε συμπεριλαμβάνονται οι υπηρεσίες επικίνδυνων εμπορευμάτων είτε όχι, ή αποκλειστικά από υπηρεσίες εκτροπής σιδηροδρόμων,

32) «έκταση της υπηρεσίας»: έκταση χαρακτηριζόμενη από τον αριθμό των επιβατών και/ή όγκο των εμπορευμάτων και από το εκτιμώμενο μέγεθος μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ως προς τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολεί στον τομέα των σιδηροδρόμων (όπως πολύ μικρή, μικρή, μεσαίου μεγέθους ή μεγάλη επιχείρηση),

33) «τόπος παροχής της υπηρεσίας»: δίκτυο ή δίκτυα εντός ενός ή περισσότερων κρατών - μελών στα οποία μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να δραστηριοποιηθεί.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

### **Άρθρο 56**

#### **Ρόλος των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων (άρθρο 4 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Με σκοπό την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων:

α) διασφαλίζει τη συνολική διατήρηση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και, στο μέτρο του δυνατού, τη συνεχή βελτίωσή της, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του δικαίου της Ένωσης και των διεθνών κανόνων, καθώς και την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, και δίδοντας προτεραιότητα στην πρόληψη των ατυχημάτων,

β) διασφαλίζει την επιβολή όλων των εφαρμοστέων διατάξεων με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, για την προαγωγή της ανάπτυξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών,

γ) διασφαλίζει ότι τα μέτρα ανάπτυξης και βελτίωσης της σιδηροδρομικής ασφάλειας λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη συστηματικής προσέγγισης,

δ) διασφαλίζει ότι την ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος και τον έλεγχο των σχετικών κινδύνων αναλαμβάνουν ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθέννας 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 ασφάλει-

ας, 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 εργολάβων, στους χρήστες των ισόπεδων διαβάσεων και άλλους και, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, μεμονωμένους κινδύνους που αφορούν σε άτομα μη εξουσιοδοτημένα να βρίσκονται σε σιδηροδρομικούς χώρους,

β) κινδύνους για την κοινωνία.

2. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Οι αναθεωρημένοι ΚΣΑ ανταποκρίνονται σε τομείς προτεραιότητας στους οποίους η ασφάλεια επιβάλλεται να βελτιωθεί.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν τουλάχιστον οι ΚΣΑ, και αναθεωρημένοι ΚΣΑ, σύμφωνα με τα προσαρτημένα σε αυτούς χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Οι τροποποιήσεις αυτές λαμβάνονται υπόψη στα ετήσια σχέδια ασφάλειας που προβλέπονται στην περίπτωση στ' της παραγράφου 1 του άρθρου 56. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί αυτούς τους κανόνες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 60.

#### **Άρθρο 60**

##### **Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας (άρθρο 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας, που έχουν κοινοποιηθεί σύμφωνα με το π.δ. 160/2007 (Α' 201), ισχύουν εφόσον:

α) ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες που προσδιορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 81, και

β) συνάδουν με το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως με τις ΤΠΔ, τους ΚΣΑ και τις ΚΜΑ, και

γ) δεν οδηγούν σε αυθαίρετες διακρίσεις ή σε συγκεκριμένο 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 πλη-

ρούν 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 επειγόν 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 εκπρόσωποι 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 υφιστάμε-



να, 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 μορφότυπους για την τεκμηρίωση των πληροφοριών σχετικά με την ασφάλεια και καθορισμό διαδικασίας ελέγχου της μορφής των ζωτικής σημασίας πληροφοριών ασφάλειας,

θ) διαδικασίες για την εξασφάλιση της αναφοράς, διερεύνησης και ανάλυσης ατυχημάτων, συμβάντων, στοιχείων αποσοβηθέντων ατυχημάτων και άλλων επικίνδυνων περιστατικών, καθώς και της λήψης των απαραίτητων προληπτικών μέτρων,

ι) εξασφάλιση σχεδίων δράσης, προειδοποίησης, καθώς και πληροφόρησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, τα οποία έχουν συμφωνηθεί με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές,

ια) διατάξεις για περιοδικούς εσωτερικούς ελέγχους του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας.

Ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιλαμβάνουν οποιοδήποτε άλλο στοιχείο είναι απαραίτητο για να καλυφθούν οι κίνδυνοι ασφάλειας, σύμφωνα με την αξιολόγηση κινδύνων που απορρέουν από τη δραστηριότητά τους.

4. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, στην έκταση, στον τόπο παροχής της υπηρεσίας και άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Διασφαλίζει τον έλεγχο όλων των κινδύνων που συνδέονται με τη δραστηριότητα του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων της παροχής συντήρησης, με την επιφύλαξη του άρθρου 66, του υλικού και της χρήσης εργολάβων. Με την επιφύλαξη των ισχυόντων εθνικών και διεθνών κανόνων περί ευθύνης, το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας λαμβάνει επίσης υπόψη, οσάκις ενδείκνυται και είναι εύλογο, τους κινδύνους που προκύπτουν από τις δραστηριότητες άλλων παραγόντων αναφερομένων στο άρθρο 56.

5. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες της εκμετάλλευσης του δικτύου από διάφορες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και προβλέπεται ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ασκούν τις δραστηριότη-

τές 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 δυνάμει ενωσιακού δικαίου, ιδίως του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων άλλων μερών. Η βοήθεια αυτή χρησιμοποιεί διαύλους επικοινωνίας με τις οικογένειες των θυμάτων και περιλαμβάνει ψυχολογική υποστήριξη για τα θύματα ατυχημάτων και τις οικογένειές τους.

6. Πριν από τις 31 Μαΐου κάθε έτους, ο διαχειριστής υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποβάλλουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ετήσια έκθεση ασφάλειας για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει:

α) πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας και για τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ασφάλειας,

β) αναφορά για την κατάρτιση των εθνικών δεικτών ασφάλειας και των ΚΔΑ που αναφέρονται στο άρθρο 57, εφόσον είναι συναφείς με την επιχείρηση που υποβάλλει την έκθεση,

γ) τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας,

δ) παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής που ενδέχεται να ενδιαφέρουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, συμπεριλαμβανομένης σύνοψης των πληροφοριών που παρέχονται από τους σχετικούς παράγοντες σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 3 του άρθρου 56 και

ε) έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

### Άρθρο 62 Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας (άρθρο 10 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 9, η πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή επιτρέπεται μόνο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παράγραφο 8.

Με το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύεται

ότι η οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει σύστημα διαχείρισης ασφάλειας και ότι είναι σε θέση να λειτουργεί με ασφάλεια στον τόπο στον οποίο σκοπεύει να παρέχει τις υπηρεσίες της.

2. Στην αίτησή της για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, η σιδηροδρομική επιχείρηση προσδιορίζει το είδος και την έκταση των καλυπτόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών και τον προβλεπόμενο τόπο παροχής της υπηρεσίας.

3. Η αίτηση για έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας συνοδεύεται από φάκελο, ο οποίος περιλαμβάνει έγγραφα που αποδεικνύουν ότι:

α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εφαρμόζει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 61 και ότι πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις ΤΠΔ, τις ΚΜΑ και τους ΚΣΑ και σε άλλες σχετικές νομοθετικές διατάξεις, ώστε να ελέγχει τους κινδύνους και να παρέχει ασφαλείς μεταφορές στο δίκτυο,

β) όταν συντρέχει περίπτωση, η σιδηροδρομική επιχείρηση πληροί τις απαιτήσεις των οικείων εθνικών κανόνων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 60.

Η εν λόγω αίτηση και οι πληροφορίες σχετικά με όλες τις αιτήσεις, τα στάδια των σχετικών διαδικασιών και το 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 ασφάλειας ή ενημερώνει τον αιτούντα σχετικά με την απορριπτική του απόφαση μέσα σε προκαθορισμένο και εύλογο χρονικό διάστημα και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή εκ μέρους του αιτούντος όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και συμπληρωματικών πληροφοριών που έχουν ζητηθεί. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 8, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις πρακτικές ρυθμίσεις για τη διαδικασία πιστοποίησης, οι οποίοι ορίζονται σε εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

5. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τόπο παροχής της υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα κράτη - μέλη. Για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού, ο Οργανισμός:

α) αξιολογεί τα στοιχεία που αναφέρονται στην περίπτωση α' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και

β) παραπέμπει άμεσα τον φάκελο της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο σύνολό του στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και στις λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας στην αρμοδιότητα των οποίων εμπίπτει ο προβλεπόμενος τόπος παροχής της υπηρεσίας, προς αξιολόγηση των στοιχείων που προβλέπονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αξιολόγησης, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξουσιοδοτούνται να επισκέπτονται και να επιθεωρούν τους χώρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και να διενεργούν ελέγχους, ενώ επίσης μπορούν να ζητούν σχετικές συμπληρωματικές πληροφορίες. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συντονίζουν την οργάνωση των εν λόγω επισκέψεων, ελέγχων και επιθεωρήσεων.

6. Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, ο Οργανισμός ενημερώνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι

πλήρης ή ζητεί την παροχή σχετικών συμπληρωματικών πληροφοριών εντός εύλογης προθεσμίας. Όσον αφορά στην πληρότητα, στη συνάφεια και στη συνοχή του φακέλου, ο Οργανισμός μπορεί επίσης να αξιολογεί τα στοιχεία που προβλέπονται στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Ο Οργανισμός λαμβάνει πλήρως υπόψη τις, δυνάμει της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, αξιολογήσεις προτού λάβει την απόφασή του σχετικά με την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

Ο Οργανισμός αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για τυχόν ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

7. Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με αρνητική αξιολόγηση διεξαχθείσα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 5, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και η σιδηροδρομική επιχείρηση. Αν δεν επιτευχθεί αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός ενός (1) μηνός αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση εκτός αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει παραπέμψει το ζήτημα προς διαιτησία στην Επιτροπή Προσφυγών, η οποία συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 55 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Η Επιτροπή Προσφυγών αποφασίζει αν θα επιβεβαιώσει το σχέδιο απόφασης του Οργανισμού εντός ενός (1) μηνός από την υποβολή του αιτήματος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με τον Οργανισμό, ο Οργανισμός λαμβάνει αμελλητί την απόφασή του.

Αν η Επιτροπή Προσφυγών συμφωνεί με την αρνητική αξιολόγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, ο Οργανισμός χορηγεί ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας με τόπο παροχής υπηρεσίας από τον οποίο εξαιρούνται τα τμήματα του δικτύου, τα οποία έλαβαν αρνητική αξιολόγηση.

Όταν ο Οργανισμός διαφωνεί με θετική αξιολόγηση διεξαχθείσα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με την περίπτωση β' της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, αιτιολογώντας τη διαφωνία του. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να συμφωνήσουν σε αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση. Εφόσον απαιτείται, ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν να αποφασίσουν στη διαδικασία αυτή να συμμετέχει και ο αιτών. Αν δεν συμφωνείται αμοιβαία αποδεκτή αξιολόγηση εντός χρονικού διαστήματος ενός (1) μηνός, αφότου ο Οργανισμός ενημέρωσε τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με τη διαφωνία του, ο Οργανισμός λαμβάνει την οριστική του απόφαση.

8. Όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται εντός της Ελλάδας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, υπ' ευθύνη της και ύστερα από αίτημα του αιτούντος, να εκδώσει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Για την έκδοση του πιστοποιητικού αυτού, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τον φάκελο σε σχέση με όλα τα στοιχεία που ορίζονται στην παράγραφο 3 του πα-

ρόντος 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 διασυννοριακή συμφωνία μεταξύ των κρατών - μελών ή των εθνικών αρχών ασφάλειας.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου την ευθύνη για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας τα οποία εκδίδει.

9. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επιτρέπεται σε φορείς τρίτης χώρας να αφικνούνται σε σταθμό της Ελλάδας, ο οποίος προορίζεται για τις διασυννοριακές 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) διασυννοριακής 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 εξαιρέση 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 Επι-

τροπής 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 δύναμι του παρόντος άρθρου, ανανεώνεται ύστερα από αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης, ανά διαστήματα, τα οποία δεν υπερβαίνουν την πενταετία. Αναπροσαρμόζεται εν όλω ή εν μέρει σε περίπτωση ουσιαστικής μεταβολής του είδους ή της έκτασης της υπηρεσίας.

13. Αν ο αιτών κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 του παρόντος άρθρου, και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του ή αν κατέχει ήδη ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν σύμφωνα με την παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου και επιθυμεί να επεκτείνει τον τόπο παροχής των υπηρεσιών του σε άλλο κράτος - μέλος, συμπληρώνει το φάκελο με τα σχετικά έγγραφα της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου αναφορικά με τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλει τον φάκελο στον Οργανισμό ο οποίος, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στις παραγράφους 4 έως 7 του παρόντος άρθρου διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας. Σε αυτήν την περίπτωση, λαμβάνει χώρα διαβούλευση μόνο με τις εθνικές αρχές ασφάλειας τις οποίες αφορά η επέκταση της υπηρεσίας για τον σκοπό της αξιολόγησης του φακέλου όπως προβλέπεται στην περίπτωση β' της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

Αν η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει λάβει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παρ. 8 του παρόντος άρθρου και επιθυμεί την επέκταση του τόπου παροχής της υπηρεσίας εντός της Ελλάδας, συμπληρώνει το φάκελο με τα σχετικά έγγραφα που αναφέρονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου όσον αφορά τον νέο τόπο παροχής της υπηρεσίας. Υποβάλλει τον φάκελο, μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στο άρθρο 12 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία, αφού ακολουθήσει τις προβλεπόμενες στην παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου διαδικασίες, εκδίδει αναπροσαρμοσμένο ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, το οποίο καλύπτει το διευρυμένο πεδίο παροχής της υπηρεσίας.

14. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσουν την αναθεώρηση των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που έχουν εκδώσει σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στο ρυθμιστικό πλαίσιο ασφάλειας.

15. Ο Οργανισμός ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οπωσδήποτε εντός δύο (2) εβδομάδων από την έκδοση του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Ο Οργανισμός ενημερώνει πάραυτα τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σε περίπτωση ανανέωσης, τροποποίησης ή ανάκλησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Δηλώνει την επωνυμία και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης, την ημερομηνία έκδοσης, το είδος, την έκταση, τη διάρκεια ισχύος και τον τόπο παροχής της υπηρεσίας του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας και, σε

περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής του. Όταν πρόκειται για ενιαία πιστοποιητικά ασφάλειας που έχουν εκδοθεί από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, τα αυτά στοιχεία παρέχονται από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στον Οργανισμό εντός της αυτής προθεσμίας.

**Άρθρο 63**  
**Συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού**  
**και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων**  
**(άρθρο 11 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Για τους σκοπούς των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 62, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με τον Οργανισμό, σύμφωνα με το άρθρο 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796. Οι συμφωνίες συνεργασίας είναι ειδικές συμφωνίες ή συμφωνίες - πλαίσιο και περιλαμβάνουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή περισσότερες εθνικές αρχές ασφάλειας. Οι συμφωνίες συνεργασίας περιέχουν λεπτομερειακή περιγραφή καθηκόντων και τους όρους των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, τις προθεσμίες επίτευξής τους και τον επιμερισμό των τελών που οφείλει να καταβάλει ο αιτών.

2. Οι συμφωνίες συνεργασίας μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν ειδικές συμφωνίες συνεργασίας στην περίπτωση δικτύων, που απαιτούν συγκεκριμένη εμπειρογνομοσύνη, 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 οδηγίων για την υποβολή αιτήσεων.

2. Η έγκριση ασφάλειας ισχύει για πέντε (5) έτη και ανανεώνεται ύστερα από αίτηση του διαχειριστή της υποδομής. Κάθε φορά που πραγματοποιούνται ουσιώδεις μεταβολές στα υποσυστήματα υποδομής, σηματοδότησης ή ενέργειας ή στις αρχές της λειτουργίας και συντήρησής τους, η εν λόγω έγκριση αναθεωρείται, εν μέρει ή στο σύνολό της. Ο διαχειριστής της υποδομής ενημερώνει αμελλητί τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για τις μεταβολές αυτές.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφάλειας ύστερα από ουσιαστικές μεταβολές του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λαμβάνει απόφαση σχετικά με αίτηση χορήγησης έγκρισης ασφάλειας αμελλητί και το αργότερο εντός τεσσάρων (4) μηνών από την υποβολή όλων των απαιτούμενων πληροφοριών και συμπληρωματικών πληροφοριών από τον αιτούντα.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει τον Οργανισμό αμελλητί και το αργότερο εντός δύο (2) εβδομάδων για τις εγκρίσεις ασφάλειας που έχουν εκδοθεί, ανανεωθεί, τροποποιηθεί ή ανακληθεί. Γνωστοποιεί το όνομα και τη διεύθυνση του διαχειριστή υποδομής, την ημερομηνία έκδοσης, το πεδίο και την περίοδο ισχύος της έγκρισης ασφάλειας και, σε περίπτωση ανάκλησης, τους λόγους της απόφασής της.

5. Στην περίπτωση διασυνοριακής υποδομής, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές ασφάλειας των κρατών μελών για την έκδοση των εγκρίσεων ασφάλειας.

**Άρθρο 65**  
**Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης**  
**(άρθρο 13 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής, καθώς και το προσωπικό τους που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας έχουν χωρίς διακρίσεις δικαίωμα πρόσβασης στις εγκαταστάσεις κατάρτισης των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών, εφόσον η κατάρτιση αυτή είναι απαραίτητη για την εκτέλεση δρομολογίων στο δίκτυό τους.

2. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, το οποίο επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, ορίζεται στο οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και σύμφωνα με τις διατάξεις της ΤΠΔ για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας».

Η κατάρτιση του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.). Ο Ο.Σ.Ε. Α.Ε. οργανώνει τις υπηρεσίες εκπαίδευσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, και παρέχει αυτήν έναντι αμοιβής προς όλους τους ενδιαφερομένους, χωρίς διακρίσεις, χορηγώντας την αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης.

Οι υπηρεσίες κατάρτισης περιλαμβάνουν εκπαίδευση για τις απαραίτητες γνώσεις, κανόνες και διαδικασίες λειτουργίας, τη σηματοδότηση και το σύστημα ελέγχου - χειρισμού, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που ισχύουν για τα εκτελούμενα δρομολόγια. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης καταρτίζεται από τον Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

και υποβάλλεται, όπως και το πρόγραμμα των εξετάσεων, προς έγκριση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στην αρχή κάθε έτους.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν αντιστοίχως τις απαιτήσεις του ν. 3911/2011, των ΤΠΔ ή των εθνικών κανόνων, που προβλέπονται στην περίπτωση ε' της παραγράφου 3 του άρθρου 60.

Με απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και αναρτάται στην ιστοσελίδα της, καθορίζονται η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την πιστοποίηση του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας.

4. Ο διαχειριστής υποδομής, διαθέτει τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες κατάρτισης σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις, με εύλογο κόστος, το οποίο περιλαμβάνει ένα περιθώριο κέρδους.

5. Κατά την πρόσληψη νέων μηχανοδηγών, προσωπικού επί των αμαξοστοιχιών και προσωπικού, που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν υπόψη κατάρτιση, προσόντα και εμπειρία που έχουν αποκτηθεί στο παρελθόν από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτόν, τα εν λόγω μέλη του προσωπικού έχουν δικαίωμα πρόσβασης, λήψης αντιγράφων και γνωστοποίησης αναφορικά με όλα τα έγγραφα που πιστοποιούν την κατάρτιση, τα προσόντα και την εμπειρία τους.

6. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής ευθύνονται για το επίπεδο της κατάρτισης και των προσόντων του προσωπικού τους που επιτελεί βασική εργασία ασφάλειας.

#### **Άρθρο 66** **Συντήρηση οχημάτων** **(άρθρο 14 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο μητρώο οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 46 του παρόντος νόμου.

2. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής για την ασφαλή λειτουργία των αμαξοστοιχιών σύμφωνα με το άρθρο 56 του παρόντος νόμου, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα, για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος, βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας. Για τον σκοπό αυτόν, ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θεσπίζει σύστημα συντήρησης για τα εν λόγω οχήματα και μέσω του συστήματος αυτού:

α) διασφαλίζει ότι τα οχήματα συντηρούνται σύμφωνα με το βιβλίο συντήρησης κάθε οχήματος και τις ισχύουσες απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων συντήρησης και των σχετικών διατάξεων ΤΠΔ,

β) εφαρμόζει τις απαραίτητες μεθόδους αξιολόγησης και εκτίμησης των κινδύνων που καθορίζονται στις ΚΜΑ, όπως αναφέρεται στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του άρθρου 58 κατά περίπτωση σε συνεργασία με άλλους παράγοντες,

γ) διασφαλίζει ότι οι εργολάβοι τους εφαρμόζουν μέ-

τρα 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 τον έλεγχο 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 ε-

πιτήρησης για τη διασφάλιση διαρκούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές και κριτήρια αξιολόγησης μετά τη χορήγηση του πιστοποιητικού ΥΣΦ,

δ) η πιστοποίηση των συνεργείων συντήρησης βασίζεται στη συμμόρφωση με τα σχετικά τμήματα του παραρτήματος ΙΙΙ του άρθρου 81 που εφαρμόζονται στις αντίστοιχες λειτουργίες και δραστηριότητες που θα λάβουν πιστοποίηση.

Εφόσον ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, η συμμόρφωση με τους κοινούς όρους που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο ελέγχεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων στο πλαίσιο των διαδικασιών του άρθρου 62 ή 64 και να επιβεβαιώνεται με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις εν λόγω διαδικασίες.

5. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου ισχύουν σε ολόκληρη την Ένωση.

6. Το σύστημα πιστοποίησης που ισχύει για εμπορευματικές φορτάμαξες και έχει εγκριθεί με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 445/2011 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 10ης Μαΐου 2011 (L 122) εξακολουθεί να εφαρμόζεται μέχρι να εφαρμοστεί ο Εκτελεστικός Κανονισμός (ΕΕ) 2019/779 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 16ης Μαΐου 2019 (L 139).

#### **Άρθρο 67**

#### **Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων (άρθρο 15 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Η εκπλήρωση των υποχρεώσεων καθορισμού του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα μπορεί να γίνει με εναλλακτικά μέτρα ως προς το σύστημα συντήρησης που προβλέπεται στο άρθρο 66, στις εξής περιπτώσεις:

α) οχημάτων τα οποία είναι καταχωρημένα σε τρίτη χώρα και συντηρούνται σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας αυτής,

β) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται σε δίκτυα ή γραμμές των οποίων το εύρος σιδηροτροχιών είναι διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης και για τα οποία η τήρηση των απαιτήσεων σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 66 διασφαλίζεται από διεθνείς συμφωνίες με τρίτες χώρες,

γ) εμπορευματικών φορταμαξών και επιβαταμαξών που χρησιμοποιούνται από κοινού με τρίτες χώρες και έχουν εύρος σιδηροτροχιών διαφορετικό από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης,

δ) οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται στα δίκτυα που αναφέρονται στα σημεία δ, ε, στ και ζ της παραγράφου 2 του άρθρου 54, καθώς και οχημάτων για τη μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για ειδικές υπηρεσίες μεταφορών, για τις οποίες απαιτείται ειδική άδεια της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, που χορηγείται πριν από την έναρξη χρήσης τους. Στην περίπτωση αυτή, χορηγούνται παρεκκλίσεις για χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) έτη.

2. Τα εναλλακτικά μέτρα που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται μέσω παρεκκλίσεων που χορηγεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός:

α) κατά την καταχώριση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 46, όσον αφορά στον καθορισμό του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα,

β) κατά τη χορήγηση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας και εγκρίσεων ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 62 και 64, όσον αφορά στον καθορισμό ή την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα.

3. Οι παρεκκλίσεις προσδιορίζονται και αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεση του άρθρου 71. Αν προκύπτει ότι έχουν αναληφθεί αδικαιολόγητοι κίνδυνοι ασφάλειας στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας, ύστερα από αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποσύρει την απόφασή της για χορήγηση παρέκκλισης.

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

#### **Άρθρο 68 Καθήκοντα**

#### **(άρθρο 16 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Ως εθνική αρχή ασφάλειας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική και εξωτερική οργανωτική ικανότητα από άποψη ανθρώπινων και υλικών πόρων. Είναι ανεξάρτητη ως προς την οργάνωση, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα αναθέτοντα δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αναλαμβάνει και ασκεί τα εξής καθήκοντα:

α) την έγκριση θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 18,

β) την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 21,

γ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση εγκρίσεων για τη θέση οχημάτων στην αγορά σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 21 του παρόντος νόμου και εγκρίσεων τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 24 του παρόντος νόμου,

δ) την εποπτεία, στο έδαφός της, της συμμόρφωσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας με τις βασικές απαιτήσεις, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 8,

ε) την διασφάλιση ότι έχει αποδοθεί αριθμός οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 45, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 του άρθρου 46,

στ) την υποστήριξη του Οργανισμού κατά την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 62,

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

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

θ) την παρακολούθηση, προώθηση και, όπου απαιτείται, επιβολή και επικαιροποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος εθνικών κανόνων,

ι) την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 69,

ια) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση αδειών μηχανοδηγών σύμφωνα με τον ν. 3911/2011,

ιβ) την κατά περίπτωση και κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση και ανάκληση πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν σε φορείς υπεύθυνους για τη συντήρηση.

3. Τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου δεν μεταβιβάζονται ούτε ανατίθενται βάσει υπεργολαβίας σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση ή αναθέτοντα φορέα.

#### **Άρθρο 69**

#### **Εποπτεία**

#### **(άρθρο 17 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εποπτεύει τη συνεχή συμμόρφωση με την επιβαλλόμενη από το νόμο υποχρέωση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής να χρησιμοποιούν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61.

Για τον σκοπό αυτό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εφαρμόζει τις αρχές που ορίζονται στις σχετικές ΚΜΑ για την εποπτεία, όπως αναφέρονται στην περίπτωση γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 58, μεριμνώντας ώστε στις δραστηριότητες εποπτείας να περιλαμβάνεται, ιδίως, η εξακρίβωση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εφαρμόζουν:

α) το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς του,

β) τα ατομικά ή μερικά στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, της παροχής συντήρησης και υλικού και της χρήσης εργολάβων, προς παρακολούθηση της αποδοτικότητάς τους,

γ) τις σχετικές ΚΜΑ που αναφέρονται στο άρθρο 58. Οι σχετικές με το παρόν στοιχείο δραστηριότητες εποπτείας εφαρμόζονται και στους υπεύθυνους για τη συντήρηση φορείς, κατά περίπτωση.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενημερώνουν τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δύο (2) τουλάχιστον μήνες πριν αρχίσουν κάποια νέα υπηρεσία μεταφοράς, ώστε να μπορεί να σχεδιάσει τις δραστηριότητες εποπτείας. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν επίσης κατανομή των κατηγοριών προσωπικού και των τύπων οχημάτων.

3. Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας ενημερώνει τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, χωρίς καθυστέρηση, για μειζόνες 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 Αρ-

χή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

5. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό.

Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εφαρμόζεται η διαδικασία διαιτησίας που αναφέρεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 62. Αν από την εν λόγω διαδικασία διαιτησίας προκύψει ότι το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας δεν πρέπει ούτε να περιοριστεί ούτε να ανακληθεί, αναστέλλονται τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εκδώσει η ίδια το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62, μπορεί να περιορίζει ή να ανακαλεί το πιστοποιητικό με αιτιολογημένη απόφαση και εννημερώνει σχετικά τον Οργανισμό.

Ο κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, του οποίου το πιστοποιητικό περιορίστηκε ή ανακλήθηκε, είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, έχει σχετικό δικαίωμα προσφυγής σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 62.

6. Αν, κατά τη διενέργεια της εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εντοπίσει σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια, μπορεί ανά πάσα στιγμή να εφαρμόσει προσωρινά μέτρα ασφάλειας, ιδίως άμεσο περιορισμό ή αναστολή των σχετικών δραστηριοτήτων. Αν το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας έχει εκδοθεί από τον Οργανισμό, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμελλητί τον Οργανισμό και παρέχει στοιχεία που τεκμηριώνουν την απόφασή της.

Αν ο Οργανισμός κρίνει δυσανάλογα τα μέτρα που εφαρμόζει η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μπορεί να της ζητήσει να άρει ή να προσαρμόσει τα μέτρα αυτά. Ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συνεργάζονται με σκοπό να καταλήξουν σε αμοιβαία αποδεκτή λύση. Εφόσον είναι απαραίτητο, στη διαδικασία θα 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 ασφάλειας υπόκειται σε εθνικό δικαστικό έλεγχο, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 70. Εν τοιαύτη περιπτώσει, τα προσωρινά μέτρα ασφάλειας μπορούν να ισχύσουν έως το πέρας του δικαστικού ελέγχου, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου.

Αν η διάρκεια προσωρινού μέτρου υπερβαίνει τους τρεις (3) μήνες, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας και εφαρμόζεται η διαδικασία της παραγράφου 5.

7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τα παρατρόχια υποσυστήματα ελέγχου - χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής και διασφαλίζει ότι πληρούν τις κύριες απαιτήσεις. Σε περίπτωση διασυννοριακών υποδομών, ασκεί τις εποπτικές της δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες εθνικές αρχές ασφάλειας. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαπιστώσει ότι ο διαχειριστής υποδομής δεν πληροί πλέον

τους όρους της οικείας έγκρισης ασφάλειας, περιορίζει ή ανακαλεί την εν λόγω έγκριση, αιτιολογώντας την απόφασή της.

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, όταν ελέγχει την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των παραγόντων, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 56 και, κατά περίπτωση, των κέντρων κατάρτισης που αναφέρονται στον ν. 3911/2011, στο βαθμό που οι δραστηριότητές τους επηρεάζουν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η παρούσα διάταξη ισχύει με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 56.

9. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι εθνικές αρχές ασφάλειας των κρατών - μελών όπου δραστηριοποιείται σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζονται, συντονίζοντας τις εποπτικές δραστηριότητές τους, όσον αφορά την εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ανταλλαγή οποιασδήποτε βασικής πληροφορίας σχετικά με τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση, ιδίως ως προς γνωστούς κινδύνους και τις επιδόσεις ασφάλειας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανταλλάσσει επίσης πληροφορίες με άλλες εθνικές αρχές ασφάλειας και τον Οργανισμό, εφόσον κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ελέγχου των κινδύνων.

Με την εν λόγω συνεργασία διασφαλίζεται ότι η εποπτεία έχει επαρκή κάλυψη και ότι αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με τις λοιπές εθνικές αρχές ασφάλειας μπορούν να διαμορφώνουν κοινό πρόγραμμα εποπτείας, ώστε να διασφαλίζεται η τακτική διεξαγωγή λογιστικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη του τύπου και της έκτασης των μεταφορών σε κάθε συμμετέχον κράτος - μέλος.

10. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απευθύνει προειδοποιήσεις προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης αυτών με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

11. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνει ο Οργανισμός κατά την εκτίμηση του φακέλου της περίπτωσης α' της παραγράφου 5 του άρθρου 62 για σκοπούς εποπτείας της σιδηροδρομικής επιχείρησης μετά την έκδοση του οικείου ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τη διαδικασία της έγκρισης ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 64 για σκοπούς εποπτείας του διαχειριστή υποδομής.

12. Προς τον σκοπό της ανανέωσης των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας που εκδίδονται σύμφωνα με την παράγραφο 8 του άρθρου 62 και εγκρίσεων ασφάλειας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που συγκεντρώνονται κατά τις εποπτικές της δραστηριότητες.

13. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προβαίνει στις απαραίτητες ρυθμίσεις, ώστε να συντονίζει και να διασφαλίζει την πλήρη ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 10, 11 και 12 του παρόντος άρθρου.

## **Άρθρο 70** **Αρχές για τη λήψη αποφάσεων** **(άρθρο 18 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στο πλαίσιο έκδοσης ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας, εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια. Ειδικότερα, δίνει τη δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να αιτιολογούν τις αποφάσεις τους.

Απαντά αμέσως στα αιτήματα και τις υποβαλλόμενες αιτήσεις και διαβιβάζει τα αιτήματά τους για ενημέρωση αμελλητί και εκδίδει όλες τις αποφάσεις της εντός τεσσάρων (4) μηνών από τότε που ο αιτών υπέβαλε όλες τις σχετικές πληροφορίες. Μπορεί επίσης ανά πάσα στιγμή να ζητά την τεχνική συνδρομή των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή άλλων ειδικευμένων οργάνων, όταν εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 68.

Κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαβουλεύεται με όλους τους συμμετέχοντες παράγοντες και τα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι κατασκευαστές και οι φορείς συντήρησης, καθώς και οι εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού.

2. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της και έχει πρόσβαση σε όλα τα σχετικά έγγραφα, καθώς και στους χώρους, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και, εφόσον απαιτείται, οποιουδήποτε παράγοντα που αναφέρεται στο άρθρο 56.

3. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα του άρθρου 34 του ν. 3891/2010.

4. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών, ιδίως στο πλαίσιο του δικτύου που έχει δημιουργήσει ο Οργανισμός, για να εναρμονίσουν τα κριτήρια λήψης των αποφάσεών τους στην Ένωση.

## **Άρθρο 71** **Ετήσιες εκθέσεις** **(άρθρο 19 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δημοσιεύει ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της του προηγούμενου έτους και την αποστέλλει στον Οργανισμό έως τις 30 Σεπτεμβρίου. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για:

α) την εξέλιξη της σιδηροδρομικής ασφάλειας, περιλαμβανομένης συγκεντρωτικής κατάστασης σε εθνικό επίπεδο για τους ΚΔΑ σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 57,

β) τις σημαντικές μεταβολές στις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις, όσον αφορά την ασφάλεια των σιδηροδρόμων,

γ) τις εξελίξεις ως προς την πιστοποίηση και την έγκριση της ασφάλειας,

δ) τα αποτελέσματα και εμπειρίες από την εποπτεία διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσε-



ων, περιλαμβανομένου του αριθμού και της έκβασης των επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων,

ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 67 και

στ) την πείρα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής, όσον αφορά την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄** **ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ**

### **Άρθρο 72** **Υποχρέωση διερεύνησης** **(άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Ο φορέας διερεύνησης που προβλέπεται στο άρθρο 74 διεξάγει έρευνα ύστερα από κάθε σοβαρό ατύχημα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Στόχος της έρευνας είναι η βελτίωση της σιδηροδρομικής ασφάλειας και η πρόληψη ατυχημάτων.

2. Ο φορέας διερεύνησης του άρθρου 74 διερευνά τα ατυχήματα και τα συμβάντα που κάτω από διαφορετικές συνθήκες, θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σοβαρά ατυχήματα, μεταξύ των οποίων τεχνικές βλάβες στα διαρθρωτικά υποσυστήματα ή στα στοιχεία λειτουργικότητας 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 αντίκτυπος 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 ελέγ-

χου 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 σιδηροδρόμους.

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 άλλ-

λες έρευνες αυτές δε θέτουν σε κίνδυνο την ανεξαρτησία της.

5. Εφόσον απαιτείται, και εφόσον δεν υπονομεύεται η ανεξαρτησία της όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1, η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» μπορεί να ζητά τη βοήθεια φορέων διερεύνησης άλλων κρατών - μελών ή του Οργανισμού για την παροχή εμπειρογνωμοσύνης ή τη διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων, αναλύσεων ή αξιολογήσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ανατίθεται στην «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» η διεξαγωγή ερευνών για άλλα σιδηροδρομικά ατυχήματα και συμβάντα πέραν αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 72.

7. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» συμμετέχει ενεργά στην ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών με άλλους φορείς διερεύνησης, με στόχο την κατάρτιση κοινών μεθόδων διερεύνησης και κοινών αρχών για την παρακολούθηση των συστάσεων ασφάλειας, καθώς και για την προσαρμογή στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο.

Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη του Οργανισμού σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, καταρτίζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς για να παρακολουθείται η αποτελεσματικότητα και η ανεξαρτησία της. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ», με την υποστήριξη της Γραμματείας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 38 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει:

α) το κοινό πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους και τα κριτήρια αξιολόγησης και

β) ετήσια έκθεση επί του προγράμματος, που να αναδεικνύει πλεονεκτήματα και προτάσεις για βελτιώσεις.

Οι εκθέσεις της αξιολόγησης από ομότιμους φορείς διαβιβάζονται σε όλους τους φορείς διερεύνησης και στον Οργανισμό. Οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται σε εθελοντική βάση.

#### **Άρθρο 75** **Διαδικασία διερεύνησης** **(άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Η διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72 διενεργείται από την «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» αν το ατύχημα συνέβη στην Ελληνική Επικράτεια. Αν δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί σε ποιο κράτος - μέλος συνέβη ή αν συνέβη σε συντομία 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, προκειμέ-

νου 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 τροχιάου 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 τόπου του ατυχήματος, το ταχύτερο δυνατό, προκειμένου ο διαχειριστής της υποδομής να είναι σε θέση να αποκαταστήσει την υποδομή και να την ανοίξει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές όσο το δυνατόν συντομότερα.

#### **Άρθρο 76** **Εκθέσεις** **(άρθρο 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Για τη διερεύνηση ατυχήματος ή συμβάντος που αναφέρεται στο άρθρο 72, συντάσσονται εκθέσεις σε μορφή ανάλογη με το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του συμβάντος και τη σημασία των πορισμάτων. Στις εκθέσεις δηλώνονται οι στόχοι των διερευνήσεων, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 72 και περιλαμβάνονται, όπου απαιτείται, συστάσεις για την ασφάλεια.

2. Η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει την τελική έκθεση το συντομότερο δυνατόν και κατά κανόνα το αργότερο εντός χρονικού διαστήματος δώδεκα (12) μηνών μετά την ημερομηνία κατά την οποία σημειώθηκε το περιστατικό. Αν η τελική έκθεση δεν είναι δυνατόν να δημοσιοποιηθεί εντός δώδεκα (12) μηνών, η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» δίδει στη δημοσιότητα προσωρινή δήλωση το αργότερο σε κάθε επέτειο του ατυχήματος, όπου αναφέρονται λεπτομερώς η πρόοδος που σημειώνεται στη διερεύνηση και θέματα ασφάλειας που προέκυψαν. Η έκθεση, μαζί με τις συστά-

σεις ασφάλειας, κοινοποιείται στα εμπλεκόμενα μέρη που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 75, καθώς και στους ενδιαφερόμενους φορείς και μέρη άλλων κρατών - μελών.

3. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους η «Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ» δημοσιεύει ετήσια έκθεση απολογισμού για όλες τις διενεργήσεις 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 (B΄ 3080/2013), να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις στο Διαχειριστή Υποδομής, στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις και στον υπεύθυνο φορέα συντήρησης. Οι διοικητικές κυρώσεις είναι οι εξής:

α) για τη μη θέσπιση συστήματος διαχείρισης ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,

β) για τη μη συμμόρφωση προς τις συστάσεις που εκδίδονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τις συστάσεις ασφάλειας που εκδίδονται από την Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,

γ) για τη μη αποστολή στοιχείων που ζητούνται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων προς εκπλήρωση των καθηκόντων της επιβάλλεται πρόστιμο χίλια (1.000) ευρώ,

δ) για τη μη θέσπιση συστήματος συντήρησης ή τη μη πιστοποίηση του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,

ε) για τη μη υποβολή ή εκπρόθεσμη υποβολή της έκθεσης ασφάλειας της παραγράφου 6 του άρθρου 61 στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβάλλεται πρόστιμο πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ,

στ) για τη μη συμμόρφωση στο άρθρο 65 επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ,

ζ) για τη μη ενημέρωση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ή της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων για σιδηροδρομικά συμβάντα και ατυχήματα επιβάλλεται πρόστιμο δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ,

η) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.

θ) για τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις με το οικείο σύστημα συντήρησης του υπεύθυνου φορέα για τη συντήρηση επιβάλλεται πρόστιμο είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ.

2. Στις περιπτώσεις πολλαπλών παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους, καθώς και σε περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν σαφώς σε μία από τις κατηγορίες των περιπτώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου επιβάλλεται πρόστιμο το οποίο δεν υπερβαίνει αθροιστικά το ποσό των εκατό χιλιάδων (100.000) ευρώ.

3. Στις περιπτώσεις υποτροπής το επιβληθέν πρόστιμο διπλασιάζεται και ανακαλείται για έναν (1) έως τρεις (3) μήνες το πιστοποιητικό ασφάλειας ή η έγκριση ασφάλειας.

4. Για τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη, μεταξύ άλλων, η φύση, η σοβαρότητα και η διάρκεια της παράβασης.

5. Οι πιο πάνω αναφερόμενες διοικητικές κυρώσεις επιβάλλονται πέραν των οποιωνδήποτε ποινικών, αστικών ή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις. Τα πρόστιμα εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα περί Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

**Άρθρο 80**  
**Μεταβατικές διατάξεις**  
**(άρθρο 31 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798)**

1. Το Παράρτημα V του άρθρου 29 του π.δ. 160/2007 εφαρμόζεται έως την ημερομηνία εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 24 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρειάζονται πιστοποίηση μεταξύ 15 Ιουνίου 2016 και 16 Ιουνίου 2019 υπάγονται στο π.δ. 160/2007. Τα εν λόγω πιστοποιητικά ασφάλειας ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

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

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

Οι κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) αναφέρονται ετησίως από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Αν διαπιστωθούν νέα περιστατικά ή σφάλματα μετά την υποβολή της έκθεσης, οι δείκτες συγκεκριμένου έτους τροποποιούνται ή διορθώνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων με την πρώτη ευκαιρία και, το αργότερο, στην επόμενη ετήσια έκθεση.

Στο προσάρτημα προβλέπονται κοινοί ορισμοί των ΚΔΑ και κοινές μέθοδοι υπολογισμού των οικονομικών συνεπειών των ατυχημάτων.

1. Δείκτες σχετικοί με ατυχήματα

1.1. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρών ατυχημάτων και κατανομή τους ανά είδος ατυχήματος βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

- α) σύγκρουση αμαξοστοιχίας με σιδηροδρομικό όχημα,
- β) σύγκρουση αμαξοστοιχιών, με εμπόδιο εντός του διάκενου του εύρους των σιδηροτροχιών,
- γ) εκτροχιασμός αμαξοστοιχιών,
- δ) ατύχημα σε ισόπεδη διάβαση, καθώς και ατύχημα με πεζούς σε ισόπεδη διάβαση, και νέα κατανομή για τους πέντε τύπους ισόπεδων διαβάσεων που ορίζονται στο σημείο 6.2,
- ε) ατύχημα που προκαλείται σε άτομα από κινούμενο τροχαίο υλικό, με εξαίρεση τις αυτοκτονίες και τις απόπειρες αυτοκτονίας,
- στ) πυρκαγιές σε τροχαίο υλικό,
- ζ) άλλο.

Κάθε σοβαρό ατύχημα αναφέρεται με τον τύπο του πρωτογενούς ατυχήματος, ακόμη και όταν οι συνέπειες του δευτερογενούς ατυχήματος είναι σοβαρότερες (π.χ. πυρκαγιά λόγω εκτροχιασμού).

1.2. Συνολικό και σχετικό (σε συρμοχιλιόμετρα) πλήθος σοβαρά τραυματισμένων και νεκρών ανά είδος ατυχήματος, με κατανομή τους βάσει των ακόλουθων κατηγοριών:

- α) επιβάτης (και ως προς το σύνολο επιβατοχιλιόμετρων και επιβατοσυρμοχιλιόμετρων),
- 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 συρμοχιλιόμετρων 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 συννεργεία, 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 τρο-

χαίο 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 σιδηροδρομικό 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 επικίνδυνων εμπορευμάτων» νοείται ατύχημα ή περιστατικό που πρέπει να αναφερθεί σύμφωνα με το άρθρο 1.8.5 των κανονισμών RID/ADR.

2.2. Ως «επικίνδυνα εμπορεύματα» νοούνται ουσίες και είδη των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται από τους κανονισμούς RID ή επιτρέπεται μόνον με τους όρους που προβλέπονται σε αυτούς.

3. Δείκτες σχετικοί με αυτοκτονίες

3.1. Ως «αυτοκτονία» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε θάνατο, όπως καταχωρίζεται και ταξινομείται από την αρμόδια εθνική αρχή.

3.2. Ως «απόπειρα αυτοκτονίας» νοείται ενέργεια σκόπιμου αυτοτραυματισμού που καταλήγει σε σοβαρό τραυματισμό.

4. Δείκτες σχετικοί με πρόδρομους παράγοντες ατυχημάτων

4.1. Ως «σιδηροτροχιά που έχει υποστεί ρήξη» νοείται κάθε σιδηροτροχιά που έχει διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα κομμάτια ή κάθε σιδηροτροχιά από την οποία αποσπάται μεταλλικό κομμάτι, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κενού μήκους άνω των 50 mm και βάθους άνω των 10 mm στην επιφάνεια κύλισης.

4.2. Ως «παραμόρφωση ή άλλη απευθυγράμμιση τροχιάς» νοείται κάθε ελάττωμα συνδεδεμένο με τη σύνδεση 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 διαχειρών 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 περι-

πτώσεις 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) Αυτή καθ' εαυτή 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 περιθάλψης 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 κοινω-  
νία.

### 5.3. Ορισμοί

5.3.1. Ως «κόστος της ζημίας στο περιβάλλον» νοείται το κόστος που αναλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής, το οποίο εκτιμούν με βάση την πείρα τους, με σκοπό την επαναφορά της περιοχής που υπέστη τη ζημία στην προ του σιδηροδρομικού ατυχήματος κατάσταση.

5.3.2. Ως «κόστος υλικών ζημιών στο τροχαίο υλικό ή την υποδομή» νοείται το κόστος της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού ή υποδομής, με τις ίδιες λειτουργικές δυνατότητες και τεχνικές παραμέτρους που είχε πριν υποστεί ανεπανόρθωτη ζημιά, και το κόστος αποκατάστασης του τροχαίου υλικού ή της υποδομής που μπορεί να επισκευαστεί και να επανέλθει στην προ του ατυχήματος κατάσταση. Το ανώτερο κόστος εκτιμάται από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους Διαχειριστές Υποδομής με βάση την πείρα τους. Συμπεριλαμβάνεται το κόστος χρονομίσθωσης τροχαίου υλικού, λόγω έλλειψης τροχαίου υλικού συνεπεία της ζημίας που υπέστησαν τα οχήματα.

5.3.3. Ως «κόστος των καθυστερήσεων συνεπεία ατυχημάτων» νοείται η χρηματική αξία των καθυστερήσεων που υφίστανται οι χρήστες των σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβάτες και πελάτες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) λόγω ατυχήματος, η οποία υπολογίζεται με τον κάτωθι μαθηματικό τύπο:

$VT =$  χρηματική αξία της εξοικονόμησης χρόνου μετακίνησης

Τιμή του χρόνου για έναν επιβάτη αμαξοστοιχίας (ανά ώρα)

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

VTP 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 σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (τονοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

CM = κόστος 1 λεπτού καθυστέρησης μιας αμαξοστοιχίας

Επιβατικές αμαξοστοιχίες

$CMP = K1 * (VT \text{ P} / 60) * [(\text{επιβατοχιλιόμετρα})/(\text{συρμοχιλιόμετρα})]$

Μέσος αριθμός επιβατών που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς μέσα σε ένα έτος = (επιβατοχιλιόμετρα)/(συρμοχιλιόμετρα)

Εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

$CMF = K2 * (VT \text{ F} / 60)$

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 =  $CMF * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση επιβατικών αμαξοστοιχιών}) + CMF * (\text{σε πρώτα λεπτά για καθυστέρηση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών})$

Πεδίο εφαρμογής του μοντέλου

Το κόστος των καθυστερήσεων υπολογίζεται για τα σοβαρά ατυχήματα ως εξής:

α) πραγματικός χρόνος καθυστέρησης στις σιδηροδρομικές γραμμές όπου συνέβη το ατύχημα, όπως αυτή μετράται στον τερματικό σταθμό,

β) πραγματικός χρόνος καθυστέρησης ή, εφόσον δεν είναι δυνατόν, εκτιμώμενος χρόνος καθυστέρησης σε άλλες θιγόμενες γραμμές.

6. Δείκτες σχετικοί με την τεχνική ασφάλεια της υποδομής και την εφαρμογή της

6.1. Ως «σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας (TPS)» νοείται σύστημα που βοηθά την ενίσχυση της υπακοής στα σήματα και στους περιορισμούς ταχύτητας.

6.2. Ως «συστήματα επί του οχήματος» νοούνται συστήματα που παρέχουν βοήθεια στον μηχανοδηγό ώστε να παρατηρεί την παρατρόχια σηματοδότηση και τη σηματοδότηση θαλάμου οδήγησης και, κατά συνέπεια, εξασφαλίζουν προστασία σε επικίνδυνα σημεία και την επιβολή ορίων ταχύτητας. Τα συστήματα TPS επί της αμαξοστοιχίας περιγράφονται ως εξής:

α) ειδοποίηση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού,

β) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, με αυτόματη ειδοποίηση του μηχανοδηγού και αυτόματη ακινητοποίηση κατά τη διέλευση από απαγορευτικό σήμα,

γ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία. Ως «ασυνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται επιτήρηση της ταχύτητας σε ορισμένες θέσεις (ενέδρες ταχύτητας) κατά την προσέγγιση ενός σήματος,

δ) ειδοποίηση και αυτόματη στάση, καθώς και συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας, με παροχή προστασίας σε επικίνδυνα σημεία και συνεχή επιτήρηση των ορίων ταχύτητας της σιδηροδρομικής γραμμής. Ως «συνεχής επιτήρηση της ταχύτητας» νοείται συνεχής ένδειξη και επιβολή της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας-στόχου για όλα τα τμήματα της γραμμής.

Ο τύπος δ) θεωρείται σύστημα αυτόματης προστασίας αμαξοστοιχιών (ΑΠΑ).

6.3. Ως «ισόπεδη διάβαση» νοείται κάθε ισόπεδη διασταύρωση οδού ή οδού διέλευσης και σιδηροδρομικής γραμμής, αναγνωρισμένη από το διαχειριστή υποδομής και ανοικτή στο κοινό ή σε ιδιώτες χρήστες. Οι οδοί διέλευσης που συνδέουν αποβάθρες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς εξαιρούνται, καθώς και οι διαβάσεις άνωθεν τροχιών για την αποκλειστική διέλευση των εργαζομένων.

6.4. Ως «οδός» νοείται, για τους σκοπούς των στατιστικών στοιχείων που αφορούν τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, κάθε δημόσια ή ιδιωτική οδός ή εθνική οδός, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και παρακειμένων ποδηλατολωρίδων.

6.5. Ως «δίοδος» νοείται κάθε δρόμος, πλην της οδού, για τη διέλευση ανθρώπων, ζώων, οχημάτων ή μηχανημάτων.

6.6. Ως «παθητική ισόπεδη διάβαση» νοείται ισόπεδη διάβαση στην οποία δεν προβλέπεται η ενεργοποίηση κάποιου συστήματος ειδοποίησης ή προστασίας όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη.

6.7. Ως «ενεργή ισόπεδη διάβαση», νοείται ισόπεδη διασταύρωση στην οποία οι διερχόμενοι χρήστες προστατεύονται ή ειδοποιούνται, κατά την προσέγγιση αμαξοστοιχίας, με μέσα τα οποία ενεργοποιούνται όταν δεν είναι ασφαλής η διάβαση για τον χρήστη.

α) Προστασία του χρήστη με φυσικά μέσα, κυρίως:

αα) μισά ή πλήρη δρύφακτα,

ββ) θύρες.

β) Προειδοποίηση με τη χρήση σταθερού εξοπλισμού σε ισόπεδες διαβάσεις:

αα) ορατά μέσα: φώτα,

ββ) ακουστικά μέσα: κώδωνες, σειρήνες, κλάξον κ.λπ..

Οι ενεργές ισόπεδες διαβάσεις κατατάσσονται ως εξής:

α) Χειροκίνητη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ή η ειδοποίηση ενεργοποιείται χειροκίνητα από σιδηροδρομικό υπάλληλο.

β) Αυτόματη με ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει.

γ) Αυτόματη με προστασία στην πλευρά του χρήστη: ισόπεδη διάβαση, στην οποία η προστασία στην πλευρά του χρήστη ενεργοποιείται από την αμαξοστοιχία που προσεγγίζει. Περιλαμβάνεται ισόπεδη διάβαση, η οποία έχει συγχρόνως προστασία και ειδοποίηση στην πλευρά του χρήστη.

δ) Με προστασία στην πλευρά του συρμού: ισόπεδη διάβαση, στην οποία ένα σήμα ή άλλο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας επιτρέπει τη διέλευση αμαξοστοιχίας μόνον εφόσον, η ισόπεδη διάβαση είναι πλήρως προστατευμένη στην πλευρά του χρήστη και εφόσον δεν υπάρχει παρείσφρηση.

7. Ορισμοί των μονάδων μέτρησης

7.1. Ως «συρμοχιλιόμετρο», νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη μετακίνηση αμαξοστοιχίας σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η απόσταση που χρησιμοποιείται είναι, αν είναι δυνατόν, η πραγματικά διανυθείσα απόσταση, ειδάλλως χρησιμοποιείται η κανονική απόσταση δικτύου μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού. Λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.2. Ως «επιβατοχιλιόμετρο», νοείται μονάδα μέτρησης που αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Λαμβάνεται υπόψη μόνον η απόσταση που διανύεται στην εθνική επικράτεια του δηλούντος κράτους.

7.3. Ως «γραμμοχιλιόμετρο», νοείται το μήκος σε χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη - μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 54. Για σιδηροδρομικές γραμμές πολλαπλής τροχιάς, λαμβάνεται υ-

πόψη μόνον η απόσταση μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού.

7.4. Ως «τροχιοχιλιόμετρο», νοείται το μήκος σε χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στα κράτη - μέλη, του οποίου η έκταση καθορίζεται στο άρθρο 54. Λαμβάνεται υπόψη κάθε τροχιά των σιδηροδρομικών γραμμών πολλαπλής τροχιάς.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

### ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εθνικοί κανόνες ασφάλειας που κοινοποιούνται σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 60 περιλαμβάνουν:

1. κανόνες που αφορούν τους υφιστάμενους εθνικούς στόχους ασφάλειας και τις μεθόδους ασφάλειας,

2. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

3. κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού δικτύου που δεν καλύπτονται ακόμα από ΤΠΔ, μεταξύ των οποίων κανόνες που αφορούν το σύστημα σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας,

4. κανόνες στο πλαίσιο των οποίων θεσπίζονται οι απαιτήσεις για τις πρόσθετες εσωτερικές ρυθμίσεις λειτουργίας (εταιρικούς κανόνες) που πρέπει να καθοριστούν από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

5. κανόνες που αφορούν τις απαιτήσεις για το προσωπικό που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, μεταξύ των οποίων κριτήρια επιλογής, καλή ιατρική κατάσταση και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και πιστοποίηση, εφόσον δεν καλύπτονται από ΤΠΔ,

6. κανόνες σχετικά με τη διερεύνηση των ατυχημάτων και συμβάντων.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

### ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΝ ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ Ή ΑΙΤΗΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΑΠΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΦΟΡΕΑ

Πρέπει να τεκμηριώνονται όλες οι οικείες πτυχές της διαχείρισης του οργανισμού και να περιγράφεται κυρίως η κατανομή των αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο του οργανισμού και όταν συμμετέχουν υπεργολάβοι. Καταδεικνύεται πώς διασφαλίζεται από τη διαχείριση ο έλεγχος στα διάφορα επίπεδα, πώς συμμετέχουν το προσωπικό και οι εκπρόσωποί του σε όλα τα επίπεδα και πώς εξασφαλίζεται συνεχής βελτίωση.

Οι ακόλουθες βασικές απαιτήσεις ισχύουν για τις τέσσερις λειτουργίες ενός υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα (ΥΣΦ) που πρέπει να καλύπτονται από τον ίδιο τον οργανισμό ή με υπεργολαβική ανάθεση:

1. Ηγετικός ρόλος— δέσμευση για την ανάπτυξη και εφαρμογή του συστήματος συντήρησης του οργανισμού και για τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.

2. Εκτίμηση κινδύνων— δομημένη προσέγγιση για την εκτίμηση των κινδύνων που συνδέονται με τη συντήρηση των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων που απορρέουν απευθείας από επιχειρησιακές διαδικα-



σίες και δραστηριότητες άλλων οργανισμών ή προσώπων, και για τον προσδιορισμό των κατάλληλων μέτρων ελέγχου των κινδύνων.

3. Παρακολούθηση— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλίζεται ότι έχουν προβλεφθεί μέτρα ελέγχου των κινδύνων, τα οποία λειτουργούν σωστά και επιτυγχάνουν τους στόχους του οργανισμού.

4. Συνεχής βελτίωση— δομημένη προσέγγιση για την ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται μέσω της τακτικής παρακολούθησης, του ελέγχου ή άλλων συναφών πηγών και για την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων για την άντληση διδαγμάτων και τη λήψη προληπτικών ή διορθωτικών μέτρων με σκοπό τη διατήρηση ή βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας.

5. Δομή και ευθύνη— δομημένη προσέγγιση για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των προσώπων και ομάδων με σκοπό την ασφαλή υλοποίηση των στόχων του οργανισμού στον τομέα της ασφάλειας.

6. Διαχείριση της επάρκειας— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι εργαζόμενοι έχουν την απαιτούμενη επάρκεια για την επίτευξη των στόχων του οργανισμού με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε όλες τις περιστάσεις.

7. Πληροφόρηση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει ότι οι σημαντικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των προσώπων που καλούνται να κρίνουν και να λάβουν αποφάσεις σε όλα τα επίπεδα του οργανισμού και που εξασφαλίζει την πληρότητα και ορθότητα των πληροφοριών.

8. Τεκμηρίωση— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των σχετικών πληροφοριών.

9. Ανάθεση δραστηριοτήτων— δομημένη προσέγγιση για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη διαχείριση των δραστηριοτήτων που ανατίθενται υπεργολαβικά, ούτως ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του οργανισμού και να καλύπτονται όλες οι ικανότητες και απαιτήσεις.

10. Δραστηριότητες συντήρησης— δομημένη προσέγγιση που εξασφαλίζει:

α) τον προσδιορισμό και την ορθή διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια και κρίσιμα για την ασφάλεια δομικά στοιχεία και τον προσδιορισμό όλων των αναγκαίων τροποποιήσεων των δραστηριοτήτων συντήρησης που επηρεάζουν την ασφάλεια, την ορθή τους διαχείριση βάσει της αποκτηθείσας πείρας και της εφαρμογής των κοινών μεθόδων ασφάλειας για την εκτίμηση κινδύνων σύμφωνα με την περ. α της παρ. 1 του άρθρου 58 και την ορθή τους τεκμηρίωση,

β) τη συμμόρφωση προς τις βασικές απαιτήσεις διαλειτουργικότητας,

γ) την υλοποίηση και τον έλεγχο των ειδικών εγκαταστάσεων, εξοπλισμού και εργαλείων συντήρησης των οποίων η ανάπτυξη απαιτείται για τη διεκπεραίωση της συντήρησης,

δ) την ανάλυση της αρχικής τεκμηρίωσης σχετικά με το όχημα για τη δημιουργία του πρώτου φακέλου συντήρησης και την ορθή εφαρμογή του φακέλου μέσω της εκπόνησης εντολών όσον αφορά τη συντήρηση,

ε) ότι τα κατασκευαστικά στοιχεία, καθώς και τα ανταλλακτικά χρησιμοποιούνται όπως ορίζεται στις εντολές συντήρησης και στα έγγραφα τεκμηρίωσης του προμηθευτή. Η αποθήκευση, ο χειρισμός και η μεταφορά τους διενεργούνται καταλλήλως όπως ορίζεται στις ε-

ντολές 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 2016/2370ΕΕ)

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

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

Εξαιρούνται από την εφαρμογή του Κεφαλαίου ΙΙΙ (άρθρα 16-25):

α) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή,

β) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές μεταφορές επιβατών,

γ) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον περιφερειακές σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων,

δ) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο μεταφορές εμπορευμάτων σε σιδηροδρομική υποδομή, η οποία ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για δικές της μεταφορές εμπορευμάτων.

2. Από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ, 8 και 13, και του Κεφαλαίου ΙV (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 εξαιρού-

νται 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 ΙV (άρθρα 26-57) τοπικές σιδηροδρομικές υποδομές χωρίς στρατηγική σημασία για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών κοινοποιεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την πρόθεσή του να εξαιρέσει τέτοιου είδους σιδηροδρομικές υποδομές.»

2. Στο άρθρο 3 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) το σημείο 2 αντικαθίσταται και μετά το σημείο 2 προστίθενται σημεία 2α έως και 2στ,

(β) το εδάφιο β του σημείου 3 διαγράφεται,

(γ) μετά το σημείο 30 προστίθενται σημεία 31 έως και 34,

(δ) στο σημείο 16 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών».

Το άρθρο 3 διαμορφώνεται ως εξής:

#### «Άρθρο 3

##### Ορισμοί

(άρθρο 3 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370ΕΕ)

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

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

2) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην 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»: κατονομή 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 I 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 διάχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο έδαφος της Ένωσης.

9) «εναλλακτική διαδρομή»: κάποια άλλη διαδρομή μεταξύ της ίδιας αφετηρίας και του ίδιου προορισμού με δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δύο διαδρομών για την εκμετάλλευση των οικείων υπηρεσιών, εμπορευμάτων ή επιβατών από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

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

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

12) «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική ο-

ντότητα (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 II 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 αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη.

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

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

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

21) «σχέδιο βελτίωσης (enhancement) χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής».

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

23) «συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής, όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας 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 καθήκοντων  
(άρθρο 7α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Ο διαχειριστής υποδομής έχει οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων μέσα στα όρια που καθορίζονται στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 και στα άρθρα 29 και 39, όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα.

2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει, ιδίως, ότι:

α) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή στο διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα. Το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής της χωρητικότητας και οι συγκεκριμένοι κανόνες χρέωσης καθορίζονται σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39,

β) η κινητικότητα των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τα βασικά καθήκοντα δεν δημιουργεί σύγκρουση συμφερόντων.

#### Άρθρο 7β

Αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης  
(άρθρο 7β της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και του προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα δεν επηρεάζονται από συγκρούσεις συμφερόντων.

2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε περιπτώσεις διαταραχής

που τις αφορούν, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.

3. Όσον αφορά το μακροπρόθεσμο προγραμματισμό της σημαντικής συντήρησης ή και ανακαίνισης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, τις ανησυχίες που εκφράστηκαν.

Ο προγραμματισμός των εργασιών συντήρησης διενεργείται από τον διαχειριστή υποδομής, κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

#### Άρθρο 7γ

Εξωτερική ανάθεση και καταμερισμός των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής (άρθρο 7γ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αναθέτει:

α) καθήκοντα σε διαφορετική οντότητα, με την προϋπόθεση ότι η τελευταία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση,

β) την εκτέλεση έργων και σχετικών καθηκόντων σχετιζόμενων με την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής υποδομής σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή εταιρείες που ελέγχουν τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή ελέγχονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Ο διαχειριστής υποδομής διατηρεί την εποπτική εξουσία κατά την άσκηση των καθηκόντων που περιγράφονται στα σημεία 2 έως 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 αναγκαία λεπτομέρεια.

3. Όταν δεν ανατίθενται βασικά καθήκοντα σε φορέα παροχής ενέργειας, ο φορέας αυτός εξαιρείται από τους κανόνες που εφαρμόζονται στο διαχειριστή υποδομής, με την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις που αφορούν την ανάπτυξη του δικτύου, ιδίως, με το άρθρο 8.

4. Με την επιφύλαξη της εποπτείας από τη Ρυθμιστική

Αρχή Σιδηροδρόμων, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο αμερόληπτο και με σκοπό την παροχή ωφελημάτων στους πελάτες, όπως τη μείωση του κόστους ή τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά το μέρος του δικτύου που καλύπτεται από τη συμφωνία.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων παρακολουθεί την εκτέλεση των συμφωνιών αυτών και μπορεί, όπου απαιτείται, να υποδείξει ότι πρέπει να τερματιστούν.

#### Άρθρο 7δ

Χρηματοοικονομική διαφάνεια (άρθρο 7δ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Τα εισοδήματα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών πόρων, μπορεί να χρησιμοποιούνται από το διαχειριστή υποδομής μόνο για τη χρηματοδότηση των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων, περιλαμβανομένης της εξυπηρέτησης των δανείων του. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επίσης να χρησιμοποιεί τα έσοδα αυτά για την καταβολή μερισμάτων στους ιδιοκτήτες της επιχείρησης, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται ιδιώτες μέτοχοι.

2. Ο διαχειριστής υποδομής δεν χορηγεί δάνεια σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είτε απευθείας είτε έμμεσα.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν χορηγούν δάνεια στο διαχειριστή υποδομής είτε απευθείας είτε έμμεσα.

4. Οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής τηρούνται με τρόπο που διασφαλίζει την τήρηση του παρόντος άρθρου και επιτρέπει την ύπαρξη χωριστών λογιστικών κυκλωμάτων, καθώς και διαφανών χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων εντός της επιχείρησης.

#### Άρθρο 7ε

Μηχανισμοί συντονισμού (άρθρο 7ε της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

Ο διαχειριστής υποδομής αναπτύσσει μηχανισμό συντονισμού με όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς και τους αιτούντες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 8. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, καλούνται να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να συμμετάσχει ως παρατηρητής. Ο συντονισμός αφορά μεταξύ άλλων:

α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών,

β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο το χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 30 και την υλοποίησή τους,

γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27,

δ) θέματα διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας,

ε) οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και τη χρήση των υποδομών, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και δημοσιεύει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό, σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ο συντονισμός πραγματοποιείται μία τουλάχιστον φορά το έτος και ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στον ιστότοπο του επισκόπηση των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν κατ'εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Ο συντονισμός σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.

#### Άρθρο 7στ

Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής

(άρθρο 7στ της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,

όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1

της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με σκοπό να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης, ο διαχειριστής υποδομής συμμετέχει και συνεργάζεται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα με σκοπό:

α) την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης,

β) τη στήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου,

γ) την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών,

δ) την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων,

ε) τη συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 15,

στ) την αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης,

ζ) τη συζήτηση της εφαρμογής των άρθρων 37 και 40.

Για τους σκοπούς της περίπτωσης δ', το δίκτυο προσδιορίζει κοινές αρχές και πρακτικές για την παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων κατά τρόπο συνεπή.

Ο συντονισμός σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ούτε τις εξουσίες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.»

5. Στο άρθρο 10 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) μετά την παράγραφο 1 προστίθεται νέα παράγραφος 1α,

(β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται,

(γ) οι παράγραφοι 3 και 4 καταργούνται.

Το άρθρο 10 διαμορφώνεται ως εξής:

#### «Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

(άρθρο 10 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,

όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος 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 προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει το σχέδιο της απόφασης του πρώτου εδαφίου για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διαβουλεύεται με τα άλλα κράτη - μέλη.

Αν παρέλθουν τρεις (3) μήνες από την υποβολή του σχεδίου στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δεν εγερθούν αντιρρήσεις είτε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είτε από άλλο κράτος μέλος, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εκδίδει την ανωτέρω απόφαση.

2. Με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, με δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον που αναφέρεται στη δήλωση δικτύου, όπως αυτή ορίζεται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 27 του ν. 4408/2016 (Α' 135). Σ' αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του Παραρτήματος 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 ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εξετάζει τις παρεχόμενες από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός (1) μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου εύλογου χρονικού διαστήματος και, οπωσ-

δήποτε εντός έξι (6) εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

3. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αιτιολογεί την απόφασή της και καθορίζει τους όρους, με τους οποίους οποιοσδήποτε από τους παρακάτω μπορεί να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός ενός (1) μήνα από την κοινοποίησή της:

- α) το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών,
- β) ο διαχειριστής υποδομής,
- γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

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

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

5. Κατά των αποφάσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 μπορεί να ασκηθούν ένδικα βοηθήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του ν. 3891/2010 (Α' 188).».

7. Μετά το άρθρο 11 προστίθεται άρθρο 11α ως εξής:

«Άρθρο 11α  
Υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών  
(άρθρο 11α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με απώτερο στόχο να αναπτυχθεί η αγορά για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να προαχθεί η βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων υποδομών και προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανταγωνιστικότητα των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αποτέλεσμα οφέλη για τους επιβάτες, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του άρθρου 11, η άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 όσον αφορά τις υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών υπόκειται μόνο στις απαιτήσεις που θεσπίζονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Αν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, μετά την ανάλυση που προβλέπεται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου 11, κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη υψηλής ταχύτητας υπηρεσία μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου προορισμού θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία καλύπτει την ίδια διαδρομή ή μια εναλλακτική διαδρομή, υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία, οι οποίες διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη

χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 10. Οι τροποποιήσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν την τροποποίηση της προβλεπόμενης υπηρεσίας.»

8. Μετά το άρθρο 13 προστίθεται άρθρο 13α ως εξής:

«Άρθρο 13α  
Κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης  
ενιαίου εισιτηρίου  
(άρθρο 13α της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 8 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315) και του π.δ. 50/2012, (Α' 100) (Οδηγία 2010/40/ΕΕ, L 207), το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αιτείται, από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων ή να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Το σύστημα αυτό θα λειτουργεί με τρόπο, ο οποίος δεν θα δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τη διαχείρισή του θα ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μεριμνούν ώστε τα σχέδια αυτά να συντονίζονται δεόντως, για να παρέχουν συνδρομή στους επιβάτες, σύμφωνα με το άρθρο 18 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.»

9. Στο άρθρο 19 μετά την περίπτωση δ' προστίθεται περίπτωση ε' και το άρθρο 19 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 19  
Απαιτήσεις αξιοπιστίας  
(άρθρο 19 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 9 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

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

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

β) να μην έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

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

δ) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί

προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.

ε) να μην έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που σχετίζονται με υποχρεώσεις που απορρέουν από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις, όποτε συντρέχει περίπτωση.»

10. Στο άρθρο 32 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) στην παράγραφο 1 αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών»,

(β) αντικαθίσταται η παράγραφος 4,

(γ) η φράση «ρυθμιστικός φορέας» αντικαθίσταται από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 32 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 32  
Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης  
(άρθρο 32 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 10 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

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

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

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

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



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

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο, σύμφωνα με το άρθρο 56.

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

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

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μπορεί να διαφοροποιούνται, ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) που είναι σύμφωνο με τη μορφή την οποία ενέκρινε η Απόφαση 2008/386/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23ης Απριλίου 2008

(L 136) και με επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική αύξηση των εσόδων του διαχειριστή υποδομής.

Παρά την υποχρέωση αυτή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αποφασίσει ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 (L 158) στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), με την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 απόφαση. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων μπορεί να επεκτείνεται η διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δεν προσδιορίζονται στον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/919.

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

δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

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

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 συνάψουν 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 επαρκής 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 ασφαλείας, 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 δυναμικές 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 απαραίτη-

το, 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 ασφαλείας, 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 συμμόρφωσης 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, έ-  
νας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στη  
Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, εάν πιστεύει ότι δεν έ-  
χει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρί-  
σεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά α-  
ποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή του φορέα εκμε-  
τάλλευσης 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 υπο-  
δομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να α-  
παιτείται,

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρ-  
θρα 10 έως 13,

ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για υπηρεσίες, σύμφω-  
να με το άρθρο 13,

η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας,

θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματι-  
σμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης,  
ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανο-  
μένων 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 διασάφι-  
ση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπη-  
ρεσιών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει την αρμο-  
διότητα να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνι-  
σμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβ-

βανομένης, 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 αναφερει 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 αντικείμενται στις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου.

6. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο (2) έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

7. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και δεν υπερβαίνει τον ένα (1) μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο (2) πρόσθετες εβδομάδες. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί στο πλαίσιο των καθηκόντων της, σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυ-

τές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αποφασίζει για καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και αρχίζει διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός (1) μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της μέσα σε εύλογη προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των έξι (6) εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/2011 για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως, όσον αφορά στις περιπτώσεις α΄ έως ι΄ της παραγράφου 1.

Η απόφαση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 του ν. 3891/2010 (Α΄ 188).

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων είτε επιβεβαιώνει ότι, δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που αυτή προσδιορίζει.

9. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων υπόκεινται στα ένδικα βοηθήματα που προβλέπονται στο άρθρο 34 του ν. 3891/2010. Αναστολή εκτέλεσης της απόφασης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων μπορεί να χορηγηθεί μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης απόφασής της είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη βλάβη στον ενασκήσαντα το ένδικο βοήθημα.

10. Οι αποφάσεις της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ανακοινώνονται στην ιστοσελίδα της.

11. Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο άρθρο 7δ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί του διαχειριστή υποδομής, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 και στο άρθρο 13, να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του Παράρτηματος VIII του άρ-

θρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Κεντρικής Μονάδας Κρατικών Ενισχύσεων του Υπουργείου Οικονομικών και του Τμήματος Δημοσιονομικών Αναφορών και Κρατικών Ενισχύσεων Υποδομών και Μεταφορών, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με θέματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω υπηρεσίες.

Χρηματοοικονομικές ροές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 7δ, υπόκεινται σε παρακολούθηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 7γ.»

15. Στο άρθρο 57 επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

(α) προστίθεται παράγραφος 3α μετά την παράγραφο 3,

(β) αντικαθίσταται η παράγραφος 8,

(γ) προστίθεται παράγραφος 10,

(δ) αντικαθίσταται η φράση «ρυθμιστικός φορέας» από τη φράση «Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων».

Το άρθρο 57 διαμορφώνεται ως εξής:

#### «Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων  
(άρθρο 57 της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ,  
όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 15 του άρθρου 1  
της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ)

1. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ανταλλάσσει πληροφορίες με τους ρυθμιστικούς φορείς των άλλων κρατών-μελών όσον αφορά το έργο του, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζει στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαίτερα, ανταλλάσσει πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών του και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δικαιονομοθετικών 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 διαβουλευτεί με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών-μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική δια-

δρομή 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 χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Όταν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα του κράτους – μέλους, προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

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

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

8. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων καταρτίζει κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν στο πλαίσιο της παραγράφου 3α.

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

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

**ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ**  
**ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

**Άρθρο 83**

**Παράβολα σχετικά με τη διαλειτουργικότητα  
του σιδηροδρομικού συστήματος**

1. Με τις αιτήσεις που προβλέπονται για:

α) την έγκριση θέσης σταθερών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού συστήματος σε λειτουργία από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 18,

β) την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά ή την έγκριση τύπου οχήματος από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 21 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 24, καθώς και στον Εκτελεστικό Κανονισμό 2018/545 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 4ης Απριλίου 2018 (L 90),

γ) τη γνωμοδότηση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων σχετικά με αίτηση έγκρισης παρατρόχιου εξοπλισμού ERTMS σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 19,

δ) την έκδοση προσωρινών εγκρίσεων από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για επιτόπιες δοκιμές οχημάτων σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 5 του άρθρου 21, καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, για την κάλυψη του διοικητικού κόστους έκδοσης της έγκρισης.

Το ύψος του παραβόλου των περιπτώσεων α' και β' καθορίζεται στα άρθρα 3 έως 5 και 6 έως 7 αντίστοιχα, της υπ' αριθμ. ΑΣ16.4/87235/104/4.5.2018 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών (Β' 1517), η οποία εξακολουθεί να ισχύει και μετά την έναρξη ισχύος του πρώτου Μέρους του παρόντος νόμου.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται το ύψος των παραβόλων των σημείων γ' και δ' της παραγράφου 1.

Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων του 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 εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Οργανισμού .

β. Με όμοια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της προηγούμενης παραγράφου.

4. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

5.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ)

2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομητών (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 ουσιαστικής τροποποίησης ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

2. Τα ποσά της παραγράφου 1 αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις νοούνται οι επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από διακόσιους πενήντα (250) εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα σαράντα τρία εκατομμύρια (43.000.000) ευρώ.

3. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.

4. Για τη διεκπεραίωση από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του εθνικού μέρους της αίτησης για την έκδοση ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας από τον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο 14 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 και τον Εκτελεστικό Κανονισμό 2018/763 της

Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 9ης Απριλίου 2018

(L 129) καταβάλλεται από τον Οργανισμό ποσό υπέρ του Δημοσίου, ύψους:

α) δώδεκα χιλιάδων (12.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας,

β) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης ανανέωσης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας

γ) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για τη διεκπεραίωση εθνικού μέρους αίτησης επικαιροποίησης ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας.

5. Τα ποσά της παραγράφου 4 αναπροσαρμόζονται στο ήμισυ προκειμένου για μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ως μικρές ή μεσαίες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις νοούνται οι επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από διακόσιους πενήντα (250) εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) ευρώ ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα σαράντα τρία εκατομμύρια (43.000.000) ευρώ.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των ποσών της παραγράφου 4.

7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, καθορίζεται και μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος του παραβόλου για τη διαδικασία προκαταρκτικής επαφής που προβλέπεται στον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2018/763.

8.α. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται, κατ' αντιστοιχία του άρθρου 3.2 του Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2018/763, ο εθνικός ωριαίος συντελεστής, ο οποίος αναφέρεται στη συμφωνία συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 76 του Κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με την απόδοση μέρους της αποζημίωσης του ελληνικού Δημοσίου στους υπάλληλους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, οι οποίοι είναι ενταγμένοι στην Ομάδα Εμπειρογνομώνων (Pool of Experts) του Οργανισμού και υποβοηθούν τον Οργανισμό για την εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικά με τη διεκπεραίωση αιτήσεων για ενιαίο πιστοποιητικό ασφαλείας 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 ουσιαστών επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού, ύστερα από αίτηση του κατόχου του ή απαίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.

#### **Άρθρο 86**

##### **Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης**

1. Ο φορέας που επιτελεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66 και υποβάλλει αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καταβάλλει παράβολο ύψους:

α) έξι χιλιάδων (6.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, αν επιτελεί όλες τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως και δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66,

β) δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ για αρχική χορήγηση πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66,

γ) τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης που περιλαμβάνει και τις τρεις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως και δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66,

δ) χιλίων (1.000) ευρώ σε περίπτωση ανανέωσης πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης, για καθεμία από τις λειτουργίες που προβλέπονται στις περιπτώσεις β' έως δ' της παραγράφου 3 του άρθρου 66,

ε) οκτακοσίων (800) ευρώ σε περίπτωση ουσιαστών επικαιροποίησης ή τροποποίησης του πιστοποιητικού ύστερα από αίτηση του κατόχου του πιστοποιητικού λειτουργιών συντήρησης ή απαίτηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων της παραγράφου 1.

**Άρθρο 87****Παράβολο για επικαιροποίηση πιστοποιητικών**

1. Τα πιστοποιητικά των άρθρων 85 και 86 δεν μπορούν να μεταβιβαστούν, να εκποιηθούν ή να παραχωρηθούν σε οποιονδήποτε τρίτο, καθολικό, ειδικό διάδοχο, συνεργαζόμενο ή συνδεδεμένο οργανισμό, σε διάδοχη ή οποιαδήποτε άλλη οργανωτική και λειτουργική δομή ή μονάδα, χωρίς προηγούμενη γραπτή έγκριση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Το ίδιο ισχύει, αν ο κάτοχος του πιστοποιητικού αλλάξει επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του, όπως και αν από οποιονδήποτε λόγο παύσει να υπάρχει έστω και προσωρινά και αν ακόμα έπειτα ανασυσταθεί με την ίδια ή άλλη επωνυμία, νομική μορφή, εταιρικό τύπο ή λοιπά ουσιώδη στοιχεία της υπόστασης και ταυτότητάς του.

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, ο κάτοχος του πιστοποιητικού υποβάλλει αίτηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία συνοδεύεται, στις περιπτώσεις του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1, με παράβολο ύψους χιλίων (1.000) ευρώ. Η τελευταία εξετάζει εκ νέου αν πληρούνται οι προϋποθέσεις χορήγησης του πιστοποιητικού και είτε χορηγεί το πιστοποιητικό, επικαιροποιώντας τα στοιχεία που μεταβάλλονται, είτε απορρίπτει την αίτηση.

**Άρθρο 88****Τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις**

1. Στο άρθρο 12 του ν. 3891/2010 επέρχονται οι παρακάτω τροποποιήσεις:

- α. καταργείται η παράγραφος 2 και αναριθμούνται οι λοιπές,
- β. διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 7.γ,
- γ. αντικαθίσταται η παράγραφος 7.δ,
- δ. αντικαθίσταται η φράση «Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων» με τη φράση «Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» και το άρθρο 12 διαμορφώνεται ως εξής:

**«Άρθρο 12****Ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ)**

1. Σε περίπτωση που δεν υποβάλλονται αιτήματα στον Διαχειριστή Υποδομής από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη διενέργεια επιβατικού δρομολογίου ή τα αιτήματα που έχουν υποβληθεί δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες περιφερειακής εξυπηρέτησης των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι δυνατή η σύναψη σύμβασης με την οποία ανατίθεται η εκτέλεση σιδηροδρομικού επιβατικού δρομολογίου ως Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ).

2. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως δύναται να εξειδικεύεται η διαδικασία διαγωνισμού, το περιεχόμενο, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, οι τεχνικοί και οικονομικοί όροι, ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης και κάθε απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύναψη συμβάσεων ΥΔΥ στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.

3. Οι λογαριασμοί που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις άνω υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ξεχωρι-

στοί και τα αντίστοιχα στοιχεία του ισολογισμού κατανέμονται, σύμφωνα με τους παραδεγεγμένους 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 συναψης 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 μέριμνά της. Εντός ενός (1) μηνός από την παραλαβή αίτησης, η αρχή αδειοδότησης πληροφορεί την επιχείρηση ότι ο φάκελος είναι πλήρης ή ζητεί πρόσθετες πληροφορίες. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί κατά δύο (2) εβδομάδες σε εξαιρετικές περιστάσεις και η επιχείρηση ενημερώνεται σχετικά. Μόλις παραλάβει τις συμπληρωματικές πληροφορίες, η αρχή αδειοδότησης ενημερώνει την επιχείρηση εντός μέγιστης προθεσμίας ενός (1) μηνός, εάν ο φάκελος είναι πλήρης. Η αίτηση συ-

νοδεύεται 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 Π.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 Π.Α.Σ.»

β. Το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 24 του ν. 3891/2010 αντικαθίσταται ως εξής: «1. Τα μέλη της Π.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 οποιοδήποτε οφέλους από υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή από τρίτους, που επηρεάζονται άμεσα από τη δραστηριότητά τους, για όσο χρόνο διαρκεί η θητεία τους, καθώς και για τα δύο (2) επόμενα έτη από τη λήξη της.»

2.α. Η περίπτωση γ' της παραγράφου 9 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής: «γ) Το εκπαιδευτικό κέντρο συντάσσει οδηγό σπουδών τον οποίο υποβάλλει προς έγκριση στην Αρχή.»

β. Η περίπτωση α' της παραγράφου 10 του άρθρου 23 του ν. 3911/2011 (Α' 12) αντικαθίσταται ως εξής: «α) Τα εκπαιδευτικά κέντρα εκπονούν τα σχετικά προγράμματα κατάρτισης. Η διδακτέα ύλη, τα προγράμματα κατάρτισης και η διάρκεια αυτών υποβάλλεται προς έγκριση στην Αρχή.»

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

#### «Άρθρο 12 Γλωσσικές γνώσεις (άρθρο 12 της Οδηγίας)

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



4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 51, το π.δ. 104/2010 (Α΄ 181) καταργείται από την έναρξη ισχύος του Πρώτου Μέρους. Η υπ΄ αριθμ. απόφαση ΑΣ16.4/οικ.24863/2723/12 (Β΄ 1812) διατηρείται σε ισχύ, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του άρθρου 18 του Πρώτου Μέρους.

5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 του άρθρου 80, το π.δ. 160/2007 (Α΄ 201) καταργείται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

6. Τα άρθρα 12 έως 16 και 18 του ν. 4313/2014 (Α΄ 261) καταργούνται από την έναρξη ισχύος του Δεύτερου Μέρους.

7. Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α΄ 216) κα-

ταργούνται 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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑΣ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ

ΑΝΤΙΓΟΝΗ Κ. ΠΕΡΙΦΑΝΟΥ