

ΕΚΘΕΣΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν σχέδιο νόμου για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας με τις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξυπηρετεί επαρκώς το σκοπό της ευθυγράμμισης του εθνικού δικαίου με την ενωσιακή νομοθεσία στο σιδηροδρομικό τομέα και αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία και δομή του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, εκπληρώνοντας στόχους που μπορούν συνοπτικά να κατηγοριοποιηθούν ως ακολούθως:

Γενικοί στόχοι: α) απλοποίηση της νομοθεσίας, β) εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων, γ) αποσαφήνιση ορισμένων διατάξεων και εκσυγχρονισμός της νομοθεσίας με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων.

Ειδικοί στόχοι έχουν ως εξής: α) εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, β) προαγωγή της διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά για να διασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός και να αποφευχθούν στρεβλώσεις, γ) ενίσχυση της ρυθμιστικής εποπτείας.

Η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με το πλαίσιο διατάξεων της Ε.Ε. για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπως εκφράζεται από την οδηγία 2012/34/ΕΕ, υπό την έννοια της διαμόρφωσης μίας ευρωπαϊκής αγοράς με υψηλό βαθμό συνοχής, είναι θεμελιώδης παράγοντας, αλλά και αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του εθνικού τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, καθιστώντας αυτές ελκυστικότερες και αυξάνοντας το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν ως τρόπος μεταφοράς. Η ευθυγράμμιση της εθνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2012/34/ΕΕ και ο συνακόλουθος εκσυγχρονισμός της, με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων, θα διαμορφώσει έναν ενιαίο/συγχωνευμένο οδηγό πρόσβασης για τους φορείς του τομέα ως προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές/υπηρεσίες, προσδιορίζοντας επαρκώς τις απαιτούμενες διαδικασίες, τα προσήκοντα μέσα εφαρμογής και διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη στρατηγικών στόχων.

«Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 1)

Το άρθρο 1 επικεντρώνεται με σαφήνεια στο αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής του νόμου, καλύπτοντας επαρκώς τις θεματικές ενότητες του ευρωπαϊκού δικαίου με τις οποίες πρέπει να εναρμονιστεί το εθνικό δίκαιο. Η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία κυρίως σχετίζονται με: α) ανεπαρκές πλαίσιο χρηματοδότησης και χρέωσης για την υποδομή, β) διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και γ) έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Οι διατάξεις του παρόντος νόμου συμβάλλουν καίρια στη λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση των ως άνω προβλημάτων.

«Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 2)

Οι διατάξεις του άρθρου 2 καθιερώνουν εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του νόμου, διαμορφώνοντας ένα ευέλικτο πλαίσιο που κάνει επαρκή χρήση της δυνατότητας/υποχρέωσης αποκλεισμού συγκεκριμένων περιπτώσεων από το πεδίο εφαρμογής, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τα οριζόμενα από το ενωσιακό δίκαιο. Ειδικότερα, λαμβάνεται επαρκώς υπόψη η ιδιαιτερότητα της φύσης και των χαρακτηριστικών συγκεκριμένων δικτύων/τύπων σιδηροδρομικής μεταφοράς και προβλέπονται οι ανάλογες εξαιρέσεις.

«Ορισμοί» (άρθρο 3) και παράρτημα I «Κατάλογος στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 3, παραθέτοντας αναλυτικά και με ακρίβεια τους ορισμούς στους οποίους στηρίζεται ο παρών νόμος, θέτουν ισχυρά θεμέλια για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, το οποίο θα διέπεται από σαφήνεια και ακρίβεια, όντας δομημένο σε υγιείς βάσεις. Όσον αφορά το βασικό ορισμό της «σιδηροδρομικής υποδομής», υφίσταται παραπομπή στο παράρτημα I, το οποίο εμπεριέχει αναλυτικό κατάλογο με τα στοιχεία από τα οποία αποτελείται.

«Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών» (άρθρο 4)

Η ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής έναντι του κράτους, σε κομβικά σημεία, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ομαλή και διαφανή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Οι όροι που συγκεκριμένα πρέπει να πληρούνται ως προς τα πεδία για τα οποία διασφαλίζεται η ανεξαρτησία προβλέπονται ώστε να μην προκύπτουν περιθώρια παρερμηνείας.

Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς (άρθρο 5)

Οι διατάξεις του άρθρου 5 προβλέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων συμφώνως προς τις αρχές της αγοράς. Ειδικότερα, η κατάρτιση επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων, με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να λαμβάνουν κρίσιμες αποφάσεις επί της οργάνωσης και της δραστηριότητάς τους αποτελεί ένα πρόσθετο εχέγγυο για τη διασφάλιση της ανεξάρτητης λειτουργίας τους.

«Λογιστικός διαχωρισμός» (άρθρο 6)

Με τις διατάξεις του άρθρου 6 εξειδικεύεται ο αναγκαίος λογιστικός διαχωρισμός, με βάση αφενός την ασκούμενη δραστηριότητα και αφετέρου την παρεχόμενη υπηρεσία, για να εξασφαλίζεται η απαιτούμενη διαφάνεια, να επιτυγχάνεται περισσότερο αποτελεσματική παρακολούθηση οικονομικών καταστάσεων, καθώς και να μην υφίσταται δυνατότητα μετακίνησης κρατικών κονδυλίων μεταξύ είτε δραστηριοτήτων, είτε παρεχόμενων υπηρεσιών. Ενισχύονται οι προϋποθέσεις του διαχωρισμού δραστηριότητας μεταξύ διαχείρισης υποδομής και παροχής μεταφορικού έργου με την παράμετρο του ολοκληρωμένου λογιστικού διαχωρισμού.

Επιπλέον, καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση χωριστών λογαριασμών για δραστηριότητες που δεν έχουν απελευθερωθεί σε αντίθεση με τις δραστηριότητες που υπόκεινται στον ανταγωνισμό. Το μέτρο αυτό αποτελεί μία μορφή εγγύησης κατά της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και απαιτείται προκειμένου να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, καθώς και σχετικές προεκτάσεις που άπτονται ζητημάτων κρατικών ενισχύσεων. Η διασφάλιση της άσκησης αφενός της διαχείρισης της υποδομής και αφετέρου της μεταφορικής δραστηριότητας από ξεχωριστούς φορείς ενισχύει τη διαφάνεια και την αποκρυστάλλωση των δομών με αποσαφηνισμένο τρόπο, ώστε να παρακαμφθούν αποτελεσματικά τα εμπόδια που δύνανται να υπεισέλθουν στη μελλοντική ανάπτυξη και εκμετάλλευση του δικτύου.

«Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 7)

Η ανάθεση της άσκησης των βασικών καθηκόντων στο διαχειριστή υποδομής, σε συνδυασμό με τη θέσπιση κατάλληλων περιορισμών, σχετικά με τον εταιρικό σκοπό και τα ασυμβίβαστα στην ιδιότητα διευθυντικών στελεχών, δρουν καταλυτικά στην κατεύθυνση της διασφάλισης της ανεξαρτησίας του.

«Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 8)

Οι προτεινόμενες διατάξεις διαμορφώνουν ένα πολυσχιδές πλαίσιο για τη χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής, με στόχο την αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η εκπόνηση πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα, που εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σε συνδυασμό με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής θα καταστήσει δυνατή την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας, η οποία θα βασίζεται σε χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος και, μεταξύ άλλων, αναμένεται να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την τόνωση του ανταγωνισμού. Διαμορφώνεται ένα περιβάλλον σταθερότητας, με την προώθηση και το συντονισμό επενδύσεων σε, κυρίως, μεσοπρόθεσμη βάση, από τις οποίες εξαρτάται ο κλάδος των σιδηροδρόμων για την άσκηση των δραστηριοτήτων του διαχειριστή υποδομής. Οι εν λόγω ρυθμίσεις απαιτούνται για την προσέλκυση νέων φορέων στην αγορά και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών.

Οι διατάξεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική ισορροπία του διαχειριστή υποδομής, όπως αυτή θα προκύπτει από το λογαριασμό κερδών και ζημιών, συμπεριλαμβανομένης της πρόβλεψης εσόδων από ιδιωτικές πηγές, αλλά και της ρύθμισης για τη μηνιαία προκαταβολή της κρατικής χρηματοδότησης, με βάση το εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο, για την κάλυψη των δαπανών υποδομής, διασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία και αποτελούν αναγκαία συνθήκη για την άσκηση των καθηκόντων των διαχειριστή υποδομής. Η εν λόγω διάταξη που αφορά την καταβολή κρατικής χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής προκαλεί δαπάνη για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, η οποία όμως έχει ήδη προϋπολογισθεί και η κάλυψή της πραγματοποιείται μέσω των εγγεγραμμένων πιστώσεων για την Επιχορήγηση Συγκοινωνιακών Φορέων, σε πλήρη συμμόρφωση με τις διατάξεις του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής, όπως αυτό ισχύει.

«Διαφανής διαγραφή χρεών» (άρθρο 9)

Οι διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/10, οι οποίες μνημονεύονται στο άρθρο 9 του παρόντος νόμου, παρέχουν εξουσιοδότηση για την έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων αφενός για τη διαγραφή χρέους του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου και αφετέρου διαγραφή χρέους της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι του ΟΣΕ, κατόπιν της σχετικής έγκρισης των μέτρων κρατικών ενισχύσεων που έχουν υποβληθεί στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε. Επιτροπής από το 2011. Η αναμενόμενη υλοποίηση της προβλεπόμενης διαγραφή των χρεών, ακολούθως της εγκριτικής απόφασης της Ε. Επιτροπής, θα συμβάλει καθοριστικά στην υγιή οικονομική διάρθρωση των εν λόγω εταιρειών, σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες της Ε.Ε. περί κρατικών ενισχύσεων.

«Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή» (άρθρο 10)

Οι διατάξεις του άρθρου 10 καθιερώνουν διαφανείς όρους πρόσβασης σε συνάρτηση με την παρεχόμενη υπηρεσία, δηλαδή με βάση το αν πρόκειται για εμπορευματική ή επιβατική μεταφορά. Η εμπορευματική μεταφορά, τόσο η εθνική όσο και η διεθνής, είναι απελευθερωμένη, ενώ επιτρέπεται η διεθνής επιβατική μεταφορά υπό την προϋπόθεση ότι ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται αφενός στην Ελλάδα και αφετέρου σε άλλο κράτος μέλος. Η σχετική απόφαση λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν σχετικού αιτήματος που υποβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές για εξέταση, συμφώνως προς τις διατάξεις του Εκτελεστικού Κανονισμού με αριθμ. 869/2014. Ο βασικός σκοπός θα πρέπει να είναι η στοχευμένη διεθνής μεταφορά επιβατών, ώστε να προάγεται αφενός η ανταγωνιστικότητα, καθώς οι δυνητικοί ανταγωνιστές δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση έναντι των υφιστάμενων επιχειρήσεων, και αφετέρου η ποιότητα της παροχής υπηρεσιών, καθώς προκύπτουν πολλαπλά οφέλη για τους επιβάτες που θα διαθέτουν περισσότερες επιλογές σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

«Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών» (άρθρο 11)

Οι διατάξεις του άρθρου 11 συμπληρώνουν αυτές του άρθρου 10 για τον περιορισμό στην πρόσβαση, διαμορφώνοντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διατάξεων για τις υπηρεσίες της διεθνούς επιβατικής μεταφοράς, ώστε, παράλληλα, να διασφαλίζεται η οικονομική βιωσιμότητα των παρεχόμενων μέσω δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών και να μην αποδομείται η εγχώρια αγορά επιβατικών μεταφορών. Οι διατάξεις συμβιβάζουν ικανοποιητικά την αρχή των δημόσιων επιβατικών μεταφορών και αυτήν του ελεύθερου ανταγωνισμού. Η εξέταση των αιτημάτων των αρμοδίων αρχών από τον ανεξάρτητο ρυθμιστικό φορέα αναβαθμίζει την αξιοπιστία του ελέγχου και διενεργείται στη βάση κατάλληλων, διαφανών κριτηρίων, που διασφαλίζουν τη μη διατάραξη της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς, παράλληλα, να θίγουν τη δυνατότητα διενέργειας διεθνών επιβατικών μεταφορών. Η δυνατότητα δικαστικής επανεξέτασης συμβάλλει ενεργά στην ενδυνάμωση της διαφάνειας.

«Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών» (άρθρο 12)

Η δυνατότητα επιβολής εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών, διεθνών ή εθνικών, με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων μπορεί να οδηγήσει στην άντληση πόρων με σκοπό την εξυπηρέτηση της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και, ως εκ τούτου, την εξασφάλιση της δυνατότητας παροχής δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών διασφαλίζει περαιτέρω τον αμερόληπτο χαρακτήρα της εισφοράς, ενώ εισάγονται διατάξεις που λειτουργούν ως ασφαλιστικές δικλείδες για τον αμερόληπτο χαρακτήρα και την οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων, ώστε να συμπληρώνεται και να αναβαθμίζεται το πλαίσιο της δυνατότητας επιβολής εισφοράς.

«Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες» (άρθρο 13) και Παράρτημα II «Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 13, όπως συμπληρώνονται από τις διατάξεις του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, διαμορφώνουν μία πλήρη και ουσιαστική ανάλυση για την πρόσβαση στις υπηρεσίες, ώστε να καθιερώνονται όροι ισότιμοι και διαφανείς στη σιδηροδρομική αγορά, ιδιαιτέρως ως προς τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, το θεσμικό πλαίσιο των οποίων ρυθμίζεται διεξοδικά και εκσυγχρονίζεται δραστικά. Η διαχείριση των υπηρεσιών/εγκαταστάσεων, όπως αυτές κατηγοριοποιούνται σε 4 σημεία, διενεργείται είτε από το διαχειριστή υποδομής, είτε από το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης, η έννοια του οποίου καθορίζεται στους ορισμούς του παρόντος νόμου στο άρθρο 3 και αποτελεί βασική διαφοροποίηση και καίρια προσθήκη στην υφιστάμενη νομοθεσία, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τα οριζόμενα από την οδηγία 2012/34/ΕΕ. Η δυνατότητα πρόσβασης καθορίζεται με βάση την κατηγορία της παρεχόμενης υπηρεσίας και, όσον αφορά τις υπηρεσίες του σημείου 2 του Παραρτήματος II του άρθρου 62, ρυθμίζεται εκτενώς η διαδικασία υποβολής αιτημάτων, χειρισμού τους από το φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και άσκησης προσφυγής.

Επιπροσθέτως, υπογραμμίζεται ότι με την εισαγωγή απαιτήσεων ανεξαρτησίας και λογιστικού διαχωρισμού για το φορέα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του σημείου 2 Παραρτήματος II του άρθρου 62, ενισχύεται η διαφάνεια του πλαισίου και επιτυγχάνεται η εξάλειψη των συγκρούσεων συμφερόντων.

Η πρόβλεψη για την έκδοση Υπουργικής Απόφασης μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής, κατόπιν διαβούλευσης με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας αναθεώρησης στο ενδεχόμενο αλλαγής, συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και διαφανούς πλαισίου με εύρυθμη λειτουργία για τις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών, το οποίο θα έχει δυναμικό χαρακτήρα, δίνοντας τη δυνατότητα προσαρμογής σε τυχόν αλλαγές. Παράλληλα, με την ενδεδειγμένη καταγραφή παρέχεται ολοκληρωμένη ενημέρωση για τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Επιπροσθέτως, ρυθμίζεται η υποχρεωτική εκμετάλλευση με μίσθωση/χρονομίσθωση εγκαταστάσεων του σημείου 2 που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για 2 συναπτά έτη, ώστε να μην παραμένουν αναξιποίητες εγκαταστάσεις για τις οποίες έχει εκφραστεί ενδιαφέρον από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Το εν λόγω μέτρο είναι η εισαγωγή διατάξεων για «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» (use-it-or-lose-it) όσον αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων του σημείου 2. Σε περίπτωση μη χρήσης μιας εγκατάστασης εξυπηρέτησης, ο ιδιοκτήτης της πρέπει να τη διαθέσει (με απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση) σε άλλο ενδιαφερόμενο. Με το μέτρο αυτό

αυξάνεται η διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων στην αγορά με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

«Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες» (άρθρο 14)

Ο στόχος της χάραξης κατευθυντήριων γραμμών για τις διασυνοριακές συμφωνίες, που συνιστούν βασικό εργαλείο διεθνούς πολιτικής μεταφορών εξυπηρετείται στο ακέραιο από τις διατάξεις του εν λόγω άρθρου. Με τις διατάξεις του ορίζονται γενικές αρχές που εφαρμόζονται σε διασυνοριακές συμφωνίες με άλλα κράτη μέλη, καθώς και με τρίτες χώρες, και καθιερώνονται επίσης διαδικασίες κοινοποίησης και συνεργασίας που επιτρέπουν στην Ε. Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι συμφωνίες συνάδουν με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

«Υποβολή των αναγκαίων πληροφοριών στην Ε. Επιτροπή» (άρθρο 15)

Η ετήσια υποβολή συγκεκριμένων πληροφοριών από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων στην Ε. Επιτροπή, σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων, εξυπηρετεί, εκτός από την ανάγκη σχετικής ενημέρωσης των αρμοδίων οργάνων της Ε.Ε., και τη συγκροτημένη παρακολούθηση βασικών στοιχείων/μεγεθών της σιδηροδρομικής αγοράς σε εθνικό επίπεδο καλύπτοντας καίριες ποσοτικές και ποιοτικές παραμέτρους. Η πρόβλεψη αυτή θα συμβάλλει καθοριστικά, μεταξύ άλλων, στον εντοπισμό εμποδίων, σημείων συμφόρησης και αδυναμιών στην εθνική σιδηροδρομική αγορά, παρέχοντας τη δυνατότητα κατάλληλης αξιοποίησης των στοιχείων και άντλησης ωφέλιμων συμπερασμάτων που μπορούν να αξιοποιηθούν περαιτέρω από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για τη λήψη μέτρων ή την ανάληψη δράσεων.

«Αρχή αδειοδότησης» (άρθρο 16)

Οι διατάξεις του άρθρου 16 ουσιαστικά επαναδιατυπώνουν με λεπτομέρεια και σαφήνεια διατάξεις που ήδη υφίστανται στο ν. 3891/10 σχετικά με τον ορισμό της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) ως αρμόδιας αρχής αδειοδότησης, καθώς και με τους σχετικούς περιορισμούς/ασυμβίβαστα που προκύπτουν αναφορικά με το καθεστώς που τη διέπει. Η άσκηση της αρμοδιότητας αδειοδότησης από τη ΡΑΣ, όπως υπόκειται στους σχετικούς περιορισμούς, ενισχύει τη διαφάνεια του πλαισίου χορήγησης αδειών, διαφυλάσσει τον υγιή ανταγωνισμό στη σιδηροδρομική αγορά και ενθαρρύνει την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

«Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις» (άρθρο 17)

Το άρθρο 17 διαμορφώνει ένα προκαταρκτικό, στοιχειώδες πλαίσιο, προσδιορίζοντας τις γενικές απαιτήσεις των όρων αδειοδότησης, εστιάζοντας στην υποχρέωση συμμόρφωσης των επιχειρήσεων με βασικές διατάξεις που σχετίζονται με τη χορήγηση άδειας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών, με την αποσαφήνιση βασικών όρων πρόσβασης στην υποδομή, καθώς και στις προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη εφαρμογής των κείμενων διατάξεων. Επιπλέον, γίνεται αναφορά και στο με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, ο οποίος αναλύει διεξοδικά πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης.

«Όροι απόκτησης της άδειας και αίτηση για την άδεια» (άρθρο 18)

Οι διατάξεις του άρθρου 18 παρέχουν τις αναγκαίες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με αφενός τους πληρωτέους όρους και αφετέρου τη διαδικασία ελέγχου της πληρότητας του φακέλου από την αρχή αδειοδότησης για την αίτηση χορήγησης άδειας, σε πλήρη ευθυγράμμιση με τον υπ' αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής. Ορίζεται η πλήρωση των όρων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης ως προαπαιτούμενο για τη χορήγηση της άδειας, ώστε να διαμορφωθεί ένα πολυσχιδές, αμερόληπτο και φερέγγυο πλαίσιο για τη διαδικασία αδειοδότησης, με απώτερο στόχο την εισαγωγή ασφαλιστικών δικλίδων που θα λειτουργήσουν ευεργετικά ως προς τη διασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού, την είσοδο νέων επιχειρήσεων και τη γενικότερη προστασία της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς και των φορέων αυτής, όπως του διαχειριστή υποδομής, των επιβατών, των αιτούντων.

«Απαιτήσεις αξιοπιστίας» (άρθρο 19)

Η τήρηση συγκεκριμένων απαιτήσεων αξιοπιστίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18, αναμένεται να ενισχύσει καθοριστικά τη φερεγγυότητα του θεσμικού πλαισίου αδειοδότησης, δεδομένου ότι θα πρέπει να τεκμηριώνεται δεόντως η μη καταδίκη εξαιτίας συγκεκριμένων πράξεων/παραβάσεων, οι οποίες προσδιορίζονται αναλυτικά.

«Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας» (άρθρο 20) και Παράρτημα III «Χρηματοοικονομική επιφάνεια» του άρθρου 62

Το άρθρο 20 αναλύει ενδελεχώς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας και τις βασικές αρχές του ελέγχου από την αρχή αδειοδότησης, διαμορφώνοντας μία διαδικασία υψηλής αξιοπιστίας αναφορικά με τον έλεγχο της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης. Οι διατάξεις του άρθρου 20 συμπληρώνονται από αυτές του Παραρτήματος ΙΙΙ, που παραθέτουν διεξοδικά τα οικονομικά στοιχεία που απαιτούνται κατ'ελάχιστον να υποβληθούν από τις επιχειρήσεις. Κατά τον τρόπο αυτό συγκροτείται ένα συμπαγές πλέγμα απαιτήσεων χρηματοοικονομικής επιφάνειας, το οποίο θα είναι κοινό για όλες τις αιτούσες επιχειρήσεις και θα επιτρέπει την είσοδο στον κλάδο της παροχής υπηρεσιών μόνο επιχειρήσεων οι οποίες αντεπεξέρχονται σε συγκεκριμένες, αυστηρές προδιαγραφές οικονομικού χαρακτήρα.

«Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας» (άρθρο 21)

Η επαγγελματική επάρκεια συνιστά νευραλγική και καθοριστική παράμετρο για την επιτυχή άσκηση της δραστηριότητας του μεταφορικού έργου. Η τεκμηρίωση της ισχυρής επαγγελματικής επάρκειας μίας επιχείρησης, με βάση τα υποβαλλόμενα στοιχεία, αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την προστασία του ζωτικής σημασίας κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών.

«Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης» (άρθρο 22)

Η κάλυψη της αστικής ευθύνης που αφορά τη σχεδιαζόμενη δραστηριότητα της επιχείρησης αποτελεί θεμελιώδες συστατικό στοιχείο και κριτήριο υψηλής προτεραιότητας στο πλαίσιο αδειοδότησης. Οι διατάξεις του άρθρου παρέχουν τα

εγγύα για την επαρκή και κατά νόμο κάλυψη της αστικής ευθύνης είτε με τη σύναψη ασφαλιστηρίου συμβολαίου είτε με την έκδοση εγγυητικής επιστολής. Τα όρια αποζημιώσεων είναι συμβατά με τις σχετικές κείμενες διατάξεις. Ο έλεγχος για την κάλυψη της αστικής ευθύνης αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα, προληπτικής σημασίας, που συνδράμει καθοριστικά στη θωράκιση της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς στην ελληνική επικράτεια.

«Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση του ρυθμιστικού φορέα» (Άρθρο 23)

Το άρθρο 23 περιλαμβάνει διατάξεις που εξειδικεύουν το εδαφικό και χρονικό σκέλος της άδειας σιδηροδρομικής επιχείρησης, προβλέποντας ισχύ στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης και ενόσω εκπληρώνονται οι σχετικές υποχρεώσεις της σιδηροδρομικής επιχείρησης, αλλά και εμβαθύνοντας σε περαιτέρω σχετικά θέματα. Οι εν λόγω διατάξεις αφενός ορίζουν στοιχειώδεις, κοινές αρχές για τη χορηγούμενη άδεια στο έδαφος της Ένωσης και αφετέρου αποσαφηνίζουν περαιτέρω σχετικές παραμέτρους, διαμορφώνοντας ένα σύνολο ολοκληρωμένης πληροφόρησης που θα διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.

«Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση» (άρθρο 24)

Τα οριζόμενα από το άρθρο 24 συμβάλλουν καθοριστικά στη διαμόρφωση ενός πλέγματος που περιλαμβάνει δικλίδες ασφαλείας σχετικά με τη δυνατότητα της αρχής αδειοδότησης να προβεί σε ανάκληση, αναστολή, επανεξέταση, εκ νέου έγκριση άδειας, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, λειτουργώντας καταλυτικά στην διασφάλιση της αρμονικής λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς, αναθέτοντας την αρχή αδειοδότησης αρμοδιότητες, η άσκηση των οποίων είναι σε θέση να εξουδετερώσει κινδύνους που δυνητικά μπορεί να προκύψουν ως προς τις χορηγηθείσες άδειες από περιπτώσεις ευρέως φάσματος, όπως η αδυναμία ανταπόκρισης στις απαιτήσεις, η μη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η διακοπή/μη έναρξη δραστηριότητας, η μεταβολής νομικής κατάστασης, η πρόθεσης μεταβολής ή σημαντικής επέκτασης δραστηριότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

«Διαδικασία χορήγησης αδειών» (άρθρο 25)

Το άρθρο 25 θεσπίζει ενδελεχώς τις διαδικασίες χορήγησης αδειών, προάγοντας την αυξημένη διαφάνεια, με συγκεκριμένη προθεσμία για τη χορήγηση άδειας από την αρμόδια αρχή, καθώς και διαδικασία ανακοίνωσης της απόφασης, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης ενημέρωσης των αρμοδίων ευρωπαϊκών οργάνων/φορέων. Η προβλεπόμενη δυνατότητα δικαστικής επανεξέτασης των αποφάσεων της αρχής αδειοδότησης αποτελεί θεμελιώδη ανάγκη που ενισχύει περαιτέρω τη διαφάνεια και εγγυάται σε υψηλό βαθμό την καθιέρωση και διασφάλιση ισότιμων και αμερόληπτων όρων και αποτρέπει οποιοδήποτε ενδεχόμενο διακριτικής μεταχείρισης.

«Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής» (άρθρο 26)

Οι διατάξεις του άρθρου 26 δημιουργούν τις προϋποθέσεις για τη βέλτιστη χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής προβλέποντας ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής είναι εναρμονισμένα με τις αρχές του παρόντος νόμου.

«Δήλωση δικτύου» (άρθρο 27) και Παράρτημα IV «Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 27, σε συνδυασμό με αυτές του παραρτήματος IV του άρθρου 62, αναπτύσσουν λεπτομερώς τις διαδικασίες δημοσίευσης, καθώς και την αναγκαία δομή της δήλωσης δικτύου, συμβάλλοντας καθοριστικά στην καθιέρωση όρων απόλυτης διαφάνειας στη σιδηροδρομική αγορά. Το Παράρτημα IV του άρθρου 62 συνιστά έναν αποτελεσματικό οδηγό για το διαχειριστή υποδομής, ώστε να συντάσσεται δήλωση δικτύου με υψηλές προδιαγραφές πληρότητας και επαρκή προσβασιμότητα, με σκοπό να επιτυγχάνεται αφενός ο στόχος της επαρκούς ενημέρωσης των αιτούντων και αφετέρου η σχετική ομοιομορφία σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η δήλωση δικτύου συνιστά πρωταρχικό εργαλείο για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και η πληρότητά της αποτελεί βασικό γνώμονα και αναγκαία συνθήκη για την πλήρη ενημέρωση των αιτούντων, καθώς και για τη βέλτιστη αξιοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

«Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 28)

Οι διατάξεις του άρθρου 28 προβλέπουν τη σύναψη της συμφωνίας διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, η οποία θα ρυθμίζει συμβατικά τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα εκατέρωθεν. Η εν λόγω συμφωνία εισάγει μία συμβατική δέσμευση, η οποία όχι απλώς προσδίδει το δέοντα βαθμό νομιμότητας, αλλά, επιπλέον, αφενός καλύπτει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών και αφετέρου συμπληρώνει και ενισχύει την αξιοπιστία του πλαισίου πρόσβασης στην υποδομή.

«Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών» (άρθρο 29)

Οι διατάξεις της με αριθμ. Φ4/54510/4872 (Β 1745/30-11-06) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών συνεχίζουν να είναι σε ισχύ και να καθορίζουν το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, έως την αντικατάστασή τους από νέα Υπουργική Απόφαση κατ'εξουσιοδότηση του άρθρου 31.3. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου είναι εκτενές και καλύπτει, μεταξύ άλλων, το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης, με βάση τα οποία ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής.

Παράλληλα, υφίστανται διατάξεις που ενισχύουν την αξιοπιστία και την αμεροληψία του συστήματος χρέωσης, καθώς ορίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους και συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη.

Οι διατάξεις περί της τήρησης του εμπορικού απορρήτου από την πλευρά του διαχειριστή υποδομής συμβάλλουν στην ενίσχυση του θεμιτού ανταγωνισμού, εμποδίζοντας πιθανή πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητα δεδομένα από ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

«Κόστος υποδομής και λογαριασμοί» (άρθρο 30) και Παράρτημα V «Βασικές αρχές και παράμετροι συμβατικής συμφωνίας μεταξύ αφενός των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και αφετέρου του διαχειριστή υποδομής» του άρθρου 62

Στο εν λόγω άρθρο προβλέπεται η κατάρτιση, κατ'ελάχιστον, πενταετών συμβατικών συμφωνιών μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υποδομής, με τρόπο που διαμορφώνει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την άσκηση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής και καθορίζει τις εκατέρωθεν υποχρεώσεις/δικαιώματα, με έμφαση στις παρεχόμενες υπηρεσίες και στην κρατική χρηματοδότηση, η οποία θα προκύπτει από τις διατάξεις του άρθρου 8 για την κάλυψη των δαπανών υποδομής, σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο. Επιπροσθέτως, η σύναψη της συμβατικής συμφωνίας αποτελεί μία συμπαγή βάση για τη διαμόρφωση ενός πλαισίου εύρυθμης λειτουργίας για το διαχειριστή υποδομής (ΟΣΕ ΑΕ). Εξειδικεύονται με ακρίβεια οι παρεχόμενες υπηρεσίες και το εύρος τους. Η συνέπεια μεταξύ του επιχειρησιακού σχεδίου του διαχειριστή υποδομής και των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας αποτελεί προαπαιτούμενο που διασφαλίζεται από το διαχειριστή υποδομής, ο οποίος θα ασκεί τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στην εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία σε ένα μεσοπρόθεσμο πλαίσιο που διασφαλίζει σταθερότητα επί του συνόλου των παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της απαιτούμενης χρηματοδότησης, αναφορικά με τη διαχείριση της υποδομής. Επιπλέον, προβλέπεται η χορήγηση κινήτρου στο διαχειριστή υποδομής είτε με Κοινή Υπουργική Απόφαση κατόπιν εισήγησης του ρυθμιστικού φορέα, είτε μέσω της συμβατικής συμφωνίας, είτε συνδυαστικά. Επί του παρόντος προβλέπεται παροχή κινήτρου βάσει διατάξεων Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, οι διατάξεις της οποίας εξακολουθούν να είναι σε ισχύ. Η παροχή κινήτρου θα συμβάλλει καθοριστικά, σε βάθος χρόνου, στη μείωση του κόστους χρήσης υποδομής και του επιπέδου των τελών, συμβάλλοντας στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της σιδηροδρομικής αγοράς και στη σταδιακή μείωση του επιπέδου των τελών υποδομής. Η διάταξη που αφορά την καταβολή κρατικής χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο της παροχής κινήτρου προκαλεί δαπάνη για τον Κρατικό Προϋπολογισμό, η οποία όμως αθροιζόμενη με την προβλεπόμενη δαπάνη του άρθρου 8 για την κάλυψη των δαπανών υποδομής του διαχειριστή υποδομής έχει ήδη προϋπολογισθεί και η κάλυψή της πραγματοποιείται μέσω των εγγεγραμμένων πιστώσεων για την Επιχορήγηση Συγκοινωνιακών Φορέων, εντός των ορίων των διατάξεων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής, όπως αυτό ισχύει.

Το παράρτημα VII του άρθρου 62 αποσαφηνίζει το περιεχόμενο και τη λειτουργία των συμβατικών συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 30 για την εισαγωγή και προώθηση μεσο-μακροπρόθεσμων στρατηγικών ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα. Οι διατάξεις του εν λόγω παραρτήματος λειτουργούν ως κατευθυντήριες γραμμές για τη σύναψη μίας συμβατικής συμφωνίας υψηλού βαθμού πληρότητας, η οποία θα διαμορφώνει και θα προάγει την αποτελεσματική συνεργασία Δημοσίου – διαχειριστή υποδομής.

«Αρχές χρέωσης» (άρθρο 31)

Οι διατάξεις του άρθρου 31 καθορίζουν ενδελεχώς και με σαφήνεια τις αρχές χρέωσης, με τρόπο που διαμορφώνει ένα συμπαγή πυλώνα θεμελίωσης και στήριξης της σιδηροδρομικής αγοράς.

Περιγράφονται η διαδικασία της καταβολής των τελών χρήσης υποδομής και εγκαταστάσεων, οι υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, καθώς και ο εποπτικός ρόλος του ρυθμιστικού φορέα.

Τα τέλη υποδομής ορίζονται με βάση το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης έχουν καθοριστεί με την Υπουργική Απόφαση του άρθρου 29, η οποία θα αντικατασταθεί από νέα Υπουργική Απόφαση εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση του Εκτελεστικού Κανονισμού της Ε. Επιτροπής. Η εν λόγω ρύθμιση παρέχει ευελιξία, καθώς δίνει τη δυνατότητα σταδιακής προσαρμογής στο διαχειριστή υποδομής στις τυχόν νέες προβλέψεις της εκτελεστικής πράξης της Ε. Επιτροπής για το άμεσο κόστος. Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας υποδομής, καθώς και το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Η εν λόγω πρόβλεψη εμπλουτίζει το χαρακτήρα και τις δυνατότητες του συστήματος χρέωσης, το οποίο μπορεί να καταστεί αποτελεσματικότερο με τον τρόπο αυτό.

Επιπλέον, το μέτρο που αφορά την διαφοροποίηση των χρεώσεων πρόσβασης βάσει των χαρακτηριστικών εκπομπής θορύβου του τροχαίου υλικού της αμαξοστοιχίας δύναται να αποτελέσει σαφές κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής και ιδιαίτερα για επενδύσεις σε πιο βιώσιμες σιδηροδρομικές τεχνολογίες.

Όσον αφορά, τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, οι αρχές χρέωσης εκσυγχρονίζονται με βάση το επικαιροποιημένο ενωσιακό δίκαιο, βασιζόμενες στην κάλυψη του κόστους παροχής και ενός ευλόγου κέρδους.

Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης. Η εν λόγω διάταξη δύναται να αποτελεί ασπίδα προστασίας για το διαχειριστή υποδομής.

Η υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών να παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή να αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την αναγκαία ενημέρωση όσων δραστηριοποιούνται στη σιδηροδρομική αγορά και ολοκληρώνει το πλαίσιο χρέωσης, καθιστώντας το πληρέστερο.

«Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης» (άρθρο 32) και σημείο 1 του παραρτήματος VI «Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές» του άρθρου 62

Το άρθρο 32 περιλαμβάνει διατάξεις που εστιάζουν στις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης, σε άμεση συσχέτιση με τις διατάξεις του σημείου 1 του παραρτήματος VI του άρθρου 62.

Με υπουργική απόφαση δύναται να επιβληθούν τέλη υψηλότερα από τα προβλεπόμενα, με σκοπό την πλήρη ανάκτηση κόστους έναντι της κάλυψης του άμεσου κόστους. 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.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζει ο διαχειριστής υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές μεταφορές, επιβατικά δρομολόγια εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπά επιβατικά δρομολόγια.

Ως εκ των άνω, διασφαλίζεται η συνοχή του συστήματος χρέωσης τροχαίας πρόσβασης καθιερώνονται κοινά κριτήρια προσδιορισμού των «τμημάτων της αγοράς» επί των οποίων είναι δυνατόν να καταβάλλονται προσαυξήσεις. Ως εκ τούτου, οι αρχές που διέπουν τη δυνατότητα επιβολής προσαυξήσεων λαμβάνουν υπόψη επαρκώς τις ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς και των δραστηριοποιούμενων σε αυτήν.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης, με την οποία παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το ETCS. Η εν λόγω πρόβλεψη συμβάλλει εμπράκτως στην παροχή κινήτρου για τη χρήση συρμών με εξοπλισμό προηγμένης τεχνολογίας.

Ασφαλιστική δικλείδα για τον έλεγχο των συνεπειών αποτελεί η διάταξη που ορίζει ότι η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

«Εκπτώσεις» (άρθρο 33)

Η δυνατότητα εφαρμογής εκπτώσεων στο σύστημα χρέωσης, από τον διαχειριστή υποδομής, για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων στόχων, παρατίθεται αναλυτικά στον εν λόγω άρθρο. Πρωταρχικά, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής.

Κατ'εξάιρεση, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να υιοθετεί καθεστώτα χρονικά περιορισμένων εκπτώσεων, ώστε να επιδιωχθούν συγκεκριμένες σκοπιμότητες. Οι εκπτώσεις έχουν ομοιογενή και αμερόληπτο χαρακτήρα, καθώς σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων.

«Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής» (άρθρο 34)

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης για τη δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Όταν η αποζημιωόμενη επιχείρηση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, υφίσταται διάταξη με ευρύτερη θετική χροιά, δεδομένου ότι προκύπτουν οφέλη για τους χρήστες. Το σύστημα αποζημίωσης διέπεται από υψηλό βαθμό διαφάνειας,

καθώς ορίζεται ότι η σχετική μεθοδολογία και οι αντίστοιχοι υπολογισμοί δημοσιοποιούνται. Ειδικότερα ορίζεται ότι πρέπει να τεκμηριώνεται το μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις. Η έμφαση που αποδίδεται στον αμερόληπτο χαρακτήρα του συστήματος ενισχύει την αξιοπιστία του.

«Σύστημα επιδόσεων» (άρθρο 35) και σημείο 2 του παραρτήματος VI «Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές» του άρθρου 62

Το άρθρο 35 προβλέπει την κατάρτιση συστήματος επιδόσεων, που θα έχει ως στόχο την ώθηση του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να ελαχιστοποιήσουν τη διαταραχή και να βελτιώσουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το εν λόγω σύστημα είναι πολύπλευρο και δύναται να προβλέπει αφενός κυρώσεις και αφετέρου πριμοδότηση, ώστε να διασφαλιστεί επαρκώς η υλοποίηση των επιδιώξεων/στόχων του συστήματος επιδόσεων. Η καταγραφή των βασικών αρχών, στις οποίες πρέπει να βασίζεται το σύστημα επιδόσεων, στο σημείο 2 του παραρτήματος VI συνιστά έναν πολύτιμο και αναλυτικό οδηγό για τη δημιουργία ενός πλήρους και αποτελεσματικού συστήματος, που θα εφαρμόζεται αδιακρίτως στο σύνολο του δικτύου, συμβάλλοντας στη συμμετρική βελτίωση των επιδόσεων όλων των τμημάτων του δικτύου.

«Τέλη δέσμευσης» (άρθρο 36)

Η δυνατότητα επιβολής τέλους για χωρητικότητα που κατανέμεται χωρίς να χρησιμοποιείται αποτελεί παράγοντα που ενισχύει τις αρμοδιότητες και προασπίζει τα δικαιώματα του διαχειριστή υποδομής, αποτρέποντας τυχόν κατάχρηση από τους αιτούντες και καθιστώντας περισσότερο αξιόπιστο το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας, που ισοδυναμεί με βασικό άξονα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς. Η επιβολή του τέλους βασίζεται στα κριτήρια που δημοσιεύονται με απόλυτη διαφάνεια στη δήλωση δικτύου.

«Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα» (άρθρο 37)

Οι διατάξεις του άρθρου 37 θέτουν τις βάσεις για την εγκαθίδρυση ενός αποτελεσματικού πλαισίου συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής για χρεώσεις επί διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η βελτιστοποίηση του συντονισμού των διαχειριστών υποδομής θα οδηγήσει σε αποδοτικότερα συστήματα χρέωσης και αποτελεί όρο η πλήρωση του οποίου συνιστά βασικό προαπαιτούμενο για την ομαλή ανάπτυξη των διεθνών υπηρεσιών μεταφορών.

«Δικαιώματα χωρητικότητας» (άρθρο 38)

Το άρθρο 38 επιδιώκει την άρτια διευθέτηση των καίριων ζητημάτων δικαιωμάτων χωρητικότητας με τρόπο που διαμορφώνει ένα συμπαγές πλαίσιο, σε συσχέτιση με τα άρθρα 10, 11 και 42 του παρόντος νόμου. Η χωρητικότητα κατανέμεται από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής, στους αιτούντες, για διάρκεια που δεν υπερβαίνει αυτήν της περιόδου του πίνακα δρομολογίων και η χρήση της είναι αμεταβίβαστη,

ώστε να διασφαλίζονται στοιχειώδεις προϋποθέσεις και όροι διαφάνειας. Τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων καθορίζονται συμβατικά. Η καθιέρωση σαφών διατάξεων ως προς τα δικαιώματα χωρητικότητας αποτελεί προϋπόθεση για τη χρηστή και ορθολογική λειτουργία των διαδικασιών κατανομής χωρητικότητας και χρήσης αυτής, προασπίζοντας με αμοιβαία επωφελή τρόπο τα συμφέροντα διαχειριστή υποδομής και αιτούντων.

«Κατανομή χωρητικότητας» (άρθρο 39)

Οι διατάξεις του άρθρου 39 προβλέπουν την καθιέρωση κανόνων κατανομής χωρητικότητας και την εφαρμογή τους από το διαχειριστή υποδομής, με συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία αφενός θα διασφαλίζει την ισότιμη και αμερόληπτη μεταχείριση των αιτούντων και αφετέρου θα έχει ως στόχο να αναγάγει το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας σε καίριο πυλώνα δράσης εντός της δομής της σιδηροδρομικής αγοράς.

«Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα» (άρθρο 40)

Οι διατάξεις του άρθρου 40 διαμορφώνουν ένα πειστικό και πολυσύνθετο πλαίσιο συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής που αφορά περισσότερα του ενός δίκτυα. Η εκπόνηση ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού μέσω συνεργασίας που βασίζεται αφενός σε διαφανείς αρχές και κριτήρια, που δημοσιοποιούνται καταλλήλως σύμφωνα με τα οριζόμενα από το παρόν άρθρο, και αφετέρου σε επαρκή εποπτεία από το ρυθμιστικό φορέα, αναμένεται να συμβάλει τα μέγιστα στην καθιέρωση αποτελεσματικών διαδικασιών κατανομής χωρητικότητας διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών.

«Αιτούντες» (άρθρο 41)

Η ρύθμιση και αποσαφήνιση θεμάτων που αφορούν τους αιτούντες και, ειδικότερα, θέματα κατανομής χωρητικότητας, τον τρόπο πρόσβασης στην υποδομή, καθώς και τις εγγυήσεις που δύναται να εγείρει ο διαχειριστής υποδομής αποτελεί προϋπόθεση για την οριοθέτηση του πεδίου δράσης των αιτούντων. Για την υλοποίηση της πρόσβασης απαιτείται ο ορισμός σιδηροδρομικής επιχείρησης από τον αιτούντα. Ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αξιώσει εγγυήσεις έναντι των αιτούντων για τη διασφάλιση των μελλοντικών εσόδων του, οι οποίες εξειδικεύονται περαιτέρω από Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής. Η εν λόγω δυνατότητα λειτουργεί ως δίκτυ ασφαλείας, με σκοπό την προάσπιση της ομαλής επιχειρησιακής λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής. Επιπροσθέτως, το γεγονός ότι οι εν λόγω εγγυήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς, δεν εισάγουν διακρίσεις και καθορίζονται στη δήλωση δικτύου προάγει περαιτέρω τη διαφάνεια και την ισονομία, διασφαλίζοντας τη μη διακριτική μεταχείριση των αιτούντων από το διαχειριστή υποδομής.

«Συμφωνίες-πλαίσιο» (άρθρο 42)

Το άρθρο 42 υπεισέρχεται αναλυτικά στη δυνατότητα σύναψης συμφωνιών –πλαίσιο, με τρόπο αμοιβαία επωφελή για τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή το διαχειριστή υποδομής και τον αιτούντα, καθώς ορίζει τη δυνατότητα σύναψης, καταρχήν, πενταετούς συμβατικής σχέσης επί θεμάτων που άπτονται της κατανομής

χωρητικότητα και, ως εκ τούτου συνεισφέρει απτά στη διαμόρφωση ενός πολυετούς πλαισίου προγραμματισμού δραστηριότητας για τους αιτούντες και το διαχειριστή υποδομής. Η εκ των προτέρων έγκριση από το ρυθμιστικό φορέα διασφαλίζει την προληπτική επίβλεψη ως προς τη μη παραβίαση των συνθηκών και όρων του ανταγωνισμού από τις διατάξεις της συμφωνίας – πλαίσιο, ώστε να διασφαλίζεται η μη παραβίαση και ο σεβασμός των δικαιωμάτων των υπολοίπων αιτούντων.

«Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» (άρθρο 43) και Παράρτημα VII «Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής» του άρθρου 62

Οι διατάξεις του άρθρου 43 και του αντίστοιχου παραρτήματος VII του άρθρου 62 λειτουργούν δραστικά προς την κατεύθυνση της χάραξης ενός ολοκληρωμένου και αξιόπιστου χρονοδιαγράμματος που θα υποστηρίζει ενεργά και πειστικά τη συντονισμένη και έγκαιρη υλοποίηση της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εξαλείφοντας τη δυνατότητα οποιασδήποτε χρονική απόκλισης, θέτοντας, με απόλυτη σαφήνεια, εύλογες χρονικές προθεσμίες, για κάθε στάδιο της διαδικασίας, η τήρηση των οποίων μεγιστοποιεί την αξιοπιστία της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, αποτρέποντας την έγερση οποιασδήποτε αμφισβήτησης επί αυτής.

«Αιτήσεις» (άρθρο 44)

Το άρθρο 44 διαφωτίζει τις πτυχές που συνθέτουν το πλαίσιο των αιτήσεων για τη χωρητικότητα της υποδομής, ζήτημα αυξημένης σημασίας για τη συγκροτημένη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η δυνατότητα των αιτούντων να υποβάλλουν αιτήσεις κατανομής χωρητικότητας στο διαχειριστή υποδομής, εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος και σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, παρέχει την αναγκαία ευελιξία για τη βέλτιστη αξιοποίηση της διαθέσιμης χωρητικότητας, διευκολύνοντας ταυτόχρονα την άμεση εξυπηρέτηση των αναγκών των αιτούντων, βάσει και των συμφωνιών – πλαίσιο σε ισχύ.

«Προγραμματισμός» (άρθρο 45)

Το άρθρο 45 επικεντρώνεται στις βασικές αρχές της διαδικασίας προγραμματισμού, για την οποία ο διαχειριστής υποδομής είναι επιφορτισμένος με την πρωτοβουλία των σχετικών δράσεων/ενεργειών. Ο διαχειριστής υποδομής αφενός ενεργεί κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τους περιορισμούς στους αιτούντες καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους και αφετέρου συμβουλευεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων, αφήνοντας τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους, ώστε η διαδικασία προγραμματισμού να στοιχειοθετεί ένα ολοκληρωμένο, πολυσχιδές πλαίσιο που θα αφογκράζεται επαρκώς τις ανάγκες της αγοράς και τις απόψεις των ενδιαφερόμενων.

«Διαδικασία συντονισμού» (άρθρο 46)

Το άρθρο 46 προβαίνει σε παράθεση διατάξεων που αφορούν τη διαδικασία συντονισμού, η οποία δρομολογείται όταν προκύπτουν αντικρουόμενα αιτήματα και αποσκοπεί στην επίτευξη του βέλτιστου συνδυασμού όλων των αιτημάτων, επενεργώντας ευεργετικά και στην αποτελεσματικότητα της διαδικασίας κατανομής

χωρητικότητας. Προκειμένου να επιλυθούν τυχόν διαφορές, ο διαχειριστής υποδομής διενεργεί διαβούλευση με τη συμμετοχή των αιτούντων, γεγονός που δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την επίλυσή τους. Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει τις αρχές της διαδικασίας συντονισμού και σύστημα ταχείας επίλυσης διαφορών, ώστε να ενισχύεται η διαφάνεια και αξιοπιστία.

«Κορεσμένη υποδομή» (άρθρο 47)

Το άρθρο 47 καλύπτει το πεδίο ορισμού και εφαρμογής της έννοιας της κορεσμένης υποδομής και εισάγει μεθόδους επίλυσης των ζητημάτων που απορρέουν σχετικά. Η εκπόνηση ολοκληρωμένου σχεδιασμού για τη διευθέτηση των θεμάτων κορεσμένης υποδομής συνιστά κινητήριο μοχλό στην προσπάθεια καθιέρωσης ενός πλαισίου διασφάλισης συνθηκών/όρων ελεύθερου ανταγωνισμού, με την υπέρβαση δυσχερειών που δυνητικά θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρέβλωση.

Παρέχονται εξουσιοδοτήσεις για τη λήψη μέτρων για τη διευθέτηση καίριων ζητημάτων με κανονιστικές πράξεις. Με υπουργική απόφαση ορίζονται κριτήρια προτεραιότητας για συγκεκριμένες υπηρεσίες, ειδικότερα υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εφόσον αυτές καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς επίσης και διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου. Οι εν λόγω υπηρεσίες έχουν νευραλγική σημασία για το σιδηροδρομικό τομέα.

Επιπροσθέτως, με κοινή υπουργική απόφαση δύναται να καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που μπορεί να χορηγείται στο Διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύπτει. Η εν λόγω διάταξη έχει δυνητικό/προληπτικό χαρακτήρα και αποσκοπεί στην προάσπιση και διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής.

Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου, ώστε να παρέχεται δημοσίως, και δη στους αιτούντες, πληροφόρηση ζωτικής σημασίας.

«Έκτακτα (ad hoc) αιτήματα» (άρθρο 48)

Το άρθρο 48 κάνει εκτενή αναφορά στις διαδικασίες που διέπουν τα έκτακτα αιτήματα κατανομής χωρητικότητας υποδομής, επικεντρωνόμενο στην προθεσμία ανταπόκρισης του διαχειριστή υποδομής, στην υποχρέωση παροχής της πληροφόρησης σε όλους τους αιτούντες, καθώς και στην αξιολόγηση της ανάγκης από το διαχειριστή υποδομής να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων. Οι ως άνω ρυθμίσεις θα επιτρέψουν στο διαχειριστή υποδομής να δύναται να ανταποκριθεί ταχέως σε έκτακτα αιτήματα και αφετέρου στους αιτούντες να έχουν διαθέσιμη την αναγκαία πληροφόρηση.

«Εξειδικευμένη υποδομή» (άρθρο 49)

Ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις να χαρακτηρίσει ιδιαίτερη υποδομή ως εξειδικευμένη, υπό την έννοια μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, χωρίς όμως να παρεμποδίζεται η χρήση της υποδομής από άλλους τύπους

κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα. Οι εν λόγω διατάξεις προσαυξάνουν την ευελιξία του πλαισίου κατανομής χωρητικότητας, χωρίς να συνεπάγονται άνιση μεταχείριση εις βάρος συγκεκριμένων τύπων κυκλοφορίας.

«Ανάλυση χωρητικότητας» (άρθρο 50)

Η ανάλυση χωρητικότητας, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 50, αποτελεί ένα ενδεδειγμένο μέσο για την αντιμετώπιση δυσχερειών που προκύπτουν από την κορεσμένη υποδομή, εξυπηρετώντας σύνθετες ανάγκες. Η εν λόγω ανάλυση αφενός εμβαθύνει στους περιορισμούς χωρητικότητας και στα αίτια συμφόρησης και αφετέρου προτείνει τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων. Η σύνταξη της ανάλυσης χωρητικότητας, εντός προθεσμίας 6 μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης, αποτελεί άκρως απαραίτητο εργαλείο για την αντιμετώπιση και εξάλειψη προβλημάτων κορεσμένης υποδομής.

«Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας» (άρθρο 51)

Το άρθρο 51 καθιστά πληρέστερο το σχεδιασμό για την έμπρακτη αντιμετώπιση φαινομένων κορεσμένης υποδομής, με την εκπόνηση σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας ακολούθως της ανάλυσης χωρητικότητας. Η διαβούλευση με τους χρήστες συντείνει στην ισχυροποίηση της αποτελεσματικότητας του σχεδίου. Προσδιορίζονται οι γενικές κατευθύνσεις για το περιεχόμενο του σχεδίου, ενώ εκπονείται ανάλυση κόστους – ωφελιών, ως χρηματοοικονομικό εργαλείο υποβοήθησης για τον καθορισμό των μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την ενίσχυση χωρητικότητας υποδομής.

«Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών» (άρθρο 52)

Η δήλωση δικτύου αποτελεί το κατεξοχήν εργαλείο που δύναται να αξιοποιηθεί για τον καθορισμό όρων, βάσει των οποίων θα λαμβάνονται υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής. Τα παρελθόντα επίπεδα αποτελούν παράγοντα που χρήζει συνεκτίμησης στην προσπάθεια αντικειμενικού καθορισμού προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

«Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης» (άρθρο 53)

Το άρθρο 53 επικεντρώνεται σε διατάξεις που αφορούν τις αρμοδιότητες/υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής αναφορικά με τις εργασίες συντήρησης, προγραμματισμένες και μη, στο βαθμό που αυτές επηρεάζουν το έργο της κατανομής της χωρητικότητας υποδομής. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες. Όσον αφορά τις μη προγραμματισμένες εργασίες, ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται η σχετική χωρητικότητα υποδομής. Οι ως άνω διατάξεις για τις υποχρεώσεις του διαχειριστή υποδομής προσπορίζουν μη αμελητέο όφελος σε όρους βέλτιστου προγραμματισμού, τελειοποίησης της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας και έγκαιρης ενημέρωσης των ενδιαφερόμενων μερών.

«Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών» (άρθρο 54)

Οι διατάξεις του άρθρου 54 εστιάζουν στη λήψη ειδικών μέτρων από το διαχειριστή υποδομής για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προβλέπεται η εκπόνηση σχεδίου έκτακτης ανάγκης, ως εργαλείου αρτιότερης αντιμετώπισης σοβαρών περιστατικών. Η εκπόνηση σχεδίου ανάγκης είναι σε κάθε περίπτωση αναγκαία συνιστώσα του καθηκοντολογίου του διαχειριστή υποδομής, ώστε να αντιμετωπιστούν προληπτικά ιδιαίτερες δυσμενείς επιπτώσεις.

Επιπροσθέτως, υφίστανται διατάξεις που ρυθμίζουν επισταμένως τη σχέση διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Οι σχετικές διατάξεις προσκομίζουν το αντίστοιχο όφελος σε όρους ετοιμότητας, πρόληψης, αλλά και καταστολής.

«Ρυθμιστικός φορέας» (άρθρο 55)

Με το εν λόγω άρθρο συμπληρώνονται οι διατάξεις, κυρίως, των άρθρων 22, 23 και 24 του ν. 3891/10 σχετικά με τη ΡΑΣ. Ειδικότερα, προωθείται η περαιτέρω ενίσχυση και διασφάλιση της ανεξάρτητης άσκησης των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα του σιδηροδρομικού τομέα και διασφαλίζεται η διαφανής επιλογή των μελών του, αλλά και η αμερόληπτη εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, δεδομένου ότι υφίστανται διατάξεις με ισχυρό χαρακτήρα πρόληψης, ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις συμφερόντων, αλλά και τυχόν διακρίσεις με γνώμονα το ίδιο συμφέρον, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών ετησίου ελέγχου των μελών.

Δεδομένων των παραπάνω, το άρθρο 55 συμπληρώνει το υφιστάμενο πλαίσιο αναφορικά με την ανεξάρτητη και ανεπηρέαστη άσκηση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα, ώστε να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την ακλόνητη δράση του ρυθμιστικού φορέα, την εξάλειψη οποιωνδήποτε πιέσεων από ιδιωτικούς ή δημόσιους φορείς, την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο και την εφαρμογή όρων ελεύθερου ανταγωνισμού στη σιδηροδρομική αγορά.

«Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα» (άρθρο 56) και παράρτημα VIII «Λογιστικά στοιχεία που παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα κατόπιν αιτήματος» του άρθρου 62.

Οι διατάξεις του άρθρου 56 τροποποιούν και συμπληρώνουν αυτές του άρθρου 28 του ν. 3891/10 με σαφή τρόπο. Στο εν λόγω πλαίσιο προστίθενται αρμοδιότητες που συνιστούν επέκταση των αρμοδιοτήτων των ρυθμιστικών φορέων. Ιδιαίτερος, προβλέπονται αρμοδιότητες που: α) καλύπτουν ρητά τις προσφυγές έναντι αποφάσεων των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, που σχετίζονται με την πρόσβαση και την χρέωση των αντίστοιχων υπηρεσιών, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας, ώστε να εξασφαλισθεί ο θεμιτός ανταγωνισμός, β) επικεντρώνονται στη γνωμοδότηση επί του επιχειρηματικού σχεδίου, της συμβατικής συμφωνίας και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας, σημαντικών πτυχών των αρμοδιοτήτων και της λειτουργίας του διαχειριστή υποδομής και γ) ενδυναμώνουν τις απαιτήσεις του λογιστικού διαχωρισμού και την πρόληψη της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια την αλλοίωση των όρων ανταγωνισμού. Οι ρυθμιστικοί φορείς θα έχουν επίσης το δικαίωμα να διενεργούν ελέγχους ή να αναθέτουν ελέγχους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών

υποδομής για να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν τον λογιστικό διαχωρισμό.

Οι προστιθέμενες αρμοδιότητες είναι κρίσιμες και διευρύνουν/ολοκληρώνουν το πλαίσιο δράσης του ρυθμιστικού φορέα, δημιουργώντας ευνοϊκές συνθήκες για την αποτελεσματική διευθέτηση καίριων ζητημάτων του σιδηροδρομικού τομέα, χωρίς να προκαλείται κρατική δαπάνη πέραν της ήδη προϋπολογισμένης για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

«Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων» (άρθρο 57)

Το άρθρο 57 εμπεριέχει διατάξεις που εξειδικεύουν ένα αποτελεσματικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων, περιλαμβάνοντας ευέλικτες και ταχείες διαδικασίες διαβούλευσης και αιτήματος παροχής πληροφοριών αναφορικά με τα διεθνή δρομολόγια, που εξ ορισμού απαιτούν συντονισμένες ενέργειες από τους ρυθμιστικούς φορείς. Οι διατάξεις συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων εκτείνονται σε ένα ευρύ πεδίο, καλύπτοντας σύνθετα ζητήματα, όπως η κατάρτιση κοινών αρχών και πρακτικών για την λήψη των αποφάσεων, η εξέταση αποφάσεων και πρακτικών ενώσεων διαχειριστών υποδομής ή η διευκόλυνση με άλλον τρόπο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες αποτελούν νευραλγικό παράγοντα για την επίτευξη και διασφάλιση της βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη και, κατ'επέκταση, στην Ελλάδα.

«Κανόνες για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων» (άρθρο 58)

Το άρθρο 58 επαυξάνει τη νομιμότητα και προάγει τη διαφάνεια μέσω διατάξεων που λειτουργούν προληπτικά έναντι ενδεχόμενου ασυμβίβαστου με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις, κάνοντας μνεία στο παρόν εθνικό πλαίσιο, αλλά και σε τυχόν αναθεωρήσεις αυτού.

«Κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο» (άρθρο 59)

Η καθιέρωση για το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων της υποχρέωσης άμεσης κοινοποίησης του παρόντος νόμου, καθώς και των διατάξεων που εκδίδονται κατ'εξουσιοδότηση διαμορφώνει μία συγκεκριμένη διαδικασία, η εμπρόθεσμη τήρηση της οποίας θα διασφαλίσει την αποτροπή της δρομολόγησης διαδικασιών παραβάσεων του ενωσιακού δικαίου.

«Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις» (άρθρο 60)

Δεδομένης της ανάγκης συγχώνευσης της βασικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας σε ένα ενιαίο κείμενο, ο παρών νόμος καταργεί τις διατάξεις του ΠΔ 41/05 (Α 60), καθώς και όλων των νομοθετημάτων που τον έχουν τροποποιήσει και συμπληρώσει, διαμορφώνοντας, παράλληλα, ένα ενιαίο και συνεκτικό σύνολο διατάξεων που διέπονται από πληρότητα και σαφήνεια. Ο κεντρικός στόχος που εξυπηρετούν οι διατάξεις του νόμου είναι η απλοποίηση, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού περιβάλλοντος για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η χρήση μεταβατικών διατάξεων που επικεντρώνονται είτε σε διατάξεις με αναφορές στις καταργούμενες διατάξεις είτε σε κανονιστικές πράξεις (κυρίως Υπουργικές

Αποφάσεις) που εκδόθηκαν βάσει καταργούμενων διατάξεων και δεν αντίκεινται στον παρόντα νόμο προσδίδουν την απαιτούμενη ευελιξία, ενισχύοντας την ασφάλεια δικαίου, την ομαλή συνέχεια και την εύρυθμη λειτουργία ως προς την εφαρμογή της βασικής σιδηροδρομικής νομοθεσίας.

«Τροποποίηση διατάξεων» (άρθρο 61)

Οι διατάξεις του νέου νόμου προβλέπουν συμπλήρωση και ενδυνάμωση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα, κυρίως σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56, και συνεπάγονται την ανάγκη αντίστοιχης προσαρμογής, υπό την έννοια της κωδικοποίησης, τροποποίησης και συμπλήρωσης, στο άρθρο 28 του ν. 3891/10 για τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Με γνώμονα την τήρηση των αρχών της καλής νομοθέτησης παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση ΠΔ, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και πρότασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η έκδοση του εν λόγω ΠΔ δεν προκαλεί πρόσθετη κρατική δαπάνη, δηλαδή δαπάνη πέραν της ήδη προϋπολογισμένης για τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, δεδομένου ότι εξυπηρετεί αμιγώς την πρακτική και τους στόχους της καλής νομοθέτησης, χωρίς να αυξάνει τη δαπάνη που συνεπάγεται η οργανωτική δομή και η λειτουργία της.

Επιπροσθέτως και όσον αφορά την παρ. 3 του άρθρου 61, σχετικά με την αντικατάσταση διατάξεων του ν. 3911/11, σημειώνονται τα ακόλουθα:

Σημεία α και β

Στο σημείο γ) της παραγράφου 9 του άρθρου 23 του ν.3911/2011 (Α' 12) «Πιστοποίηση μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» καθώς και στο σημείο α) της παραγράφου 10 του άρθρου 23 του ν.3911, προβλέπεται η έγκριση του Οδηγού Σπουδών και των προγραμμάτων κατάρτισης που υποβάλλονται από εκπαιδευτικό κέντρο εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών ή μηχανοδηγών να γίνεται από το «Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης Δομών Δια Βίου Μάθησης (Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.)». Το ΕΚΕΠΙΣ με την υπ' αριθμ. 119959/Η ΥΑ, (ΦΕΚ Β'2351/20-10-2011) συγχωνεύτηκε δια απορροφήσεως και οι αρμοδιότητές του εκτελούνται από τον Εθνικό Οργανισμό Πιστοποίησης Προσόντων και Επαγγελματικού Προσανατολισμού (εφεξής «Ε.Ο.Π.Π.Ε.Π»). Σε συνέχεια της παρ. Θ3 εδάφιο 16 του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει, την υπ' αριθμ. 10131/ΙΑ (Β' 3057/2012) απόφαση του Υπουργού Παιδείας για την διαδικασία υποβολής των προγραμμάτων σπουδών Κέντρων Δια Βίου Μάθησης Επιπέδου Δύο αλλά και της περίπτωσης 17 του άρθρου 30 του ν.4111/2013 (Α' 18), τα προγράμματα εκπαίδευσης υποβάλλονται στον ΕΟΠΠΕΠ χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης. Η κατάργηση της έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης από έναν δημόσιο και έγκυρο φορέα θα μπορούσε να προκαλέσει στρεβλώσεις στην σιδηροδρομική αγορά και να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιλέχθηκε να συνεχίσει να υφίσταται η διαδικασία της έγκρισης των προγραμμάτων σπουδών των εκπαιδευτικών κέντρων εκπαίδευσης υποψηφίων μηχανοδηγών και μηχανοδηγών πριν αυτά υποβληθούν στον ΕΟΠΠΕΠ, για την αδειοδότηση της δομής ή την ανανέωση της άδειας της.

Ο μόνος φορέας που θα μπορούσε να αναλάβει αυτή την αρμοδιότητα χωρίς επιπλέον οικονομική επιβάρυνση αλλά και με αμεροληψία και ανεξαρτησία είναι η Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών, τις αρμοδιότητες της οποίας έχει η

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και η οποία έχει αρμοδιότητα έγκρισης όλων των προγραμμάτων κατάρτισης του προσωπικού που έχει βασικά καθήκοντα ασφάλειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ 160/2007(Α' 201).

Σημείο γ

Στο άρθρο 12 του ν. 3911/2011 (Α' 12), το οποίο αφορά στις γλωσσικές γνώσεις που οφείλει να κατέχει ένας ομογενής ή αλλογενής υποψήφιος μηχανοδηγός πριν την έναρξη της εκπαίδευσής του προκειμένου να αποκτήσει την άδεια μηχανοδηγού, έχει περιληφθεί μέρος του Παρατήματος V του νόμου και ειδικότερα η απαίτηση για τον ομογενή ή αλλογενή υποψήφιο μηχανοδηγό να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ελληνομάθειας επιπέδου Β2. Το τελευταίο έρχεται σε αντίθεση την ΚΥΑ ΑΣ19/οικ.71945/3670, σύμφωνα με την οποία «οι μηχανοδηγοί οφείλουν να είναι σε θέση να κατανοούν (ακρόαση και ανάγνωση) και να επικοινωνούν (προφορικά και γραπτά) σύμφωνα με το επίπεδο Β1 του κοινού ευρωπαϊκού πλαισίου αναφοράς για τις γλώσσες», με την οποία εναρμονίστηκε η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2014/82/ΕΕ της Επιτροπής, της 24ης Ιουνίου 2014, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

Προκειμένου να εναρμονισθεί πλήρως και το σώμα του νόμου 3911/2011, με την οδηγία 2007/59/ΕΚ, όπως αυτή ισχύει, και να μην απαιτείται νομοθετική ρύθμιση σε κάθε τροποποίηση του ανωτέρω παραρτήματος, κρίνεται απαραίτητη αντικατάσταση του κειμένου του άρθρου 12 του ν.3911/2011 από το κείμενο του άρθρου 12 της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ.