



ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

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

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Δεκέμβριο του 2012 δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ε.Ε. η οδηγία 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 343/32 της 14.12.2012) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση). Η οδηγία 2012/34/ΕΕ κατήργησε τις προηγούμενες οδηγίες (91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως ίσχυαν) της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους. Σημειώνεται ότι οι ως άνω οδηγίες τροποποιήθηκαν ουσιαστικά από άλλες οδηγίες το 2004 και το 2007. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη νέων τροποποιήσεων και με δεδομένη την αμοιβαία συσχέτιση των εν λόγω νομικών πράξεων, κρίθηκε σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη. Ο κεντρικός στόχος του εγχειρήματος της συγχώνευσης των κειμένων των οδηγιών σε μία ενιαία οδηγία συνίστατο στην απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ε.Ε., με τη δημιουργία ενός ενιαίου και συνεκτικού κειμένου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις οδηγίες που είχαν προηγουμένως εκδοθεί, εισάγοντας, παράλληλα, ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την έως σήμερα εμπειρία ως προς το σιδηροδρομικό τομέα στην Ε.Ε. έχει παρατηρηθεί ότι η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία σχετίζονται με: α) ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση για την υποδομή, β) διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και γ) έλλειψη κατάλληλης ρυθμιστικής εποπτείας. Ως εκ των άνω, οι σιδηροδρομικές μεταφορές στις χώρες της Ε.Ε. δεν έχουν εξελιχθεί στον επιθυμητό βαθμό εκτός των εθνικών συνόρων, με το ανάλογο δυσμενή αντίκτυπο σε όρους ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει πρακτικά σε δομικό κατακερματισμό του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, που συχνά χαρακτηρίζεται από έλλειψη κοινής βέλτιστης πρακτικής, μη κοινή αντίληψη/κατανόηση του θεσμικού πλαισίου, αλλά και μη ομοιόμορφο χειρισμό καίριων ζητημάτων, με συνέπεια να ορθώνονται εμπόδια στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Η οδηγία για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου αποτελεί αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και επικεντρώνεται στην λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση/εξάλειψη των προβλημάτων που έχουν καταγραφεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου αφενός να διευθετηθούν καταλλήλως καίρια ζητήματα της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς και αφετέρου να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα και να αναβαθμιστεί η ποιότητα των υπηρεσιών του εθνικού σιδηροδρομικού τομέα, διατηρώντας ως αναγκαίο υπόβαθρο όσα ήδη έχουν επιτευχθεί, πρέπει αρχικώς να ληφθούν και ακολούθως να υλοποιηθούν εύστοχα τα μέτρα της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προσαρμοσμένα στις ιδιαιτερότητες του εθνικού τομέα και ενταγμένα σε μια συνολική στρατηγική για την προαγωγή της αποτελεσματικής και βιώσιμης ανάπτυξης σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαμόρφωση μίας σιδηροδρομικής αγοράς που θα εδραιώνει τον υγιή ανταγωνισμό, καθιερώνοντας όρους διαφανούς πρόσβασης και αμερόληπτης λειτουργίας των δομών, την άρση διοικητικών και τεχνικών φραγμών και την εξασφάλιση όρων ισότιμης μεταχείρισης έναντι των ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς. Ο απώτερος στόχος είναι η ενίσχυση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην αγορά των μεταφορών, ως τρόπου μεταφοράς που είναι συγκριτικά περισσότερο συμβατός προς το περιβάλλον, εξυπηρετώντας στρατηγικούς στόχους βιώσιμης κινητικότητας. Η στοχευόμενη αποτελεσματική προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και η συνακόλουθη αποδοτική εφαρμογή και υλοποίηση των διατάξεων αναμένεται να επιλύσουν ή να επιδράσουν θετικά σε πρωταρχικά ζητήματα απόδοσης, ευελιξίας και αξιοπιστίας των σιδηροδρομικών μεταφορών, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κυρίως στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών.

Στο εν λόγω πλαίσιο, τονίζεται ότι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων προέβη το 2010, μέσω του ν. 3891/10 (188 Α), σε συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που είχαν ως στόχο την εναρμόνιση, σε επιλεγμένα σημεία, του εθνικού δικαίου με την πρόταση της Ευρ. Επιτροπής για την οδηγία 2012/34/ΕΕ, δηλαδή με το πρώτο σχέδιο της οδηγίας, πολύ πριν αυτή οριστικοποιηθεί και δημοσιευθεί το 2012. Οι εν λόγω ρυθμίσεις συμπεριλαμβάνονται στο Κεφάλαιο Γ' «Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων» και στο άρθρο 41 «Τροποποιήσεις διατάξεων του πδ 41/05 για σιδηροδρομικά θέματα» του ν. 3891/10 (Α 188) και, κυρίως, αφορούν: α) τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και διαφανούς πλαισίου για τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μίας ανεξάρτητης διοικητικής αρχής που εποπτεύει τη σιδηροδρομική αγορά και β) τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ Δημοσίου και διαχειριστή υποδομής για τον καθορισμό των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εκκατέρωθεν.

Για το σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με την οδηγία 2012/34/ΕΕ έχει συνταχθεί το παρόν σχέδιο νόμου, το οποίο ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας της σχετικής διαβούλευσης, ενώ, επιπλέον, σημειώνεται ότι, στο ίδιο πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε και ανοικτή διαβούλευση (openzon), η οποία διήρκησε από τις 27/4/16 έως τις 9/5/16. Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση διατάξεων του ΠΔ 41/05 (Α 60), καθώς και μεταγενέστερων Προεδρικών Διαταγμάτων που το έχουν τροποποιήσει/συμπληρώσει: 158/06, 145/08, 149/09, οι οποίες αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

Οι βασικές θεματικές ενότητες του νόμου έχουν ως εξής: 1) Γενικές διατάξεις, 2) Ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, 3) Αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, 4) Χρέωση για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, 5) Τελικές διατάξεις, άλλες διατάξεις και παραρτήματα. Τονίζεται ότι προκειμένου, ακολούθως της αναμενόμενης δημοσίευσης και ψήφισης του νόμου, αλλά και της σχετικής κοινοποίησής του στη Γενική Δ/ση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να εξυπηρετηθεί ο παράπλευρος στόχος της απλοποίησης της διαβούλευσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιολόγησης της ορθότητας και πληρότητας της ενσωμάτωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στη διάρθρωση του σχεδίου νόμου έχει ακολουθηθεί η δομή της οδηγίας με σχεδόν απόλυτη αντιστοιχία αφενός αρίθμησης και αφετέρου περιεχομένου μεταξύ των άρθρων της οδηγίας και αυτών του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, η σύνταξη του σχεδίου νόμου έχει δομηθεί στους εξής άξονες: α) μεταφορά αυτούσιου του κειμένου της οδηγίας, β) θέσπιση εξουσιοδοτικών διατάξεων για την έκδοση (κοινών) υπουργικών αποφάσεων όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο και γ) προσδιορισμός των αρμοδίων εθνικών αρχών όπου προβλέπεται ή άσκηση αντίστοιχων αρμοδιοτήτων.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι στην επίσημη μετάφραση της οδηγίας έχει παρατηρηθεί η απόδοση συγκριμένων όρων στην ελληνική γλώσσα με μη ακριβή ή μη δόκιμο τρόπο. Για την εξυπηρέτηση του στόχου της ορθότερης αποτύπωσης του περιεχομένου της οδηγίας στο σχέδιο νόμου, όπου έχουν εντοπιστεί σχετικές περιπτώσεις, αφενός έχει γίνει χρήση του κατάλληλου ελληνικού όρου και αφετέρου έχει προστεθεί σε παρένθεση ο αποδιδόμενος στην οδηγία αγγλικός όρος.

«Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 1)

Οι διατάξεις του άρθρου 1 εστιάζουν στο αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, αφενός επισημαίνεται ότι πρόκειται για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και αφετέρου γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις κρίσιμες θεματικές ενότητες για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς που ρυθμίζονται από τις διατάξεις του νόμου ως εξής: διαχείριση σιδηροδρομικής υποδομής, δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών, αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τέλη σιδηροδρομικής υποδομής και κατανομή χωρητικότητας.

«Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής» (άρθρο 2)

Οι διατάξεις του άρθρου 2 επικεντρώνονται στις εξαιρέσεις του πεδίου εφαρμογής, σε συνέχεια των διατάξεων του άρθρου 1. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία 2012/34/ΕΕ προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής, με γνώμονα την ιδιαιτερότητα της φύσεως αφενός της δραστηριότητας της μεταφοράς και αφετέρου των χαρακτηριστικών του δικτύου. Στον παρόντα νόμο έχουν επιλεγεί συγκεκριμένες εξαιρέσεις, όπως προβλέπονται στην οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη τις

επιμέρους ανάγκες/χαρακτηριστικά της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής και του μεταφορικού έργου. Ειδικότερα: α) έχουν ενσωματωθεί οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις που προβλέπονται στην οδηγία (παρ. 1 του άρθρου 2), β) δεν έχει μεταφερθεί καμία από τις δυνητικές εξαιρέσεις της παρ. 2 του άρθρου 2 της οδηγίας, γ) έχουν υιοθετηθεί οι εξαιρέσεις από τις περ. α και δ της παρ. 3 του άρθρου 2 κα δ) δεν έχει κριθεί σκόπιμη η προσαρμογή στις εξαιρέσεις που προβλέπονται στις παρ. 4 έως 11 του εν λόγω άρθρου.

Όσον αφορά την περ. δ της παρ.3 του άρθρου 2, τονίζεται ότι έχει ενσωματωθεί με πιο συγκεκριμένη διατύπωση. Πιο συγκεκριμένα, σημειώνεται ότι, μετά από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής έχει ενσωματωθεί στο νόμο (παρ. 2α του άρθρου 2) η εξαίρεση που προβλέπεται από την παρ. 3α του άρθρου 2 της οδηγίας ως προς το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του κεφαλαίου IV (άρθρα 26 έως 57). Η εξαίρεση αφορά 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 μόνο ιστορική αξία. Η εν λόγω εξαίρεση αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός πιο ευέλικτου πλαισίου λειτουργίας για τα συγκεκριμένα αυτόνομα δίκτυα.

Τέλος, σημειώνεται ότι στο τέλος του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου εκ παραδρομής στη μετάφραση έχει προστεθεί ο όρος περιφερειακών μεταφορών (regional services), ο οποίος δεν έχει συμπεριληφθεί στο σχέδιο νόμου.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 3 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω ορισμοί είναι στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις σιδηροδρομικού δικαίου. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι ο ορισμός της «σιδηροδρομικής υποδομής» συνδέεται με το παράρτημα Ι, όπου παρατίθεται κατάλογος με τα στοιχεία που τη συνθέτουν.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, εισάγονται στην εθνική νομοθεσία, μεταξύ άλλων, δύο νέες θεμελιώδεις έννοιες για το σιδηροδρομικό τομέα και ιδιαιτέρως για τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς:

α) της «εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών» και β) του «φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών».

Σημειώνεται ότι στην περίπτωση 3 του άρθρου 3 έχει προστεθεί ως περίπτωση 3β ο ορισμός της «Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής», ο οποίος δε συμπεριλαμβάνεται στους ορισμούς της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Η προσθήκη του εν λόγω ορισμού αποσκοπεί κυρίως στο να καλύψει, στο πλαίσιο της ασφάλειας και συνέχειας του δικαίου, και τις αναφορές που υφίστανται σε άλλα νομοθετήματα, για παράδειγμα στο ν. 3891/10 (Α 188), στον όρο «Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή».

Επιπροσθέτως, στους ορισμούς του διαχειριστή υποδομής και της αρχής αδειοδότησης σημειώνεται ότι τα εν λόγω καθήκοντα έχουν ανατεθεί στον ΟΣΕ και στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αντίστοιχα.

Στην περίπτωση 19 και δη στον οροσμό του «αιτούντος» έχει γίνει διόρθωση αναφορικά με την απόδοση του όρου «procure», ο οποίος στην εν λόγω περίπτωση πρέπει να αποδοθεί ως «προμηθευτούν» και όχι ως «προσφέρουν».

Όσον αφορά το παράρτημα Ι του άρθρου 62, στο πρώτο εδάφιο έχουν πραγματοποιηθεί αλλαγές σε σχέση με το επίσημο κείμενο της μετάφρασης στα ελληνικά. Ειδικότερα, η φράση “provided they form part of the permanent way” έχει αποδοθεί στο νόμο ως «εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν τμήμα της μόνιμης διαδρομής». Επιπλέον, δεν έχει αποδοθεί καθόλου στο ελληνικό κείμενο ο όρος “branch lines”, ο οποίος έχει μεταφραστεί στο νόμο ως «διακλαδώσεων».

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

Οι διατάξεις του άρθρου 4 εστιάζουν στην ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών έναντι του Δημοσίου.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του κράτους, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους. Οι εν λόγω διατάξεις προάγουν τη διαφάνεια και τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της σιδηροδρομικής αγοράς.

Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 5 εμβαθύνουν στις αρχές της αγοράς που πρέπει να διέπουν τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ιδιαίτερως, γίνεται μνεία στην προσαρμογή των δραστηριοτήτων στην αγορά, τον τρόπο διαχείρισης, τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους, την ανάγκη κατάρτισης προγραμμάτων δραστηριοτήτων για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων. Για να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς, θα πρέπει να εξασφαλιστεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που θα τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς. Επιπροσθέτως, καθορίζεται η αναγκαία ανεξαρτησία της δράσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε συγκεκριμένους τομείς και εισάγονται διατάξεις που σχετίζονται με τις δυνατότητες των μετόχων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου. Τέλος, σημειώνεται ότι οι διατάξεις του άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων αναφορικά με τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου, δυνάμει του ισχύοντος εταιρικού δικαίου.

«Λογιστικός διαχωρισμός» (άρθρο 6)

Το άρθρο 6 καθορίζει με σαφήνεια τις προϋποθέσεις αποτελεσματικού λογιστικού διαχωρισμού αφενός μεταξύ της διαχείρισης της υποδομής και της παροχής του μεταφορικού έργου και αφετέρου μεταξύ των δύο τύπων του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, δηλαδή μεταξύ των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η τήρηση χωριστών καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης και ισολογισμών, που θα επιτρέψει αφενός τον αρτιότερο διαχωρισμό των δραστηριοτήτων και υπηρεσιών και αφετέρου την πληρέστερη οικονομική παρακολούθηση. Επίσης, ορίζεται η διακριτή λογιστική απεικόνιση των κρατικών κονδυλίων για την αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1370/07 για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές) και η απαγόρευση μεταφοράς των εν λόγω κρατικών κονδυλίων σε δραστηριότητες άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή άλλες δραστηριότητες. Επιπλέον, ορίζεται ότι οι λογαριασμοί που αφορούν τους ως άνω τομείς δραστηριότητας τηρούνται κατά τρόπο που επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες, αποτρέποντας την έγερση ζητημάτων κρατικών ενισχύσεων. Τέλος, σημειώνεται ότι η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστές οντότητες, ώστε να επιτυγχάνεται η απόλυτη διάκριση και να διασφαλίζεται αφενός ότι δεν προκύπτουν συγκρούσεις συμφερόντων ή μεροληπτική μεταχείριση και αφετέρου ότι προωθείται δεόντως η μελλοντική συντεταγμένη ανάπτυξη και αποτελεσματική εκμετάλλευση του δικτύου. Τονίζεται ότι στην παρ. 2 του άρθρου δεν έχει γίνει ενσωμάτωση της εναλλακτικής δυνατότητας που παρέχει η παρ. 2 του άρθρου 6 της οδηγίας για χωριστά οργανικά τμήματα στο πλαίσιο της ίδιας επιχείρησης για τη διαχείριση της υποδομής και την παροχή του μεταφορικού έργου, ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης ανεξαρτησία στην άσκηση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής, δηλαδή της εταιρείας ΟΣΕ ΑΕ, όπως αυτά ορίζονται στην παρ. 2 του άρθρου 3 του νόμου, αλλά και ο λογιστικός διαχωρισμός, σε συνδυασμό με την ανάγκη πλήρωσης των απαιτήσεων για την ανεξάρτητη άσκηση των βασικών καθηκόντων του άρθρου 7. Η εν λόγω στρατηγική, όπως υλοποιείται μέσω του εθνικού δικαίου, ενισχύει και αποσαφηνίζει την ανεξάρτητη λειτουργία του διαχειριστή υποδομής, λειτουργώντας προληπτικά έναντι της πιθανής έγερσης κρίσιμων θεμάτων νομικής φύσεως, αλλά και συμβάλλοντας στην επίλυση καίριων ζητημάτων.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 7 υπεισέρχονται στον ορισμό των βασικών καθηκόντων και στην ανάγκη διασφάλισης της ανεξάρτητης άσκησής τους, δεδομένου ότι η επιχείρηση που τα ασκεί θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Προσδιορίζονται ως βασικά καθήκοντα αυτά που σχετίζονται με τη λήψη αποφάσεων αφενός για την κατανομή χωρητικότητας και αφετέρου για τη χρέωση χρήσης της υποδομής. Ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τις ισχύουσες διατάξεις και δεν παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς. Η άσκηση των βασικών

καθηκόντων από τον ανεξάρτητο διαχειριστή υποδομής εγγυάται τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή. Προκειμένου να αποκλειστεί η πιθανότητα ελέγχου του διαχειριστή υποδομής από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα της Οδηγίας, θεσπίζονται διατάξεις που διαφυλάσσουν την ανεξαρτησία του, σύμφωνα και με τον νόμο Περί Ανωνύμων Εταιρειών (ν. 2190/1920). Τονίζεται ότι με την παρ. 2 του άρθρου 7 της οδηγίας προβλέπεται η υποχρέωση δημιουργίας και σύστασης φορέα χρέωσης και κατανομής, σε περίπτωση που ο διαχειριστής υποδομής απωλέσει την ανεξαρτησία του, ως προς την νομική του οντότητα και την οργανωτική του δομή, από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Τέλος με την παρ. 3 του άρθρου 7 διαχωρίζονται οργανωτικά τα καθήκοντα – αρμοδιότητες του κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3, είτε αυτά εκτελούνται από τον διαχειριστή υποδομής είτε από άλλο φορέα.

«Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής» (άρθρο 8)

Το άρθρο 8 εισάγει διατάξεις που δημιουργούν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, εστιάζοντας σε κρίσιμες πτυχές της χρηματοδότησης του διαχειριστή υποδομής. Καθιερώνεται κατάρτιση ανανεώσιμης πενταετούς στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, η οποία εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και δημοσιεύεται στο διαδικτυακό τόπο του Υπουργείου. Η χάραξη πενταετούς στρατηγικής θα συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση του αναπτυξιακού σχεδιασμού, καθώς και στην πλήρωση των προϋποθέσεων αλλά και στην κάλυψη των αναγκών της βιώσιμης κινητικότητας. Όσον αφορά την κατάρτιση της εν λόγω στρατηγικής, η οδηγία θέτει ως προθεσμία για τη δημοσίευσή της την 16^η Δεκεμβρίου 2014, όμως η ολοκλήρωσή της δεν έχει καταστεί εφικτή έως σήμερα. Σημειώνεται ότι, κατά λόγο αρμοδιότητας, ο διαχειριστής υποδομής (ΟΣΕ) έχει κάνει έγγραφη εισήγηση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για το περιεχόμενο της εν λόγω στρατηγικής. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έχει διαβιβάσει στο διαχειριστή υποδομής συγκεκριμένες παρατηρήσεις, ζητώντας την υποβολή τροποποιημένης εισήγησης, γεγονός που αναμένεται να πραγματοποιηθεί εντός των επόμενων εβδομάδων, προς επίσηυση της σύνταξης της πενταετούς στρατηγικής.

Επιπροσθέτως, με Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων παρέχεται δυνατότητα χορήγησης χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Επιπλέον, ορίζεται υποχρέωση του διαχειριστή υποδομής για την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, που θα περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα και επί του οποίου οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να εκφράζουν άποψη, όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής. Οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων είναι υποχρεωμένοι να διασφαλίζουν ότι για εύλογο χρονικό διάστημα (κατά μέγιστο πέντε ετών) τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της κρατικής χρηματοδότησης, θα ισοσκελίζουν τις δαπάνες υποδομής. Η εν λόγω χρηματοοικονομική ισορροπία θα αντικατοπτρίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής, η κατάρτιση του οποίου προβλέπεται και από τις διατάξεις του άρθρου 6 του ν. 3429/05, όπως ισχύει, το οποίο, επίσης, ορίζει έγκριση του επιχειρησιακού σχεδίου με Απόφαση του Υπουργού

Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ως εκ τούτου, με βάση την παρ. 5 του άρθρου 8 του νόμου, σύμφωνα με το αρμοδίως εγκεκριμένο επιχειρησιακό σχέδιο θα προκύπτει η κρατική χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομής, η οποία προκαταβάλλεται από το Υπουργείο Οικονομικών σε μηνιαία βάση. Σημειώνεται ότι στα έσοδα του διαχειριστή υποδομής δύναται να περιλαμβάνεται όχι μόνο άμεση κρατική χρηματοδότηση, αλλά και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, για παράδειγμα μέσω της σύμπραξης δημοσίου – ιδιωτικού τομέα.

«Διαφανής διαγραφή χρεών» (άρθρο 9)

Οι διατάξεις του άρθρου 9 του νόμου δεν αποτελούν απόλυτη μεταφορά των διατάξεων του αντίστοιχου άρθρου της οδηγίας, όμως κάνουν μνεία στο ολοκληρωμένο πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, παραπέμποντας, συγκεκριμένα, στις διατάξεις του άρθρου 13 «Ρυθμίσεις Χρεών» του ν. 3891/10 (188 Α), οι οποίες προβλέπουν έκδοση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων αφενός για τη διαγραφή χρεών του ΟΣΕ έναντι του Δημοσίου και αφετέρου διαγραφή χρεών της ΤΡΑΙΝΟΣΕ έναντι του ΟΣΕ (για τα έτη 2007 - 2011), κατόπιν της σχετικής έγκρισης των φακέλων μέτρων κρατικών ενισχύσεων από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε. Επιτροπής, στην οποία υποβλήθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών το Φεβρουάριο του 2011. Τα υπό έγκριση μέτρα που άπτονται τη διαγραφής χρεών είναι κρίσιμα, δεδομένης της ανάγκης οικονομικής εξυγίανσης των εν λόγω εταιρειών. Σημειώνεται ότι κατ'εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 8 του προς κατάργηση ΠΔ 41/05 (Α 60) έχει δημιουργηθεί στον ΟΣΕ χωριστός λογαριασμός απόσβεσης χρεών στο παθητικό του οποίου έχουν μεταφερθεί τα δάνεια που είχε συνάψει ο ΟΣΕ έως την έναρξη ισχύος του ΠΔ 41/05 για περιπτώσεις αντίστοιχες αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 9 της οδηγίας. Το άρθρο 9 της οδηγίας αναφέρεται σε μείωση χρεών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και όχι διαχειριστή υποδομής. Σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 3 του νόμου, ο ΟΣΕ είναι διαχειριστής υποδομής και όχι σιδηροδρομική επιχείρηση, ωστόσο έως τις 15 Μαρτίου 2001, την ημερομηνία που αποτελεί χρόνο αναφοράς στο άρθρο της οδηγίας, ο ΟΣΕ ασκούσε τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής και, επιπλέον, παρείχε υπηρεσίες μεταφορών, καθώς δεν είχε ακόμη ιδρυθεί η ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Οι μνημονευόμενες διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 3891/10, όπως ισχύει, διαμορφώνουν ένα πλαίσιο οικονομικής εξυγίανσης, η υλοποίηση του οποίου χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς, καθώς αποτελεί αναγκαία συνθήκη ώστε να μην παρακωλύεται η βιωσιμότητα και η υγιής οικονομική διαχείριση των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

«Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή» (άρθρο 10)

Οι διατάξεις του άρθρου 10 αναπτύσσουν διεξοδικά τους όρους πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, σε πλήρη αρμονία με το δίκαιο της Ε.Ε. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, με σκοπό αφενός την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και αφετέρου την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών εφαρμόζεται στο σιδηροδρομικό τομέα λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τύπου των μεταφορών. Για να

καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως δε ο διασυνωριακός, απαιτείται, όπως ήδη προβλέπεται, άνοιγμα της αγοράς. Η διεθνής υπηρεσία επιβατικής μεταφοράς επιτρέπεται εφόσον ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, απόφαση που λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν ενδελεχούς αξιολόγησης βασιζόμενης σε διαφανή κριτήρια. Η καθιέρωση νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών μεταφορών επιβατών, αλλά θα πρέπει να επικεντρωθεί απλώς σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών, σκοπός που θα διασφαλίζεται από τις αποφάσεις του ανεξάρτητου ρυθμιστικού φορέα. Για τη λεπτομερή ρύθμιση της εν λόγω διαδικασίας, η Ε. Επιτροπή έχει θεσπίσει Εκτελεστικό Κανονισμό για τις νέες σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 11 εστιάζουν στον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης, επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, σε συνέχεια αυτών του άρθρου 10. Η παροχή υπηρεσιών διεθνούς επιβατικής μεταφοράς δε θα πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που αποτελεί ζήτημα υψηλής προτεραιότητας για την αρμονική λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται από το ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν σχετικού αιτήματος, που υποβάλλεται από τις αρμόδιες αρχές για εξέταση, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΕ) 869/14 και υπόκειται σε ένδικα βοηθήματα. Σημειώνεται ότι έχει κριθεί μη σκόπιμη η ενσωμάτωση της περ. β) της παρ. 2 του αντίστοιχου άρθρου 11 της οδηγίας, η οποία αναφέρεται στη δυνατότητα υποβολής αιτήματος από «κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρχή με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου», καθώς δεν υφίσταται αναγκαιότητα και, συνεπώς, πρόβλεψη για άλλη ενδιαφερόμενη αρχή στο άρθρο 11. Η εξέταση από το ρυθμιστικό φορέα διενεργείται στη βάση της εφαρμογής αντικειμενικών κριτηρίων, ώστε η ανάλυση θα διαθέτει υψηλό βαθμό αξιοπιστίας και αντικειμενικότητας. Σκοπός της διάταξης είναι η εξασφάλιση της συνοχής μεταξύ των διατάξεων του Κανονισμού 1370/07 και της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού στις επιβατικές μεταφορές, μέσω του ελέγχου των επιπτώσεων στην οργάνωση και χρηματοδότηση των επιβατικών μεταφορών που παρέχονται μέσω σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 12 εξειδικεύουν τις παραμέτρους σχετικά με τη δυνατότητα επιβολής εισφοράς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η δυνατότητα έκδοσης Κοινής Απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης της Ρυθμιστικής Αρχής Επιβατικών Μεταφορών (Ρ.Α.Ε.Μ.), για την επιβολή εισφοράς σε επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών, με σκοπό την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής

δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Η εισήγηση της ΡΑΕΜ, ως ανεξάρτητης διοικητικής αρχής επιφορτισμένης με την ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές από το 2021 αποτελεί εχέγγυο για την αυξημένη διαφάνεια της διαδικασίας.

Η επιβολή της εισφοράς διέπεται από συγκεκριμένους περιορισμούς που στοχεύουν στον προσδιορισμό του μέγιστου ορίου, στη διασφάλιση της αμερόληπτης μεταχείρισης, καθώς και της μη διατάραξης της οικονομικής βιωσιμότητας των επιχειρήσεων.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 12 της οδηγίας η Ευρ. Επιτροπή θα θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα, πιθανότατα υπό τη μορφή Εκτελεστικού Κανονισμού, που θα καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του άρθρου, ιδιαιτέρως αναφορικά με το πλαίσιο που θα διέπει την επιβολή εισφοράς.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 13, σε συνδυασμό με τα οριζόμενα από το παράρτημα II, συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τους όρους πρόσβασης στις υπηρεσίες και τις υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Με βάση το παράρτημα II του άρθρου 62, οι υπηρεσίες κατηγοριοποιούνται στα εξής σημεία: 1. ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, 2. πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας, σε συγκεκριμένες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και στις παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες, 3. πρόσθετες υπηρεσίες, 4. βοηθητικές υπηρεσίες.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τις υπηρεσίες του σημείου 1. Σημειώνεται ότι ο νέος νόμος επιφέρει αλλαγές ως προς τη διάρθρωση της σιδηροδρομικής αγοράς και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, σε πλήρη ευθυγράμμιση με το ενωσιακό δίκαιο. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών παρέχουν τις υπηρεσίες του σημείου 2 του παραρτήματος II.

Επιπροσθέτως, με το εν λόγω άρθρο, θεσπίζονται διατάξεις για το σημείο 2 που προβλέπουν αφενός την ανεξαρτησία του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης και αφετέρου το λογιστικό διαχωρισμό για τη αντίστοιχη δραστηριότητα, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματικός διαχωρισμός μεταξύ εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων και παροχής του μεταφορικού έργου και να αποφεύγονται/αποτρέπονται συγκρούσεις συμφερόντων και αντίστοιχες τριβές/κραδασμοί στη σιδηροδρομική αγορά.

Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 13 προστίθεται εξουσιοδοτική διάταξη (δεν υφίσταται στο άρθρο της οδηγίας) με την οποία προβλέπεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής, μετά από διαβούλευση με τη ΓΑΙΑΟΣΕ, καθορίζονται αφενός όλες οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και αφετέρου οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής ασκεί τα καθήκοντα του

φορέα εκμετάλλευσης. Η εν λόγω απόφαση δύναται να αναθεωρείται. Η προσθήκη της εξουσιοδότησης για την έκδοση της Υπουργικής Απόφασης έχει πραγματοποιηθεί κατόπιν αιτήματος του διαχειριστή υποδομής και αποτελεί προϋπόθεση για τον καθορισμό βασικών παραμέτρων και την αποσαφήνιση καίριων ζητημάτων αναφορικά με το καθεστώς που διέπει τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και κρίνεται σκόπιμη στο πλαίσιο της βέλτιστης διευθέτησης θεμάτων που άπτονται των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, παρέχοντας τη δυνατότητα αναθεώρησης, η οποία θα αντανakλά τυχόν μελλοντικές αλλαγές.

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των υπηρεσιών του σημείου 4, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

Επιπροσθέτως, εισάγονται διατάξεις που εξειδικεύουν τη διαδικασία για την υποβολής αιτημάτων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση σε σχέση με το σημείο 2 του παραρτήματος, καθώς και το χειρισμό τους από το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης, αλλά και τη δυνατότητα προσφυγής στο ρυθμιστικό φορέα.

Οι ως άνω διατάξεις καθορίζουν ενδελεχώς τη χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, τις εγκαταστάσεις και την παροχή υπηρεσιών σε αυτές, που αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την οργανωμένη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς και των παρεχόμενων υπηρεσιών, με τρόπο που εξυπηρετεί ισότιμα τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ακολουθώντας πλήρως ανταγωνιστικά πρότυπα.

Θεσπίζεται διάταξη που αφορά τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2. Αν δεν έχουν δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσης, υφίσταται δυνατότητα διάθεσης για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση. Η εν λόγω αξιοποίηση διευρύνει την ευελιξία στη σιδηροδρομική αγορά, μέσω της δυνατότητας να παρασχεθεί ώθηση στο σιδηροδρομικό έργο από την εκ νέου θέση σε χρήση εγκαταστάσεων που έχουν περιέλθει σε μακρά αδράνεια, διασφαλίζοντας, παράλληλα, ως αντάλλαγμα τα έσοδα της μίσθωσης για τον ιδιοκτήτη.

Τονίζεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 12 της οδηγίας η Ευρ. Επιτροπή θα θεσπίσει συγκεκριμένα μέτρα, πιθανότατα υπό τη μορφή Εκτελεστικού Κανονισμού, που θα καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια πρόσβασης στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών των σημείων 2 έως 4 του παραρτήματος II, αλλά και στις παρεχόμενες σε αυτές υπηρεσίες.

«Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες» (άρθρο 14)

Οι διατάξεις του άρθρου 14 διαμορφώνουν το περίγραμμα των γενικών αρχών για τις διασυνοριακές συμφωνίες, εστιάζοντας επιμελώς στις υποχρεώσεις κοινοποίησης του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων έναντι της Ε. Επιτροπής. Διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές.

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κοινοποιεί στην Ε. Επιτροπή αφενός κάθε διασυνοριακή συμφωνία πριν από τη σύναψή της όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες με κράτη μέλη και αφετέρου την πρόθεσή του να αρχίσει διαπραγματεύσεις και να συνάψει νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με κράτη μέλη και τρίτες χώρες.

Επιπλέον, εφαρμόζονται προσωρινά και/ή συνάπτονται νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης.

Οι ως άνω διατάξεις καθορίζουν τις υποχρεώσεις που πρέπει να εκπληρώσει σχετικά το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Οι διαδικασίες σύναψης διασυνοριακών συμφωνιών χρήζουν επαρκούς διαφάνειας και αποσαφήνισης, αφενός σε ευρωπαϊκό και αφετέρου σε εθνικό επίπεδο, γεγονός που επιτυγχάνεται πλήρως με τις προβλέψεις του άρθρου 14.

Υπογραμμίζεται ότι, σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 14 της οδηγίας, η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικές πράξεις εξουσιοδότησης των κρατών μελών να εφαρμόζουν προσωρινά και/ή να συνάπτουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης.

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

Η διάταξη του άρθρου 15 ορίζει ότι το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σεβόμενο το ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλει στην Ε. Επιτροπή σε ετήσια βάση συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων. Οι εν λόγω πληροφορίες καθορίζονται ενδελεχώς από τις διατάξεις Εκτελεστικού Κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Ε. Επιτροπής, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών, καλύπτοντας όλες τις πτυχές της σιδηροδρομικής αγοράς και πρόκειται να αξιοποιούνται δεόντως από την Ε. Επιτροπή κατά την υποβολή έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κάθε 2 έτη σχετικά με καίρια ζητήματα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς στην Ε.Ε, όπως, ενδεικτικά, η κατάσταση του ενωσιακού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών, η χρήση δικαιωμάτων πρόσβασης και οι περιορισμοί υποδομής.

«Αρχή αδειοδότησης» (άρθρο 16)

Το άρθρο 16 ορίζει ότι αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), η λειτουργία της οποίας υπόκειται σε συγκεκριμένους περιορισμούς, πιο συγκεκριμένα, δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή φορείς. Η εν λόγω διάταξη αφενός διατυπώνει εκ νέου τη διάταξη της περ. 8 του άρθρου 28 του ν. 3891/10 για την αρμοδιότητα της ΡΑΣ σχετικά με τη χορήγηση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης και αφετέρου συμπληρώνει με σαφήνεια, περιορισμούς/ασυμβίβαστα που ήδη υφίστανται στο τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/10. Η χορήγηση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης από ανεξάρτητο φορέα είναι απαραίτητη, δεδομένου ότι αναβαθμίζει την αξιοπιστία του συνόλου των σχετικών διαδικασιών και επιβάλλει την ισονομία στον κλάδο, εκπέμποντας θετικό μήνυμα προς τις νέες επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στον κλάδο.

«Γενικές απαιτήσεις και ποινικές κυρώσεις» (άρθρο 17)

Το άρθρο 17 καθορίζει τις γενικές απαιτήσεις αναφορικά με τους όρους αδειοδότησης. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή εφαρμόζονται σε όλη την Ένωση σε ομοιόμορφη βάση και χωρίς διακρίσεις, ενδείκνυται να καθιερωθεί η αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Διευκρινίζονται βασικά σημεία, όπως, ενδεικτικά, το γεγονός ότι δεν επιτρέπεται στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες, ενώ η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, καθώς απαιτείται προσθέτως η χορήγηση πιστοποιητικού ασφαλείας. Η πρόσβαση υλοποιείται με τη σύναψη σχετικής συμφωνίας διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης. Επιπλέον, στις παραγράφους 6 και 7 προστίθενται διατάξεις που κρίνονται αναγκαίες για λόγους περαιτέρω αποσαφήνισης και ολοκλήρωσης του θεσμικού πλαισίου, χωρίς να υφίστανται στο αντίστοιχο άρθρο της οδηγίας. Καταρχάς, ορίζεται ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή είναι η χορήγηση Πιστοποιητικού Ασφαλείας από την Αρχή Ασφάλειας. Επιπροσθέτως, παρατίθενται διατάξεις κομβικής σημασίας που ήδη υφίστανται στο προς κατάργηση ΠΔ 41/05 και αφορούν την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής χωρίς να τηρηθούν οι προσηκούμενες διατάξεις. Τέλος, γίνεται μνεία στην εφαρμογή διατάξεων του με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικού Κανονισμού της Ε. Επιτροπής ο οποίος εξειδικεύει κρίσιμες πτυχές της διαδικασίας αδειοδότησης. Πρέπει να επισημανθεί ότι κατόπιν της προθεσμίας ενσωμάτωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ η αρχή αδειοδότησης (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων) εξέδωσε (στις 23/12/15 και 23/5/16) δύο άδειες σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, της περ. 14 του άρθρου 3, κάνοντας, μεταξύ άλλων, χρήση των διατάξεων του εν λόγω σημαντικού Εκτελεστικού Κανονισμού, σύμφωνα με τα αναφερόμενα και στο σώμα των εν λόγω αδειών.

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

Στο άρθρο 18 παρατίθενται διατάξεις που αφορούν τους όρους απόκτησης άδειας. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στην αρχή αδειοδότησης την πλήρωση απαιτήσεων αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης.

Επιπροσθέτως, στην παρ. 2, γίνεται προσπάθεια διαμόρφωσης ενός πληρέστερου πλαισίου για την υποβολή αίτησης αδειοδότησης με την προσθήκη διατάξεων που δεν προβλέπονται στην οδηγία, όμως θεωρούνται. Ειδικότερα, αφενός γίνεται αναφορά στο περιεχόμενο της αίτησης για την παροχή άδειας, το έντυπο της οποίας περιλαμβάνεται σε σχετικό αναλυτικό οδηγό της αρχής αδειοδότησης, που δημοσιοποιείται στην ιστοσελίδα της και κάνει αναλυτική μνεία στα απαιτούμενα έγγραφα και αφετέρου ορίζεται η διαδικασία ελέγχου από την αρχή αδειοδότησης της πληρότητας του υποβαλλόμενου φακέλου και καθορίζονται σχετικές προθεσμίες. Ορισμένες εκ των εν λόγω διατάξεων είναι εναρμονισμένες με τον με τον με αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 17.

Επιπλέον, το παράβολο υπέρ του Δημοσίου που συνοδεύει την αίτηση ορίζεται σε ποσό ύψους τριών χιλιάδων (3.000) ευρώ, δυνάμενο να αναπροσαρμοστεί με Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Τέλος, στην παρ. 3 προστίθεται σημαντική εξουσιοδοτική διάταξη για την έκδοση Υπουργικής Απόφασης που θα ορίζει περαιτέρω εξειδίκευση, συμπληρώσεις ή τροποποιήσεις στα έγγραφα και πιστοποιητικά, καθώς και στις λεπτομέρειες, σχετικά με την αίτηση, τη διαδικασία και τα δικαιολογητικά για τη χορήγηση άδειας,

«Απαιτήσεις αξιοπιστίας» (άρθρο 19)

Σε συνέχεια των γενικών αναφορών του άρθρου 18, το άρθρο 19 εξειδικεύει τις πληρωτέες απαιτήσεις αξιοπιστίας από την πλευρά της επιχείρησης και των αρμοδίων ατόμων για τη διαχείρισή της. Συνοπτικά, οι κύριες απαιτήσεις αξιοπιστίας αφορούν μη καταδίκη για: σοβαρά αδικήματα, σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών, σοβαρές παραβάσεις υποχρεώσεων κοινωνικής, εργατικής, τελωνειακής νομοθεσίας.

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

Το άρθρο 20, σε συνδυασμό με το σχετικό παράρτημα III, επικεντρώνεται στις προϋποθέσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, η οποία συνιστά ιδιαιτέρως κρίσιμο παράγοντα/προαπαιτούμενο στο πλαίσιο της χορήγησης άδειας. Ειδικότερα, η αιτούσα επιχείρηση πρέπει να μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της για περίοδο 12 μηνών. Στον υπ'αριθμ. 2015/171 Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής, και δη στο δεύτερο

εδάφιο της παρ.1, προβλέπεται συγκεκριμένη διάταξη, η οποία μνημονεύεται στο εν λόγω άρθρο, ειδικά για τη χρηματοοικονομική επιφάνεια επιχειρήσεων με ετήσια έσοδα κάτω των 5 εκατ. ευρώ από δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εν λόγω διάταξη κρίνεται ιδιαιτέρως σημαντική από την αρχή αδειοδότησης (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων), η οποία έχει ζητήσει την αυτούσια προσθήκης της στο σχέδιο νόμου ως δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 20.

Επιπροσθέτως, η αρχή αδειοδότησης ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια της επιχείρησης ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών ή ισολογισμού της (κατά περίπτωση). Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας υποβάλλει τουλάχιστον τις πληροφορίες/στοιχεία του παραρτήματος III του άρθρου 62, οι οποίες αποδίδουν επαρκώς μία ολοκληρωμένη εικόνα για τα οικονομικά μεγέθη/επιδόσεις της επιχείρησης.

Επισημαίνεται ότι το παράρτημα III της οδηγίας που έχει ενσωματωθεί στο παράρτημα III του άρθρου 62 της οδηγίας μπορεί να τροποποιείται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις της Ευρ. Επιτροπής, ώστε να καθορίζονται τα στοιχεία τεκμηρίωσης της χρηματοοικονομικής επιφάνειας που παρέχει αρχικά ή συμπληρωματικά η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις στο παράρτημα III της οδηγίας βάσει των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων θα συνεπάγονται τροποποιήσεις και στο παράρτημα III του άρθρου 62 του νόμου.

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας (άρθρο 21)

Το άρθρο 21 καταγράφει τις γενικές αρχές τήρησης των απαιτήσεων επαγγελματικής επάρκειας. Η επιχείρηση οφείλει να αποδείξει ότι διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ή πείρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών προς παροχή. Η εκτέλεση του μεταφορικού έργου στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών προϋποθέτει τη διασφάλιση ότι η επιχείρηση που θα δραστηριοποιηθεί διαθέτει υψηλό επίπεδο επάρκειας επαγγελματικής φύσεως, το οποίο θα τεκμηριώνεται από την προσκόμιση των αντίστοιχων δικαιολογητικών.

Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης (άρθρο 22)

Το άρθρο 22 εμβαθύνει στον τρόπο κάλυψης της αστικής ευθύνης της επιχείρησης, στο πλαίσιο άσκησης της δραστηριότητάς της, κατ' εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Για το σκοπό της παροχής των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η αιτούσα επιχείρηση, προκειμένου να είναι επαρκώς καλυμμένη, οφείλει είτε να είναι επαρκώς ασφαλισμένη, μέσω σύναψης ασφαλιστηρίου συμβολαίου με ασφαλιστική εταιρεία, είτε να διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις, βάσει όρων της αγοράς, μέσω της έκδοσης εγγυητικής επιστολής από κάποιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα. Για την προστασία των πελατών και των τρίτων, είναι ουσιώδες να εξασφαλιστεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι επαρκώς ασφαλισμένες έναντι αστικής ευθύνης, υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη παρέχεται

με συνθήκες της αγοράς, δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση και δεν περιέχει στοιχεία διακρίσεων κατά άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Πιο συγκεκριμένα, η κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει την ικανοποίηση των νόμιμων απαιτήσεων κατά της σιδηροδρομικής επιχειρήσεως από ζημιές οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, βαγονιών ή/και ελκτικών μηχανών οι οποίες περιγράφονται λεπτομερώς στα ασφαλιστήρια συμβόλαια ή στις εγγυητικές επιστολές προς κάλυψη των επαρκών εγγυήσεων. Τα όρια αποζημιώσεων που καθορίζονται στον εν λόγω άρθρο είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σχετικής υφιστάμενης νομοθεσίας.

Σημειώνεται ότι οι παρ. 2 έως 6 του εν λόγω άρθρου δεν αντιστοιχούν σε διατάξεις της οδηγίας. Ωστόσο, δεδομένης της ανάγκης να διαμορφωθεί στον εθνικό νόμο ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την κάλυψη της αστικής ευθύνης, η οποία αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, έχει κριθεί σκόπιμη η εισαγωγή πρόσθετων διατάξεων που ρυθμίζουν διεξοδικότερα τις απαιτήσεις για την αστική ευθύνη.

«Εδαφική και χρονική ισχύς και ενημέρωση της αρχής αδειοδότησης» (Άρθρο 23)

Το άρθρο 23 εστιάζει στην εδαφική και χρονική ισχύ της άδειας και, επιπροσθέτως, προσδιορίζει με σαφήνεια λοιπές κρίσιμες παραμέτρους που συνθέτουν το εν λόγω πλαίσιο, όπως η περιοδική επανεξέταση της άδειας από την αρχή αδειοδότησης, υποχρέωση ενημέρωσης της αρχής αδειοδότησης αφενός για τυχόν αλλαγές στους όρους και προϋποθέσεις χορήγησης και αφετέρου από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή.

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης και ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις σχετικές υποχρεώσεις. Η αρχή αδειοδότησης επανεξετάζει τη χορηγηθείσα άδεια, με τη συμπλήρωση πέντε ετών, και, επιπλέον, παρακολουθεί αδιαλείπτως την τήρηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων χορηγήθηκε η άδεια. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

Στις παρ. 4 έως 6 εισάγονται διατάξεις που δεν υφίστανται στην οδηγία, όμως ρη Ορίζεται ότι η άδεια είναι αμεταβίβαστη και μη εκχωρήσιμη, γεγονός που δεν προβλέπεται ευθέως στο σχετικό άρθρο της οδηγίας, αποτελεί όμως συμπέρασμα που δύναται εμμέσως να αντληθεί από το σύνολο των προϋποθέσεων της αδειοδότησης.

Η αδειοδοτημένη σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να ενημερώνει την αρχή αδειοδότησης, για οποιαδήποτε αλλαγή στους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων της χορηγήθηκε η άδεια.

Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια από φορέα άλλου κράτους μέλους και οι οποίες σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή οφείλουν να ενημερώνουν την αρχή αδειοδότησης

κοινοποιώντας της την άδειά τους πριν την έναρξη των δραστηριοτήτων τους στην Ελλάδα.

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

Το άρθρο 24 ενσωματώνει διατάξεις που συγκροτούν ένα ασφαλές περιβάλλον, βασιζόμενο στην αποτροπή δυσμενών επιπτώσεων στη σιδηροδρομική αγορά, δεδομένου ότι εστιάζουν σε κρίσιμα ζητήματα αναφορικά με τις χορηγούμενες άδειες, όπως η δυνατότητα έκδοσης προσωρινής άδειας, η υποβολή εκ νέου της άδειας για έγκριση, η αναστολή και ανάκληση της άδειας. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να είναι διαφανείς και να τηρούν την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης.

Ενδεικτικά, η αρχή αδειοδότησης δύναται να αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια, όταν κρίνεται αδυναμία της σιδηροδρομικής επιχείρησης να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, ενημερώνοντας τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA). Επίσης, όταν μία άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, δύναται να χορηγηθεί προσωρινή άδεια, ισχύος όχι μεγαλύτερης των 6 μηνών. Επιπλέον, υφίστανται διατάξεις που αφορούν αρμοδιότητες της αρχής αδειοδότησης περί επανεξέτασης, εκ νέου έγκρισης, αναστολής και ανάκλησης της αρχής αδειοδότησης σε περιπτώσεις διακοπής, μη έναρξης δραστηριότητας, μεταβολής νομικής κατάστασης, πρόθεσης μεταβολής ή σημαντικής επέκτασης δραστηριότητας για τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

«Διαδικασία χορήγησης αδειών» (άρθρο 25)

Το άρθρο 25 υπεισέρχεται διεξοδικά στις διαδικασίες χορήγησης αδειών. Εν συντομία, ορίζεται ότι οι εν λόγω διαδικασίες δημοσιεύονται και ενημερώνεται σχετικά η Ε. Επιτροπή. Η αρχή αδειοδότησης τηρεί Μητρώο Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων, το οποίο θα αναρτάται στον διαδικτυακό τόπο της αρχής αδειοδότησης και θα αποστέλλεται και στους αρμόδιους φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επιπροσθέτως, προβλέπεται προθεσμία τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την απόφαση της αρχής αδειοδότησης επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία ανακοίνωσης της απόφασης. Οι αποφάσεις της αρχής αδειοδότησης υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση.

«Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας υποδομής» (άρθρο 26)

Το άρθρο 26 πραγματοποιεί μία σύντομη, περιεκτική αναφορά στην υποχρέωση τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας να είναι εναρμονισμένα με τις αρχές του παρόντος νόμου και να επιτρέπουν στο διαχειριστή υποδομής να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας. Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να αποβλέπουν, στην κατά το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να

επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

Με τις διατάξεις του άρθρου 27, καθώς και του σχετικού Παραρτήματος IV του άρθρου 62, αφενός παρατίθενται αναλυτικά οι κατάλληλοι τρόποι και τα μέσα δημοσίευσης των δηλώσεων δικτύου από τους διαχειριστές υποδομής και αφετέρου εξειδικεύονται λεπτομερώς η διάρθρωση και το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, η πληρότητα της οποίας αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Η δημοσίευση δηλώσεων δικτύων, υπό ηλεκτρονική μορφή, στα αγγλικά, στον ιστότοπο του διαχειριστή υποδομής, παρεχόμενης της πρόσβασης μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης στο πλαίσιο της συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής, θα συμβάλει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας στη δήλωση δικτύου δικτύου και, κατά συνέπεια, στην ενδυνάμωση της διαφάνειας.

Συνοπτικά, η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Σημειώνεται ότι, επιπλέον, περιλαμβάνονται πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρεται ο δικτυακός τόπος όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται αναλυτικά στο παράρτημα IV του άρθρου 62.

Επιπλέον, προσδιορίζεται χρονικό όριο για τη δημοσίευση δήλωσης δικτύου, το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος κατανομής χωρητικότητας υποδομής, για τους σκοπούς του βέλτιστου συντονισμού της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας.

Με βάση το Παράρτημα IV του άρθρου 62, εμπλουτίζεται το προβλεπόμενο περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου, η οποία καθίσταται αναλυτικότερη προς διευκόλυνση των αιτούντων. Τα μέτρα που προτείνονται στο παράρτημα VI του άρθρου 62 αποσαφηνίζουν το περιεχόμενο των δηλώσεων δικτύων, προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους και να ενισχυθεί η διαφάνεια στο πλαίσιο της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Ενδεικτικά, οι νέες διατάξεις ορίζουν, μεταξύ και άλλων και προσθέτως των έως πρότινος οριζόμενων στην εθνική νομοθεσία, να δημοσιεύονται εντός της δήλωσης δικτύου:

- Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών
- Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντων.

Μέσω της δήλωσης δικτύου, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις οικονομικές ενδείξεις από το σύστημα χρέωσης και

κατανομής χωρητικότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.

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

Το άρθρο 28 εστιάζει στην υποχρέωση σύναψης των αναγκαίων συμφωνιών, με όρους αμερόληπτους και διαφανείς, μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής. Η εν λόγω διάταξη κρίνεται απαραίτητη για το σκοπό της δέουσας ρύθμισης, με συμβατική μορφή, των σχέσεων διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης, σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την παροχή και υλοποίηση της πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 29 του παρόντος νόμου θέτουν τις βάσεις για τη δημιουργία ενός διαφανούς, ολοκληρωμένου πλαισίου σχετικά με τη θέσπιση, τον καθορισμό και την είσπραξη των τελών.

Με τη με αριθμ. Φ4/54510/4872 (Β 1745/30-11-06) απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών έχουν καθοριστεί το πλαίσιο, οι κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Η εν λόγω απόφαση εξακολουθεί να είναι σε ισχύ έως τη δημοσίευση της απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του παρόντος νόμου.

Η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής σύμφωνα με το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

Στα δύο τελευταία εδάφια της παρ. 1 του άρθρου 29 της οδηγίας υφίσταται διάταξη περί δυνατότητας του εθνικού κοινοβουλίου (μέσω της αρμόδιας κοινοβουλευτικής επιτροπής) να ελέγξει και, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει το επίπεδο χρέωσης που έχει καθορίσει ο διαχειριστής υποδομής. Η εν λόγω δυνατότητα, όπως παρέχεται από την οδηγία, δεν έχει ενσωματωθεί, καθώς αφενός ο καθορισμός των τελών υποδομής με Υπουργική Απόφαση, κατόπιν εισήγησης του ΟΣΕ, όπως έχει ήδη πραγματοποιηθεί με την αναφερόμενη Υπουργική Απόφαση η οποία θα ισχύει έως την αντικατάστασή της από νέα απόφαση κατ'εξουσιοδότηση της παρ. 3 του άρθρου 31 και αφετέρου οι ολοκληρωμένες αρμοδιότητες που προβλέπει για το ρυθμιστικό φορέα ως προς τις αρχές χρέωσης η παρ. 5 του άρθρου 56 του νόμου καθιστούν μη αναγκαία την πρόσθετη επανεξέταση από κοινοβουλευτική επιτροπή. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους και συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη.

Τέλος, διαμορφώνεται ένα δίκτυ προστασίας για τους αιτούντες με διατάξεις που εισάγονται σε σχέση την τήρηση του εμπορικού απορρήτου των πληροφοριών που

παρέχουν στο διαχειριστή υποδομής και ενισχύεται η απαρέγκλιτη της εμπιστευτικότητας στην αγορά.

«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

Με τις διατάξεις του άρθρου 30, όπως αυτές συμπληρώνονται με τις διατάξεις του σχετικού Παραρτήματος, ορίζεται υποχρέωση σύναψης συμβατικής συμφωνίας μεταξύ του Δημοσίου (Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) και του διαχειριστή υποδομής, η οποία ρυθμίζει ενδελεχώς τους κανόνες που διέπουν τη σχέση τους και δημοσιεύεται εντός συγκεκριμένης προθεσμίας. Το παράρτημα V ορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας, το οποίο εστιάζει, μεταξύ άλλων, στο πεδίο εφαρμογής, που καλύπτει τις πτυχές διαχείρισης της υποδομής, στη δομή των πληρωμών, καθώς και στην επίτευξη ποιοτικών στόχων, μέσω της καθιέρωσης σχετικών δεικτών/κριτηρίων. Η διάρκεια ισχύος της εν λόγω συμφωνίας ορίζεται σε 5 τουλάχιστον έτη και ταυτίζεται με τη διάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου, κατά τα οριζόμενα στο σχετικό παράρτημα, ενώ εξασφαλίζεται η συνέπεια διατάξεων μεταξύ συμβατικής συμφωνίας και επιχειρησιακού σχεδίου. Επιπροσθέτως, προβλέπεται η παροχή κινήτρων στο διαχειριστή υποδομής για τη μείωση του κόστους χρήσης της υποδομής και του επιπέδου των τελών υποδομής μέσω συμβατικής συμφωνίας ή Κοινής Υπουργικής Απόφασης ή συνδυασμού συμβατικής συμφωνίας και Κοινής Υπουργικής Απόφασης. Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο και είναι συνεπώς αναγκαίο να παρέχεται στο διαχειριστή υποδομής κίνητρο ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής του. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει και τηρεί μητρώο περιουσιακών στοιχείων, το οποίο εξυπηρετεί πολλαπλούς στόχους. Οι μέθοδοι επιμερισμού δαπανών που εγκρίνει ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να βασίζονται στην καλύτερη διαθέσιμη ανάλυση της προέλευσης του κόστους και να επιμερίζουν το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, στους τύπους των σιδηροδρομικών οχημάτων.

«Αρχές χρέωσης» (άρθρο 31)

Οι διατάξεις του άρθρου 31 καθορίζουν με σαφήνεια τις αρχές χρέωσης, πληρώντας ένα από τα στοιχειώδη κριτήρια για την ενδεδειγμένη και ποιοτική λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς.

Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αντίστοιχα και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους, ενώ, για λόγους διαφύλαξης της διαφάνειας, παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα όλες οι αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη.

Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ότι η τιμολόγηση τηρεί τους βασικούς κανόνες χρέωσης. Η εν λόγω διάταξη αποτελεί ένα από τα εχέγγυα για την αξιοπιστία της εφαρμογής των κανόνων χρέωσης.

Το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι τα τέλη που χρεώνονται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιτρέπουν στους σιδηροδρόμους να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς. Επομένως, η χρέωση για χρήση της υποδομής θα πρέπει να ορίζεται στο ύψος της επιβάρυνσης που δημιουργείται άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής μεταφοράς και το κόστος το οποίο αναλαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής.

Η Ε. Επιτροπή έχει δημοσιεύσει Εκτελεστικό Κανονισμό σχετικά με το άμεσο κόστος και ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά. Εντός τεσσάρων ετών από την έναρξη ισχύος του Εκτελεστικού Κανονισμού, θα εκδοθεί νέα απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία καθορίζει το πλαίσιο, τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης σε συμφωνία προς τις διατάξεις της εκτελεστικής πράξης, αντικαθιστώντας την απόφαση του άρθρου 29. Με όμοια απόφαση μπορεί να ρυθμιστεί κάθε θέμα σχετικό με τις διατάξεις του άρθρου.

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 Επιτροπή έχει θεσπίσει τον Εκτελεστικό Κανονισμό σχετικά με τις ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου. Είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί ότι συνυπολογίζεται το εξωτερικό κόστος όταν λαμβάνονται αποφάσεις για τις μεταφορές και ότι η χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών μπορεί, εν μέρει, να συμβάλλει στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους κατά συνεκτικό και ισόρροπο τρόπο για όλους τους τρόπους μεταφορών.

Για την βελτίωση της διαφάνειας των τελών, καθίσταται σαφές ότι οι πάροχοι υπηρεσιών πρέπει επίσης να υποβάλλουν πληροφορίες σχετικά με τις χρεώσεις των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις οποίες πρέπει να δημοσιεύουν οι διαχειριστές υποδομών στις οικείες δηλώσεις δικτύου.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εντούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη υποδομής είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

Στο σύστημα χρέωσης δύναται να λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες του αυξανόμενου κορεσμού της χωρητικότητας της υποδομής και, τελικά, της ανεπάρκειας της χωρητικότητας.

Επιπροσθέτως, καθορίζονται οι βασικές αρχές χρέωσης για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα:

Το τέλος που επιβάλλεται αφενός για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος II του άρθρου 62 και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις και αφετέρου, όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του παραρτήματος II του άρθρου 62 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος. Η προσθήκη του εύλογου κέρδους στον τρόπο υπολογισμού αποτελεί σημαντική καινοτομία του νέου νόμου, κατ'εφαρμογή των διατάξεων της νέας οδηγίας. Επιπλέον, με τις ως άνω διατάξεις, καθορίζονται οι λειτουργικές συνιστώσες της υποδομής που είναι απαραίτητες, για να επιτραπεί στους φορείς εκμετάλλευσης να παρέχουν υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να παρέχονται έναντι των κατώτατων τελών πρόσβασης.

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.

Ο φορείς εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

«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 καθορίζουν τις εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης και συμπληρώνεται από τις διατάξεις του σημείου 1 του παραρτήματος VI του άρθρου 62.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση υπουργικής απόφασης προκειμένου να εξασφαλιστεί η πλήρης ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εν λόγω διάταξη δύναται να λειτουργεί ευεργετικά για το διαχειριστή υποδομής. Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης του κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας συνεισφοράς. Ωστόσο, το καθεστώς χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να επιτρέπει την κυκλοφορία που μπορεί να καλύψει τουλάχιστον το πρόσθετο κόστος που επιβάλλει η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.

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 και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Κατά την επιβολή προσαύξησης, τα διακριτά τμήματα της αγοράς καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής, όταν το κόστος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, οι τιμές τους στην αγορά ή οι σχετικές απαιτήσεις ποιότητας διαφέρουν σημαντικά.

Για λόγους πληρότητας και απόλυτης διασφάλισης της καθολικής ενημέρωσης, ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη, υπό τον έλεγχο του ρυθμιστικού φορέα.

Υφίστανται πρόσθετες διατάξεις για τα δυνατότητα επιβολής αυξημένων τελών, όσον αφορά αφενός τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς και αφετέρου συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS). Προκειμένου να επισπευσθεί η εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) στα οχήματα κίνησης, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να τροποποιήσουν το σύστημα χρέωσης με διαφοροποίηση για τους συρμούς που είναι εξοπλισμένοι με ETCS. Η εν λόγω διαφοροποίηση θα πρέπει να προσφέρει τα κατάλληλα κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με ETCS. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, 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.

Στην παρ. 4 του άρθρου 32 της οδηγίας ορίζεται ότι η Ευρ. Επιτροπή θεσπίζει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικαστικές λεπτομέρειες στην εφαρμογή της διαφοροποίησης του τέλους υποδομής σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα που θα παρακολουθεί το σχέδιο εξάπλωσης ERTMS στην Ευρώπη το οποίο καθιερώνεται δυνάμει της απόφασης 2009/561/EK και με τα οποία εξασφαλίζεται ότι δεν ανακύπτει συνολική τροποποίηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής. Αυτά τα εκτελεστικά μέτρα προσαρμόζουν τις διαδικαστικές λεπτομέρειες της εφαρμοστέας διαφοροποίησης σε τρένα που εξυπηρετούν τοπικές και περιφερειακές μεταφορές χρησιμοποιώντας περιορισμένο τμήμα των σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK.

«Εκπτώσεις» (άρθρο 33)

Οι διατάξεις του άρθρου 33 καθορίζουν τα κριτήρια που ισχύουν αναφορικά με τις εκπτώσεις στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι εκπτώσεις έχουν συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής, περιοριζόμενες στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τον διαχειριστή υποδομής. Οι εκπτώσεις που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να σχετίζονται με την εξοικονόμηση του πραγματικού διοικητικού κόστους, ιδίως την εξοικονόμηση του κόστους των συναλλαγών. Είναι όμως δυνατόν να παρέχονται και για την προαγωγή της αποτελεσματικής αξιοποίησης της υποδομής.

Ως εκ των άνω, κατ'εξαίρεση, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να εισάγει καθεστώςτα προσιτά σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις. Η εν λόγω δυνατότητα αφενός ενθαρρύνει την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και αφετέρου καλλιεργεί τις προϋποθέσεις για τη βέλτιστη αξιοποίηση της χωρητικότητας υποδομής, μέσω της παροχής του κινήτρου της έκπτωσης των τελών υποδομής.

Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής, με σεβασμό προς την ανάγκη ανάπτυξης του ανταγωνισμού σε θεμιτό πλαίσιο. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

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

Το άρθρο 34 θεσπίζει τη δυνατότητα εφαρμογής συστήματος αποζημίωσης μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Προβλέπεται εξουσιοδότηση για την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης υλοποίησης της εν λόγω δυνατότητας, ώστε να υφίσταται αποζημίωση για τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς.

Όταν μια σιδηροδρομική επιχείρηση που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες, γεγονός που συνεπάγεται ευρύτερες ευεργετικές συνέπειες.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και οι υπολογισμοί που εκτελούνται πρέπει να δημοσιοποιούνται. Ειδικότερα πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 35 παρέχουν εξουσιοδότηση για τη δημιουργία συστήματος επιδόσεων εντός του συστήματος χρέωσης υποδομής, με σκοπό την ενθάρρυνση των

σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται διεξοδικά στο σημείο 2 του παραρτήματος VI του άρθρου 62 ισχύουν ομοιόμορφα σε ολόκληρο το δίκτυο. Είναι σκόπιμο να παρέχονται, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή της υποδομής, κίνητρα για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών και για τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου.

Σημειώνεται ότι με βάση την παρ. 3 του άρθρου 35 της οδηγίας ανατίθεται στην Ευρ. Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά τις τροποποιήσεις του σημείου 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI, που αντιστοιχεί στο σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI του νέου νόμου. Με τις τροποποιήσεις αυτές προσαρμόζονται οι κατηγορίες καθυστέρησης στις βέλτιστες πρακτικές που αναπτύσσει ο τομέας.

«Τέλη δέσμευσης» (άρθρο 36)

Οι διατάξεις του άρθρου 36 ορίζουν τη δυνατότητα του διαχειριστή υποδομής να επιβάλλει κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που διατίθεται αλλά δεν χρησιμοποιείται και αποσκοπούν, κυρίως, στην παροχή κινήτρου για τη βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας της χρήσης της χωρητικότητας, καθώς και για την ομαλή λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς γενικότερα. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή καθίσταται υποχρεωτική σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν στη δήλωση δικτύου τους τα σχετικά κριτήρια.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 37 καθορίζουν το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με σκοπό τη διασφάλιση της εφαρμογής αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και τον συντονισμό της χρέωσης για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Οι διαχειριστές υποδομής αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων.

«Δικαιώματα χωρητικότητας» (άρθρο 38)

Το άρθρο 38 συγκροτεί ένα περιεκτικό σύνολο διατάξεων που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη και ισορροπημένη ρύθμιση των δικαιωμάτων χωρητικότητας, ώστε να γίνονται πλήρως σεβαστά με διαφανή τρόπο τα δικαιώματα του συνόλου των αιτούντων.

Ειδικότερα, η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από διαχειριστή υποδομής και η χρήση της δεν είναι μεταβιβάσιμη, με εξαίρεση τον ορισμό σιδηροδρομικής επιχείρησης από τον αιτούντα.

Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις διαχειριστή υποδομής και των αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας καθορίζονται συμβατικά, συμφώνως προς το άρθρο 42.

Όταν ο αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνών μεταφορών επιβατών, προβλέπεται συγκεκριμένη διαδικασία, σε συνέχεια των άρθρων 10 και 11.

«Κατανομή χωρητικότητας» (άρθρο 39)

Οι διατάξεις του άρθρου 39 ορίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κανόνες κατανομής χωρητικότητας, τους οποίους κοινοποιεί άμεσα στο ρυθμιστικό φορέα, και εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Η σύνταξη ενός συνεκτικού, δίκαιου και ευέλικτου πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας, προσαρμοσμένου στις ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς είναι προαπαιτούμενο για την ορθή εκτέλεση της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας και τη βέλτιστη αξιοποίηση της διατιθέμενης χωρητικότητας. Με το σύνολο των διατάξεων του άρθρου εξασφαλίζεται ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται, σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση, και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Κατάλληλοι κανόνες κατανομής χωρητικότητας σε συνδυασμό με ένα υγιές πλαίσιο ανταγωνισμού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων θα έχουν ως αποτέλεσμα καλύτερη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

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

Οι διατάξεις του άρθρου 40 διαμορφώνουν ένα πολυδιάστατο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής με αντικείμενο την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα, που αποσκοπεί στην αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κείμενων διατάξεων και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές. Είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί καλύτερος συντονισμός των συστημάτων κατανομής ώστε να βελτιωθεί η ελκυστικότητα του σιδηροδρόμου ως μέσου μετακίνησης, στο οποίο χρησιμοποιείται το δίκτυο περισσότερων του ενός διαχειριστών υποδομής, και ιδιαίτερα στη διεθνή κυκλοφορία.

Το καθοριζόμενο πλαίσιο συνεργασίας διευκολύνει την κατανομή χωρητικότητας διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών, μέσω της ενδυνάμωσης της συνεργασίας των διαχειριστών υποδομής και, συνοπτικά, ρυθμίζονται θέματα που αφορούν:

-επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής από τις αποφάσεις κατανομής χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων τρίτων χωρών, καθώς και δημοσίευση των αρχών και κριτηρίων συνεργασίας από τους διαχειριστές υποδομής στη δήλωση δικτύου τους.

-επαρκή πληροφόρηση των ρυθμιστικών φορέων σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής

-λήψη αποφάσεων μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες

-δημοσιοποίηση όρων συμμετοχής, μεθόδων λειτουργίας της συνεργασίας, κριτηρίων αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής

-αξιολόγηση της ανάγκης, πρόταση και οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα

«Αιτούντες» (άρθρο 41)

Το άρθρο 41 διευκρινίζει θέματα που αφορούν τους αιτούντες και, ειδικότερα, θέματα κατανομής χωρητικότητας, τον τρόπο πρόσβασης στην υποδομή, και τα εγγυήσεις που δύναται να εγείρει ο διαχειριστής υποδομής.

Οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αιτήματα χωρητικότητας υποδομής, καθώς οι αγοραστές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα της απ' ευθείας πρόσβασης στη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας.

Οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής χωρίς αυτό να θίγει το δικαίωμά τους να συνάπτουν συμφωνία - πλαίσιο με τον διαχειριστή υποδομής.

Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς, δεν εισάγουν διακρίσεις και καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Κανονισμό της Ε. Επιτροπής σχετικά με τα κριτήρια για τους αιτούντες για την χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής.

«Συμφωνίες-πλαίσιο» (άρθρο 42)

Το άρθρο 42 εστιάζει στην έννοια της συμφωνίας – πλαίσιο, που αποτελεί βασικό εργαλείο για την οικοδόμηση της σταθερότητας στη σιδηροδρομική αγορά, ρυθμίζοντας τους κανόνες που διέπουν τη σχέση διαχειριστή υποδομής – αιτούντος και καθορίζοντας εκατέρωθεν δικαιώματα και υποχρεώσεις μέσω της συμβατικής οδού. Η συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας

υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Επιπροσθέτως, δεδομένου ότι πρέπει να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη ανάπτυξη του ανταγωνισμού, οι συμφωνίες-πλαίσιο ανταποκρίνονται στην κάλυψη των εύλογων απαιτήσεων του αιτούντος, χωρίς όμως να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες/υπηρεσίες, και προς αυτήν την κατεύθυνση αρωγός είναι η απαίτηση της εκ των προτέρων έγκρισης της συμφωνίας-πλαίσιο από τον ρυθμιστικό φορέα.

Οι συμφωνίες-πλαίσιο ενδυναμώνουν τον παράγοντα της σταθερότητας στη σιδηροδρομική αγορά, καθώς ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα 5 ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια, ενώ σε συγκεκριμένες περιπτώσεις οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη.

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

Το άρθρο 43, σε συνδυασμό με το σχετικό παράρτημα VII του άρθρου 62, καθορίζει τις παραμέτρους που διέπουν το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος VII, το οποίο παραθέτει λεπτομερώς ένα αξιόπιστο και ευέλικτο χρονοδιάγραμμα, με απώτερο στόχο την καθιέρωση μίας αποτελεσματικής διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, βασιζόμενο σε αυστηρές προθεσμίες που διασφαλίζουν την έγκαιρη εκτέλεση και διεκπεραίωση των προβλεπόμενων ενεργειών, αποκλείοντας οποιαδήποτε πιθανότητα χρονικής απόκλισης.

«Αιτήσεις» (άρθρο 44)

Το άρθρο 44 αποσαφηνίζει τις παραμέτρους που διέπουν το καθεστώς των αιτήσεων για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής, προκειμένου η σχετική διαδικασία να είναι επαρκώς καταγεγραμμένη. Οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στο διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους.

Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο παράρτημα που αφορά το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία της κατανομής χωρητικότητας. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

Επιπλέον, υφίστανται ρυθμίσεις που αφορούν αιτήσεις για τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Σημειώνεται ότι στο πρώτο εδάφιο της παρ. 4 έχει γίνει σημαντική φραστική διόρθωση σε σχέση με την επίσημη ελληνική μετάφραση, ώστε να αποδοθεί ορθότερα και ακριβέστερα το περιεχόμενο της οδηγίας. Πιο συγκεκριμένα, η ελληνική μετάφραση αναφέρει ότι «οι διαχειριστές υποδομής δύναται να αιτούνται θυρίδα

μίας στάσης...», ενώ το εδάφιο του νόμου ορίζει ότι: «ο διαχειριστής υποδομής και οι διαχειριστές υποδομής των άλλων κρατών μελών διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να αιτούνται σε θυρίδα μίας στάσης..»

«Προγραμματισμός» (άρθρο 45)

Το άρθρο 45 παραθέτει διεξοδικά τις βασικές αρχές επί των οποίων είναι δομημένος ο προγραμματισμός της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας, κατά τρόπο που τον καθιστά αφενός απολύτως κατανοητό στους εμπλεκόμενους φορείς και αφετέρου εφαρμόσιμο με ακρίβεια, αποτρέποντας το ενδεχόμενο ερμηνειών κατά βούληση.

Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, δυνάμενος να αποδώσει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνο βάσει των σχετικών διατάξεων του παρόντος νόμου.

Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευέται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Η ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μέσω διαβούλευσης αποτελεί εχέγγυο για την επιτυχή κατάρτιση των πινάκων δρομολογίων, αποτρέποντας δυσμενή φαινόμενα που θα μπορούσε να προκαλέσει η έλλειψη σχετικής ενημέρωσης. Ο διαχειριστής υποδομής, στο μέτρο του δυνατού, ικανοποιεί όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, και λαμβάνει υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, δυνάμενος να αποδώσει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνο βάσει των σχετικών διατάξεων του παρόντος νόμου.

«Διαδικασία συντονισμού» (άρθρο 46)

Οι διατάξεις του άρθρου 46 εξειδικεύουν ζητήματα της διαδικασίας συντονισμού, η οποία αποτελεί κρίσιμο συντελεστή στο πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας, δεδομένου ότι δρομολογείται προκειμένου να επιλύσει ζητήματα που προκύπτουν από αντικρουόμενα αιτήματα κατά τη διαδικασία προγραμματισμού, επιδιώκοντας να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές, αξιοποιώντας το πλήρες φάσμα της διαθέσιμης ενημέρωσης και καταπολεμώντας τις δυσχέρειες που δύναται να επιφέρει η διαδικασία συντονισμού. Η διαβούλευση αυτή συμβάλλει καθοριστικά στην εκπλήρωση των στόχων της διαδικασίας, καθώς βασίζεται στην κοινοποίηση συγκεκριμένων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, με την επιφύλαξη της μη αποκάλυψης της ταυτότητας των αιτούντων. Για να εξασφαλισθεί βέλτιστο αποτέλεσμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι επιθυμητό να απαιτηθεί η εξέταση της χρήσης της χωρητικότητας της υποδομής, όποτε απαιτείται συντονισμός των αιτημάτων χωρητικότητας, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των χρηστών.

Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου, στην οποία προβλέπεται και σύστημα ταχείας επίλυσης των διαφορών που δύνανται να προκληθούν.

«Κορεσμένη υποδομή» (άρθρο 47)

Το άρθρο 47 εμπεριέχει βασικές διατάξεις που αφορούν την κορεσμένη υποδομή, που αποτελεί βασικό κρίκο στην αλυσίδα που συνθέτει το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας. Ο χαρακτηρισμός τμήματος της υποδομής ως κορεσμένου, από το διαχειριστή υποδομής, λαμβάνει χώρα όταν, μετά τον συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής.

Οι διατάξεις του εν λόγω άρθρου παρουσιάζουν στενή λειτουργική συσχέτιση με αυτές των εξής: ανάλυση χωρητικότητας (άρθρο 50), σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας (άρθρο 51), αρχές χρέωσης (άρθρο 31).

Δεδομένου ότι οι διάφορες υπηρεσίες συχνά έχουν διαφορετικό αντίκτυπο στη χωρητικότητα της υποδομής θα πρέπει να τηρείται σωστή ισορροπία μεταξύ των αναγκών των διαφόρων υπηρεσιών. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούνται βάσει σύμβασης με δημόσια αρχή ενδέχεται να απαιτούν ειδικούς κανόνες ώστε να διασφαλίζεται η ελκυστικότητά τους. Υφίσταται εξουσιοδότηση για την έκδοση απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία 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.

Επιπροσθέτως, με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, καθορίζεται το ύψος της αποζημίωσης που μπορεί να χορηγηθεί στο Διαχειριστή υποδομής για την απώλεια εισοδήματος που ενδέχεται να προκύψει από την αποδιδόμενη προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες.

Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

«Ad hoc αιτήματα» (άρθρο 48)

Οι διατάξεις του άρθρου 48 ρυθμίζουν ένα πολύ σημαντικό τμήμα των αιτημάτων του πλαισίου κατανομής χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, τα ad hoc αιτήματα. Το πλαίσιο προγραμματισμού θα πρέπει να εξασφαλίζει τη δυνατότητα ικανοποίησης αιτημάτων για χωρητικότητα της υποδομής, τα οποία υποβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας των προκαθορισμένων δρομολογίων.

Αρχικά, ορίζεται προθεσμία έως πέντε εργάσιμων ημερών για την ανταπόκριση του διαχειριστή υποδομής. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες.

Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων.

«Εξειδικευμένη υποδομή» (άρθρο 49)

Οι διατάξεις του άρθρου 49 εισάγουν την έννοια της εξειδικευμένης υποδομής, δυνάμενη να αποβεί ιδιαιτέρως χρήσιμη σε όρους λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς, προσδίδοντας αυξημένη ευελιξία.

Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα.

«Ανάλυση χωρητικότητας» (άρθρο 50)

Το άρθρο 50 περιλαμβάνει διατάξεις που, κυρίως, εστιάζουν στη σκοπιμότητα της ανάλυσης χωρητικότητας, καθώς και στο περιεχόμενο αυτής. Σκοπός της εν λόγω ανάλυσης είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων, λαμβάνοντας υπόψη ένα σύνολο παραγόντων που επιδρούν.

«Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας» (άρθρο 51)

Το άρθρο 51 ολοκληρώνει με εύστοχο τρόπο το μηχανισμό αντιμετώπισης ζητημάτων κορεσμένης υποδομής, καθώς αναφέρει ότι εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της κορεσμένης υποδομής. Εξαιτίας της μονοπωλιακής του θέσης και φύσης, ο διαχειριστής υποδομής υποχρεούται να εξετάσει τη διαθέσιμη χωρητικότητα της υποδομής και τις μεθόδους βελτίωσης, όταν δεν είναι εφικτή η ικανοποίηση των αιτημάτων των χρηστών.

Η διαβούλευση με τους χρήστες είναι εξαιρετικά επωφελής προκειμένου να αρθούν οι ανασταλτικοί παράγοντες. Οι διατάξεις του άρθρου εντοπίζουν με ακρίβεια τους πυλώνες του περιεχομένου του σχεδίου βελτίωσης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζονται επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η

χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

Επιπροσθέτως, υφίστανται συμπληρωματικές διατάξεις περί είσπραξης ή μη τελών υποδομής από το διαχειριστή υποδομής, σε συνάρτηση της εκπόνησης σχεδίου βελτίωσης χωρητικότητας και του περιεχομένου του.

«Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών» (άρθρο 52)

Οι διατάξεις του άρθρου 52 υπεισέρχονται στον καθορισμό των παραμέτρων για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής, ενώ θεσπίζονται ιδιαίτερες διατάξεις για την κορεσμένη υποδομή.

«Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης» (άρθρο 53)

Οι εργασίες συντήρησης της υποδομής, προγραμματισμένες και μη, αποτελούν κρίσιμο παράγοντα, που δύναται να επιδρά στην κατανομή χωρητικότητας. Στο άρθρο 53 ορίζεται ότι λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από τον διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης, ώστε να αποφεύγονται ή να εξαλείφονται τυχόν δυσλειτουργίες στη σιδηροδρομική αγορά.

«Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών» (άρθρο 54)

Οι διατάξεις του άρθρου 54 εστιάζουν στη λήψη μέτρων από το διαχειριστή υποδομής στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, προς την κατεύθυνση της αποκατάστασης της ομαλότητας. Προβλέπεται, ειδικότερα, ότι ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης. Η εν λόγω δράση έχει προληπτικό χαρακτήρα.

Επιπλέον, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

«Ρυθμιστικός φορέας» (άρθρο 55)

Το άρθρο 55 θεσπίζει διατάξεις για το ρυθμιστικό φορέα του σιδηροδρομικού τομέα, οι οποίες συμπληρώνουν αυτές, κυρίως, των άρθρων 22, 23 και 24 του ν. 3891/10 (188 Α), που περιλαμβάνει διατάξεις για την ίδρυση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) και τις αρμοδιότητές της. Ειδικότερα, η ΡΑΣ, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή έχει ήδη επιφορτιστεί με τα καθήκοντα του ρυθμιστικού φορέα, σύμφωνα με το ν. 3891/10. Σημειώνεται ότι με το ν. 3891/10 (άρθρο 28), πέραν των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα του σιδηροδρομικού τομέα, στη ΡΑΣ έχουν ανατεθεί αυτά της αρχής αδειοδότησης, όπως προβλέπεται και στον παρόντα νόμο, αλλά και της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών. Η αποτελεσματική διαχείριση, καθώς και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, υπό συνθήκες απρόσκοπτης λειτουργίας του υγιούς ανταγωνισμού, προϋποθέτουν την σύσταση ενός ισχυρού ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει αποτελεσματικά τη σιδηροδρομική αγορά.

Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 55 θεσπίζονται διατάξεις περί της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικού φορέα, με λεπτομερείς περιορισμούς, αλλά και με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα και την κυβέρνηση και δεν υφίσταται δυνατότητα οι σχετικές αρμοδιότητες να υπάγονται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ρύθμιση με την οποία έχει ήδη εναρμονιστεί το εθνικό δίκαιο με το ν. 3891/10 (188 Α). Σε κάθε περίπτωση, η εξασφάλιση υψηλού βαθμού ανεξαρτησίας του ρυθμιστικού φορέα, ιδίως από την αρμόδια δημόσια αρχή (Υπουργείο) που ασκεί επιρροή επί της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), καθώς από άλλες ιδιωτικές οντότητες, αλλά και η σαφής διάταξη περί μη λήψης εντολών από την κυβέρνηση, συνθέτουν ένα πλέγμα διατάξεων που κρίνεται αναγκαίο, καθώς αναβαθμίζει, προάγει και ισχυροποιεί τη δυνατότητα εποπτείας, αλλά και την αξιοπιστία του ρυθμιστικού φορέα κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων του. Σημειώνεται ότι στην παρ. 2 του άρθρου 22 του ν. 3891/10 ήδη υφίστανται διατάξεις που διασφαλίζουν υψηλό βαθμό ανεξαρτησίας του ρυθμιστικού φορέα.

Επισημαίνεται ότι η δυνατότητα οργανωτικής σύμπραξης ρυθμιστικού φορέα, αρχής αδειοδότησης και αρχής ασφάλειας σιδηροδρόμων, όπως προβλέπεται στην παρ. 2 του άρθρου 55 της οδηγίας, έχει ήδη εφαρμοστεί στο εθνικό δίκαιο μέσω της ανάθεσης των σχετικών αρμοδιοτήτων στη Ρ.Α.Σ., δυνάμει του άρθρου 28 του ν. 3891/10, όπως αυτό τροποποιήθηκε/συμπληρώθηκε από το ν. 4199/2013 (Α 216), και, ως εκ τούτου παρέλκει περαιτέρω μνεία στη δυνατότητα οργανωτικής σύμπραξης στον παρόντα νόμο.

Όσον αφορά τα μέλη του ρυθμιστικού φορέα, τα οποία είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων, η παρ. 2 του άρθρου 55 του άρθρου αφορά την επιλογή και το διορισμό των μελών του ρυθμιστικού φορέα με διαφανή διαδικασία και παραπέμπει στην παρ. 2 του άρθρου 23 του ν. 3891/10.. Όσον αφορά τη θητεία των μελών του ρυθμιστικού φορέα, γίνεται μνεία στην παρ. 4 του άρθρου 23 του ν. 3891/10, η οποία καθορίζει λεπτομερώς τις παραμέτρους της θητείας, συμπεριλαμβανομένης και της δυνατότητας ανανέωσης αυτής. Επιπροσθέτως, με βάση τις διατάξεις της οδηγίας

ενσωματώνονται διατάξεις αναφορικά με ασυμβίβαστα και υποχρεώσεις των μελών του συμβουλίου κατά τη διάρκεια της θητείας τους, αλλά και μετά τη λήξη αυτής, αποτρέποντας δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων. Τονίζεται ότι στην παρ. 1 του άρθρου 24 του ν. 3891/10 ήδη υφίσταται αναλυτικό πλαίσιο για τα ασυμβίβαστα και τις υποχρεώσεις των μελών του ρυθμιστικού φορέα, το οποίο λειτουργεί συμπληρωματικά και ενισχυτικά σε σχέση με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 55 του νέου νόμου.

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

Το άρθρο 56 υπεισέρχεται διεξοδικά στις αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα, τροποποιώντας και συμπληρώνοντας τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/10 που εστιάζουν στο ρυθμιστικό φορέα.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής Ανταγωνισμού του ν. 3959/11 (Α 93), για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο ρυθμιστικός φορέας είναι σε θέση να ενδυναμώσει τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών, που έχουν συγκεκριμένη προθεσμία, και τις αποφάσεις του, που έχουν δεσμευτική ισχύ, μέσω κατάλληλων κυρώσεων. Η εν λόγω διάταξη προβλέπεται από την οδηγία 2012/34/ΕΕ, όμως υπάρχει ήδη στο εθνικό δίκαιο με τον ν. 3891/10.

Όσον αφορά τις αρμοδιότητες που προστίθενται με τον παρόντα νόμο στο ρυθμιστικό φορέα, αυτές έχουν ως εξής:

-Ορίζεται ρητά ότι ρυθμιστικός φορέας λειτουργεί ως βαθμίδα άσκησης προσφυγής των αιτούντων, όταν πιστεύουν ότι έχουν υποστεί διακριτική μεταχείριση, έναντι αποφάσεων όχι μόνο του διαχειριστή υποδομής, αλλά και των φορέων εκμετάλλευσης εγκατάστασης, για τις αντίστοιχες υπηρεσίες.

-Στο ρυθμιστικό φορέα υποβάλλονται από το Διαχειριστή Υποδομής προσωρινές μορφές του επιχειρησιακού σχεδίου, της συμβατικής συμφωνίας και του σχεδίου βελτίωσης της χωρητικότητας, για τα οποία ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να παρέχει μη δεσμευτικές γνώμες ώστε να εξασφαλίσει συγκεκριμένα ότι τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

-Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους των διαχειριστών υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Οι εν λόγω φορείς παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του παραρτήματος VIII του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές. Ο ρυθμιστικός φορέας

δύναται επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις αρμόδιες αρχές. Στην παρ. 13 του άρθρου της οδηγίας προβλέπεται αρμοδιότητα της Ευρ. Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος VIII που αντιστοιχεί στο παράρτημα VIII του άρθρου 62. Ως εκ τούτου, το εν λόγω παράρτημα μπορεί να τροποποιείται ώστε να προσαρμόζεται στην εξέλιξη των λογιστικών και ελεγκτικών πρακτικών και/ή να συμπληρώνεται με πρόσθετα στοιχεία, απαραίτητα για την τήρηση χωριστών λογαριασμών.

Οι προστιθέμενες αρμοδιότητες αφορούν καίρια πεδία/τομείς της σιδηροδρομικής αγοράς και αποτελούν πολύτιμη συμβολή στην αναγκαία ενδυνάμωση των αρμοδιοτήτων του ρυθμιστικού φορέα.

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων (άρθρο 57)

Για να ενισχυθεί η διασυννοριακή συνεργασία και να βελτιωθούν οι συνθήκες εισόδου στην αγορά, οι ρυθμιστικοί φορείς θα υποχρεωθούν να συνεργάζονται για την έκδοση αποφάσεων σχετικά με ζητήματα πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνείς μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, η διαδικασία λήψης αποφάσεων πρέπει να επιτρέπει στους ρυθμιστικούς φορείς να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε εύθετο χρόνο. Οι φορείς αυτοί συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς τον σκοπό αυτό συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στενά, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντα τους για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

Καθορίζονται διαδικασίες διαβούλευσης των ρυθμιστικών φορέων και αιτήματος παροχής των αναγκαίων πληροφοριών, σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική τους πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, και, κατά περίπτωση, με τη συνδρομή της Ε. Επιτροπής.

Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για την λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και εξετάζουν αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και του άρθρου 40 παράγραφος 1 που εφαρμόζουν διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

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

Προβλέπεται ότι οι διατάξεις του παρόντος νόμου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων του νόμου με τον οποίον ενσωματώνεται η Οδηγία 2014/25/ΕΕ κατά το μέρος που αφορά το πεδίο εφαρμογής της. Η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με την εν λόγω οδηγία, η οποία καταργεί την οδηγία 2004/17/ΕΚ, εστιάζοντας, μεταξύ άλλων, στις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών

δεν έχει ολοκληρωθεί, όμως αναμένεται να υλοποιηθεί εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.

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

Ορίζεται για το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων υποχρέωση κοινοποίησης στην Ε. Επιτροπή του παρόντος νόμος, καθώς και των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που εκδίδονται κατ'εξουσιοδότηση αυτού, αμέσως μετά την έκδοσή τους, όπως προβλέπει το ενωσιακό δίκαιο.

«Κατάργηση διατάξεων και μεταβατικές διατάξεις» (άρθρο 60)

Με τη θέσπιση του παρόντος νόμου επιδιώκεται η προσαρμογή του εθνικού δικαίου στις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 343/32 της 14.12.2012) για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού έργου. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ κατήργησε τις προηγούμενες οδηγίες (91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως ίσχυαν) της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, αναδιατυπώνοντας τις διατάξεις τους. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ εισήγαγε ουσιώδεις προσθήκες, τροποποιήσεις και βελτιώσεις σε σχέση με τις διατάξεις των καταργούμενων οδηγιών, δημιουργώντας την ανάγκη εκτενούς προσαρμογής στο εθνικό δίκαιο και συγχώνευσης/κωδικοποίησης των υφιστάμενων νομικών κειμένων σε ένα νόμο.

Ως εκ τούτου, καταργούνται οι διατάξεις του ΠΔ 41/05 (Α 60), καθώς και, κυρίως, των ακόλουθων ΠΔ που το έχουν τροποποιήσει/συμπληρώσει: 158/06, 145/08, 149/09, οι οποίες αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου. Δεδομένης της κατάργησης των ως άνω διατάξεων, και προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εισάγονται κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις. Οι κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ'εξουσιοδότηση καταργούμενων διατάξεων διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση νέων αντίστοιχων πράξεων. Επιπροσθέτως, οποιαδήποτε υφιστάμενη αναφορά σε καταργούμενες διατάξεις, νοείται, στο εξής, ως αναφορά στις αντίστοιχες διατάξεις του παρόντος νόμου.

«Τροποποίηση και αντικατάσταση διατάξεων» (άρθρο 61)

Καταρχάς, στην παρ. 1 του άρθρου επιχειρείται αντικατάσταση διατάξεων στα άρθρα 22 (παρ. 2) και 24 (παρ. 1) του ν. 3891/10, ώστε να επέλθει προσαρμογή σε επιμέρους διατάξεις του ν. 3891/10 σε σχέση με την ανάθεση των αρμοδιοτήτων της Αρχής Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών στη Ρ.Α.Σ., σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4199/13. Ειδικότερα, στις ως άνω διατάξεις οριζόταν ότι η ΡΑΣ ενεργεί ανεξάρτητα από την Αρχή Ασφάλειας και ότι τα μέλη της δεν επιτρέπεται να κατέχουν θέση στην Αρχή Ασφάλειας. Στην παρ. 2 του άρθρου 55 της οδηγίας ρητά ορίζεται ότι ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να συμπράξει οργανωτικά με την αρχή ασφάλειας. Ως εκ τούτου και δεδομένης της ανάθεσης των αρμοδιοτήτων της αρχής ασφάλειας στη ΡΑΣ με το ν. 4199/13, διορθώνεται η διατύπωση των ως άνω παραγράφων με αντικατάσταση διατάξεων, ώστε να αντανakλάται η ένταξη των αρμοδιοτήτων της

αρχής ασφάλειας στη ΡΑΣ τόσο στις διατάξεις περί ανεξαρτησίας της ΡΑΣ όσο και στα ασυμβίβαστα που διέπουν τα μέλη της ΡΑΣ.

Επιπροσθέτως, η δρομολογούμενη προσαρμογή/εναρμόνιση στο εθνικό δίκαιο, όπως υλοποιείται με την αντικατάσταση του ΠΔ 41/05 (60 Α) από τον παρόντα νόμο, συνεπάγεται την ανάγκη για προσαρμογές στο ν. 3891/10 (Α 188), ειδικότερα αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (άρθρο 28), οι οποίες τροποποιούνται και συμπληρώνονται, κυρίως από τις διατάξεις του άρθρου 56 του παρόντος νόμου, ώστε να εκπονηθεί στην εθνική νομοθεσία ένα αδιαίρετο, εμπεριστατωμένο και σαφές σύνολο διατάξεων με ισχυρή συνοχή και υψηλό βαθμό πληρότητας. Ιδιαίτέρως, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, για την εξυπηρέτηση της χρηστής νομοτεχνικής πρακτικής, στην παρ. 2 του άρθρου 61 παρέχεται εξουσιοδότηση για την έκδοση ΠΔ, κατόπιν εισήγησης της Ρ.Α.Σ. και πρότασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, που θα κωδικοποιεί, τροποποιεί και συμπληρώνει τις διατάξεις του άρθρου 28 του ν. 3891/10, για τις αρμοδιότητες της ΡΑΣ, με βάση τις τροποποιήσεις και συμπληρώσεις που απορρέουν από τον παρόντα νόμο, κυρίως από το άρθρο 56.

Επιπροσθέτως αντικαθίστανται διατάξεις του ν. 3911/11 (Α 12). Με το ν. 3911/2011 (Α' 12) ενσωματώθηκε στο Ελληνικό Δίκαιο η οδηγία 2007/59/ΕΚ (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας.

Πιο συγκεκριμένα:

Α) Στο άρθρο 23 του ν. 3911/11 καθορίζονται τα θέματα εκπαίδευσης των μηχανοδηγών. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών πραγματοποιείται σε εκπαιδευτικά κέντρα αναγνωρισμένα από τον ΕΟΠΠΕΠ. Τα προγράμματα εκπαίδευσης (οδηγός σπουδών και προγράμματα κατάρτισης) υποβάλλονται προς έγκριση στον ΕΟΠΠΕΠ. Εντούτοις σύμφωνα με την παρ. Θ3 εδάφιο 16 του ν. 4093/2012 (Α' 222) όπως ισχύει αλλά και 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, καθορίζονται τα δικαιολογητικά που υποβάλλονται για τα προγράμματα σπουδών χωρίς να προβλέπεται πλέον διαδικασία έγκρισης.

Δεδομένου ότι στο εκπαιδευτικό κέντρο θα εκπαιδεύονται υποψήφιοι μηχανοδηγοί στους οποίους, μετά από επιτυχή εξέταση, θα χορηγείται άδεια η οποία θα ισχύει σε όλο το έδαφος της ΕΕ, πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα προγράμματα εκπαίδευσης είναι υψηλού επιπέδου και καλύπτουν τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Για να επιτευχθεί αυτό, τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να τυγχάνουν έγκρισης από εξειδικευμένο, στα σιδηροδρομικά θέματα, φορέα. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, η οποία έχει και την αρμοδιότητα έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, σύμφωνα και με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του π.δ.160/2007 (Α'201), μπορεί να επιτελέσει το έργο της έγκρισης των προγραμμάτων εκπαίδευσης

των μηχανοδηγών, δεδομένης της θεσμικής αδυναμίας του ΕΟΠΠΕΠ να επιτελέσει το υπόψη έργο.

Ως εκ τούτου, αντικαθίσταται το σημείο γ) της παρ.9 και το σημείο α) της παρ.10 του άρθρου 23 του ν.3911/2011 στο οποίο γίνεται αναφορά στην έγκριση του οδηγού σπουδών και των προγραμμάτων κατάρτισης.

Β) Στις 24 Ιουνίου 2014, δημοσιεύτηκε η οδηγία 2014/82/ΕΕ με την οποία τροποποιείται η οδηγία 2007/59/ΕΚ και ειδικότερα τα παραρτήματα της II, IV και VI (αντίστοιχα παραρτήματα I, III και V του άρθρου 31 του νόμου) τα οποία αφορούν στις ιατρικές απαιτήσεις για την όραση των μηχανοδηγών, στο περιεχόμενο της εκπαίδευσης όσον αφορά στις γενικές επαγγελματικές γνώσεις της άδειας του μηχανοδηγού καθώς και στο επίπεδο της γλωσσικής ικανότητας των μηχανοδηγών που απαιτείται στο πλαίσιο της απόκτησης πιστοποιητικού μηχανοδηγού.

Η ανωτέρω οδηγία ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με την ΚΥΑ ΑΣ19/οικ.71945/3670 «Εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2014/82/ΕΕ της Επιτροπής, της 24ης Ιουνίου 2014, περί τροποποίησης της οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά τις γενικές ιατρικές γνώσεις, τις ιατρικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις σχετικά με την άδεια», η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 2539/Β/25-11-2015.

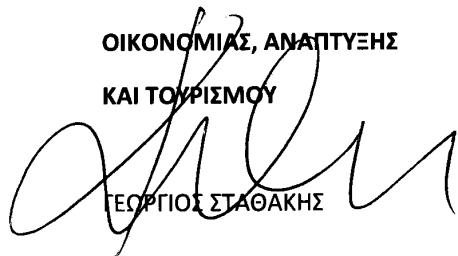
Στο άρθρο 12 του ν. 3911/11 έχει περιληφθεί μέρος του Παραρτήματος V του νόμου και ειδικότερα η απαίτηση για τον ομογενή ή αλλογενή υποψήφιο μηχανοδηγό να είναι κάτοχος πιστοποιητικού ελληνομάθειας επιπέδου Β2. Το τελευταίο έρχεται σε αντίθεση την ΚΥΑ ΑΣ19/οικ.71945/3670, σύμφωνα με την οποία «οι μηχανοδηγοί 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».

Προκειμένου να εναρμονισθεί πλήρως και το σώμα του νόμου 3911/2011, με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2007/59/ΕΚ όπως αυτή ισχύει, απαιτείται να αντικατασταθεί το άρθρο 12 του ν.3911/2011 στο οποίο γίνεται αναφορά στο επίπεδο των γλωσσικών γνώσεων του μηχανοδηγού.

Αθήνα 20/7/2016

ΟΙ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΕΣ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΣΙΑΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ, ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ



ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ



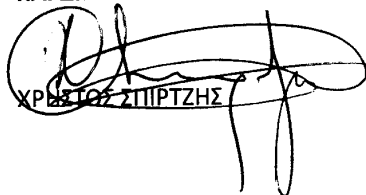
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

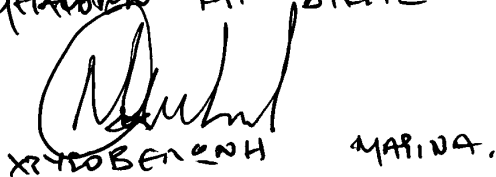
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΑΡΙΤΣΑΣ

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



ΧΡΥΣΟΒΕΡΓΗ ΜΑΡΙΝΑ.