III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

103Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 7ΗΣ ΚΑΙ 9ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2013

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους»

(2013/C 356/16)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

— συμφωνεί με την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προβεί στην απαραίτητη για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (ΕΕΣΧ) συμπλήρωση του οικείου κανονιστικού πλαισίου·

— θεωρεί ότι η ελευθέρωση του τομέα δεν πρέπει να αποτελεί αυτοσκοπό και ότι απώτερος στόχος είναι η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το άνοιγμα στον ανταγωνισμό δεν μπορεί να εκτιμηθεί χωρίς να ληφθούν υπόψη οι επενδύσεις στις υποδομές, οι αποτελεσματικές συνθήκες λειτουργίας της αγοράς ή ακόμα και οι τεχνικές παράμετροι της διαλειτουργικότητας·

— υπενθυμίζει ότι η αρχή του αυτοδιοίκητου επιτρέπει στις δημόσιες τοπικές αρχές να επιλέγουν κατά το δοκούν τον τρόπο οργάνωσης των συγκοινωνιακών υπηρεσιών που αυτές παρέχουν· ωστόσο, θεωρεί ότι η θέσπιση υπέρμετρα χαμηλών ανώτατων ορίων για την άμεση ανάθεση αποτελεί δραματικό περιορισμό της αρχής του αυτοδιοίκητου των τοπικών και περιφερειακών αρχών·

— επιδοκιμάζει την ενίσχυση του ρόλου του διαχειριστή υποδομών και τον ορισμό συντονιστικών επιτροπών επιφορτισμένων με την εποπτεία των ενισχυμένων δραστηριοτήτων του διαχειριστή υποδομών και τη μέριμνα για τη συνολική εύρυθμη λειτουργία του συστήματος. Οι τοπικές αρχές πρέπει να συμμετέχουν συστηματικά σε αυτές τις διαδικασίες και όχι απλώς «κατά περίπτωση»·

— τάσσεται υπέρ της ταχείας ενεργοποίησης ενός ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομών, απαραίτητου για τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου και τον συντονισμό των συνδέσεων πέραν των εθνικών συνόρων·

— κρίνει ως θετική την ενίσχυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων με σκοπό την υποστήριξη της τεχνικής διαλειτουργικότητας και την εναρμόνιση των διαδικασιών ασφαλείας για την αποφυγή σημαντικών προβλημάτων που ανακύπτουν εξαιτίας των αποκλίσεων μεταξύ των 26 διαφορετικών εθνικών αρχών.

Εισηγητής	ο κ. Pascal MANGIN (FR/EPP), Περιφερειακός σύμβουλος Αλσατίας
Έγγραφα αναφοράς	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για την «Τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηρόδρομους — Ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης» COM(2013) 25 final, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων COM(2013) 26 final, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 COM(2013) 27 final, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών COM(2013) 28 final, Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής COM(2013) 29 final, Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Αναδιατύπωση) COM(2013) 30 final, Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (Αναδιατύπωση) COM(2013) 31 final, Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τις προόδους που έχουν σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος COM(2013) 32 final, Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με το προφίλ και τα καθήκοντα των λοιπών μελών πληρώματος αμαξοστοιχίας COM(2013) 33 final, Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2007/58/ΕΚ για το άνοιγμα της αγοράς διεθνών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών που συνοδεύει την ανακοίνωση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους COM(2013) 34 final

I. **ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

A. ***Υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών***

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Γενικές παρατηρήσεις

1. συμφωνεί με την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προβεί στην απαραίτητη για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου (ΕΕΣΧ) συμπλήρωση του οικείου κανονιστικού πλαισίου·

2. υπενθυμίζει τη θέση που έχει ήδη υποστηρίξει σε πολλές περιπτώσεις, π.χ. στη γνωμοδότηση με θέμα «Πιο οικολογικές μεταφορές», ότι ένας από τους σημαντικότερους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών έγκειται στη μετατόπιση της μεταφοράς ανθρώπων και εμπορικών αγαθών, ιδίως της μεταφοράς εμπορευμάτων και βαρέων εμπορευμάτων, από το οδικό προς το σιδηροδρομικό δίκτυο, καθότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Η ΕΕ οφείλει να διασφαλίσει την επίτευξη αυτού του στόχου μέσω κατάλληλων μέτρων, εφόσον υπάρχουν επαρκείς σχετικές δυνατότητες·

3. θεωρεί ότι η ελευθέρωση του τομέα δεν πρέπει αποτελεί αυτοσκοπό και ότι απώτερος στόχος είναι η αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Το άνοιγμα στον ανταγωνισμό δεν μπορεί να εκτιμηθεί χωρίς να ληφθούν υπόψη οι επενδύσεις στις υποδομές, οι αποτελεσματικές συνθήκες λειτουργίας της αγοράς ή ακόμα και οι τεχνικές παράμετροι της διαλειτουργικότητας·

4. επιθυμεί να υιοθετήσει μια σφαιρική προσέγγιση των πραγμάτων, στην οποία συνεκτιμώνται η αναλογικότητα, η επικουρικότητα και ο έλεγχος της αγοράς από μια ισχυρή ρυθμιστική αρχή. Υπό αυτή την έννοια, η ΕτΠ κρίνει θετικές τόσο τις συνθήκες αναλογικότητας στην παροχή των δημόσιων υπηρεσιών, τις οποίες εισηγείται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και τον έλεγχο του συντονισμού των εμπορικών και των δημοσίων υπηρεσιών από την αρμόδια ρυθμιστική αρχή·

5. ευελπιστεί ότι θα δοθεί η ευκαιρία στις τοπικές και περιφερειακές αρχές να συμμετάσχουν ενεργά στην εκπόνηση και εφαρμογή των μέτρων για τους σιδηροδρόμους που αφορούν άμεσα τους χρήστες και τις ίδιες τις καθ' ύλην αρμόδιες αρχές·

6. πιστεύει ότι η ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας των σιδηροδρομικών δικτύων και δη των συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών θα αποβεί προς όφελος των τοπικών και περιφερειακών αρχών, δεδομένων μάλιστα των ισχυρών χρηματοδοτικών και δημοσιοοικονομικών περιορισμών που υφίστανται·

7. υπενθυμίζει ότι η αρχή του αυτοδιοίκητου επιτρέπει στις δημόσιες τοπικές αρχές να επιλέγουν κατά το δοκούν τον τρόπο οργάνωσης των συγκοινωνιακών υπηρεσιών που αυτές παρέχουν. Υπό αυτήν την έννοια, δεν πρέπει να αμφισβητηθούν όσα διαλαμβάνει το άρθρο 5 παράγραφος 2, καθότι δυνάμει αυτού προβλέπεται η δυνατότητα προσφυγής σε έναν πάροχο υπηρεσιών εκ των έσω· ωστόσο, θεωρεί ότι η θέσπιση υπέρμετρα χαμηλών ανώτατων ορίων για την άμεση ανάθεση αποτελεί δραματικό περιορισμό της αρχής του αυτοδιοίκητου των τοπικών και περιφερειακών αρχών·

8. εμμένει στον οικονομικά προσιτό χαρακτήρα που πρέπει να έχουν οι δημόσιες συγκοινωνίες·

Το κανονιστικό πλαίσιο

Σχέδια δημόσιων μεταφορών

9. ζητά να προβλέπονται στα σχέδια των δημόσιων μεταφορών η επαρκής προβολή και κατοχύρωση των χρηστών και των παρόχων υπηρεσιών σε όλα τα είδη μεταφορών με σκοπό την προαγωγή της διατροπικότητας. Πρέπει να συνεκτιμηθούν τα ζητούμενα της κοινωνικής και κατά τόπους συνοχής, καθώς και της αειφόρου ανάπτυξης·

10. τάσσεται υπέρ του αιτήματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τα σχέδια των μεταφορών να καλύπτουν όλα τα είδη μεταφορών. Δεδομένου ότι τα σχέδια μεταφορών επηρεάζονται από διάφορες περιστασιακές αλλαγές, πρέπει οι αρμόδιες τοπικές αρχές να μπορούν να τα προσαρμόζουν εύκολα. Εξάλλου, πρέπει να ενθαρρυνθεί και να διασφαλιστεί η αποτελεσματική διακρατική συνεργασία των αρμόδιων αρχών, ιδίως μέσω των ευρωπαϊκών ομίλων εδαφικής συνεργασίας (ΕΟΕΣ), με σκοπό τον συντονισμό των σχεδίων μεταφοράς που εκπονούν για όλα τα είδη μεταφορών·

11. ζητά να μην είναι οργανωτικά ή οικονομικά επαχθείς οι υποχρεώσεις όσον αφορά την εφαρμογή των σχεδίων μεταφορών που θα επιβληθούν στις τοπικές αρχές·

Κοινωνική διάσταση

12. επιδοκιμάζει μεν τις αναφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην κοινωνική διάσταση του θέματος, αλλά κρίνει ότι πρέπει να διευκρινιστούν, έτσι ώστε να περιοριστεί ο κίνδυνος εκδήλωσης φαινομένων κοινωνικού ντάμπιγκ. Αντιθέτως, οι αναφορές αυτές δεν πρέπει να αποτελούν τροχοπέδη στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των σιδηροδρόμων και πρέπει να προάγουν τον πλουραλισμό των δεξιοτήτων του προσωπικού του κλάδου·

Τρόποι επιλογής των παρόχων

13. σημειώνει ότι η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφοράς μπορεί να αποτελέσει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, πιο αποτελεσματική και οικονομική λύση για τις αρμόδιες αρχές, επιτυγχάνοντας εξίσου συμφέρουσες ή ακόμα και καλύτερες προσφορές·

14. ζητά, ωστόσο, να εξακολουθήσουν οι αρμόδιες αρχές να επιλέγουν εάν θα προβούν σε πρόσκληση υποβολής προσφοράς (ανοίγοντας μερικώς ή ολικώς στην αγορά τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας), σε αυτοδιαχείριση ή σε απευθείας ανάθεση. Προς αποφυγή εκδήλωσης μονοπωλιακών φαινομένων, η απευθείας ανάθεση

πρέπει να πληροί αυστηρότερα κριτήρια, ιδίως ως προς την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, και όχι απλώς το αντίτιμό τους. Αυτό που διακυβεύεται για τις αρχές διαχείρισης των μεταφορών, είναι να επιτύχουν τη διαφάνεια των τιμών σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, χάρη στη δυνατότητα διεκδίκησης των αγορών·

15. τονίζει ότι η επιλογή μεταφορέα με ευέλικτο τρόπο από τις αρμόδιες τοπικές και περιφερειακές αρχές πρέπει να γίνεται με κριτήριο και τον βαθμό ανάπτυξης της περιφερειακής αγοράς μεταφορών στο κάθε κράτος μέλος·

16. διερωτάται ως προς τις πραγματικές συνθήκες ανταγωνισμού, δεδομένου ότι σε ορισμένες προσκλήσεις υποβολής προσφοράς ο ανταγωνισμός είναι πολύ περιορισμένος. Ως εκ τούτου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται να διασαφήσει τα κριτήρια για το ουσιαστικό άνοιγμα στον ανταγωνισμό, βασιζόμενη κυρίως στο διοικητικό κόστος ανταπόκρισης σε μια πρόσκληση υποβολής προσφοράς ή στη διάρκεια των συμβάσεων που προτείνουν οι αρμόδιες αρχές·

17. επιμένει ότι οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών που παρέχουν υπηρεσίες δημόσιου χαρακτήρα πρέπει να είναι εξίσου υπεύθυνες για την ακρίβεια των πληροφοριών που παρέχονται κατά την υποβολή προσφοράς για την ανανέωση ή μεταβίβαση της σύμβασης, χωρίς να παραβιάζεται το επαγγελματικό απόρρητο·

Πρόσβαση στην αγορά τροχαίου υλικού

18. αντιλαμβάνεται ότι η υποχρέωση αγοράς τροχαίου υλικού ενίοτε αποτελεί φραγμό στην προσπάθεια ενός ενδιαφερόμενου να εισέλθει στην αγορά·

19. δεν θέλει να αποκλείσει καμιά μέθοδο εγγύησης έναντι της υπολειμματικής αξίας του υλικού αυτού·

Κρατικές ενισχύσεις

20. υπενθυμίζει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν ήδη γνωστοποιήσει την αντίθεσή τους προς την κατάργηση του άρθρου 9 του ισχύοντος οικείου κανονισμού·

21. συμφωνεί με τη μη αποδοχή από πλευράς Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της υποχρέωσης συστηματικής κοινοποίησης όλων των συμβολών προς τις δημόσιες επιβατικές υπηρεσίες, δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων του τομέα των μεταφορών·

B. ***Άνοιγμα των αγορών και διαχείριση***

22. υποστηρίζει ότι, εφόσον είναι απολύτως εγγυημένες οι συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού και ανοίγματος προς όλες τις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εταιρίες, καθώς και η απουσία στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην αγορά, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ελευθερία να επιλέγουν μεταξύ του μοντέλου διαχωρισμού ή ολοκλήρωσης των επιχειρήσεων για την οργάνωση και ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τους συστήματος·

23. επιδοκιμάζει την ενίσχυση του ρόλου του διαχειριστή υποδομών με σκοπό τον εξορθολογισμό των σιδηροδρομικών συστημάτων. Ο διαχειριστής υποδομών οφείλει να προσφέρει μια μονοαπευθυντική υπηρεσία για την πρόσβαση στο δίκτυο και πιο συγκεκριμένα ως προς τις οργανωτικές αρχές. Άρα το διοικητικό ή εποπτικό συμβούλιο του διαχειριστή πρέπει να απαρτίζεται από μια επιτροπή εκπροσώπων των περιφερειακών οργανωτικών αρχών·

24. επιδοκιμάζει τον ορισμό συντονιστικών επιτροπών επιφορτισμένων με την εποπτεία των ενισχυμένων δραστηριοτήτων του διαχειριστή υποδομών και τη μέριμνα για τη συνολική εύρυθμη λειτουργία του συστήματος. Οι τοπικές αρχές πρέπει να συμμετέχουν συστηματικά σε αυτές τις διαδικασίες και όχι απλώς «κατά περίπτωση»·

25. ζητά τον ορισμό εκπροσώπων του διαχειριστή υποδομών με αρμοδιότητα τις επαφές με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές·

26. υπενθυμίζει την υποχρέωση της τήρησης των αρχών της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, ιδίως εφόσον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να της εκχωρηθούν νέες εξουσίες στη λήψη αποφάσεων·

27. τάσσεται υπέρ της ταχείας ενεργοποίησης ενός ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομών, απαραίτητου για τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου και τον συντονισμό των συνδέσεων πέραν των εθνικών συνόρων·

28. επιμένει ότι οι αρμόδιοι οργανισμοί για τη λειτουργία των σιδηροδρομικών σταθμών πρέπει να τεθούν προ των ευθυνών τους έναντι των τοπικών και περιφερειακών αρχών. Ας μην ξεχνάμε, άλλωστε, ότι οι σιδηροδρομικοί σταθμοί αποτελούν ισχυρούς πόλους έλξης για έναν τόπο·

29. υπενθυμίζει ότι η απελευθέρωση δεν αποτελεί αυτοσκοπό και ότι ο πραγματικός στόχος πρέπει να είναι η βελτίωση της προσφοράς και της ποιότητας των υπηρεσιών. Εντούτοις, η πείρα από την έκθεση στον ανταγωνισμό των αστικών επιβατικών σιδηροδρομικών συνδέσεων στην Ευρώπη είναι ακόμα περιορισμένη. Πρέπει να ενθαρρύνουμε αυτό το άνοιγμα, διατηρώντας ωστόσο τις δημόσιες υπηρεσίες και χωρίς να υπονομεύεται η οικονομική τους ισορροπία·

30. υπογραμμίζει ότι θα ήταν σκόπιμο να διατηρηθούν οι σημερινοί κανόνες που επιτρέπουν στις εταιρείες που λειτουργούν ως διαχειριστές υποδομών και ως πάροχοι υπηρεσιών τοπικής εμβέλειας σε συγκεκριμένες σιδηροδρομικές υποδομές μικρού μεγέθους να συνεχίσουν να λειτουργούν με το υπάρχον καθεστώς. Μια τέτοια τοπική υποδομή δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 150 χλμ·

31. επιδοκιμάζει μεν τις αναφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην κοινωνική διάσταση του θέματος, αλλά κρίνει ότι πρέπει να διευκρινιστούν, έτσι ώστε να περιοριστεί ο κίνδυνος εκδήλωσης φαινομένων κοινωνικού ντάμπιγκ. Αντιθέτως, οι αναφορές αυτές δεν πρέπει να αποτελούν τροχοπέδη για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα των σιδηροδρόμων και πρέπει να προάγουν τον πλουραλισμό των δεξιοτήτων του προσωπικού του κλάδου·

32. στηρίζει την ανάδειξη ελεγκτικών οργάνων και ενθαρρύνει τη συνεργασία τους σε ευρωπαϊκή κλίμακα, κυρίως ως προς την αξιολόγηση της διατάραξης της οικονομικής ισορροπίας μιας επιχείρησης. Πρέπει επίσης να δοθούν εύλογες προθεσμίες στις τοπικές και περιφερειακές αρχές έτσι ώστε να μπορούν να προσφεύγουν στα ελεγκτικά όργανα εφόσον κρίνεται ότι απειλείται αυτή η ισορροπία·

33. υπενθυμίζει ότι η έκδοση εισιτηρίων αποτελεί ζήτημα άμεσα συνδεδεμένο με το άνοιγμα των αγορών. Εν προκειμένω, κρίνεται απαραίτητος ο καλύτερος συντονισμός των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με τις αρμόδιες τοπικές και περιφερειακές αρχές·

34. εκτιμά ότι πρέπει να γενικευθεί η απαίτηση της συμμετοχής των επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες εθνικής εμβέλειας σε ένα σύστημα ενημέρωσης για τη –διαλειτουργική– προσφορά και έκδοση εισιτηρίων, καθότι η ανάπτυξη συνδεδεμένων υπηρεσιών συνιστά καταλυτικό παράγοντα για την αναβάθμιση των μαζικών μεταφορών και δη των σιδηροδρομικών·

Γ. ***Τεχνικό σκέλος***

35. συμφωνεί με τις διαπιστώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς τα κύρια προβλήματα και τα όρια του ισχύοντος ενωσιακού νομοθετικού πλαισίου ως προς τα τεχνικά ζητήματα·

36. κρίνει ως θετική την ενίσχυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (με έδρα τη γαλλική πόλη της Βαλανσιέν) με σκοπό την υποστήριξη της τεχνικής διαλειτουργικότητας, την εναρμόνιση των διαδικασιών ασφαλείας, την επίσπευση της εισαγωγής ενιαίας άδειας θέσεως των οχημάτων σε κυκλοφορία και την ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την αποφυγή σημαντικών προβλημάτων που ανακύπτουν εξαιτίας των αποκλίσεων μεταξύ των 26 διαφορετικών εθνικών αρχών. Οχήματα, τα οποία πρόκειται να χρησιμοποιούνται μόνο στο εσωτερικό μίας χώρας, θα μπορούν να εξακολουθήσουν να αδειοδοτούνται από τις εθνικές αρχές ασφαλείας·

37. ζητά, πάντως, να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος πριν από την έναρξη της κανονικής λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων με τις νέες του αρμοδιότητες·

38. υποστηρίζει τον στόχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να περιορίσει το πλήθος των εθνικών κανόνων, καταργώντας τους περιττούς και όσους αντίκεινται στο Ενωσιακό Δίκαιο ή τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας·

39. επιδοκιμάζει ορισμένες θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον ρόλο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και τη σύσταση στους κόλπους του ενός οργάνου προσφυγών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισηγείται την αναβάθμιση των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και τη δημιουργία μονοαπευθυντικής υπηρεσίας λήψης αποφάσεων για τα οχήματα και τα πιστοποιητικά ασφαλείας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η ενίσχυση και η διασάφηση των εξουσιών του Οργανισμού, των χρηματοδοτικών μέσων, του έμψυχου δυναμικού και των αρμοδιοτήτων του κρίνονται επίσης απαραίτητες ενέργειες. Το ίδιο ισχύει, άλλωστε, και για το τμήμα προσφυγών·

40. ζητά να συμπεριληφθεί η Επιτροπή των Περιφερειών στη διαδικασία εκπόνησης των προγραμμάτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων·

41. ζητά να μην αγνοηθούν οι εκτιμήσεις κόστους-οφέλους των μέτρων διαλειτουργικότητας και ιδίως των προεκτάσεών τους για τις τοπικές και περιφερειακές αρχές.

II. **ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ**

Τροπολογία 1

COM (2013) 28 final

Νέα αιτιολογική σκέψη μετά την αιτιολογική σκέψη 9

Σχέδιο γνωμοδότησης	Τροπολογία της ΕτΠ
	Η αρχή της αμοιβαιότητας αποτελεί σημαντικό μέσο για την αντιμετώπιση της στρέβλωσης του ανταγωνισμού· η εν λόγω αρχή θα πρέπει να εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις από τρίτες χώρες που επιθυμούν να συμμετέχουν σε διαδικασίες υποβολής προσφορών εντός της Ένωσης.

Αιτιολογία

Δεν πρέπει να δίνεται η δυνατότητα σε επιχειρήσεις τρίτων χωρών να συμμετέχουν σε ανταγωνιστικές διαδικασίες υποβολής προσφορών στα κράτη μέλη της ΕΕ όταν οι ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες δεν έχουν ακόμη ανοίξει την αγορά τους σε επιχειρήσεις των κρατών μελών της ΕΕ.

Τροπολογία 2

COM (2013) 28 final

Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Η προετοιμασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τον υποχρεωτικό δημόσιο διαγωνισμό για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας απαιτεί επιπλέον χρόνο για την αποτελεσματική και βιώσιμη εσωτερική αναδιάρθρωση των εταιρειών στις οποίες είχαν στο παρελθόν ανατεθεί απευθείας τέτοιες συμβάσεις. Τα μεταβατικά μέτρα είναι, επομένως, απαραίτητα για τις συμβάσεις που θα έχουν ανατεθεί απευθείας από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού έως τις 3 Δεκεμβρίου 2019.	Η προετοιμασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τον ~~υποχρεωτικό~~ δημόσιο διαγωνισμό για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας απαιτεί επιπλέον χρόνο για την αποτελεσματική και βιώσιμη εσωτερική αναδιάρθρωση των εταιρειών στις οποίες είχαν στο παρελθόν ανατεθεί απευθείας τέτοιες συμβάσεις. Τα μεταβατικά μέτρα είναι, επομένως, απαραίτητα για τις συμβάσεις που θα έχουν ανατεθεί απευθείας από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού έως τις 3 Δεκεμβρίου 2019.

Τροπολογία 3

COM (2013) 28 final

Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
18. Στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 (εξουσιοδοτικός κανονισμός), η Επιτροπή πρότεινε επίσης να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Για να εναρμονισθεί η προσέγγιση των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία στο πεδίο των κρατικών ενισχύσεων και, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 108 παράγραφος 4 και στο άρθρο 109 της Συνθήκης, πρέπει να διευκολυνθεί με βάση το πεδίο εφαρμογής του εξουσιοδοτικού κανονισμού ο συντονισμός της μεταφοράς ή η επιστροφή για την εκτέλεση ορισμένων υποχρεώσεων εγγενών της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρει το άρθρο 93 της Συνθήκης.	~~18. Στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 994/98 (εξουσιοδοτικός κανονισμός), η Επιτροπή πρότεινε επίσης να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Για να εναρμονισθεί η προσέγγιση των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορία στο πεδίο των κρατικών ενισχύσεων και, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 108 παράγραφος 4 και στο άρθρο 109 της Συνθήκης, πρέπει να διευκολυνθεί με βάση το πεδίο εφαρμογής του εξουσιοδοτικού κανονισμού ο συντονισμός της μεταφοράς ή η επιστροφή για την εκτέλεση ορισμένων υποχρεώσεων εγγενών της δημόσιας υπηρεσίας, όπως αναφέρει το άρθρο 93 της Συνθήκης.~~

Αιτιολογία

Η μετάθεση σε άλλο κείμενο της αναφοράς στην απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης των αντισταθμίσεων ανατρέπει τη συνολική διάταξη του κανονισμού που ρυθμίζει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και θέτει σοβαρό ζήτημα έλλειψης ασφάλειας δικαίου στο καθεστώς λειτουργίας των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών.

Τροπολογία 4

COM (2013) 28 final

Άρθρο 2, στοιχείο γ)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική και η οποία καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες ενός αστικού οικισμού ή μιας αγροτικής περιοχής·	γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν ~~είναι εθνική~~ καλύπτει όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους ~~και η οποία~~ ή καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες μιας περιφέρειας, ενός αστικού οικισμού ή μιας αγροτικής περιοχής, ακόμα και πέραν των εθνικών συνόρων·

Αιτιολογία

Η φράση «δεν είναι εθνική» ερμηνεύεται με δύο τρόπους: α) ότι δεν καλύπτει όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή β) μια αρμόδια τοπική αρχή, η οποία ενδέχεται να εκτείνεται σε δύο ή και περισσότερα κράτη μέλη. Ο ορισμός χρήζει διευκρίνισης για να καλύπτει νεοσυσταθείσες οργανώτριες αρχές με διασυνοριακές αρμοδιότητες.

Συν τοις άλλοις, πρέπει ο υπό εξέταση κανονισμός να καλύπτει χωρίς αμφισημίες τις περιφέρειες.

Τροπολογία 5

COM (2013) 28 final

Άρθρο 2, στοιχείο ε)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
ε) Από το πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας εξαιρούνται όλες οι υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που υπερβαίνουν όσα απαιτούνται για την επίτευξη αποτελεσμάτων τοπικού, περιφερειακού ή υπο-εθνικού δικτύου.	~~ε)~~ ~~Από~~ Στο πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνονται ~~εξαιρούνται~~ όλες οι υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών που παράγουν αποτελέσματα ~~υπερβαίνουν όσα απαιτούνται για την επίτευξη αποτελεσμάτων~~ τοπικού, περιφερειακού ή υπο-εθνικού δικτύου. Τα εν λόγω αποτελέσματα δικτύου μπορούν να προέρχονται από συνδυασμό αποδοτικών και μη-αποδοτικών δρομολογίων.

Αιτιολογία

Εάν μια περιφερειακή σύνδεση είναι οικονομικά βιώσιμη ή κερδοφόρα, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα ένταξής της σε μια σύμβαση δημόσιων υπηρεσιών με άλλες ελλειμματικές συνδέσεις έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν τα κέρδη που παρουσιάζει στη χρηματοδότηση των ελλειμματικών συνδέσεων ή, ενδεχομένως, να βελτιστοποιηθούν τα απαραίτητα τεχνικά μέσα λειτουργίας.

Τροπολογία 6

COM (2013) 28 final

Άρθρο 2α, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
1. Οι αρμόδιες αρχές καταρτίζουν και επικαιροποιούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα σχέδια δημόσιων επιβατικών μεταφορών που καλύπτουν όλους τους σχετικούς τρόπους μεταφοράς στην επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες.	1. Οι αρμόδιες αρχές καταρτίζουν και επικαιροποιούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα σχέδια δημόσιων επιβατικών μεταφορών που καλύπτουν όλους τους σχετικούς τρόπους μεταφοράς στην επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες. Η εν λόγω υποχρέωση αφορά αποκλειστικά τα αστικά κέντρα των οποίων ο πληθυσμός υπερβαίνει τους 100 000 κατοίκους.
Αυτά τα σχέδια δημόσιων μεταφορών καθορίζουν τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών και τα μέσα εφαρμογής τους, καλύπτοντας όλους τους συναφείς τρόπους μεταφοράς για την επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες. Περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:	Αυτά τα σχέδια δημόσιων μεταφορών καθορίζουν τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών και τα μέσα εφαρμογής τους, καλύπτοντας όλους τους συναφείς τρόπους μεταφοράς για την επικράτεια για την οποία είναι υπεύθυνες. Περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:
α) τη δομή του δικτύου ή των γραμμών·	α) τη δομή του δικτύου ή των γραμμών·
β) βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από την προσφορά δημόσιων μεταφορών, όπως προσβασιμότητα, εδαφική σύνδεση, ασφάλεια, διασυνδέσεις μέσων μεταφοράς και διατροπικές διασυνδέσεις σε βασικούς συνδετικούς κόμβους, χαρακτηριστικά προσφοράς, όπως οι χρόνοι λειτουργίας, η συχνότητα των δρομολογίων και το ελάχιστο επίπεδο χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας·	β) βασικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται από την προσφορά δημόσιων μεταφορών, όπως προσβασιμότητα, εδαφική σύνδεση, ασφάλεια, διασυνδέσεις μέσων μεταφοράς και διατροπικές διασυνδέσεις σε βασικούς συνδετικούς κόμβους, χαρακτηριστικά προσφοράς, όπως ~~οι χρόνοι λειτουργίας~~ το σκεπτικό διαμόρφωσης των ωρών και, η συχνότητα των δρομολογίων ~~και το ελάχιστο επίπεδο χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας~~·

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
γ) πρότυπα ποιότητας που σχετίζονται με παράγοντες όπως τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού των στάσεων και του τροχαίου υλικού, η χρονική ακρίβεια και η αξιοπιστία, η καθαριότητα, η εξυπηρέτηση και η ενημέρωση των πελατών, η διαχείριση και η επανόρθωση παραπόνων, η παρακολούθηση της ποιότητας των δρομολογίων·	γ) πρότυπα ποιότητας που σχετίζονται με παράγοντες όπως τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού των στάσεων και του τροχαίου υλικού, η χρονική ακρίβεια και η αξιοπιστία, η καθαριότητα, η εξυπηρέτηση και η ενημέρωση των πελατών, η διαχείριση και η επανόρθωση παραπόνων, η παρακολούθηση της ποιότητας των δρομολογίων·
δ) αρχές της πολιτικής τιμών·	δ) αρχές της πολιτικής τιμών·
ε) επιχειρησιακές απαιτήσεις, όπως η μεταφορά ποδηλάτων, η διαχείριση της κυκλοφορίας, το σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση διαταραχών.	ε) επιχειρησιακές απαιτήσεις, όπως η μεταφορά ποδηλάτων, η διαχείριση της κυκλοφορίας, το σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση διαταραχών:
	στ) οι απαιτήσεις της κοινωνικής και τοπικής συνοχής.
Κατά την έγκριση σχεδίων δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν ιδίως υπόψη τους εφαρμοστέους κανόνες που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών, τις εργασιακές σχέσεις, την απασχόληση και την περιβαλλοντική προστασία.	Κατά την έγκριση σχεδίων δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν ιδίως υπόψη τους εφαρμοστέους κανόνες που αφορούν τα δικαιώματα των επιβατών, τις εργασιακές σχέσεις, την απασχόληση, ~~και~~ την περιβαλλοντική προστασία και την κοινωνική διάσταση του θέματος, έτσι ώστε να αποτραπεί η εκδήλωση κάθε μορφής ντάμπιγκ στα διάφορα αυτά πεδία.
	Τα σχέδια για τις δημόσιες μεταφορές πρέπει να υποβάλλονται στο ελεγκτικό όργανο, για την έκδοση απλής γνωμοδότησης από αυτό, έναν μήνα πριν από τη δημοσίευσή τους.
	Οι αρμόδιες αρχές θα συνεργάζονται μεταξύ τους για τον συντονισμό των πληροφοριών που θα περιέχουν τα σχέδια για τις δημόσιες μεταφορές της καθεμίας και θα εκπονούν κοινά σχέδια για τις περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών πέραν των εθνικών συνόρων.
Οι αρμόδιες αρχές εγκρίνουν τα σχέδια δημόσιων μεταφορών κατόπιν διαβούλευσης με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη και τα δημοσιεύουν. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι τουλάχιστον οι μεταφορείς, οι διαχειριστές υποδομών, κατά περίπτωση, και οι οργανώσεις εκπροσώπησης επιβατών και εργαζομένων.	Οι αρμόδιες αρχές εγκρίνουν τα σχέδια δημόσιων μεταφορών κατόπιν διαβούλευσης με τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη και τα δημοσιεύουν. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι τουλάχιστον οι μεταφορείς, οι διαχειριστές υποδομών, κατά περίπτωση, και οι οργανώσεις εκπροσώπησης επιβατών και εργαζομένων.
	Οι παλαιότεροι ή νυν πάροχοι δημόσιων υπηρεσιών οφείλουν να διαθέτουν στις αρμόδιες αρχές τα απαραίτητα στοιχεία εντός μηνός κατόπιν του σχετικού αιτήματος των εν λόγω αρχών, ακόμα και αν πρόκειται για τις αρχές γειτονικού κράτους μέλους.

Αιτιολογία

Τα σχέδια δημόσιων επιβατικών μεταφορών μπορούν να αποτελέσουν επιβαρυντικές και πρόσθετες υποχρεώσεις, αλλά δεν έχουν επίδραση στις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές που διέπονται από περιφερειακές συμφωνίες σχεδιασμού. Η παρούσα τροπολογία προτείνει να περιοριστεί η υποχρέωση μόνο σε αστικά κέντρα ορισμένου μεγέθους.

Λαμβανομένου υπόψη του σύνθετου και μεταβλητού χαρακτήρα (για λόγους που δεν μπορούν να ελεγχθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες) των ωραρίων λειτουργίας, είναι ρεαλιστικότερο να γίνει αναφορά στις αρχές που διέπουν τα ωράρια σε ένα σχέδιο μεταφορών.

Στις λιγότερο δημοφιλείς γραμμές, η δέσμευση σε έναν ελάχιστο βαθμό χρήσης των δυνατοτήτων ενδέχεται να έχει αρνητικές επιπτώσεις για την αντίστοιχη δημόσια υπηρεσία και θα ήταν, συνεπώς, αντίθετη στο συμφέρον της αρμόδιας αρχής.

Η διατροπικότητα και η διασυνοριακή συνεργασία πρέπει να ενθαρρυνθούν.

Τα σχέδια δημοσίων μεταφορών απαιτούν συγκεκριμένα στοιχεία για τις εξελίξεις στην αγορά διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Οι φορείς της αγοράς διαθέτουν τις βασικές πηγές πληροφόρησης και πρέπει να τις μοιράζονται με τις δημόσιες αρχές.

Τροπολογία 7

COM (2013) 28 final

Άρθρο 2α, παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Οι προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η σχετική αποζημίωση του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει:	Οι προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η σχετική αποζημίωση του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας πρέπει:
α) να επιτυγχάνουν τους στόχους του σχεδίου δημόσιων μεταφορών με τον πλέον συμφέροντα οικονομικά τρόπο·	α) να επιτυγχάνουν τους στόχους του σχεδίου δημόσιων μεταφορών με τον πλέον αποτελεσματικό ~~συμφέροντα οικονομικά~~ τρόπο·

Τροπολογία 8

COM (2013) 28 final

Άρθρο 4, παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
8. Οι αρμόδιες αρχές καθιστούν διαθέσιμες σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συναφείς πληροφορίες για την κατάρτιση προσφοράς στο πλαίσιο διαγωνισμού.	8. Οι αρμόδιες αρχές καθιστούν διαθέσιμες σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συναφείς πληροφορίες για την κατάρτιση προσφοράς στο πλαίσιο διαγωνισμού. Οι διαχειριστές των σιδηροδρομικών υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες είχαν ή έχουν αναλάβει την εκτέλεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οφείλουν να επικουρούν τις αρμόδιες αρχές στην παροχή όλων των σχετικών πληροφοριών. Είναι δε υπεύθυνοι για την ακρίβεια των πληροφοριών που διατίθενται στην αρμόδια αρχή.
Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν πληροφορίες για τη ζήτηση των επιβατών, τους ναύλους, το κόστος και τα έσοδα που σχετίζονται με τη δημόσια επιβατική μεταφορά που καλύπτεται από την προσφορά και στοιχεία σχετικά με τις προδιαγραφές υποδομής που αφορούν τη λειτουργία των απαιτούμενων οχημάτων ή τροχαίου υλικού, ώστε να μπορέσουν να καταρτίσουν τεκμηριωμένα επιχειρηματικά σχέδια. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στηρίζουν τις αρμόδιες αρχές παρέχοντας όλες τις σχετικές προδιαγραφές υποδομών.	Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν πληροφορίες για τη ζήτηση των επιβατών, τους ναύλους, το κόστος και τα έσοδα που σχετίζονται με τη δημόσια επιβατική μεταφορά που καλύπτεται από την προσφορά και στοιχεία σχετικά με τις προδιαγραφές υποδομής που αφορούν τη λειτουργία των απαιτούμενων οχημάτων ή τροχαίου υλικού, ώστε να μπορέσουν να καταρτίσουν τεκμηριωμένα επιχειρηματικά σχέδια. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στηρίζουν τις αρμόδιες αρχές παρέχοντας όλες τις σχετικές προδιαγραφές υποδομών.
Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω υπόκειται στη νομική αναθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7.	Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω υπόκειται στη νομική αναθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7. Ο σημερινός φορέας εκμετάλλευσης μιας σύνδεσης ή ενός δικτύου, που αποτελεί αντικείμενο ανταγωνιστικής πρόσκλησης υποβολής προσφοράς, πρέπει να παρέχει δωρεάν στην αρμόδια αρχή τις απαραίτητες για την κατάρτιση της προσφοράς πληροφορίες· οι πληροφορίες αυτές πρέπει να είναι πλήρεις και ακριβείς, ιδίως όσον αφορά την ζήτηση ταξιδίων και τα έσοδα από τη μεταφορά του επιβατικού κοινού, χωρίς να παραβιάζεται το επαγγελματικό απόρρητο. Ο προηγούμενος φορέας εκμετάλλευσης και ο διαχειριστής υποδομών οφείλουν να αποζημιώσουν τους υπόλοιπους φορείς εκμετάλλευσης για οιαδήποτε ζημία προκλήθηκε από προσφορές που κατατέθηκαν με ανακριβείς ή ελλιπείς πληροφορίες.

Αιτιολογία

Δεν αρκεί η παροχή των πληροφοριών του διαχειριστή υποδομών καθότι δεν περιέχουν τα εμπορικά στοιχεία του σιδηροδρομικού φορέα εκμετάλλευσης. Οι προηγούμενοι ή/και οι σημερινοί ανάδοχοι –ιδίως οι επί χρόνια φορείς εκμετάλλευσης– οφείλουν να παρέχουν σχετικές πληροφορίες, κατοχυρώνοντας έτσι τη δυνατότητα ελεύθερης προσπέλασης των στοιχείων. Είναι αναγκαίο να ληφθεί μέριμνα για συνεπή διατύπωση σε αυτό το ζήτημα, ειδάλλως υπάρχει ο κίνδυνος να επιβληθούν στις αρμόδιες αρχές υποχρεώσεις στις οποίες δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν.

Τροπολογία 9

COM (2013) 28 final

Άρθρο 5 νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποκλείσει φορείς τρίτων χωρών από τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων με ανταγωνισμό, εφόσον οι εν λόγω τρίτες χώρες δεν προβλέπουν διαδικασίες σύναψης συμβάσεων με διαγωνισμό για επιχειρήσεις των κρατών μελών της Ένωσης.

Αιτιολογία

Δεν θα πρέπει να δίδεται σε τρίτες χώρες η δυνατότητα συμμετοχής σε διαδικασίες σύναψης συμβάσεων με διαγωνισμό σε κράτη μέλη της ΕΕ, εφόσον αυτές δεν έχουν ανοίξει την αγορά τους για τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Τροπολογία 10

COM (2013) 28 final

Άρθρο 5, παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας:	4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας:
α) στην περίπτωση που η μέση ετήσια αξία τους εκτιμάται: κατώτερη των 1 000 000 ευρώ ή κατώτερη των 5 000 000 ευρώ στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει σιδηροδρομικές μεταφορές· ή	α) στην περίπτωση που η μέση ετήσια αξία τους εκτιμάται: κατώτερη των 1 000 000 ευρώ ή κατώτερη των 5 000 000 ευρώ στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει σιδηροδρομικές μεταφορές· ή
β) στην περίπτωση που αφορούν την ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημόσιων επιβατικών μεταφορών ή λιγότερων των 150 000 χιλιομέτρων στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές.	β) στην περίπτωση που αφορούν την ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημόσιων επιβατικών μεταφορών ή λιγότερων των ~~150 000~~ 500 000 χιλιομέτρων στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές.

Αιτιολογία

Το ετήσιο όριο των 150 000 χιλιομέτρων που προτείνει η Επιτροπή για τις δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές αποκλείει στην πράξη κάθε σιδηροδρομική γραμμή την οποία θα αφορούσε το εν λόγω μέτρο. Το όριο των 500 000 χιλιομέτρων επιτρέπει να περιοριστούν οι εξαιρέσεις στον κανόνα της πρόσκλησης υποβολής προσφορών σε μονές γραμμές με μήκος που είναι εύλογο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και με ένα βιώσιμο επίπεδο υπηρεσιών για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Τροπολογία 11

COM (2013) 28 final

Άρθρο 5, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Η απόφαση απευθείας ανάθεσης σύμβασης για την παροχή των υπηρεσιών υποβάλλεται προς διαβούλευση εντός δίμηνης προθεσμίας με τον ρυθμιστικό φορέα, όπως ορίζεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Αιτιολογία

Το εν λόγω νέο σημείο επιτρέπει τη συμμετοχή του αρμόδιου ρυθμιστικού φορέα στη διαδικασία οργάνωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς να περιορίζονται οι αρμοδιότητες των τοπικών και περιφερειακών αρχών στην απευθείας ανάθεση σύμβασης για την παροχή των υπηρεσιών σε παρόχους από το εσωτερικό. Παράλληλα, στο υπό εξέταση σημείο καθορίζονται οι όροι της απευθείας ανάθεσης σύμβασης για την παροχή των υπηρεσιών έτσι ώστε να περιορίζονται οι καταστάσεις ολιγοπωλίου.

Τροπολογία 12

COM (2013) 28 final

Άρθρο 5, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Πλην των περιπτώσεων σχετικής απαγόρευσης από την εθνική νομοθεσία, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αναθέτουν απευθείας τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 4, παράγραφος 3, οι συμβάσεις αυτές δεν θα υπερβαίνουν τα 10 έτη, εκτός των περιπτώσεων στις οποίες ισχύει το άρθρο 4, παράγραφος 4. Εάν η ίδια σύμβαση έχει ανατεθεί ξανά απευθείας και οι δείκτες ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών έχουν σημειώσει μέση πτώση μεγαλύτερη του 10% στο σύνολο της διάρκειας της σύμβασης για λόγους που οφείλονται στον φορέα που παρέχει τις εν λόγω δημόσιες υπηρεσίες, η επόμενη σύμβαση πρέπει να ανατίθεται κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Έξι μήνες πριν από τη θέσπιση του παρόντος κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα καθορίσει τα κριτήρια ποιότητας με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασιζόμενη σε ένα σύνολο δεικτών επιδόσεων, οι οποίοι θα απεικονίζουν, μεταξύ άλλων, και τη χρονική συνέπεια.

Αιτιολογία

Ναι μεν κρίνεται σκόπιμο να ενεργοποιηθεί εκ νέου η δυνατότητα απευθείας ανάθεσης, αλλά εντός συγκεκριμένων χρονικών ορίων. Εάν τα αποτελέσματα δεν είναι ικανοποιητικά, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ανατρέχει υποχρεωτικά στην πρόσκληση υποβολής προσφορών.

Τροπολογία 13

COM (2013) 28 final

Άρθρο 5α, παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
[…]	[…]

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Η αρμόδια αρχή δύναται να συμμορφώνεται με την προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο απαίτηση με έναν από τους εξής τρόπους:	Η αρμόδια αρχή δύναται να συμμορφώνεται με την προβλεπόμενη στο πρώτο εδάφιο απαίτηση με ~~έναν από τους εξής~~ διάφορους τρόπους και με γνώμονα την επίτευξη οικονομιών κλίμακας:
α) αποκτώντας η ίδια το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας ώστε να το διαθέσει στον επιλεγμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα·	α) αποκτώντας η ίδια το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας ώστε να το διαθέσει στον επιλεγμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα·
β) παρέχοντας εγγύηση για τη χρηματοδότηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα. Η εν λόγω εγγύηση δύναται να καλύπτει τον κίνδυνο υπολειμματικής αξίας, συμμορφούμενη με τους σχετικούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, κατά περίπτωση·	β) παρέχοντας εγγύηση για τη χρηματοδότηση του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε εμπορική τιμή ή στο πλαίσιο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β), το άρθρο 6 και, κατά περίπτωση, το παράρτημα. Η εν λόγω εγγύηση δύναται να καλύπτει τον κίνδυνο υπολειμματικής αξίας, συμμορφούμενη με τους σχετικούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, κατά περίπτωση·
γ) παρέχοντας δέσμευση στη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για την ανάληψη του τροχαίου υλικού στο τέλος της σύμβασης σε εμπορικές τιμές.	γ) παρέχοντας δέσμευση στη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για την ανάληψη του τροχαίου υλικού στο τέλος της σύμβασης σε εμπορικές τιμές.·
	δ) συνεργαζόμενη με τις τοπικές αρχές με σκοπό την αύξηση του διαθέσιμου τροχαίου υλικού·
	ε) ζητώντας από το κράτος μέλος στο οποίο ανήκει να συμβάλει σε μία από τις μεθόδους εγγύησης έναντι της υπολειμματικής αξίας του τροχαίου υλικού.
[…]	[…]

Αιτιολογία

Δεν θα πρέπει να αποκλείεται καμία μέθοδος τοπικής χρηματοδότησης (εγγύηση, εξαγορά, άμεση αγορά κ.λπ.). Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αποποιούνται τις ευθύνες τους και να μεταθέτουν αδικαιολόγητα τα βάρη στις τοπικές αρχές. Πρέπει το νομοθετικό και το κανονιστικό πλαίσιο να μπορούν να παρέχουν κίνητρα στην αγορά τροχαίου υλικού, ιδίως ενθαρρύνοντας τις οικονομίες κλίμακας και τα κατάλληλα χρηματοδοτικά σχήματα.

Τροπολογία 14

COM (2013) 28 final

Άρθρο 8 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
2α. Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους. Ωστόσο, δεν συνεχίζουν σε καμία περίπτωση πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2022.	2α. Οι συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού ~~από την 1η Ιανουαρίου 2013~~ έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους. Ωστόσο, δεν συνεχίζουν σε καμία περίπτωση πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 2022. Αυτό δεν ισχύει για όσες συμβάσεις έχουν συναφθεί πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Αιτιολογία

Η έναρξη ισχύος των προτεινόμενων αλλαγών πρέπει να αντιστοιχεί στην έναρξη ισχύος του αναθεωρημένου κανονισμού. Η απαίτηση αυτή δεν πρέπει να αφορά τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί προηγουμένως.

Τροπολογία 15

COM (2013) 29 final

Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Οι υφιστάμενες απαιτήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ περιλαμβάνουν μόνο νομική, οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων. Οι διατάξεις αυτές δεν αποκλείουν εντελώς τη δυνατότητα διατήρησης μιας ολοκληρωμένης επιχείρησης, εφόσον εξασφαλίζονται αυτές οι τρεις κατηγορίες ανεξαρτησίας. Όσον αφορά την ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι κατάλληλες ασφαλιστικές δικλίδες αποκλείουν τον έλεγχο των αποφάσεων που λαμβάνει ένας διαχειριστής υποδομής από μια ολοκληρωμένη επιχείρηση. Ωστόσο, ακόμα και η πλήρης εφαρμογή των εν λόγω ασφαλιστικών δικλίδων δεν αποκλείει εντελώς κάθε δυνατότητα πραγματοποίησης διακρίσεων κατά ανταγωνιστών, η οποία υφίσταται λόγω της ύπαρξης μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα διεπιδοτήσεων εξακολουθεί να υφίσταται σε ολοκληρωμένες δομές ή, τουλάχιστον, είναι πολύ δύσκολο για τους ρυθμιστικούς φορείς να ελέγχουν και να επιβάλλουν τις ασφαλιστικές δικλίδες που έχουν θεσπιστεί για την πρόληψη των εν λόγω διεπιδοτήσεων. Ο θεσμικός διαχωρισμός της διαχείρισης υποδομών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων είναι το αποτελεσματικότερο μέτρο για την επίλυση αυτών των προβλημάτων.	Οι υφιστάμενες απαιτήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ περιλαμβάνουν μόνο νομική, οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων. Οι διατάξεις αυτές δεν αποκλείουν ~~εντελώς~~ τη δυνατότητα διατήρησης μιας ολοκληρωμένης επιχείρησης, εφόσον εξασφαλίζ~~ον~~ται ~~αυτές οι τρεις κατηγορίες ανεξαρτησίας~~ η ανεξαρτησία μεταξύ μεταφορέα και διαχειριστή υποδομής σε ό,τι αφορά τα ουσιαστικά καθήκοντα, ήτοι τη λήψη αποφάσεων για την κατανομή των διαδρομών και τη λήψη αποφάσεων για τη χρέωση των υποδομών, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, τις επενδύσεις και τη συντήρηση. Όσον αφορά την ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι κατάλληλες ασφαλιστικές δικλίδες αποκλείουν τον έλεγχο των αποφάσεων που λαμβάνει ένας διαχειριστής υποδομής από μια ολοκληρωμένη επιχείρηση. ~~Ωστόσο, ακόμα και η πλήρης εφαρμογή των εν λόγω ασφαλιστικών δικλίδων δεν αποκλείει εντελώς κάθε δυνατότητα πραγματοποίησης διακρίσεων κατά ανταγωνιστών, η οποία υφίσταται λόγω της ύπαρξης μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα διεπιδοτήσεων εξακολουθεί να υφίσταται σε ολοκληρωμένες δομές ή, τουλάχιστον, είναι πολύ δύσκολο για τους ρυθμιστικούς φορείς να ελέγχουν και να επιβάλλουν τις ασφαλιστικές δικλίδες που έχουν θεσπιστεί για την πρόληψη των εν λόγω διεπιδοτήσεων. Ο θεσμικός διαχωρισμός της διαχείρισης υποδομών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων είναι το αποτελεσματικότερο μέτρο για την επίλυση αυτών των προβλημάτων~~.

Αιτιολογία

Η Επιτροπή ξεκινά από την παραδοχή ότι η καλύτερη δυνατή λύση είναι ο πλήρης διαχωρισμός των δραστηριοτήτων. Πρόκειται όμως για παραδοχή, η οποία δεν πρέπει να ενσωματωθεί στο σχέδιο οδηγίας, καθώς αυτό πρέπει να παραμείνει ουδέτερο από αυτή την άποψη.

Τροπολογία 16

COM (2013) 29 final

Άρθρο 6 παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Η Επιτροπή προτείνει τη διαγραφή της παραγράφου 2 του άρθρου 6 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ	*Να τροποποιηθεί το άρθρο 6, παράγραφος 2, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ως εξής:* 6.2 ~~Τα~~ Προκειμένου να αποφευχθούν δυσανάλογα έξοδα συναλλαγής, τα κράτη μέλη μπορούν, ~~εξάλλου~~, να προβλέπουν ότι ο διαχωρισμός ~~αυτός~~ περιλαμβάνει χωριστά οργανικά τμήματα στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω επιχείρηση απασχολεί τουλάχιστον 3 000 υπαλλήλους και ότι οι δραστηριότητές της περιορίζονται στις τοπικές μεταφορές, σε υποδομές μικρότερες των 150 χιλιομέτρων ~~ή ότι η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστούς φορείς~~.

Αιτιολογία

Όσον αφορά τον θεσμικό διαχωρισμό της διαχείρισης υποδομών από τη παροχή υπηρεσιών μεταφορών, προτείνεται να διατηρηθούν οι ισχύοντες κανόνες για τις εταιρείες οι δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται στην παροχή υπηρεσιών περιφερειακής εμβέλειας. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι στις περιπτώσεις μικρών εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες σε συγκεκριμένες υποδομές, ο εν λόγω θεσμικός διαχωρισμός μπορεί να συνεπάγεται σημαντικό κατακερματισμό των εταιρειών και άνοδο του λειτουργικού κόστους και άρα των αποζημιώσεων που καλύπτονται από τα κρατικά ταμεία.

Τροπολογία 17

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής εκτελεί όλα τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.	Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής εκτελεί όλα τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση σε ό,τι αφορά τα ουσιαστικά καθήκοντα, ήτοι τη λήψη αποφάσεων για την κατανομή των διαδρομών και τη λήψη αποφάσεων για τη χρέωση των υποδομών, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς, τις επενδύσεις και τη συντήρηση. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής, τα κράτη μέλη ~~εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής είναι οργανωμένοι σε εταιρεία νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση~~ μπορούν να οργανωθούν όπως το επιθυμούν, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας.
Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής είναι οργανωμένοι σε εταιρεία νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση.	

Τροπολογία 18

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7, παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Σε περίπτωση που κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο διαχειριστής υποδομής ανήκει σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τις παραγράφους 2 έως 4 του παρόντος άρθρου. Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής εκτελεί όλα τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και έχει ουσιαστική οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων έναντι οποιασδήποτε σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 7α έως 7γ	~~Σε περίπτωση που κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο διαχειριστής υποδομής ανήκει σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, τ~~Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τις παραγράφους 2 έως 4 του παρόντος άρθρου. Στην περίπτωση αυτή, το οικείο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο διαχειριστής υποδομής εκτελεί όλα τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και έχει ουσιαστική οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων έναντι οποιασδήποτε σιδηροδρομικής επιχείρησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άρθρων 7α έως 7γ.

Αιτιολογία

Επιτρέπει την επιστροφή σε ένα ολοκληρωμένο μοντέλο, ανεξάρτητα από κατάσταση κατά την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

Τροπολογία 19

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7β, παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
3. Ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει εποπτικό συμβούλιο αποτελούμενο από εκπροσώπους των τελικών ιδιοκτητών της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.	3. Ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει εποπτικό συμβούλιο αποτελούμενο από εκπροσώπους των τελικών ιδιοκτητών της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, καθώς και από εκπροσώπους των αρμόδιων τοπικών και περιφερειακών αρχών, σε περίπτωση που αυτές δεν εκπροσωπούνται ήδη στο διοικητικό συμβούλιο του διαχειριστή υποδομής.
[…]	[…]

Αιτιολογία

Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές αποτελούν ισότιμους εταίρους στο σιδηροδρομικό σύστημα. Ως εκ τούτου, πρέπει να συμμετέχουν στα όργανα λήψης αποφάσεων ή ελέγχου του διαχειριστή υποδομής σε φυσικές μονοπωλιακές συνθήκες. Οι εν λόγω αρχές αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης και των τελικών χρηστών, έχοντας επίγνωση των αναγκών των τελευταίων.

Τροπολογία 20

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7β, παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
5. […] Οι μεταφορές προσωπικού πέραν αυτών που αναφέρονται στο σημείο γ) μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των άλλων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης είναι εφικτές μόνο σε περίπτωση που διασφαλίζεται ότι δεν ανταλλάσσονται ευαίσθητες πληροφορίες μεταξύ τους.	5. […] Οι μεταφορές προσωπικού πέραν αυτών που αναφέρονται στο σημείο γ) μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των άλλων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης είναι εφικτές ~~μόνο σε περίπτωση που διασφαλίζεται ότι δεν ανταλλάσσονται ευαίσθητες πληροφορίες μεταξύ τους~~. Ωστόσο, το ενδιαφερόμενο προσωπικό δεσμεύεται να τηρεί το επαγγελματικό απόρρητο ως προς τις παρελθούσες δραστηριότητες, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του Εμπορικού Δικαίου.

Αιτιολογία

Πρόκειται για περίπτωση όπου πρέπει να εφαρμοστεί η αρχή της αναλογικότητας. Η έννοια των ευαίσθητων πληροφοριών παραείναι αόριστη για να αποτρέψει τις εσωτερικές μετακινήσεις στους ομίλους σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι περίοδοι ανάπαυλας και άλλα «Σινικά Τείχη» αρκούν ως εχέγγυα της μη διαρροής ευαίσθητων πληροφοριών από τη μία θυγατρική ενός ομίλου σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην άλλη. Πάντως, όπως είθισται στο Εμπορικό Δίκαιο, το προσωπικό δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο.

Τροπολογία 21

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7β, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να έχει εφαρμόσει μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2019 συγκεκριμένες διατάξεις όσον αφορά τους μετακινούμενους εργαζόμενους με σκοπό την αποφυγή φαινομένων ντάμπιγκ και μισθολογικού ανταγωνισμού, μέσω μιας διαδικασίας χορήγησης ειδικής διαπίστευσης του πληρώματος.

Αιτιολογία

Πρέπει να αποφεύγονται φαινόμενα ντάμπιγκ στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και μισθολογικού ανταγωνισμού που καταγράφονται στους τομείς των οδικών ή θαλάσσιων μεταφορών.

Τροπολογία 22

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης	Διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης
1. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή αποφασίζει εάν οι διαχειριστές υποδομής που αποτελούν μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 7α και του άρθρου 7β και εάν η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών είναι ικανοποιητική	1. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή αποφασίζει εάν οι διαχειριστές υποδομής ~~που αποτελούν μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης~~ πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων ~~του άρθρου~~ 7, 7α και ~~του άρθρου~~ 7β και εάν η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
για να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και απουσία στρέβλωσης του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.	είναι ικανοποιητική για να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και απουσία στρέβλωσης του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.
2. Η Επιτροπή δικαιούται να απαιτήσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες εντός εύλογης προθεσμίας από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον οικείο ρυθμιστικό φορέα ή φορείς και, ενδεχομένως, το δίκτυο των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 57.	2. Η Επιτροπή δικαιούται να απαιτήσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες εντός εύλογης προθεσμίας από το κράτος μέλος ~~στο οποίο είναι εγκατεστημένη η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση~~. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον οικείο ρυθμιστικό φορέα ή φορείς, τις αρμόδιες αρχές και, ~~ενδεχομένως~~, το δίκτυο των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 57.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τα δικαιώματα πρόσβασης που προβλέπονται στο άρθρο 10 στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στην οποία ανήκει ο διαχειριστής υποδομής, εάν η Επιτροπή ενημερώσει τα κράτη μέλη ότι δεν έχει υποβληθεί αίτηση σύμφωνα με την παράγραφο 1, ή εν αναμονή της εξέτασης του αίτησης από την Επιτροπή, ή εάν αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, ότι:	3. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τα δικαιώματα πρόσβασης που προβλέπονται στο άρθρο 10 στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ~~που αποτελούν μέρος της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στην οποία ανήκει ο διαχειριστής υποδομής~~, εάν η Επιτροπή ενημερώσει τα κράτη μέλη ότι δεν έχει υποβληθεί αίτηση σύμφωνα με την παράγραφο 1, ή εν αναμονή της εξέτασης του αίτησης από την Επιτροπή, ή εάν αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, ότι:
α) δεν έχουν δοθεί επαρκείς απαντήσεις στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, σύμφωνα με την παράγραφο 2, ή	α) δεν έχουν δοθεί επαρκείς απαντήσεις στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, σύμφωνα με την παράγραφο 2, ή
β) ο οικείος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 7α και 7β, ή	β) ο οικείος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 7, 7α και 7β, ή
γ) η εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 7α και 7β δεν είναι επαρκής για να εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την απουσία της στρέβλωσης του ανταγωνισμού στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο οικείος διαχειριστής υποδομής.	γ) η εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 7, 7α και 7β δεν είναι επαρκής για να εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την απουσία της στρέβλωσης του ανταγωνισμού στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο οικείος διαχειριστής υποδομής.
Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.	Η Επιτροπή αποφασίζει εντός 30 εργάσιμων ημερών ~~εύλογου χρονικού διαστήματος~~.
4. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να ανακαλέσει την απόφασή της που αναφέρεται στην παράγραφο 3, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, όταν το εν λόγω κράτος μέλος αποδείξει, προς ικανοποίηση της Επιτροπής, ότι οι λόγοι της απόφασης δεν υφίστανται πλέον. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.	4. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να ανακαλέσει την απόφασή της που αναφέρεται στην παράγραφο 3, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, όταν το εν λόγω κράτος μέλος αποδείξει, προς ικανοποίηση της Επιτροπής, ότι οι λόγοι της απόφασης δεν υφίστανται πλέον. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός 30 εργάσιμων ημερών ~~εύλογου χρονικού διαστήματος~~.
5. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 έως 4, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 7α και 7β παρακολουθείται διαρκώς από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55. Κάθε αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει επί της εν λόγω ένστασης, εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 56 παράγραφος 9, σχετικά με όλα τα απαιτούμενα μέτρα αποκατάστασης.	5. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 έως 4, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 7, 7α και 7β παρακολουθείται διαρκώς από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55. Κάθε αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει επί της εν λόγω ένστασης, εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 56 παράγραφος 9, σχετικά με όλα τα απαιτούμενα μέτρα αποκατάστασης

Αιτιολογία

Η Επιτροπή προβαίνει σε διακρίσεις εις βάρος των κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων. Η έκταση των ελέγχων της Επιτροπής θα έπρεπε να είναι η αυτή και για τις ολοκληρωμένες και για τις χωριστές επιχειρήσεις. Όπως κάθε ρυθμιστικός φορέας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να τηρεί συγκεκριμένες προθεσμίες για λόγους ασφάλειας δικαίου όσον αφορά το σύνολο των φορέων.

Τροπολογία 23

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7δ, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Επιτροπή συντονισμού	Επιτροπή συντονισμού
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συγκροτούν και οργανώνουν επιτροπές συντονισμού για κάθε δίκτυο. Η συμμετοχή σε αυτήν την επιτροπή είναι ανοικτή τουλάχιστον στον διαχειριστή υποδομής, στους γνωστούς αιτούντες κατά την έννοια του άρθρου 8 παράγραφος 3 και, κατόπιν αιτήσεώς τους, σε δυνάμει αιτούντες, στις οργανώσεις εκπροσώπησής τους, στους εκπροσώπους χρηστών των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών και, κατά περίπτωση, στις περιφερειακές και τοπικές αρχές. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών και ο οικείος ρυθμιστικός φορέας προσκαλούνται ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού.	1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συγκροτούν και οργανώνουν επιτροπές συντονισμού για κάθε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό δίκτυο. Η συμμετοχή σε αυτήν την επιτροπή είναι ανοικτή τουλάχιστον στον διαχειριστή υποδομής, στους γνωστούς αιτούντες κατά την έννοια του άρθρου 8 παράγραφος 3 και, κατόπιν αιτήσεώς τους, σε δυνάμει αιτούντες, στις οργανώσεις εκπροσώπησής τους, στους εκπροσώπους χρηστών των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών και, ~~κατά περίπτωση~~, στις ενδιαφερόμενες περιφερειακές και τοπικές αρχές. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών και ο οικείος ρυθμιστικός φορέας προσκαλούνται ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού.

Αιτιολογία

Ως μείζων παράγοντας της συγκοινωνιακής πολιτικής, πρέπει να συμπεριληφθούν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές στις επιτροπές συντονισμού.

Τροπολογία 24

COM (2013) 29 final

Άρθρο 7ε, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής	Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής
1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συμμετέχουν και συνεργάζονται σε ένα δίκτυο για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης, και ιδίως για την εξασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και του σχεδίου ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS) που καθορίζεται στην απόφαση 2012/88/UE.	1. Κατά τη διάρκεια των δύο ετών που έπονται της εφαρμογής του παρόντα κανονισμού, ~~Τ~~τα κράτη μέλη ~~εξασφαλίζουν ότι οι~~ θα αξιώνουν από τους διαχειριστές υποδομής να συμμετέχουν και να συνεργάζονται σε ένα δίκτυο για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης, και ιδίως για την εξασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και του σχεδίου ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS) που καθορίζεται στην απόφαση 2012/88/~~UE~~ΕΕ, καθώς και την αποτελεσματικότητα της διασυνοριακής περιφερειακής συνεργασίας στον τομέα των σιδηροδρόμων.
Η Επιτροπή είναι μέλος του δικτύου. Συντονίζει και υποστηρίζει το έργο του δικτύου και διατυπώνει συστάσεις προς το δίκτυο, εφόσον ενδείκνυται. Εξασφαλίζει την ενεργή συνεργασία των κατάλληλων διαχειριστών υποδομής.	Η Επιτροπή είναι μέλος του δικτύου. Συντονίζει και υποστηρίζει το έργο του δικτύου και διατυπώνει συστάσεις προς το δίκτυο, εφόσον ενδείκνυται. Εξασφαλίζει την ενεργή συνεργασία των κατάλληλων διαχειριστών υποδομής. Επίσης, καταθέτει ανά διετία εκθέσεις προόδου του δικτύου υπόψη της Επιτροπής των Περιφερειών και του δικτύου ρυθμιστικών φορέων (βλ. άρθρο 57).

Αιτιολογία

Το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομών παρέχει την ευκαιρία να αντιμετωπιστούν στο κατάλληλο επίπεδο τα διασυνοριακά λειτουργικά προβλήματα και πρέπει οι τοπικές και περιφερειακές αρχές να συμμετάσχουν σε αυτή τη διαδικασία. Ομοίως, το δίκτυο ρυθμιστικών φορέων πρέπει να ενημερώνεται για τις εξελίξεις στο δίκτυο διαχειριστών υποδομών.

Τροπολογία 25

COM (2013) 29 final

Νέο άρθρο μετά το άρθρο 7ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Ο διαχειριστής υποδομής ορίζει έναν εκπρόσωπο από το προσωπικό του, ο οποίος καθίσταται αρμόδιος για τις σχέσεις με τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές. Ο εν λόγω εκπρόσωπος θα πρέπει να μπορεί να δώσει απάντηση, εξ ονόματος του διαχειριστή υποδομής, σε αιτήματα μίας τοπικής ή περιφερειακής αρχής εντός προθεσμίας 5 ημερών.

Αιτιολογία

Η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων των διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να συνοδεύεται από μεγαλύτερη ανταπόκριση σε ερωτήματα, σε διεθνές επίπεδο χάρις στο δίκτυο διαχειριστών υποδομής, αλλά και σε τοπικό επίπεδο. Ως πραγματική υπηρεσία μίας στάσης, ο υπεύθυνος επικοινωνίας με τις τοπικές ή περιφερειακές αρχές θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να απαντά ταχέως στις ερωτήσεις που του απευθύνονται.

Τροπολογία 26

COM (2013) 29 final

Άρθρο 10, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στους σταθμούς, οι διαχειριστές των σταθμών και των αποβαθρών τους θέτουν στη διάθεση των φορέων εκμετάλλευσης και κάθε ενδιαφερόμενου ένα έντυπο υποβολής καταγγελίας, το οποίο θα διατίθεται επιγραμμικά. Οι οργανισμοί ελέγχου και οι σχετικές αρμόδιες υπηρεσίες λαμβάνουν ετήσια έκθεση σχετικά με τις εν λόγω καταγγελίες.

Αιτιολογία

Η πρόσβαση χωρίς διακρίσεις θα πρέπει να μπορεί να αξιολογείται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ιδίως από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, οι οποίες έχουν συμφέρον να απολαύουν οι χρήστες υπηρεσιών μεταφοράς με υψηλή ποιότητα.

Τροπολογία 27

COM (2013) 29 final

Άρθρο 11, παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Για να προσδιοριστεί εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο οικείος ή οι οικείοι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 55 πραγματοποιούν αντικειμενική οικονομική ανάλυση και βασίζουν την απόφασή τους σε προκαθορισμένα κριτήρια. Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιείται κατόπιν αιτήματος οιουδήποτε από τους κατωτέρω, το οποίο υποβάλλεται εντός ενός μηνός από την ενημέρωση για την σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στο άρθρο 38 παράγραφος 4:	Για να προσδιοριστεί εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο οικείος ή οι οικείοι ρυθμιστικοί φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 55 πραγματοποιούν αντικειμενική οικονομική ανάλυση και βασίζουν την απόφασή τους σε προκαθορισμένα κριτήρια. Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιείται κατόπιν αιτήματος οιουδήποτε από τους κατωτέρω, το οποίο υποβάλλεται εντός ~~ενός μηνός~~ δύο μηνών από την ενημέρωση για την σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στο άρθρο 38 παράγραφος 4:

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
α) της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·	α) της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
β) κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου·	β) κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου·
γ) του διαχειριστή της υποδομής·	γ) του διαχειριστή της υποδομής·
δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.	δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Αιτιολογία

Η προθεσμία του ενός μηνός είναι πολύ σύντομη για τη διατύπωση ενστάσεων ως προς μια νέα υπηρεσία μεταφορών, η οποία επηρεάζει την οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Τροπολογία 28

COM (2013) 29 final

Άρθρο 13α, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
Κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων	Κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων
1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων, ή να αποφασίσουν να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Εάν καθιερωθεί το εν λόγω σύστημα, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι τη διαχείρισή του ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.	1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ, τα κράτη μέλη ~~έχουν τη δυνατότητα να~~ ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων, ή να αποφασίσουν να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. ~~Εάν~~ Όταν καθιερωθεί το εν λόγω σύστημα, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι τη διαχείρισή του ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές. Μία ομάδα εκπροσώπων των τοπικών και περιφερειακών αρχών συμμετέχει στην εν λόγω νομική οντότητα ή ένωση και εμπλέκεται πλήρως στις αποφάσεις της.

Αιτιολογία

Το εν λόγω άρθρο αποτελεί τη νομική βάση για τον στόχο των περιφερειών να εναρμονίσουν το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων σε μία ανταγωνιστική αγορά. Τους δίδει την ευκαιρία να αντιμετωπίσουν τα διάφορα προβλήματα που προέκυψαν στα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων στους σταθμούς υπό τη διαχείριση των παραδοσιακών φορέων εκμετάλλευσης.

Οι εταιρίες που διαχειρίζονται εθνικά συστήματα πρέπει να υποχρεούνται να συμμετέχουν σε ένα εθνικό σύστημα πληροφόρησης, διότι η ανάπτυξη των συνδεδεμένων υπηρεσιών αποτελεί εξαιρετικά σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση της ελκυστικότητας των δημοσίων μεταφορών και ιδίως των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, οι τοπικές αρχές πρέπει να συμμετέχουν στις αρχές διαχείρισης του συστήματος.

Τροπολογία 29

COM (2013) 29 final

Άρθρο 59, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Οι κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται υποδομές μικρότερες από 150 χιλιόμετρα ή που παρέχουν αποκλειστικά τοπικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες δεν υπόκεινται στα άρθρα 7 και 7α έως γ, εφόσον οι εν λόγω υπηρεσίες εμπίπτουν στη βοηθητική διαχείριση εγκαταστάσεων εσωτερικών ή θαλασσίων λιμένων, με την επιφύλαξη του άρθρου 13 παρ. 3 της παρούσας οδηγίας και της μεταφοράς εμπορευμάτων «βραχείας γραμμής» ("short line").

Αιτιολογία

Η εν λόγω τροπολογία έχει ως στόχο να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7 και 7α έως γ τα μικρά σιδηροδρομικά δίκτυα καθώς και τις τοπικές δραστηριότητες που επιτρέπουν την ανταπόκριση σε τοπικές και περιορισμένες ανάγκες. Υπενθυμίζεται επίσης η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις χωρίς διακρίσεις.

Τροπολογία 30

COM (2013) 29 final

Άρθρο 59, νέα παράγραφος μετά την παράγραφο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	Οι κάθετα ολοκληρωμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα που προβλέπονται στο άρθρο 32 παρ. 3 της παρούσας οδηγίας και αντιμετωπίζουν άμεσο ανταγωνισμό από άλλους τρόπους μεταφοράς δεν υπόκεινται στα άρθρα 7 και 7α έως γ.

Αιτιολογία

Η εν λόγω τροπολογία, σύμφωνη με τις υπόλοιπες διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, έχει ως στόχο να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7 και 7α έως γ την ειδική περίπτωση των συγκεκριμένων επενδυτικών προγραμμάτων, η απόδοση των οποίων είναι εγγυημένη μόνο πολύ μακροπρόθεσμα.

Τροπολογία 31

COM (2013) 27 final

Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
(29) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικά η εκτέλεση των λειτουργιών του Οργανισμού, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εκπροσωπούνται σε διοικητικό συμβούλιο το οποίο να διαθέτει τις απαραίτητες αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων κατάρτισης του προϋπολογισμού και έγκρισης των ετήσιων και πολυετών προγραμμάτων εργασιών.	(29) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικά η εκτέλεση των λειτουργιών του Οργανισμού, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εκπροσωπούνται σε διοικητικό συμβούλιο το οποίο να διαθέτει τις απαραίτητες αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδιοτήτων κατάρτισης του προϋπολογισμού και έγκρισης των ετήσιων και πολυετών προγραμμάτων εργασιών, θέματα επί των οποίων πρέπει να γνωμοδοτούν η Επιτροπή των Περιφερειών και οι αντιπροσωπευτικοί φορείς.

Αιτιολογία

Το δίκτυο των αντιπροσωπευτικών φορέων του τομέα των σιδηροδρόμων και η Επιτροπή των Περιφερειών πρέπει να συμμετέχουν επίσης στις διαβουλεύσεις με θέμα το ετήσιο και πολυετές πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, καθότι τους αφορούν άμεσα τα αποτελέσματα και οι προτεραιότητες των εργασιών του Οργανισμού.

Τροπολογία 32

COM(2013) 27 final

Άρθρο 33 παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	CoR amendment
Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των αδειών και των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία γ) και δ), κοινοποιούν εντός μηνός στον Οργανισμό κάθε μεμονωμένη απόφαση που αφορά έκδοση, αναθεώρηση, τροποποίηση ή ανάκληση των εν λόγω αδειών και πιστοποιητικών.	Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση των αδειών και των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία γ) και δ), κοινοποιούν εντός μηνός στον Οργανισμό κάθε μεμονωμένη απόφαση που αφορά έκδοση, άρνηση έκδοσης, αναθεώρηση, τροποποίηση ή ανάκληση των εν λόγω αδειών και πιστοποιητικών, με αιτιολόγηση αυτής. Ο Οργανισμός επικυρώνει ή ανακαλεί αυτήν την απόφαση σε διάστημα ενός μηνός, μετά από ακρόαση των ενδιαφερομένων μερών.

Αιτιολογία

Για τη αποφυγή του ενδεχομένου οι εθνικές αρχές να αποτρέπουν προσφυγές κατά των αποφάσεών τους ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων να συμμετέχει στην επικύρωση ή την ανάκληση των εθνικών αποφάσεων που αντιβαίνουν το πνεύμα του Ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Τροπολογία 33

COM (2013) 27 final

Άρθρο 48, παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
5. Επιπλέον, το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει και επικαιροποιεί έως την 30η Νοεμβρίου κάθε έτους στρατηγικό πολυετές πρόγραμμα εργασιών. Λαμβάνεται υπόψη η γνώμη της Επιτροπής. Πραγματοποιείται διαβούλευση επί του σχεδίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα. Το εγκεκριμένο πολυετές πρόγραμμα εργασιών διαβιβάζεται στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα.	5. Επιπλέον, το διοικητικό συμβούλιο εκδίδει και επικαιροποιεί έως την 30η Νοεμβρίου κάθε έτους στρατηγικό πολυετές πρόγραμμα εργασιών. Λαμβάνεται υπόψη η γνώμη της Επιτροπής. Πραγματοποιείται διαβούλευση επί του σχεδίου με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα. Το εγκεκριμένο πολυετές πρόγραμμα εργασιών διαβιβάζεται στα κράτη μέλη, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών και τα αναφερόμενα στο άρθρο 34 δίκτυα.

Αιτιολογία

Θα πρέπει να ζητείται και η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών για το πολυετές πρόγραμμα εργασιών του Οργανισμού, δεδομένου ότι οι τοπικές και περιφερειακές αρχές συμμετέχουν στη χρηματοδότηση του τροχαίου υλικού και έχουν άμεσο συμφέρον για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας.

Τροπολογία 34

COM (2013) 27 final

Άρθρο 54, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
1. Είναι δυνατόν να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του τμήματος προσφυγών κατά αποφάσεων που λαμβάνονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18.	1. Είναι δυνατόν να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του τμήματος προσφυγών κατά αποφάσεων που λαμβάνονται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18 ή εφόσον αυτός δεν έχει προβεί σε κάποια ενέργεια εντός των ορισμένων προθεσμιών.

Αιτιολογία

Πρέπει να προβλέπεται η δυνατότητα προσφυγής και σε περίπτωση που ο Οργανισμός δεν έχει προβεί σε κάποια ενέργεια ή δεν έχει λάβει κάποια απόφαση εντός των ορισμένων προθεσμιών.

Τροπολογία 35

COM (2013) 27 final

Άρθρο 56, παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
1. Κατά την εξέταση της προσφυγής, το τμήμα προσφυγών ενεργεί ταχέως. Καλεί τους διαδίκους, οσάκις απαιτείται, να υποβάλουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Η ακρόαση των διαδίκων στη διαδικασία προσφυγής είναι δυνατόν να πραγματοποιείται προφορικά.	1. Κατά την εξέταση της προσφυγής, το τμήμα προσφυγών ενεργεί ταχέως. Καλεί τους διαδίκους, οσάκις απαιτείται, να υποβάλουν, εντός καθορισμένης προθεσμίας, παρατηρήσεις επί των κοινοποιήσεων που τους έχει απευθύνει ή επί των ανακοινώσεων που προέρχονται από τους λοιπούς διαδίκους. Η ακρόαση των διαδίκων στη διαδικασία προσφυγής είναι δυνατόν να πραγματοποιείται προφορικά. Το τμήμα προσφυγών θα εξετάζει όλες τις προσφυγές, θα ζητά, κατά περίπτωση, σχετική πληροφόρηση και θα διαβουλεύεται με τους άμεσα ενδιαφερόμενους εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής της προσφυγής. Το τμήμα προσφυγών οφείλει να αποφαίνεται για κάθε προσφυγή, να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος και να γνωστοποιεί στους άμεσα ενδιαφερόμενους την αιτιολογημένη απόφασή του εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ορισμένου εκ των προτέρων και το οποίο, σε κάθε περίπτωση, δεν θα υπερβαίνει τους δυο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής όλων των σχετικών πληροφοριών. Εφόσον ο Οργανισμός δεν προβεί εμπρόθεσμα σε κάποια ενέργεια, το τμήμα προσφυγών μπορεί να εκδώσει δικαστική εντολή, επιβάλλοντας, εάν χρειαστεί, χρηματικό πρόστιμο.

Αιτιολογία

Πρέπει να διευκρινιστούν οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που ακολουθεί το τμήμα προσφυγών κατά την εξέταση των προσφυγών (π.χ. πρέπει να καθοριστεί το χρονικό σημείο στο οποίο θεωρείται ότι ελήφθη το αίτημα προσφυγής έτσι ώστε να υπολογίζεται η προθεσμία της διαδικασίας).

Πρέπει να δοθούν ειδικές εξουσίες στο τμήμα προσφυγών έτσι ώστε να μπορεί να εφαρμόζει τις αποφάσεις του (δικαστική εντολή ή επιβολή χρηματικών προστίμων/ποινών) ιδίως σε περιπτώσεις παράλειψης εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας.

Τροπολογία 36

COM (2013) 27 final

Νέο άρθρο μετά το άρθρο 77

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	1. Ο Οργανισμός λαμβάνει τις αποφάσεις σύμφωνα με τα άρθρα 12, 16, 17 και 18 που τίθενται σε ισχύ (δύο έτη μετά την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού). Μέχρι εκείνη την ημερομηνία, τα κράτη μέλη θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν τις εφαρμοστέες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	2. Στη διάρκεια συμπληρωματικής μεταβατικής περιόδου 42 μηνών από την ημερομηνία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να εκδίδουν πιστοποιητικά και εξουσιοδοτήσεις κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις των άρθρων 12, 16, 17 και 18, υπό τις συνθήκες που έχει καθορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στους κανόνες που αφορούν την εφαρμογή τους σύμφωνα με το άρθρο 75. Πριν από την έκδοση των αποφάσεών του, ο Οργανισμός πρέπει να αξιολογεί κατά πόσο: — μειώνεται το επίπεδο ασφαλείας των σιδηροδρόμων και/ή — τούτο συνιστά αυθαίρετη διάκριση ή καταχρηστικό περιορισμό υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο Οργανισμός δύναται να ζητήσει από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ασφαλείας να τροποποιήσουν την απόφαση, να αναβάλουν την εφαρμογή της ή ακόμα και να την ανακαλέσουν. Εάν η εθνική αρχή ασφαλείας αρνηθεί να πράξει τα δέοντα, ο Οργανισμός δύναται να απευθυνθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 75.

Αιτιολογία

Πρέπει να προβλεφθεί μηχανισμός για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, κατά τα πρότυπα της μεταβατικής φάσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) όσον αφορά την ευθύνη έκδοσης πιστοποιητικού για αεροσκάφη· τούτο δε με σκοπό τη σταδιακή στελέχωση με πρόσθετο προσωπικό και την κατάρτιση του στα νέα καθήκοντα.

Τροπολογία 37

COM (2013) 30 final

Παράρτημα I, 4.2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	Τροπολογία της ΕτΠ
	3. **Ελεγχοσ διαφορων μορφων κοστουσ** Στην εκτίμηση κόστους-οφέλους των προτεινομένων μέτρων θα συνυπολογίζονται, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: — κόστος του προτεινόμενου μέτρου, — οφέλη για τη διαλειτουργικότητα της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής σε ορισμένες υποκατηγορίες δικτύων και οχημάτων, — μείωση του κόστους κεφαλαίου και των επιβαρύνσεων, λόγω των εξοικονομήσεων οικονομιών κλίμακας και της καλύτερης χρήσης των οχημάτων, — μείωση των δαπανών επενδύσεων και του κόστους συντήρησης/επιχειρησιακής λειτουργίας χάρη στον αυξημένο ανταγωνισμό μεταξύ των κατασκευαστών σιδηροδρομικού υλικού και των επιχειρήσεων συντήρησης, — περιβαλλοντικά οφέλη λόγω τεχνικών βελτιώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος, — αύξηση της ασφάλειας της επιχειρησιακής λειτουργίας. Επιπλέον, στην εκτίμηση αυτή θα εκτίθενται οι αναμενόμενες προεκτάσεις για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και οικονομικούς παράγοντες, μη εξαιρουμένων των τοπικών και περιφερειακών αρχών.

Αιτιολογία

Πρέπει να συμπεριληφθεί εκ νέου το ανωτέρω απόσπασμα (Παράρτημα I, 4.2) της ισχύουσας οδηγίας έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί μια εκτίμηση κόστους-οφέλους όλων των προτεινομένων τεχνικών λύσεων για κάθε τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας. Τούτο δε με σκοπό την υλοποίηση πιο βιώσιμων λύσεων, ιδίως προς όφελος των τοπικών και περιφερειακών αρχών.

Βρυξέλλες, 8 Οκτωβρίου 2013

Ο Πρόεδρος
της Επιτροπής των Περιφερειών
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO