Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

4. αναθέτει στον Γενικό Γραμματέα του να υπογράψει την πράξη, αφού προηγουμένως ελεγχθεί ότι όλες οι διαδικασίες έχουν δεόντως ολοκληρωθεί, και να προβεί, σε συμφωνία με τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου, στη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*·

5. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, καθώς και στα εθνικά κοινοβούλια.

Ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος ***I

P7_TA(2011)0503

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2011 σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) (COM(2010)0475 – C7-0268/2010 – 2010/0253(COD))

(2013/C 153 E/41)

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία – αναδιατύπωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

— έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2010)0475),

— έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0268/2010),

— έχοντας υπόψη το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το προσαρτώμενο σε αυτήν πρωτόκολλο αριθ. 26 σχετικά με τις Υπηρεσίες γενικού συμφέροντος,

— έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

— έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 17ης Ιουνίου 2010 σχετικά με την εφαρμογή των οδηγιών της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους ([1]),

— έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υπεβλήθη, στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου (αριθ. 2) σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και αναλογικότητας, από τη Βουλή των Αντιπροσώπων του Λουξεμβούργου, στην οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,

— έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2011 ([2]),

— έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 28ης Ιανουαρίου 2011 ([3]),

— έχοντας υπόψη τη Διοργανική Συμφωνία της 28ης Νοεμβρίου 2001, για μια πλέον συστηματοποιημένη χρήση της τεχνικής της αναδιατύπωσης των νομικών πράξεων ([4]),

— έχοντας υπόψη την από 26 Μαΐου 2011 επιστολή της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 3 του Κανονισμού,

— έχοντας υπόψη τα άρθρα 87 και 55 του Κανονισμού,

— έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A7-0367/2011),

([1]) ΕΕ C 236 E της 12.8.2011, σ. 125.
([2]) ΕΕ C 132 της 3.5.2011, σ. 99.
([3]) ΕΕ C 104 της 2.4.2011, σ. 53.
([4]) ΕΕ C 77 της 28.3.2002, σ. 1.

Α. εκτιμώντας ότι, σύμφωνα με την συμβουλευτική ομάδα των νομικών υπηρεσιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, η εν λόγω πρόταση δεν περιέχει καμία ουσιαστική τροποποίηση πλην εκείνων που προσδιορίζονται ως τοιαύτες στην ως άνω πρόταση και ότι, όσον αφορά την κωδικοποίηση των αμετάβλητων διατάξεων των προηγούμενων πράξεων μαζί με τις τροποποιήσεις αυτές, η πρόταση περιορίζεται απλώς και μόνο σε κωδικοποίηση των υφισταμένων πράξεων, χωρίς τροποποίηση της ουσίας τους,

1. εγκρίνει τη θέση σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της συμβουλευτικής ομάδας εργασίας των νομικών υπηρεσιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής·

2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·

3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.

P7_TC1-COD(2010)0253

Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που καθορίσθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 16 Νοεμβρίου 2011 εν όψει της έγκρισης οδηγίας 2011/.../ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη τον πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ([2]),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ([3]), η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([4]) και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής ([5]), τροποποιήθηκαν ουσιωδώς το 2004 και το 2007. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων και με δεδομένη την αμοιβαία συσχέτιση των εν λόγω νομικών πράξεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη.

([1]) ΕΕ C 132 της 3.5.2011, σ. 99.
([2]) ΕΕ C 104 της 2.4.2011, σ. 53.
([3]) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.
([4]) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70.
([5]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

(2) Η περαιτέρω ενοποίηση του τομέα των μεταφορών στην Ένωση αποτελεί βασικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και οι σιδηρόδρομοι αποτελούν ζωτικό στοιχείο της πορείας του τομέα των μεταφορών στην Ένωση προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.

(2α) Το μερίδιο του σιδηροδρομικού τομέα στις μεταφορές δεν αυξήθηκε κατά την τελευταία δεκαετία, αντίθετα με τους στόχους της δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους του 2001 («πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους» οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων [1]***, οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις*** [2] ***και οδηγία 2001/14/ΕΚ), κάτι που καταδεικνύει την ανάγκη για περαιτέρω βελτίωση της τρέχουσας νομοθεσίας έτσι ώστε να στηριχθεί ο τομέας. Συνεπώς, η παρούσα αναδιοργάνωση είναι αναγκαία.*** **[Τροπολογία 1]**

(2β) Οι πολυάριθμες διαδικασίας επί παραβάσει εναντίον κρατών μελών αποδεικνύουν ότι η τρέχουσα νομοθεσία δίνει λαβή σε παρερμηνείες και ότι απαιτείται η αποσαφήνιση και η βελτίωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, ώστε να εξασφαλισθεί το πραγματικό άνοιγμα της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. **[Τροπολογία 2]**

(2γ) Οι επενδύσεις για την ανάπτυξη και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής εξακολουθούν να είναι ανεπαρκείς για την ανάπτυξη του τομέα και την ανταγωνιστική του ικανότητα. **[Τροπολογία 3]**

(2δ) Οι οδηγίες που απαρτίζουν την πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους δεν απέτρεψαν την ύπαρξη σημαντικών διαφορών στη διάρθρωση και στο ύψος των επιβαρύνσεων για σιδηροδρομικές υποδομές και στη μορφή και διάρκεια των διαδικασιών κατανομής της μεταφορικής ικανότητας. **[Τροπολογία 4]**

(2ε) Η αδιαφάνεια των όρων της αγοράς αποτελεί σαφώς εμπόδιο για την παροχή ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. **[Τροπολογία 5]**

(3) Είναι σημαντικό να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να ενταχθεί σε μια ανταγωνιστική αγορά, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων των σιδηροδρόμων.

(3α) Η συνύπαρξη, εντός των κρατών μελών, διαφορετικών κοινωνικών καθεστώτων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών ενέχει κίνδυνο αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των νέων και των κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, και επιβάλλει την εναρμόνιση με σεβασμό των ιδιαιτεροτήτων του τομέα και των κρατών μελών. **[Τροπολογία 6]**

(3β) Πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι ρυθμιστικοί φορείς θα εκπληρώνουν τα εποπτικά τους καθήκοντα, ώστε να κατοχυρώνονται η αποφυγή των διακρίσεων ανάμεσα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η εφαρμογή των κατάλληλων αρχών τιμολόγησης και ο σεβασμός του διαχωρισμού των λογαριασμών. **[Τροπολογία 7]**

(3γ) Για την ολοκλήρωση μιας ενοποιημένης ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτείται πλήρης διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων πρέπει να αποκτήσει τις κατάλληλες αρμοδιότητες και τα μέσα για να επιτύχει γρήγορα τον στόχο αυτόν, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ανάπτυξη κοινών προτύπων για την πιστοποίηση του τροχαίου υλικού και των συστημάτων ασφάλειας και σηματοδότησης. **[Τροπολογία 8]**

(4) Από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πρέπει να εξαιρούνται οι αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορές, καθώς και οι μεταφορές με γραμμές κλειστής διαδρομής μέσω της σήραγγας της Μάγχης. ***Οι σιδηρόδρομοι-αντίκες και οι μουσειακοί σιδηρόδρομοι που λειτουργούν με δικές τους τροχιές εξαιρούνται επίσης από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.*** **[Τροπολογία 9]**

([1]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

(5) Για να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές προς τους άλλους τρόπους μεταφοράς, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθεστώς ανεξάρτητου επιχειρηματικού φορέα, που θα τους επιτρέπει να συμπεριφέρονται σαν εμπορικοί φορείς και να προσαρμόζονται στις ανάγκες της αγοράς.

(6) Για να εξασφαλιστεί η μελλοντική ανάπτυξη και η αποτελεσματική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να καθιερωθεί διάκριση μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και της διαχείρισης της υποδομής. Υπ' αυτές τις συνθήκες, είναι ανάγκη οι δύο αυτές δραστηριότητες να τίθενται υπό χωριστή διαχείριση και να έχουν χωριστή λογιστική***, με διαφάνεια, ώστε να εξασφαλίζεται ότι δεν θα διοχετεύονται δημόσιοι πόροι σε άλλες εμπορικές δραστηριότητες***. **[Τροπολογία 10]**

(6α) Πρέπει να εξασφαλιστεί αυστηρός λογιστικός διαχωρισμός μεταξύ διαχειριστή υποδομών και σιδηροδρομικής επιχείρησης. Τα κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη. Η απαγόρευση αυτή θα πρέπει να εκφράζεται σαφώς στους λογιστικούς κανόνες κάθε δραστηριότητας. Το κράτος μέλος και η εθνική ρυθμιστική αρχή θα μεριμνούν για την αποτελεσματική εφαρμογή αυτής της απαγόρευσης. **[Τροπολογία 11]**

(6β) Ανεξάρτητα από τον τύπο της επιχείρησης, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να σέβονται τη νομοθεσία για την κοινωνική προστασία και την υγεία, ώστε να αποφευχθεί η πρακτική του κοινωνικού ντάμπιγκ και να μην στρεβλωθεί ο ανταγωνισμός. **[Τροπολογία 12]**

(6γ) Προκειμένου οι σιδηροδρομικές μεταφορές να καταστούν ανταγωνιστικές έναντι των οδικών, πρέπει να τυποποιηθούν τα διαφορετικά εθνικά συστήματα κανόνων, όπως για την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές, την τυποποίηση και τη χρήση των συνοδευτικών εγγράφων, τη διαλογή των συρμών και τη σχετική τεκμηρίωση, την τυποποίηση των σημάτων και σημάνσεων για την οδήγηση των συρμών, την τυποποίηση μέτρων και ελέγχων για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και την ομοιόμορφη καταγραφή και εποπτεία της μεταφοράς αποβλήτων. **[Τροπολογία 13]**

(7) Η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών πρέπει να εφαρμοστεί στο σιδηροδρομικό τομέα λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών του.

(8) Για να τονωθεί ο ανταγωνισμός στον τομέα της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση της άνεσης και της εξυπηρέτησης των χρηστών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξακολουθήσουν να έχουν τη γενική ευθύνη για την ανάπτυξη κατάλληλης σιδηροδρομικής υποδομής.

(9) Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν κοινοί κανόνες σχετικά με την κατανομή του κόστους υποδομής, τα κράτη μέλη θα πρέπει, αφού συμβουλευτούν τον διαχειριστή της υποδομής, να θεσπίσουν κανόνες που προβλέπουν πληρωμές τελών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να τηρούν την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(10) Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι ο διαχειριστής της υποδομής και οι υπάρχουσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν υγιή δημοσιονομική διάρθρωση λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τους κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων.

(10α) Η ΕΕ πρέπει να διερευνήσει εναλλακτικές πηγές για τη χρηματοδότηση ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών έργων μέσω καινοτόμων χρηματοπιστωτικών μηχανισμών, όπως τα ενωσιακά ομόλογα έργων, έτσι ώστε να ενισχυθούν οι ιδιωτικές επενδύσεις και να βελτιωθεί η πρόσβαση σε κεφάλαιο επιχειρηματικού κινδύνου. Στο πλαίσιο αυτό, η σιδηροδρομική αγορά πρέπει να γίνει ελκυστική σε εναλλακτικούς, ιδιώτες επενδυτές, μέσω σαφών, διαφανών νομικών πλαισίων. **[Τροπολογία 14]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

(10β) Τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών πρέπει να είναι σε θέση να χρηματοδοτούν τις επενδύσεις σε υποδομή με άλλα μέσα από την άμεση κρατική χρηματοδότηση, όπως είναι η χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα. **[Τροπολογία 15]**

(11) Για να καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς ***επιβατών και*** εμπορευμάτων, ιδίως ~~δε~~ ο διασυνοριακός, ***ειδικότερα δε στις περιπτώσεις που το διαφορετικό εύρος τροχιάς εξακολουθεί να αποτελεί υλικό εμπόδιο για τον ανταγωνισμό*** απαιτείται ***επείγουσα δράση για το*** άνοιγμα της αγοράς ***στα επιμέρους κράτη μέλη και τη δημιουργία ανταγωνισμού***. **[Τροπολογία 16]**

(12) 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.

(13) Στις διαδρομές που περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις, πρέπει να επιτραπεί στις νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής, προκειμένου να εξασφαλισθεί για τις επιχειρήσεις αυτές οικονομική βιωσιμότητα και για να μην τίθενται οι δυνητικοί ανταγωνιστές σε μειονεκτική θέση ως προς τις υφιστάμενες επιχειρήσεις.

(14) Η καθιέρωση νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις ~~δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για το άνοιγμα της αγοράς μεταφορών επιβατών εσωτερικού, αλλά~~ θα πρέπει να ~~επικεντρωθεί απλώς~~ ***επικεντρώνεται*** σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών. Ο βασικός σκοπός των εν λόγω ~~νέων~~ *υπηρεσιών* θα πρέπει να είναι η μεταφορά επιβατών διεθνών ταξιδίων. Για να καθοριστεί κατά πόσον αυτός είναι ο βασικός σκοπός μιας συγκεκριμένης μεταφοράς, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κριτήρια, όπως η αναλογία του κύκλου εργασιών επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον κύκλο εργασιών επιβατών διεθνών μεταφορών και του αριθμού των επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον αριθμό των επιβατών εξωτερικών μεταφορών, καθώς και το μήκος του δρομολογίου. Ο καθορισμός του βασικού σκοπού της μεταφοράς θα πρέπει να διενεργείται από τον αντίστοιχο εθνικό ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από ενδιαφερόμενο μέρος. **[Τροπολογία 17]**

(15) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές [1], επιτρέπει στα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες, ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.

(15α) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν τη διατήρηση των κοινωνικών δικαιωμάτων των εργαζομένων στο πλαίσιο του διαχωρισμού της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς από τη διαχείριση υποδομής, ο οποίος μπορεί να συνεπάγεται μεταβίβαση επιχειρήσεων. **[Τροπολογία 18]**

(16) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, μπορεί να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν εναλλακτική επιλογή να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα κατά το άρθρο 55 ***και, όπου έχει εφαρμογή, από το δίκτυο των ρυθμιστικών φορέων όπως ορίζεται στο άρθρο 57*** της παρούσας οδηγίας με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από τις αρμόδιες αρχές ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. **[Τροπολογία 19]**

[1] ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

(17) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια, όπως είναι ο αντίκτυπος στην αποδοτικότητα κάθε υπηρεσίας μεταφορών παρεχόμενης στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνακόλουθων επιπτώσεων στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή ανάθεσης της σύμβασης, η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι διακανονισμοί ως προς τα εισιτήρια, η θέση και ο αριθμός των στάσεων εκατέρωθεν των συνόρων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα του προτεινόμενου νέου δρομολογίου. Βάσει αυτής της εκτίμησης και της απόφασης του σχετικού ρυθμιστικού φορέα, τα κράτη μέλη ενδέχεται να χορηγούν, να τροποποιούν ή να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης για το επιδιωκόμενο δρομολόγιο διεθνών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της χρέωσης του φορέα εκμετάλλευσης νέου δρομολογίου διεθνών μεταφορών επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική ανάλυση και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και τις αρχές της ισότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.

(18) Προκειμένου να συμβάλλουν στη λειτουργία υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε διαδρομές που υπόκεινται στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στις αρχές που είναι αρμόδιες για τις υπηρεσίες αυτές να εισπράττουν τέλη για τις μεταφορές επιβατών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Τα εν λόγω τέλη θα πρέπει να συμβάλλουν στη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(18α) Οι εξελίξεις της αγοράς έχουν δείξει ότι η ενίσχυση του ρόλου των ρυθμιστικών φορέων έχει αποφασιστική σημασία. Προκειμένου να αναλάβουν καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία ενός δίκαιου περιβάλλοντος με ισότιμες συνθήκες πρόσβασης, πρέπει να τους διατεθούν τα οικονομικά μέσα, οι ανθρώπινοι και οι υλικοί πόροι που χρειάζονται για να εκπληρώσουν αυτόν τον ρόλο. **[Τροπολογία 20]**

(18β) Η εθνική ρυθμιστική αρχή θα πρέπει να είναι ανεξάρτητη και να διαθέτει δικαίωμα πρωτοβουλίας για τη διεξαγωγή ελέγχων, να μπορεί να εκδίδει γνωμοδοτήσεις και να λαμβάνει εκτελέσιμες αποφάσεις, ώστε να εξασφαλίζεται μια ανοικτή αγορά χωρίς φραγμούς, στην οποία ασκείται ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός. **[Τροπολογία 21]**

(19) Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων και κάθε δυνατή ανάμειξη στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ***χωρίς να θίγεται η δυνατότητα να χρηματοδοτείται ο φορέας από τον γενικό προϋπολογισμό του κράτους ή από την είσπραξη τελών επί του σιδηροδρομικού τομέα, και η πληροφορία αυτή να είναι δημόσια.*** Η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς δρομολογίου και, εφόσον απαιτείται, των πιθανών οικονομικών επιπτώσεων στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. **[Τροπολογία 22]**

(19α) Ο εθνικός ρυθμιστικός φορέας θα διαθέτει πλήρη ανεξαρτησία στην οργάνωση, τις χρηματοδοτικές αποφάσεις, τη νομική δομή και τη λήψη των αποφάσεών του, έναντι οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή αιτούντα. Ο εθνικός ρυθμιστικός φορέας πρέπει να έχει την απαραίτητη διοικητική ικανότητα, όσον αφορά τη στελέχωση και τα μέσα που διαθέτει, ώστε να εξασφαλίζει μια ανοικτή και διαφανή αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Το απαιτούμενο επίπεδο στελέχωσης πρέπει να συνδέεται άμεσα με τις ανάγκες της αγοράς και να διακυμαίνεται ανάλογα. Ο εθνικός ρυθμιστικός φορέας θα ενεργεί με ιδία πρωτοβουλία, θα διερευνά υποθέσεις αντιδικίας, και θα παρακολουθεί την ανάπτυξη της αγοράς. Θα υποστηρίζεται από ρυθμιστική υπηρεσία της Επιτροπής. Επιπλέον, ο εθνικός ρυθμιστικός φορέας θα διατηρεί βάση δεδομένων με τα σχέδια αποφάσεών του, προσιτή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. **[Τροπολογία 23]**

(20) Για να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε υπηρεσίες μεταφορών στις οποίες χρησιμοποιούνται ειδικευμένες υποδομές, όπως οι σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας, οι αιτούντες χρειάζονται ασφάλεια δικαίου δεδομένων των σημαντικών και μακροπρόθεσμων επενδύσεων που αναλαμβάνουν.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

(21) Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει ~~να ανταλλάσσουν πληροφορίες και~~, ***υπό την αιγίδα της Επιτροπής, να δημιουργήσουν δίκτυο για την ενίσχυση της συνεργασίας τους μέσω της ανάπτυξης κοινών αρχών και της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και πληροφοριών***. ***Θα πρέπει επίσης***, εφόσον αρμόζει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να συντονίζονται όσον αφορά τις αρχές και τις πρακτικές της εκτίμησης κατά πόσο διακυβεύεται η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει να αναπτύσσουν βαθμιαία, ***σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κοινές*** κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία τους. ***Με βάση την πείρα του συγκεκριμένου δικτύου ρυθμιστικών φορέων, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τη συγκρότηση ευρωπαϊκού ρυθμιστικού φορέα.*** **[Τροπολογίες 24 και 25]**

(22) Για να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ~~χρειάζεται διαχωρισμός μεταξύ παροχής~~ ***η παροχή*** σιδηροδρομικών μεταφορών και ***η διαχείριση της*** λειτουργίας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης~~. Με αυτό ως δεδομένο, είναι αναγκαία η ανεξάρτητη διαχείριση αυτών των δύο τύπων δραστηριότητας από χωριστές νομικές οντότητες. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστού φορέα ή επιχείρησης για κάθε εγκατάσταση εξυπηρέτησης.~~ ***θα πρέπει να γίνεται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις. από τον ρυθμιστικό φορέα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας***. **[Τροπολογία 26]**

(22α) Οι ρυθμιστικές πρωτοβουλίες με στόχο τη δημιουργία και ανάπτυξη εφαρμογών τηλεματικής για τους επιβάτες θα πρέπει να συνοδεύεται και από μέτρα για τη βελτίωση των υπηρεσιών ενημέρωσης των επιβατών και έκδοσης εισιτηρίων στους επιβατικούς σταθμούς. **[Τροπολογία 138]**

(23) Για να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, απαιτείται να διασφαλιστεί ότι ανά πάσα στιγμή οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πληρούν ορισμένες απαιτήσεις εντιμότητας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας ***κοινωνικών προτύπων*** και επαγγελματικής επάρκειας. **[Τροπολογία 27]**

(24) Για την προστασία των πελατών και των τρίτων, είναι ~~σημαντικό~~ ***ουσιαστικό*** να εξασφαλιστεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι επαρκώς ασφαλισμένες έναντι αστικής ευθύνης. ***Θα τους επιτρέπεται επίσης, σε περίπτωση ατυχήματος να καλύπτουν την ευθύνη τους με τραπεζικές ή άλλες εγγυήσεις, υπό τον όρο ότι η κάλυψη αυτή θα παρέχεται υπό συνθήκες αγοράς, δεν θα συνεπάγεται κρατική ενίσχυση και δεν θα περιέχει στοιχεία διακρίσεων κατά άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.*** **[Τροπολογία 28]**

(25) ~~Οι~~ ***Όλες οι*** σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξάλλου, θα πρέπει να τηρούν ***τόσο*** τις εθνικές διατάξεις ***όσο*** και τους κανόνες της Ένωσης όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς την επιβολή διακρίσεων, με στόχο να διασφαλιστεί ότι είναι σε θέση να ασκούν ~~τη δραστηριότητά~~ ***τις δραστηριότητές*** τους σε ***όλες τις*** συγκεκριμένες διαδρομές με πλήρη ασφάλεια και ~~τηρώντας δεόντως τις διατάξεις που αφορούν την υγεία,~~ ***ανταποκρινόμενες πλήρως στις υφιστάμενες υποχρεώσεις όσον αφορά*** τις κοινωνικές συνθήκες, ***την υγεία*** και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών. **[Τροπολογίες 29 και 30]**

(26) Οι διαδικασίες χορήγησης, διατήρησης και τροποποίησης των αδειών εκμετάλλευσης που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να είναι διαφανείς και να τηρούν ην αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης.

(26α) Είναι υπερβολικά συχνό το φαινόμενο να εμποδίζεται αδικαιολόγητα η χορήγηση αδειών για τροχαίο υλικό σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, γεγονός που στρεβλώνει την πρόσβαση στην αγορά. Συνεπώς, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων είναι σκόπιμο να διαθέτει ισχυρή αρμοδιότητα στον συγκεκριμένο τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καλείται να διερευνήσει, στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (Κανονισμός για τον Οργανισμό) [1], τις δυνατότητες για διεύρυνση της σχετικής αρμοδιότητας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. **[Τροπολογία 31]**

[1] ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

(27) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και στις υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να δημοσιεύονται σε δήλωση δικτύου***, μεταξύ άλλων και σε μορφή προσιτή στα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα***. **[Τροπολογία 32]**

(28) Κατάλληλα συστήματα κατανομής της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρομικών υποδομών σε συνδυασμό με ανταγωνιστικές επιχειρήσεις θα έχουν ως αποτέλεσμα καλύτερη ισορροπία μεταξύ τρόπων μεταφοράς.

(29) Η ενθάρρυνση της βέλτιστης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής θα οδηγήσει σε ελάττωση του κόστους των μεταφορών για την κοινωνία.

(30) Κατάλληλα συστήματα χρέωσης τελών για τη σιδηροδρομική υποδομή συνδυασμένα με κατάλληλα συστήματα χρέωσης τελών για άλλα είδη μεταφορικής υποδομής και με ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, θα οδηγήσουν σε βέλτιστη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε βιώσιμη βάση.

(31) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας 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 χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

(33) Εντός του πλαισίου που θέτουν τα κράτη μέλη, τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας, θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους.

(34) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις ενδείξεις από τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.

(35) Κάθε σύστημα χρέωσης θα δίνει οικονομικές ενδείξεις προς τους χρήστες. Είναι σημαντικό οι ενδείξεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν την απαιτούμενη συνοχή ***και σαφήνεια*** και να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών ***και βιώσιμων*** αποφάσεων. **[Τροπολογία 33]**

(36) Για να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των χρηστών, ή των δυνητικών χρηστών, της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής, να μπορούν να προγραμματίζουν τις δραστηριότητές τους καθώς και οι ανάγκες των πελατών και των χρηματοδοτών, είναι σημαντικό ο διαχειριστής της υποδομής να εξασφαλίζει την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής κατά τρόπο που να ανταποκρίνεται στην ανάγκη να διατηρούνται και να βελτιώνονται τα επίπεδα αξιοπιστίας της εξυπηρέτησης.

(37) 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.

(38) Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν την εναλλακτική επιλογή να επιτρέπουν στους αγοραστές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στη διαδικασία κατανομής της μεταφορικής ικανότητας.

(39) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι επαγγελματικές απαιτήσεις τόσο των αιτούντων όσο και του διαχειριστή της υποδομής.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

(40) Είναι σημαντικό να μεγιστοποιηθεί η ευελιξία που παρέχεται στους διαχειριστές υποδομής όσον αφορά την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής, αλλά αυτό πρέπει να ανταποκρίνεται στην κάλυψη των εύλογων απαιτήσεων του αιτούντος.

(40α) Οι αιτούντες που προσφέρουν υπηρεσίες με μεμονωμένες φορτάμαξες πρέπει να ενθαρρύνονται, έτσι ώστε να διευρυνθεί η δυνητική αγορά για νέους πελάτες του σιδηροδρόμου. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη από το διαχειριστή της υποδομής αυτοί οι αιτούντες όταν κατανέμεται μεταφορική ικανότητα, έτσι ώστε να μπορούν να επωφελούνται πλήρως από το συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο και να διευρυνθεί το μερίδιο αγοράς του σιδηροδρόμου σε νέους τομείς. **[Τροπολογία 34]**

(41) Η διαδικασία κατανομής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να εμποδίζει την επιβολή αδικαιολόγητων περιορισμών στις επιθυμίες άλλων επιχειρήσεων που κατέχουν, ή σκοπεύουν να αποκτήσουν, δικαιώματα για τη χρήση της υποδομής προκειμένου να αναπτύξουν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες.

(42) Πρέπει να καταστεί δυνατόν να λαμβάνεται υπόψη στα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας το γεγονός ότι τα διάφορα τμήματα του δικτύου σιδηροδρομικών υποδομών ενδέχεται να έχουν σχεδιαστεί με βάση διαφορετικούς κύριους χρήστες.

(43) Δεδομένου ότι οι διάφοροι χρήστες και τύποι χρηστών συχνά έχουν διαφορετικό αντίκτυπο στη μεταφορική ικανότητα της υποδομής θα πρέπει να τηρείται σωστή ισορροπία μεταξύ των αναγκών των διαφόρων υπηρεσιών.

(44) Οι υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούνται βάσει σύμβασης με δημόσια αρχή ενδέχεται να απαιτούν ειδικούς κανόνες ώστε να διασφαλίζεται η ελκυστικότητά τους για τους χρήστες.

(45) Στα συστήματα χρέωσης και κατανομής μεταφορικής ικανότητας πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες του αυξανόμενου κορεσμού της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής και, τελικά, της ανεπάρκειας της μεταφορικής ικανότητας.

(46) Τα διαφορετικά χρονικά πλαίσια προγραμματισμού διαφόρων ειδών κυκλοφορίας πρέπει να εξασφαλίζουν την δυνατότητα ικανοποίησης αιτημάτων για μεταφορική ικανότητα της υποδομής, τα οποία υποβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας καθορισμού των ετήσιων δρομολογίων.

(47) Για να εξασφαλισθεί βέλτιστο αποτέλεσμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι επιθυμητό να απαιτηθεί η εξέταση της χρήσης της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής, όποτε απαιτείται συντονισμός των αιτημάτων μεταφορικής ικανότητας, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των χρηστών.

(48) Εξαιτίας της μονοπωλιακής τους θέσης οι διαχειριστές υποδομής, θα υποχρεούνται να εξετάζουν την διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα της υποδομής και τις μεθόδους βελτίωσής της, όταν η διαδικασία κατανομής της μεταφορικής ικανότητας δεν επιτρέπει την ικανοποίηση των αιτημάτων των χρηστών.

(49) Η έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τα αιτήματα άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και με τους περιορισμούς εντός του συστήματος μπορεί να καταστήσει δύσκολη, για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την επιδίωξη βελτιστοποίησης των αιτημάτων μεταφορικής ικανότητας της υποδομής.

(50) 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. ***Στο πλαίσιο αυτό, θα ήταν επιθυμητό να δημιουργηθεί τελικά ευρωπαϊκός ρυθμιστικός φορέας.*** **[Τροπολογία 35]**

(51) Είναι σημαντικό να ελαχιστοποιηθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που ενδέχεται να προκύψουν, είτε μεταξύ σιδηροδρομικών υποδομών είτε μεταξύ τρόπων μεταφοράς, λόγω σημαντικών διαφορών στις αρχές χρέωσης.

(52) Είναι σκόπιμο να καθοριστούν οι λειτουργικές συνιστώσες της υποδομής που είναι απαραίτητες, για να επιτραπεί στους φορείς εκμετάλλευσης να παρέχουν υπηρεσίες, οι οποίες πρέπει να παρέχονται έναντι των κατώτατων τελών πρόσβασης.

(53) ***Οι Είναι αναγκαίο να αυξηθούν οι*** επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή ~~είναι αναγκαίες και~~ ***-ιδίως υφιστάμενη υποδομή-*** τα δε συστήματα χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, που είναι οικονομικά ελκυστικές ***και περιβαλλοντικά βιώσιμες***. **[Τροπολογία 36]**

(54) Για να επιτευχθεί η καθιέρωση κατάλληλων και θεμιτών επιπέδων χρεώσεων υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καταγράφουν και να διαπιστώνουν την αξία του ενεργητικού τους και να αναπτύσσουν σαφή κατανόηση των παραγόντων κόστους στη λειτουργία της υποδομής.

(55) Είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί ότι συνυπολογίζεται το εξωτερικό κόστος όταν λαμβάνονται αποφάσεις για τις μεταφορές και ότι η χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών μπορεί να συμβάλλει στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους κατά συνεκτικό και ισόρροπο τρόπο για όλους τους τρόπους μεταφορών.

(56) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη που χρεώνονται για τις εσωτερικές και τις διεθνείς μεταφορές επιτρέπουν στους σιδηροδρόμους να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς. Επομένως, η χρέωση για χρήση της υποδομής πρέπει να ορίζεται στο ύψος της επιβάρυνσης που δημιουργείται άμεσα από τη λειτουργία της σιδηροδρομικής μεταφοράς.

(57) Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης του κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας συνεισφοράς. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν διαφορετικά επίπεδα ανάκτησης κόστους. Ωστόσο, οποιοδήποτε 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.

(58) Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο. Είναι συνεπώς αναγκαίο να παρέχονται στους διαχειριστές υποδομής κίνητρα ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής τους.

(58α) Για να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών σε σχέση με τα άλλα μεταφορικά μέσα, είναι επιθυμητό να μεριμνούν τα κράτη μέλη ώστε, κατά τον εσωτερικό καταλογισμό του εξωτερικού κόστους, τα διαφοροποιημένα τέλη να μην έχουν επίπτωση στη χρηματοπιστωτική ισορροπία του διαχειριστή της υποδομής. Αν, ωστόσο, ο διαχειριστής της υποδομής υποστεί ζημία εξαιτίας της διαφοροποίησης, είναι σκόπιμο να αντισταθμίζουν τα κράτη μέλη τη διαφορά, στο πλαίσιο της τήρησης των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. **[Τροπολογία 37]**

~~(59) Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών θα πρέπει να επιτευχθεί με την αξιοποίηση, μεταξύ άλλων, των διαθέσιμων μέσων της Ένωσης, με την επιφύλαξη των προτεραιοτήτων που έχουν ήδη καθοριστεί.~~ **[Τροπολογία 38]**

(60) Οι εκπτώσεις που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να σχετίζονται με την εξοικονόμηση του πραγματικού διοικητικού κόστους, ιδίως την εξοικονόμηση του κόστους των συναλλαγών. Είναι όμως δυνατόν να χρησιμοποιούνται και για την προαγωγή της αποτελεσματικής αξιοποίησης της υποδομής.

~~(61) Είναι σκόπιμο να παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής κίνητρα ελαχιστοποίησης των διαταραχών στο δίκτυο.~~ **[Τροπολογία 39]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

~~(62) Η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας συνδέεται με το κόστος που αναλαμβάνει ο διαχειριστής της υποδομής, για το οποίο θα πρέπει να ζητείται πληρωμή.~~ **[Τροπολογία 40]**

(63) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, απαιτούν την σύσταση ~~ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει~~ ***εθνικών ρυθμιστικών φορέων, οι οποίοι θα εποπτεύουν*** την εφαρμογή των κανόνων που περιλαμβάνει η παρούσα οδηγία και θα ~~ενεργεί~~ ***ενεργούν*** ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής. **[Τροπολογία 41]**

(64) Απαιτούνται ειδικά μέτρα για να ληφθούν υπόψη οι γεωγραφικές και γεωπολιτικές ιδιαιτερότητες ορισμένων κρατών μελών και η ιδιαίτερη οργάνωση του τομέα των σιδηροδρόμων σε ορισμένα κράτη μέλη, χωρίς να θιγεί η ακεραιότητα της εσωτερικής αγοράς.

(65) ~~Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να θεσπίζονται ως κατ' εξουσιοδότηση~~ ***Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο κατάλληλος έλεγχος της σιδηροδρομικής αγοράς, όσον αφορά την επιβολή τελών για τη χρήση των υποδομών και τη διαδικασία κατανομής δυναμικότητας, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει*** πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης ***για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), σε σχέση με τα κριτήρια και την ακολουθητέα διαδικασία όσον αφορά το εύρος της παρακολούθησης των αγορών, ορισμένα στοιχεία της δήλωσης δικτύου, ορισμένες αρχές της χρέωσης, την προσωρινή μείωση για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), ορισμένα στοιχεία του μηχανισμού επιδόσεων, τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθούνται για τις απαιτήσεις όσον αφορά τις αιτήσεις υποδομής, το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής, τους ρυθμιστικούς λογαριασμούς, και τις κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη αποφάσεων, που έχουν καταρτιστεί από τους ρυθμιστικούς φορείς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και δέουσα διαβίβαση των συναφών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.*** **[Τροπολογία 42]**

(66) ~~Τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (1).~~ ***Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (2).*** **[Τροπολογία 43]**

(67) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως διατυπώνονται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ενίσχυση της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων της Ένωσης, η θέσπιση γενικών αρχών για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ο συντονισμός των ρυθμίσεων, στα κράτη μέλη, σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση τους, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της πρόδηλης διεθνούς διάστασης της έκδοσης των εν λόγω αδειών και της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων και λόγω της ανάγκης εξασφάλισης δίκαιων και χωρίς διακρίσεις όρων πρόσβασης στην υποδομή, και, ως εκ τούτου, οι στόχοι μπορούν, δεδομένων των διασυνοριακών τους επιπτώσεων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

~~(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.~~
(2) ***ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13.***

(68) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο πρέπει να περιορισθεί στις διατάξεις που συνιστούν τροποποιήσεις ουσίας των προϋπαρχουσών οδηγιών. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που δεν τροποποιούνται κατ' ουσία απορρέει από τις προϋπάρχουσες οδηγίες.

(69) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν αντιμετωπίζουν άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο την παρούσα οδηγία και να την εφαρμόσουν. Επομένως, αυτά τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση αυτή.

(70) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας [1], τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδιον συμφέρον και προς το συμφέρον της Ένωσης, πίνακες οι οποίοι, στο μέτρο του δυνατού, θα υποδεικνύουν την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν.

(71) Η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα XI μέρος Β.

(71α) Σε συνέχεια των ψηφισμάτων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2007 [2] ***και της 17ης Ιουνίου 2010*** [3] ***σχετικά με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, και πέραν της εφαρμογής της οδηγίας 2001/12/ΕΚ, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον διαχωρισμό του διαχειριστή της υποδομής από τον φορέα εκμετάλλευσης έως το τέλος του 2012. Δεδομένου ότι ο σιδηροδρομικός τομέας δεν έχει ανοίξει πλήρως ως τώρα, η Επιτροπή θα υποβάλει νομοθετική πρόταση για το άνοιγμα της αγοράς έως την ημερομηνία αυτή,*** **[Τροπολογία 44]**

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει:

α) τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος (όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο II).

β) τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση από κράτος μέλος αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ένωση (όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο III).

γ) τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής (όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο IV).

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής εσωτερικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών.

---

[1] ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.
[2] ΕΕ C 175 E της 10.7.2008, σ. 551.
[3] ΕΕ C 236 E της 12.8.2011, σ. 125.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

1. Το Κεφάλαιο II δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές μεταφορές.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου III:

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

β) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές μεταφορές επιβατών·

γ) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που εκτελούν μόνον περιφερειακές σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων·

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

2α. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 6, 7, 8 και 13 και του Κεφαλαίου IV:

— ***σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνο σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων σε σιδηροδρομική υποδομή που βρισκόταν υπό τη διαχείριση των επιχειρήσεων αυτών πριν …*** (*)***, έχει διαφορετικό εύρος από το εκείνο του κύριου δικτύου στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και είναι συνδεδεμένη με σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται στο έδαφος κράτους μη μέλους της ΕΕ, εφόσον η υπό διαχείριση υποδομή δεν προσδιορίζεται στην απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών*** (1)**. [Τροπολογίες 134 και 135]**

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου IV:

α) τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών σε σιδηροδρομική υποδομή·

β) δίκτυα με σκοπό μόνο την εκμετάλλευση αστικών και προαστιακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών·

γ) περιφερειακά δίκτυα τα οποία χρησιμοποιούνται για περιφερειακές μεταφορές εμπορευμάτων αποκλειστικά από σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν εμπίπτει στην παράγραφο 1, μέχρις ότου άλλος αιτών ζητήσει μεταφορική ικανότητα στο δίκτυο αυτό·

δ) ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για ίδιες δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων·

ε) δραστηριότητες μεταφορών υπό μορφή παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με διαμετακόμιση μέσω της Ένωσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν χρονικές περιόδους και προθεσμίες κατανομής της μεταφορικής ικανότητας διαφορετικές από εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 43 παράγραφος 2, στο παράρτημα VIII σημείο 4 στοιχείο β), και στο παράρτημα IX σημεία 3, 4 και 5 για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που θα καθορίζονται σε συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής τρίτων χωρών σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης. **[Τροπολογία 45]**

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(1) ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

3α. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 31 παράγραφος 5 τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από και προς τρίτες χώρες και κινούνται σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης. **[Τροπολογία 46]**

4. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις, οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται αποκλειστικά στην εκτέλεση μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας της Μάγχης και σε μεταφορικές δραστηριότητες υπό τη μορφή μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας της Μάγχης, εκτός του άρθρου 6 παράγραφος 1 και των άρθρων 10, 11, 12 και 28.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 10, 11, 12 και 28 κάθε σιδηροδρομική μεταφορά που παρέχεται με διαμετακόμιση μέσω της Ένωσης και η οποία έχει σημείο αναχώρησης και προορισμού εκτός του εδάφους της Ένωσης.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

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

(2) «διαχειριστής της υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. ~~Τα~~ ***Σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες ασφαλείας, τα κύρια*** καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ~~δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις.~~ ***είναι: η λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών διαδρομών, συμπεριλαμβανομένων του ορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, και της κατανομής των επιμέρους διαδρομών των συρμών, και η λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση για την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων το καθορισμού και της είσπραξης των τελών, και των επενδύσεων σε υποδομή*** **[Τροπολογία 47]**

(2α) «ρυθμιστικός φορέας»: κάθε φορέας που επιβλέπει την ορθή εφαρμογή των σχετικών διατάξεων σε ένα κράτος μέλος, δεν συμμετέχει με κανέναν τρόπο στην χάραξη της πολιτικής, και είναι απολύτως ανεξάρτητος από επιχειρήσεις, ιδιαίτερα τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 1 και 2· **[Τροπολογία 48]**

(3) «σιδηροδρομική υποδομή»: το σύνολο των στοιχείων που αναφέρονται στο ~~παράρτημα I. μέρος Α του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2598/70 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 1970 περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργανώσεως του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 της 4ης Ιουνίου 1970 (*) τα οποία για λόγους σαφήνειας περιλαμβάνονται στο~~ παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας· **[Τροπολογία 49]**

(4) «διεθνές εμπορευματικό δρομολόγιο»: δρομολόγιο μεταφοράς στο οποίο ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο·

(5) «διεθνές επιβατικό δρομολόγιο»: δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών στο οποίο ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός του οποίου είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο·

~~(*) ΕΕ L 278, 23.12.1970, σ. 1.~~

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

(6) «αστικές και προαστιακές μεταφορές»: η μεταφορά που εξυπηρετεί τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών ανάμεσα σε ένα τέτοιο κέντρο ή αστική περιοχή και τα προάστιά τους·

(7) «περιφερειακά δρομολόγια»: οι μεταφορές που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής ***ή παραμεθόριων περιοχών*** **[Τροπολογία 50]**·

(8) «διαμετακόμιση»: η διάσχιση εδάφους της Ένωσης, χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο έδαφος της Ένωσης·

(9) «άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από κράτος μέλος σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών·

(10) «φορέας χορήγησης άδειας»: ο φορέας που είναι αρμόδιος για την έκδοση των αδειών εντός ενός κράτους μέλους·

(11) «κατανομή»: η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής από διαχειριστή υποδομής·

(12) «αιτών»: σιδηροδρομική επιχείρηση και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προσφέρουν μεταφορική ικανότητα υποδομής·

(13) «κορεσμένη υποδομή»: στοιχείο υποδομής για το οποίο η ζήτηση μεταφορικής ικανότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά από συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων μεταφορικής ικανότητας·

(14) «σχέδιο ανάπτυξης μεταφορικής ικανότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών μεταφορικής ικανότητας που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής»·

(15) «συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για μεταφορική ικανότητα υποδομής·

(16) «συμφωνία-πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανεμητέα μεταφορική ικανότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου·

(17) «μεταφορική ικανότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο·

(18) «δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής·

(19) «δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής μεταφορικής ικανότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων μεταφορικής ικανότητας υποδομής·

(20) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η μεταφορική ικανότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα·

(21) «πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Διαχειριστική ανεξαρτησία

Άρθρο 4

Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο των κρατών μελών, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

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

2α. Ο διαχειριστής της υποδομής διαχειρίζεται τις δικές του υπηρεσίες πληροφορικής, προκειμένου να εξασφαλίζεται επαρκής προστασία των πληροφοριών που είναι ευαίσθητες από εμπορική άποψη. **[Τροπολογία 51]**

2β. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τόσο οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσο και οι διαχειριστές υποδομής που δεν είναι εντελώς ανεξάρτητοι μεταξύ τους, να έχουν την ευθύνη για την πολιτική προσωπικού τους. **[Τροπολογία 52]**

Άρθρο 5

Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να μπορούν να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις διαχειρίζονται υπ' ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Αυτό ισχύει ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που τους επιβάλλουν τα κράτη μέλη καθώς και τις συμβάσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που συνάπτουν με τις αρμόδιες αρχές του κράτους.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων τους. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να αναφέρονται τα μέσα επίτευξης αυτών των στόχων.

3. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές γενικής πολιτικής που εκδίδει κάθε κράτος μέλος, και λαμβανομένων υπόψη των εθνικών σχεδίων ή συμβάσεων (ενδεχομένως πολυετών), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών προγραμμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες ιδίως:

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

α) να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7, 29 και 39·

β) να ελέγχουν την προσφορά και την εμπορία των υπηρεσιών μεταφορών και να καθορίζουν τις τιμές τους με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007·

γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους·

δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης·

ε) να αναλαμβάνουν νέες δραστηριότητες σε τομείς που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

4. Εάν το κράτος μέλος, άμεσα ή έμμεσα, κατέχει ή ελέγχει την σιδηροδρομική επιχείρηση, τα ελεγκτικά του δικαιώματα όσον αφορά την διοίκηση δεν υπερβαίνουν τα σχετικά με την διοίκηση δικαιώματα που εκχωρεί το εθνικό δίκαιο στους μετόχους ιδιωτικών πολυμετοχικών εταιρειών. Οι κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής που αναφέρονται στην παράγραφο 3, τις οποίες το κράτος είναι δυνατόν να θεσπίσει στο πλαίσιο της διενέργειας ελέγχου των μετόχων, μπορεί να είναι μόνον γενικής φύσης και δεν υπεισέρχονται στις συγκεκριμένες επιχειρηματικές αποφάσεις της διοίκησης.

ΤΜΗΜΑ 2

Διαχωρισμός της διαχείρισής τησ υποδομής απο τη μεταφορίκη δραστηρίοτητα και απο τους διαφόρους τύπους μεταφορίκης δραστηριοτητας

Άρθρο 6

Λογιστικός διαχωρισμός ***με διαφάνεια***

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εξάλλου, να προβλέπουν ότι ο διαχωρισμός αυτός περιλαμβάνει χωριστά οργανικά τμήματα στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης ή ότι η διαχείριση της υποδομής και της μεταφορικής δραστηριότητας εξασφαλίζεται από ξεχωριστούς φορείς, ***προκειμένου να εξασφαλίζουν την ανάπτυξη ανταγωνισμού, τη συνέχεια των επενδύσεων και την οικονομική αποδοτικότητα της παροχής υπηρεσιών στον σιδηροδρομικό τομέα.***

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και ισολογισμοί, αφενός, για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Τα δημόσια κονδύλια τα οποία καταβάλλονται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά για κάθε δημόσια σύμβαση υπηρεσιών στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. ~~Οι~~ ***Προκειμένου να εξασφαλίζεται πλήρης διαφάνεια του κόστους υποδομής, οι*** λογαριασμοί που αφορούν τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 τηρούνται κατά τρόπον που να επιτρέπει την παρακολούθηση ~~της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον.~~ ***της συμμόρφωσης προς τις προηγούμενες παραγράφους και της παρακολούθησης της χρησιμοποίησης των εσόδων από τέλη υποδομής, των πλεονασμάτων από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, και των δημόσιων και ιδιωτικών κονδυλίων που έχουν καταβληθεί στον διαχειριστή της υποδομής. Τα έσοδα του διαχειριστή της υποδομής δεν επιτρέπεται σε καμιά περίπτωση να χρησιμοποιούνται από σιδηροδρομική επιχείρηση ή φορέα ή εταιρεία που ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση, διότι αυτό θα ενίσχυε τη θέση τους στην αγορά ή θα τους επέτρεπε να αποκτήσουν οικονομικά πλεονεκτήματα έναν άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Η παρούσα παράγραφος δεν εμποδίζει, υπό την εποπτεία του ρυθμιστικού φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, να επιστραφεί, με τον τόκο της αγοράς, το κεφάλαιο που χρησιμοποιήθηκε και είχε διατεθεί στον διαχειριστή της υποδομής από τον φορέα ή την εταιρεία που ελέγχει τη σιδηροδρομική επιχείρηση.*** **[Τροπολογία 53]**

Άρθρο 7

Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα ~~απαριθμούμενα στο παράρτημα II~~ καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μία δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ***όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 3,*** ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Ανεξάρτητα από την οργανωτική δομή, ο στόχος αυτός πρέπει να αποδειχθεί ότι επιτεύχθηκε. ***Ωστόσο, κατά τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο δίκτυο, είναι κρίσιμης σημασίας η αποτελεσματική συνεργασία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής.***

~~Το παράρτημα II μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.~~

Τα κράτη μέλη μπορούν πάντως να αναθέτουν σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, την ευθύνη συμμετοχής στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, για παράδειγμα μέσω επενδύσεων, συντήρησης και χρηματοδότησης.

2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής δεν είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση ή τη λήψη αποφάσεων, από κάποια σιδηροδρομική επιχείρηση, τότε τα καθήκοντα που περιγράφονται στο κεφάλαιο IV τμήματα 3 και 4, εκτελούνται αντίστοιχα από φορέα χρέωσης και από φορέα κατανομής που είναι ανεξάρτητοι ως προς τη νομική τους μορφή, την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Όταν οι διατάξεις του κεφαλαίου IV τμήματα 2 και 3 αναφέρονται σε βασικά καθήκοντα των διαχειριστών υποδομής, ερμηνεύονται ως εφαρμοζόμενα στον φορέα χρέωσης ή στον φορέα κατανομής για τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους.

3α. Η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, πρόταση οδηγίας η οποία περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τον διαχωρισμό της διαχείρισης της υποδομής από τις δραστηριότητες μεταφορών, καθώς επίσης πρόταση για το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, η οποία δεν μεταθέτει το κέντρο βάρους από την ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και διασφαλίζει την τήρηση των ΥΔΥ. **[Τροπολογίες 54 και 137]**

ΤΜΗΜΑ 3

Οικονομική εξυγίανση

Άρθρο 8

Χρηστή χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν την εθνική τους σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης. Προς το σκοπό αυτό, δημοσιεύουν το αργότερο … (*) ***και μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους συμφεροντούχους, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών τοπικών και περιφερειακών αρχών, των συνδικαλιστικών οργανώσεων, των κλαδικών συνδικαλιστικών οργανώσεων και των εκπροσώπων των χρηστών***, στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας με βάση χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον ~~πέντε ετών~~ ***επτά ετών*** και είναι ανανεώσιμη.

2. ~~Στα~~ ***'Οταν τα έσοδα δεν επαρκούν για την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών του διαχειριστή της υποδομής, με την επιφύλαξη των αρχών χρέωσης των άρθρων 31 και 32 της παρούσας οδηγίας, και στα*** πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη ~~μπορούν επίσης να~~ χορηγούν ***επίσης*** στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντά του, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

(*) Δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος και λαμβάνοντας υπόψη την στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει την διαβούλευση με τους αιτούντες ***κατά τρόπο που δεν δημιουργεί διακρίσεις,*** πριν από την έγκριση του ~~επιχειρηματικού~~ ***επενδυτικού*** σχεδίου, ***σε σχέση με τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τον χαρακτήρα, τη διάθεση και την ανάπτυξη της υποδομής***. Ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55, εκδίδει μη δεσμευτική γνωμοδότηση σχετικά με ~~την καταλληλότητα του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά την επίτευξη των εν λόγω στόχων.~~ ***το κατά πόσον το επιχειρηματικό σχέδιο πραγματοποιεί διακρίσεις μεταξύ αιτούντων.***

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, ~~και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την τριετία,~~ οι λογαριασμοί ~~των διαχειριστών~~ ***του διαχειριστή της*** υποδομής *τουλάχιστον* ισοσκελίζουν***, για διάστημα όχι μεγαλύτερο από μια διετία,*** τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες***, τις μη επιστρεπτέες επιχορηγήσεις από ιδιωτικές πηγές,*** και την κρατική χρηματοδότηση~~αφενός και αφετέρου, έναντι των δαπανών υποδομής, συμπεριλαμβανόμενων, ενδεχομένως, και των προκαταβολών από το κράτος.~~***, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων προκαταβολών από τον κράτος, αφενός, και, τις δαπάνες υποδομής, αφετέρου, συμπεριλαμβανόμενης, όπου έχει εφαρμογή, της βιώσιμης χρηματοδότησης από μακροπρόθεσμες ανανεώσεις στοιχείων ενεργητικού***. **[Τροπολογία 55]**

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τους χρήστες, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 31 και 32, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από το διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

Άρθρο 9

Διαφανής διαγραφή χρεών

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 109 της ΣΛΕΕ τα κράτη μέλη θεσπίζουν 1 κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των χρεών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που ανήκουν ή ελέγχονται από το δημόσιο σε επίπεδο που δεν παρακωλύει την υγιή οικονομική διαχείριση, καθώς και την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους.

2. Για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη απαιτούν να δημιουργηθεί, στα πλαίσια των λογιστηρίων των επιχειρήσεων αυτών, χωριστή υπηρεσία απόσβεσης των χρεών.

Στο παθητικό της υπηρεσίας αυτής είναι δυνατόν να μεταφερθούν, έως την πλήρη απόσβεσή τους, όλα τα δάνεια που έχει συνάψει η επιχείρηση τόσο για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων όσο και για την κάλυψη υπερβάσεων δαπανών εκμετάλλευσης που απορρέουν από τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών μεταφορών ή από τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Τα χρέη που προέρχονται από δραστηριότητες θυγατρικών δεν λαμβάνονται υπόψη.

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται για χρέη ή τους συναφείς τόκους που βαρύνουν τις επιχειρήσεις μετά … (*) ~~τις 15 Μαρτίου 2001 ή την ημερομηνία προσχώρησης στην Ένωση για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ένωση μετά τις 15 Μαρτίου 2001~~. **[Τροπολογία 56]**

ΤΜΗΜΑ 4

Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και τισ υπηρεσίες

Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η σιδηροδρομική πρόσβαση σε λιμένες.

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή όλων των κρατών μελών με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή υπηρεσιών διεθνούς μεταφοράς επιβατών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος.

Το δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή των κρατών μελών στην οποία το μερίδιο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών αντιπροσωπεύει άνω του 50 % του κύκλου εργασιών του τμήματος επιβατών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο εν λόγω κράτος μέλος, παρέχεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

Μετά από αίτημα των συναφών αρμόδιων αρχών ή των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας ή φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 55 καθορίζουν αν ο κύριος σκοπός του δρομολογίου είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη.

Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει οι συνθήκες πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή να οδηγούν σε αδυναμία των επιβατών να λάβουν πληροφορίες ή να αγοράσουν εισιτήριο για τη μετάβαση από έναν τόπο σε έναν άλλο, ανεξάρτητα από το πόσοι φορείς σιδηροδρομικών μεταφορών παρέχουν, αποκλειστικά ή εν μέρει, υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ των δύο αυτών τόπων. **[Τροπολογία 57]**

Η Επιτροπή ~~μπορεί να εκδώσει~~ ***εκδίδει, με βάση την πείρα που έχουν αποκομίσει οι ρυθμιστικοί φορείς, έως τις …*** (*)***,*** εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παρούσας παραγράφου. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με ~~το~~ ***τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο*** άρθρο 64 παράγραφος 3. **[Τροπολογία 58]**

Άρθρο 11

Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 σε δρομολόγια μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του σημείου προορισμού, τα οποία διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής συγκεκριμένου δρομολογίου και αποβίβασης σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων στο ίδιο κράτος μέλος, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται από τον ή τους οικείους ρυθμιστικούς φορείς του άρθρου 55, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος οιουδήποτε από τους κατωτέρω:

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·

γ) του διαχειριστή της υποδομής·

δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(*) 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Οι αρμόδιες αρχές και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα ή φορείς τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες πληροφορίες, διαβουλευόμενος με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός ~~προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, εν πάση περιπτώσει, εντός δύο μηνών από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.~~ ***ενός μηνός από την παραλαβή του αιτήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 2.*** **[Τροπολογία 59]**

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης:

α) η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές·

β) ο διαχειριστής της υποδομής·

γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας· ή

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Η Επιτροπή ~~μπορεί να εκδώσει~~ ***εκδίδει, με βάση την πείρα που έχουν αποκομίσει οι ρυθμιστικοί φορείς, εντός …*** (*)***,*** εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1,2 και 3 του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με ~~το~~ ***με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο*** άρθρο 64 παράγραφος 3. **[Τροπολογία 60]**

5. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να περιορίζουν το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης σε σταθμούς εντός του αυτού κράτους μέλους σε διαδρομή στην οποία παρέχεται διεθνής μεταφορά επιβατών όταν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα διακίνησης επιβατών μεταξύ αυτών των σταθμών σύμφωνα με σύμβαση παραχώρησης που έχει ανατεθεί πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 2007, με βάση διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών, εντός δικαίου ανταγωνιστικού πλαισίου, και σύμφωνα με τις σχετικές αρχές του δικαίου της Ένωσης. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί καθ' όλη την αρχική διάρκεια της σύμβασης, ή επί 15 χρόνια, αναλόγως ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2, 3 και 5 υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

Άρθρο 12

Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη δύνανται, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να εξουσιοδοτούν την αρμόδια για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αρχή να επιβάλλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της εν λόγω αρχής και πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών του οικείου κράτους μέλους.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των συνδέσεων που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία της εν λόγω αρχής.

2. Σκοπός της εισφοράς είναι η αντιστάθμιση των υποχρεώσεων της εν λόγω αρχής για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης. Τα έσοδα από τις εισφορές που καταβάλλονται ως αντιστάθμιση δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ποσό, το οποίο απαιτείται για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών αποδείξεων και ενός λογικού κέρδους για την απαλλαγή από αυτές τις υποχρεώσεις.

(*) 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

3. Η εισφορά διέπεται από το δίκαιο της Ένωσης, με τήρηση ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της μέσης τιμής της υπηρεσίας μεταφοράς και του επιπέδου της εισφοράς. Το σύνολο των επιβληθεισών εισφορών κατά την παρούσα παράγραφο δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για την οποία επιβάλλονται.

4. Οι αρμόδιες αρχές τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης των εισφορών και της χρήσης τους. Τα κράτη μέλη παρέχουν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή εκπονεί συγκριτική ανάλυση των μεθόδων καθορισμού του ύψους των τελών στα κράτη μέλη, προκειμένου να καθιερώσει ενιαία μέθοδο υπολογισμού για τον καθορισμό του ύψους των τελών. **[Τροπολογία 61]**

Άρθρο 13

Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες

1. Οι ***διαχειριστές υποδομής παρέχουν στις*** σιδηροδρομικές επιχειρήσεις~~έχουν~~, χωρίς διακρίσεις, ~~δικαίωμα πρόσβασης στην~~ ***την*** ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο παράρτημα III σημείο 1.

2. Οι ~~υπηρεσίες που περιγράφονται στο παράρτημα III σημείο 2 παρέχονται από όλους τους~~ φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης ***παρέχουν σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα III σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές,*** χωρίς διακρίσεις***, υπό την εποπτεία του ρυθμιστικού φορέα σύμφωνα με το άρθρο 56.***

Αν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης ***που αναφέρεται στο παράρτημα III σημείο 2*** ανήκει σε εταιρεία ή οντότητα που επίσης δραστηριοποιείται και διατηρεί δεσπόζουσα θέση σε τουλάχιστον μία από τις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών για τις οποίες χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, ο φορέας εκμετάλλευσης οργανώνεται έτσι ώστε να καταστεί ανεξάρτητος σε επίπεδο ~~νομικό,~~ οργανωτικό και λήψης αποφάσεων από την εν λόγω εταιρεία ή οντότητα. ***Ο φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και η συγκεκριμένη οντότητα ή εταιρία πρέπει να έχουν χωριστή λογιστική, συμπεριλαμβανομένων χωριστών λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως.***

Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης ***πρέπει να διεκπεραιώνονται μέσα σε καθορισμένο χρονικό πλαίσιο καθοριζόμενο από τον εθνικό ρυθμιστικό φορέα,*** μπορούν δε να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στην ίδια διαδρομή υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. ~~Το βάρος της απόδειξης της ύπαρξης βιώσιμης εναλλακτικής επιλογής βαρύνει τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης.~~ ***Αν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης αρνηθεί την πρόσβαση σε εγκατάσταση εξυπηρέτησης, πρέπει να προτείνει οικονομικά και τεχνικά βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και να αιτιολογήσει την άρνησή του εγγράφως. Η άρνηση αυτή δεν υποχρεώνει τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης να επενδύσει σε πόρους ή εγκαταστάσεις προκειμένου να μπορεί να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.***

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί το βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης μεταφορικής ικανότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 λαμβάνει, με δική του πρωτοβουλία ή βάσει καταγγελίας ***αιτούντος***, κατάλληλα μέτρα ***που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων συμφεροντούχων,*** για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της μεταφορικής ικανότητας διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πλην εκείνων που αποτελούν μέρος της εταιρείας ή της οντότητας στην οποία ανήκει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης. Ωστόσο, οι νεόδμητες εγκαταστάσεις συντήρησης και λοιπές τεχνικές εγκαταστάσεις που αναπτύσσονται για νέο τροχαίο υλικό ***υψηλών ταχυτήτων, όπως αναφέρεται στην απόφαση 2008/232/ΕΚ της Επιτροπής της 21ης Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα τροχαίο υλικό του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων*** [1]***,*** μπορούν να προορίζονται για τη χρήση μίας σιδηροδρομικής επιχείρησης για περίοδο ***δέκα*** ετών από την έναρξη λειτουργίας.

[1] ΕΕ L 84 της 26.3.2008, σ. 132.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Αν η εγκατάσταση εξυπηρέτησης δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον ~~δύο συνεχή έτη,~~ ***ένα έτος, και έχει εκφραστεί από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προς τον φορέα εκμετάλλευσης της εν λόγω εγκατάστασης εξυπηρέτησης ενδιαφέρον για πρόσβαση στην εγκατάσταση με βάση αποδεδειγμένες ανάγκες,*** ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση***, για δραστηριότητες που σχετίζονται με τον σιδηροδρομικό τομέα, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης αποδείξει ότι δεν είναι δυνατή η χρήση της από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, διότι βρίσκεται σε εξέλιξη διαδικασία μετατροπή***.

3. Όταν ο ~~διαχειριστής υποδομής~~ ***φορέας εκμετάλλευσης της υπηρεσίας*** παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ σημείο 3, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν ευρύτερο φάσμα των απαριθμούμενων στο παράρτημα ΙΙΙ σημείο 4 βοηθητικών υπηρεσιών από το διαχειριστή υποδομής ή από άλλους ~~προμηθευτές~~ ***φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξυπηρέτησης***. Ο διαχειριστής υποδομής δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές.

~~5. Το παράρτημα ΙΙΙ μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.~~ **[Τροπολογίες 62 και 162]**

ΤΜΗΜΑ 5

Διασυνοριακές συμφωνίες

Άρθρο 14

Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες

1. ~~Διατάξεις που περιλαμβάνονται σε~~ ***Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι*** διασυνοριακές συμφωνίες ~~μεταξύ κρατών μελών~~ που ***που συνάπτουν να μην*** εισάγουν διακρίσεις ~~μεταξύ~~ ***εις βάρος ορισμένων*** σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ~~ή που περιορίζουν την ελευθερία~~ ***ούτε να συνιστούν περιορισμούς της ελευθερίας*** των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές ~~καταργούνται~~. **[Τροπολογία 63]**

Οι εν λόγω συμφωνίες κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Η Επιτροπή εξετάζει τη συμβατότητα των εν λόγω συμφωνιών με την οδηγία και αποφασίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2, εάν οι συναφείς συμφωνίες μπορούν να συνεχίζουν να ισχύουν. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

2. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών, βάσει του δικαίου της Ένωσης, η διαπραγμάτευση και η εφαρμογή διασυνοριακών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών υπόκειται σε διαδικασία συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει μέτρα εφαρμογής ~~που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου~~ ***για τον καθορισμό των διαδικαστικών λεπτομερειών της διαδικασίας συνεργασίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο***. Τα εν λόγω μέτρα ***εφαρμογής***, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με ~~το άρθρο 63 παράγραφος 3~~ ***τη διαδικασία συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2***. **[Τροπολογία 64]**

ΤΜΗΜΑ 6

Εποπτικά καθήκοντα της επιτροπής

Άρθρο 15

Πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης της αγοράς

1. Η Επιτροπή προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να παρακολουθεί τις τεχνικές***, κοινωνικές*** και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις στην αγορά, ***συμπεριλαμβανομένων των εξελίξεων στον τομέα της απασχόλησης, καθώς και τη συμμόρφωση προς τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία στον τομέα*** των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών, ***συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 55***, και αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των ~~χρηστών~~ ***σχετικών τοπικών και περιφερειακών αρχών, των κοινωνικών εταίρων και των χρηστών του σιδηροδρομικού τομέα,*** προκειμένου να τους δώσει τη δυνατότητα να παρακολουθούν καλύτερα την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και την εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούν τις συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύουν τον αντίκτυπο των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή. ***Η Επιτροπή μεριμνά επίσης για τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, όπου είναι σκόπιμο.***

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των συνθηκών-πλαίσιο στον τομέα των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρέωση τελών για την υποδομή, την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας, τις επενδύσεις για σιδηροδρομικές υποδομές, τις εξελίξεις όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, τις σιδηροδρομικές μεταφορές που καλύπτονται από συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, τη χορήγηση αδειών~~και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης μεταξύ κρατών μελών. Εξασφαλίζει την ενεργό συνεργασία μεταξύ των ενδεδειγμένων ρυθμιστικών φορέων στα κράτη μέλη.~~***, τον βαθμό ανοίγματος της αγοράς, και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης, ιδιαίτερα όσον αφορά τα κοινωνικά δικαιώματα, μεταξύ και εντός των κρατών μελών.***

4. Η Επιτροπή υποβάλλει ~~τακτικά~~ ***ανά διετία*** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών ***και των σχετικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένου του βαθμού ανοίγματος της αγοράς***·

β) τις συνθήκες-πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών·

βα) την εξέλιξη της απασχόλησης, των συνθηκών εργασίας και των κοινωνικών συνθηκών στον συγκεκριμένο τομέα·

γ) την κατάσταση του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών·

δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·

ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών·

στ) τους περιορισμούς της υποδομής·

ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.

5. Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη υποβάλλουν σε ετήσια βάση τις ***ακόλουθες*** πληροφορίες όπως περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV, καθώς και όλα τα άλλα απαραίτητα στοιχεία που ζητεί η Επιτροπή~~:~~:

α) εξέλιξη των επιδόσεων των σιδηροδρομικών μεταφορών και αντιστάθμιση για ΥΔΥ·

β) βαθμός ανοίγματος της αγοράς και θεμιτού ανταγωνισμού σε κάθε κράτος μέλος και μερίδιο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις συνολικές επιδόσεις στον τομέα των μεταφορών·

γ) πόροι και δραστηριότητες των ρυθμιστικών φορέων που αφορούν αποκλειστικά τη λειτουργία τους ως οργάνων προσφυγής·

δ) σημαντικότερες εξελίξεις όσον αφορά την αναδιοργάνωση της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης και τη θέσπιση/εφαρμογή εθνικών στρατηγικών για τις μεταφορές κατά το προηγούμενο έτος·

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

ε) σημαντικές πρωτοβουλίες/μέτρα κατάρτισης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε κράτος μέλος κατά το προηγούμενο έτος·

στ) απασχόληση και κοινωνικές συνθήκες στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές της υποδομής και άλλες επιχειρήσεις που ασκούν δραστηριότητα στον σιδηροδρομικό τομέα, στο τέλος του προηγούμενου έτους·

ζ) επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους·

η) μήκος σιδηροδρομικού δικτύου στο τέλος του προηγούμενου έτους·

θ) τέλη τροχαίας πρόσβασης κατά το προηγούμενο έτος·

ι) ύπαρξη μηχανισμού επιδόσεων που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με το άρθρο 35 της παρούσας οδηγίας·

ια) αριθμός σιδηροδρομικών αδειών σε ισχύ, που έχουν εκδοθεί από αρμόδιες εθνικές αρχές·

ιβ) κατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)·

ιγ) αριθμός περιστατικών, ατυχημάτων και σοβαρών ατυχημάτων όπως ορίζονται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων [1]***, τα οποία συνέβησαν στο δίκτυο κατά το προηγούμενο έτος·***

ιδ) άλλες σχετικές εξελίξεις·

ιε) ανάπτυξη των αγορών συντήρησης και βαθμός ανοίγματος της αγοράς υπηρεσιών συντήρησης.

Το παράρτημα IV μπορεί να τροποποιείται *με βάση την κτηθείσα πείρα*, ***προκειμένου να επικαιροποιούνται οι πληροφορίες που απαιτούνται για την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς***, σύμφωνα με τη διαδικασία του ~~άρθρου 60~~ ***άρθρου 60α***. **[Τροπολογία 65]**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Αρμόδιοσ φορέας για την έκδοση άδειων

Άρθρο 16

Αρμόδιος φορέας για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για την αδειοδότηση και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει το παρόν κεφάλαιο.

Ο οριοθείς φορέας δεν παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητος από εταιρείες ή οντότητες αυτού του είδους.

(1) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

ΤΜΗΜΑ 2

Όροι αδειόδοτησης

Άρθρο 17

Γενικές απαιτήσεις

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση δικαιούται να ζητήσει άδεια στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη, υπό την προϋπόθεση ότι, συνολικά, άνω του 50 % της εν λόγω σιδηροδρομικής επιχείρησης ανήκει και ελέγχεται πράγματι από κράτη μέλη ή υπηκόους κρατών μελών, άμεσα ή έμμεσα μέσω μιας ή περισσότερων ενδιάμεσων επιχειρήσεων, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά σε συμφωνία με τρίτη χώρα στην οποία συμβαλλόμενο μέρος είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση.

2. Τα κράτη μέλη δεν χορηγούν άδειες εκμετάλλευσης ούτε παρατείνουν την ισχύ τους, εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

3. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου δικαιούται να λάβει άδεια.

4. Δεν επιτρέπεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο, εάν δεν είναι κάτοχοι κατάλληλης άδειας για τις εν λόγω υπηρεσίες.

Ωστόσο, η άδεια δεν εξασφαλίζει αυτή καθαυτή πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή.

5. Η Επιτροπή ~~μπορεί να λάβει~~ ***θεσπίζει*** εκτελεστικά μέτρα ~~που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου συμπεριλαμβανομένης της χρήσης~~ ***στα οποία προσδιορίζονται οι διαδικαστικές λεπτομέρειες που πρέπει να ακολουθούνται για την έκδοση αδειών και την κατάρτιση*** κοινού υποδείγματος της άδειας ***σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο τμήμα 2***. Τα εν λόγω ***εκτελεστικά*** μέτρα, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με ~~το άρθρο 63 παράγραφος 3~~ ***τη διαδικασία συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2***. **[Τροπολογία 66]**

Άρθρο 18

Όροι απόκτησης της άδειας

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει στον αρμόδιο για την έκδοση των αδειών φορέα του οικείου κράτους μέλους, ήδη πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων της, ότι μπορεί να πληροί, ανά πάσα στιγμή, ορισμένες απαιτήσεις αξιοπιστίας, χρηματοοικονομικής επιφάνειας, επαγγελματικής επάρκειας και κάλυψης της αστικής της ευθύνης, οι οποίες καθορίζονται στα άρθρα 19 έως 22.

Για το σκοπό αυτό, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει αίτηση για τη χορήγηση άδειας, παρέχει όλα τις σχετικές πληροφορίες.

Άρθρο 19

Απαιτήσεις αξιοπιστίας

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες η απαίτηση αξιοπιστίας τηρείται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας ή τα αρμόδια για τη διαχείρισή της άτομα:

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

β) δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

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

δ) δεν έχουν καταδικαστεί για ~~σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση~~ ***οποιεσδήποτε*** παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας***, της εργασιακής ασφάλειας*** και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες. **[Τροπολογία 67]**

Άρθρο 20

Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών. ***Οι αρχές αδειοδότησης ελέγχουν τη χρηματοοικονομική επιφάνεια βάσει των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, ή, για τις αιτούσες επιχειρήσεις που δεν είναι σε θέση να παρουσιάσουν ετήσιους λογαριασμούς, βάσει του ετήσιου ισολογισμού***. **[Τροπολογία 68]**

2. Για το σκοπό αυτό, κάθε αίτηση άδειας ~~συνοδεύεται τουλάχιστον από τα~~ ***πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή*** πληροφοριακά στοιχεία ~~που ορίζονται στο παράρτημα V.~~ ***για τα ακόλουθα:***

α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού, και δανείων·

β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση·

γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης·

δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού·

ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης·

στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης. **[Τροπολογία 69]**

3. Ο φορέας χορήγησης αδείας θεωρεί ότι ο αιτών δεν διαθέτει την απαιτούμενη χρηματοοικονομική επιφάνεια, όταν είναι υπερήμερος όσον αφορά την καταβολή σημαντικών ποσών εκ φόρου ή κοινωνικών εισφορών, συνεπεία της δραστηριότητάς του. **[Τροπολογία 70)**

4. Η χρηματοοικονομική επιφάνεια είναι δυνατόν να αποδεικνύεται με την υποβολή έκθεσης πραγματογνωμοσύνης και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα σημεία που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως στ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. **[Τροπολογία 71]**

~~Το παράρτημα V μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.~~ **[Τροπολογία 72]**

Άρθρο 21

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση είναι σε θέση να αποδείξει ότι διαθέτει ή θα 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 που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης. ***Η επιχείρηση αποδεικνύει επίσης ότι τη στιγμή της αίτησης διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ.*** **[Τροπολογία 73]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 22

Απαιτήσεις αστικής ευθύνης

Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ***της 23ης Οκτωβρίου 2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών*** *(1)* η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη ***ή διαθέτει εγγυήσεις στο πλαίσιο των όρων της αγοράς***, ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογήν της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. ***Το θεωρούμενο ως κατάλληλο επίπεδο κάλυψης μπορεί να τροποποιείται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες διαφόρων υπηρεσιών και ιδίως εκείνων που σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την κληρονομιά και λαμβάνουν χώρα στο σιδηροδρομικό δίκτυο γενικής χρήσης.*** **[Τροπολογία 140]**

ΤΜΗΜΑ 3

Ισχύς της άδειας

Άρθρο 23

Εδαφική και χρονική ισχύς

1. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του εδάφους της Ένωσης.

2. Η άδεια ισχύει ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζει το παρόν κεφάλαιο. Ωστόσο, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να προβλέψει την επανεξέτασή της, σε τακτά διαστήματα. Σε αυτή την περίπτωση επανεξέταση διεξάγεται τουλάχιστον ανά πενταετία.

3. Ειδικές διατάξεις για την αναστολή ή την ανάκληση άδειας μπορούν να περιλαμβάνονται στην ίδια την άδεια.

Άρθρο 24

Προσωρινή άδεια, αναστολή και έγκριση

1. Αν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια πληροί τις απαιτήσεις των τμημάτων 2 και 3 του παρόντος κεφαλαίου, και ιδίως εκείνες του άρθρου 18, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να εξετάσει αν οι απαιτήσεις αυτές πληρούνται πράγματι.

Εάν ο φορέας έκδοσης των αδειών κρίνει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν δύναται πλέον να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδειά της.

2. Εάν ο φορέας έκδοσης των αδειών ενός κράτους μέλους έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος κεφαλαίου από σιδηροδρομική επιχείρηση της οποίας την άδεια έχει εκδώσει φορέας άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει αμελλητί τον φορέα αυτόν.

3. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

4. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι μήνες ή δεν την αρχίσει εντός έξι μηνών από τη χορήγηση της άδειας, ο αρμόδιος φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αίτηση έγκρισης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.

(1) ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

Σε περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω της ιδιαιτερότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

5. Ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να του υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν ο φορέας έκδοσης των αδειών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

6. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, η άδεια πρέπει να υποβάλλεται στο φορέα έκδοσης των αδειών για επανεξέταση.

7. Ο φορέας έκδοσης των αδειών δεν επιτρέπει σε σιδηροδρομική επιχείρηση, εναντίον της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική ή ανάλογη διαδικασία, να διατηρήσει την άδεια, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης της επιχείρησης σε λογικό χρονικό διάστημα.

8. Όταν ο φορέας έκδοσης των αδειών εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μιαν άδεια, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 25

Διαδικασία χορήγησης αδειών

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται από τον οικείο φορέα χορήγησης των αδειών ο οποίος και ενημερώνει σχετικά τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA).

2. Ο φορέας χορήγησης των αδειών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, ιδίως δε των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα V. Ο φορέας χορήγησης των αδειών λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης, αναφέρονται σχετικοί λόγοι.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις του φορέα χορήγησης των αδειών υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΧΡΕΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Γενικές αρχές

Άρθρο 26

Αποτελεσματική χρήση της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει η παρούσα οδηγία και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας της υποδομής.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 27

Δήλωση δικτύου

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συμπεριλαμβανομένου του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται σε τουλάχιστον δύο επίσημες γλώσσες της Ένωσης, ***μία από τις οποίες πρέπει να είναι η αγγλική***. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στην διαδικτυακή πύλη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA). **[Τροπολογία 75]**

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει ***τις ακόλουθες*** πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης**.:** ~~Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα VI.~~

α) τμήμα που περιγράφει το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους όρους πρόσβασης σ' αυτήν·

β) τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια·

γ) τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της μεταφορικής ικανότητας. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και παροχής υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου·

δ) τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας που αναφέρεται στο άρθρο 25, και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

ε) τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και σε υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, και με τον μηχανισμό επιδόσεων του άρθρου 35·

στ) τμήμα για πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και τη σχετική χρέωση, σύμφωνα με το παράρτημα III·

ζ) υπόδειγμα για τη σύναψη συμφωνιών-πλαισίων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος, σύμφωνα με το άρθρο 42.

Οι πληροφορίες που περιλαμβάνει η δήλωση δικτύου ενημερώνονται σε ετήσια βάση και αντιστοιχούν ή αναφέρονται στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος [1]***. Οι υποδομές που δεν συντηρούνται επαρκώς και που η ποιότητά τους υποβαθμίζεται δηλώνονται εγκαίρως στους χρήστες·***

Οι πληροφορίες των στοιχείων α) έως ζ) μπορούν να τροποποιούνται και να εξειδικεύονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παράρτημα VI, με βάση την πείρα που έχει αποκομιστεί από τη διαδικασία του άρθρου 60α. **[Τροπολογία 76]**

Το παράρτημα VI μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60α.

[1] ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.

4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος χορήγησης μεταφορικής ικανότητα υποδομής.

Άρθρο 28

Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών συνάπτει τις αναγκαίες συμφωνίες, βάσει του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και διαφανείς, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

ΤΜΗΜΑ 2

Τέλη υποδομής και υπηρεσιών

Άρθρο 29

Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών

1. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία που αναφέρεται στο άρθρο 4.

Υπό την επιφύλαξη της διαχειριστικής ανεξαρτησίας, τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης ή αναθέτουν την αρμοδιότητα αυτή στο διαχειριστή υποδομής.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου.

Με την επιφύλαξη της ανεξάρτητης διαχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 4 και υπό την προϋπόθεση ότι το δικαίωμα αυτό έχει εκχωρηθεί άμεσα δυνάμει του συνταγματικού δικαίου τουλάχιστον δύο έτη πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, το εθνικό κοινοβούλιο δύναται να ελέγξει και, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει το επίπεδο χρέωσης που έχει καθορίσει ο διαχειριστής υποδομής. Εάν υπάρχει επανεξέταση, εξασφαλίζεται ότι η χρέωση συμμορφούται προς την παρούσα οδηγία και το επίπεδο και τους κανόνες χρέωσης που έχουν καθιερωθεί. **[Τροπολογία 141 αναθ.]**

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για να διασφαλίσουν την εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής αποβλέπουν συγκεκριμένα, στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής των οποίων οι αποφάσεις περί χρέωσης έχουν επιπτώσεις σε άλλες υποδομές, συνεργάζονται για να συντονίσουν ***από κοινού*** τα τέλη ή για να επιβάλουν τέλη χρήσης της οικείας υποδομής σε διεθνές επίπεδο. **[Τροπολογία 77]**

3. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 32 παράγραφος 2, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους.

4. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισοδύναμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές ισοδύναμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη είναι σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

5. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 30

Κόστος υποδομής και λογαριασμοί

1. Στους διαχειριστές υποδομής, με τη δέουσα προσοχή σε θέματα ασφάλειας και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η παράγραφος 1 εφαρμόζεται, μέσω συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής που καλύπτει περίοδο τουλάχιστον ~~πέντε ετών~~ ***επτά ετών*** και προβλέπει την κρατική χρηματοδότηση.

3. Οι όροι της σύμβασης και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

Βασικές αρχές και παράμετροι τέτοιου είδους συμφωνιών καθορίζονται στο παράρτημα VII~~, το οποίο μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60~~.

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με τα ενδιαφερόμενα μέρη τουλάχιστον ένα μήνα πριν την υπογραφή της συμφωνίας και την δημοσιεύουν εντός μηνός από την σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το επιχειρηματικό του σχέδιο συνάδει με τις διατάξεις της συμβατικής συμφωνίας.

~~Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 αξιολογεί την καταλληλότητα των προβλεπόμενων μεσομακροπρόθεσμων εσόδων του διαχειριστή υποδομής για την κάλυψη των συμφωνηθέντων στόχων όσον αφορά τις επιδόσεις και διατυπώνει συναφείς συστάσεις, τουλάχιστον ένα μήνα πριν από την υπογραφή της συμφωνίας.~~

~~Η αρμόδια αρχή παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αιτιολόγηση σε περίπτωση που προτίθεται να μην ακολουθήσει τις εν λόγω συστάσεις.~~**[Τροπολογία 78]**

4. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και τηρούν απογραφή των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζονται, η οποία περιέχει την τωρινή τους αποτίμηση, καθώς και στοιχεία των δαπανών για την βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

5. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης θεσπίζουν μεθοδολογία επιμερισμού του κόστους των διάφορων προσφερόμενων υπηρεσιών σύμφωνα με το παράρτημα III και τους τύπους των σιδηροδρομικών οχημάτων, με βάση την τελευταία διαθέσιμη ανάλυση της προέλευσης του κόστους και τις αρχές χρέωσης του άρθρου 31. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά για να αντιστοιχεί στην καλύτερη διεθνή πρακτική.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 31

Αρχές χρέωσης

1. Τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και στον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από το διαχειριστή υποδομής και τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης να παρέχουν στον ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης πρέπει, εν προκειμένω, να είναι σε θέση να αποδείξουν σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών που τιμολογούνται πραγματικά στην σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 1.

Το παράρτημα VIII σημείο 1 μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του ~~άρθρου 60~~ ***άρθρου 60α***.

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια μεταφορικής ικανότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. ~~Όταν η χρέωση του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου επιτραπεί από την νομοθεσία της Ένωσης για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, τα~~ ***Τα*** τέλη υποδομής τροποποιούνται για να ληφθεί υπόψη το κόστος των επιπτώσεων του θορύβου που οφείλονται στην λειτουργία των σιδηροδρόμων σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 2. ***Η τροποποίηση των τελών υποδομής θα επιτρέπει την αντιστάθμιση επενδύσεων για τη μετασκευή σιδηροδρομικών οχημάτων με την πλέον οικονομικά βιώσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η καθιέρωση τέτοιων διαφοροποιημένων τελών δεν έχει επιπτώσεις στην οικονομική ισορροπία του διαχειριστή της υποδομής. Οι κανόνες σχετικά με την ευρωπαϊκή συγχρηματοδότηση θα μεταβληθούν ούτως ώστε να επιτρέπουν τη συγχρηματοδότηση για τη μετασκευή τροχαίου υλικού για τη μείωση εκπομπών θορύβου όπως συμβαίνει ήδη με τα ERTMS.***

Το παράρτημα VIII σημείο 2, μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του ~~άρθρου 60~~ ***άρθρου 60α***, ιδίως για να προσδιοριστούν τα στοιχεία των διαφοροποιημένων τελών χρήσης υποδομής***, με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν οδηγεί σε στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των σιδηροδρομικών μεταφορών***.

Τα τέλη χρήσης υποδομής είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των λοιπών επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού και δεν αναφέρονται στο παράρτημα VIII σημείο 2. Κάθε τέτοια τροποποίηση, η οποία είναι δυνατόν να εξασφαλίσει την απορρόφηση του εξωτερικού κόστους των ατμοσφαιρικών ρύπων που οφείλονται στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δρομολογίου διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ο καταλογισμός άλλου είδους περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εν τούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση ~~επιτρέπεται~~ ***εφαρμόζεται*** από τη νομοθεσία της Ένωσης για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Εάν η χρέωση του εν λόγω περιβαλλοντικού κόστους για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων απαγορεύεται από την νομοθεσία της Ένωσης, η τροποποίηση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα οποιαδήποτε συνολική μεταβολή των εσόδων του διαχειριστή υποδομής.

Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα ***προς όφελος των συστημάτων μεταφορών***. Οι αρμόδιες αρχές τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της χρήσης του. Τα κράτη μέλη παρέχουν τακτικά τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή. **[Τροπολογία 79]**

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

7. Η παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα III σημείο 2 δεν καλύπτεται από το παρόν άρθρο. Εν πάση περιπτώσει, το τέλος που επιβάλλεται για τέτοιες υπηρεσίες δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα III σημεία 3 και 4 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής της, συν ένα εύλογο κέρδος.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για μεταφορική ικανότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

10. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών του παραρτήματος III σημεία 2, 3 και 4 παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 27.

Άρθρο 32

Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

1. Ένα κράτος μέλος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για το διαχειριστή υποδομής, ~~δύναται~~ ***μπορεί να επιτρέψει στον διαχειριστή υποδομής***, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα, ~~ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων~~ ***του σιδηροδρομικού τομέα***. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

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

Πριν εγκρίνουν την επιβολή τέτοιου είδους προσαύξησης, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε ο διαχειριστής υποδομής να αξιολογεί τη βαρύτητά του για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς. Στον κατάλογο των τμημάτων της αγοράς που ορίζουν οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα εξής τρία: υπηρεσίες εμπορευμάτων, υπηρεσίες επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και άλλες υπηρεσίες επιβατών. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να διακρίνουν περαιτέρω τα τμήματα της αγοράς.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν ασκούν ακόμη δραστηριότητα αλλά μπορεί να παρέχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν περιλαμβάνει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για αυτά τα τμήματα της αγοράς.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και αναθεωρείται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.

~~Τα εν λόγω~~ ***Περαιτέρω*** τμήματα της αγοράς καθορίζονται βάσει τ~~ων κριτηρίων~~ ***της διαδικασίας*** του παραρτήματος VIII σημείο 3~~υπό την προϋπόθεση της έγκρισης του ρυθμιστικού φορέα. Για τα τμήματα της αγοράς για τα οποία δεν υπάρχει κίνηση, δεν συμπεριλαμβάνονται προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης~~.

~~Το παράρτημα VIII σημείο 3 μπορεί να τροποποιηθεί βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.~~

1α. Για μεταφορές εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ένωση, οι διαχειριστές δικτύου μπορούν να επιβάλλουν υψηλότερα τέλη, ώστε να επιτυγχάνουν πλήρη ανάκτηση του κόστους.

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

3. Οι συρμοί που είναι εξοπλισμένοι με το ETCS και κυκλοφορούν σε γραμμές εξοπλισμένες με εθνικά συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης απολαύουν προσωρινής μείωσης του τέλους χρήσης υποδομής σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 5. ***Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να είναι σε θέση να εξασφαλίζει ότι μια τέτοια μείωση δεν θα συνεπάγεται απώλεια εσόδων. Η μείωση αυτή αντισταθμίζεται με την επιβολή υψηλότερων τελών, στην ίδια σιδηροδρομική γραμμή, σε συρμούς που δεν είναι εξοπλισμένοι με το ETCS.***

Το παράρτημα VIII σημείο 5 μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του ~~άρθρου 60~~ ***άρθρου 60α προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω το ERTMS***.

4. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζεται ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη κάθε 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.

5. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη στοιχεία του συστήματος χρέωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την προθεσμία δημοσίευσης της δήλωσης δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 4.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να δημοσιεύουν το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που ισχύουν συγκεκριμένα για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ένωση, με πράξεις και προθεσμίες άλλες από αυτές που προβλέπει το άρθρο 29 παράγραφος 1, αν τούτο απαιτείται για την εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού. **[Τροπολογία 80]**

Άρθρο 33

Εκπτώσεις

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102, 106 και 107 της ΣΛΕΕ και παρά την αρχή του άμεσου κόστους του άρθρου 31 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Εξαιρέσει της παραγράφου 3, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για το διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του ύψους της έκπτωσης, δεν λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Οι διαχειριστές υποδομών δύνανται να εισάγουν καθεστώτα προσιτά σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών μεταφορών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται αισθητά.

4. Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34

Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής

1. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να εφαρμόζουν χρονικώς περιορισμένο σύστημα αποζημίωσης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

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

3. 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.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το σύστημα είναι συμβατό με τα άρθρα 93, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 35

Μηχανισμός επιδόσεων

1. Τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου μέσω μηχανισμού επιδόσεων. Ο μηχανισμός 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.

2. Οι βασικές αρχές του μηχανισμού επιδόσεων ~~που αναφέρονται στο παράρτημα VIII σημείο 4~~ ***περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία*** ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο~~.~~ ***:***

α) για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα του δρομολογίου, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες, μετά από έγκριση του ρυθμιστικού φορέα, τις κύριες παραμέτρους του μηχανισμού επιδόσεων, ιδίως δε τις τιμές για τις καθυστερήσεις και τα κατώφλια των οφειλών στο πλαίσιο του μηχανισμού επιδόσεων, όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο·

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

β) ο διαχειριστής της υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις·

γ) με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 50, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται μέσα σε προθεσμία δέκα εργάσιμων ημερών·

δ) μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης που πέτυχαν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων. **[Τροπολογία 81]**

Τα παράρτημα VIII σημείο 4, ***που περιέχει περαιτέρω στοιχεία σχετικά με τον μηχανισμό επιδόσεων,*** μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας σύμφωνα με τη διαδικασία του ~~άρθρου 60~~ ***άρθρου 60α***. **[Τροπολογία 82]**

Άρθρο 36

Τέλη κράτησης

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για μεταφορική ικανότητα που διατίθεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της μεταφορικής ικανότητας. Εάν ~~υπάρχουν~~ ***δύο ή*** περισσότεροι ~~του ενός~~ αιτούντες ~~για σιδηροδρομική διαδρομή~~ ***ζητούν αλληλεπικαλυπτόμενες σιδηροδρομικές διαδρομές*** που πρόκειται να ~~διατεθεί~~ ***διατεθούν*** βάσει της ετήσιας διαδικασίας καθορισμού δρομολογίων, επιβάλλεται τέλος κράτησης ***στον αιτούντα στον οποίο δόθηκε, αλλά δεν χρησιμοποιήθηκε, το σύνολο ή ένα μέρος της σιδηροδρομικής διαδρομής***. **[Τροπολογία 83]**

Ο διαχειριστής υποδομής είναι πάντοτε σε θέση να ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα υποδομής που έχει ήδη κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 37

Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των μηχανισμών επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα. Με στόχο την βελτιστοποίηση της ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν τις απαραίτητες προς το σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει η παρούσα οδηγία.

ΤΜΗΜΑ 3

Κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής

Άρθρο 38

Δικαιώματα μεταφορικής ικανότητας

1. Η μεταφορική ικανότητα της υποδομής κατανέμεται από διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από το δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη μεταφορική ικανότητα της υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή μεταφορικής ικανότητας.

Η χρήση μεταφορικής ικανότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

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

Διαχειριστής υποδομής και αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 42 για τη χρήση μεταφορικής ικανότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

3. Τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή μεταφορικής ικανότητας, καθορίζονται στις συμβάσεις ή τη νομοθεσία των κρατών μελών.

4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει μεταφορική ικανότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνών μεταφορών επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός του διεθνούς δρομολογίου είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι ενημερώνεται κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, δρομολόγιο σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενο σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή με δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 3, και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής του εν λόγω δρομολογίου διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39

Κατανομή μεταφορικής ικανότητας

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πλαίσιο για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής, με βάση την απαίτηση διαχειριστικής ανεξαρτησίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 4. Καθορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής μεταφορικής ικανότητας. Ο διαχειριστής της υποδομής εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής μεταφορικής ικανότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η μεταφορική ικανότητα υποδομής κατανέμεται, σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση, και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

2. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

Άρθρο 40

Συνεργασία για την κατανομή μεταφορικής ικανότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται ώστε να επιτρέπουν την αποδοτική δημιουργία και κατανομή μεταφορικής ικανότητας υποδομής διερχόμενης από περισσότερα του ενός δίκτυα, και με βάση τις συμφωνίες-πλαίσιο που αναφέρονται στο άρθρο 42. Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κανόνων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία, και οργανώνουν αναλόγως διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίσουν την κατανομή μεταφορικής ικανότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων. ***Οι συνεργαζόμενοι εκπρόσωποι μεριμνούν για τη δημοσιοποίηση των συμμετεχόντων, των μεθόδων εκμετάλλευσης και όλων των κριτηρίων αξιολόγησης και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας υποδομής.*** Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες. **[Τροπολογία 85]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

2. Η Επιτροπή και εκπρόσωποι των ρυθμιστικών φορέων που συνεργάζονται σύμφωνα με το άρθρο 57, ενημερώνονται σχετικά ~~και καλούνται να παρίστανται ως παρατηρητές σε όλες τις συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται~~ ***με τις*** κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Στην περίπτωση συστημάτων κατανομής με βάση συστήματα πληροφορικής, οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες από τα εν λόγω συστήματα ώστε να είναι σε θέση να εκτελούν την ρυθμιστική τους εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56. **[Τροπολογία 86]**

3. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή μεταφορικής ικανότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι αποφάσεις λαμβάνονται μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

4. Οι συμμετέχοντες στη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας και όλα τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας υποδομής, να δημοσιοποιούνται.

5. Κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανάγκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48.

Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται στους αιτούντες μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 41

Αιτούντες

1. Τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες ~~κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας~~. ***Προκειμένου να χρησιμοποιούν την εν λόγω μεταφορική ικανότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία συνάπτει συμφωνία με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28.*** **[Τροπολογία 84]**

2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

3. ~~Η Επιτροπή μπορεί να λάβει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου. Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.~~ Οι λεπτομέρειες των κριτηρίων που πρέπει να ακολουθούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 2 ***μπορεί να τροποποιούνται με βάση την πείρα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60α***. **[Τροπολογία 87]**

Άρθρο 42

Συμφωνίες-πλαίσιο

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της μεταφορικής ικανότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει εκ των προτέρων έγκριση της εν λόγω συμφωνίας-πλαίσιο από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της παρούσας οδηγίας.

2. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.

3. Μία συμφωνία-πλαίσιο επιτρέπει την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της ώστε να καθιστά δυνατή την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση που θα καθίστατο αναγκαίο να τροποποιηθεί ή να λήξει η συμφωνία.

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

6. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 49, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

Στις εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις, η συμφωνία πλαίσιο μπορεί να καθορίζει λεπτομερώς τα χαρακτηριστικά της μεταφορικής ικανότητας που παραχωρείται στον αιτούντα για την διάρκεια της συμφωνίας πλαισίου. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά μπορεί να περιλαμβάνουν την συχνότητα, τον όγκο και την ποιότητα των σιδηροδρομικών διαδρομών. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα μεταφορική ικανότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 52.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, επιτρέπεται να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών μεταφορικής ικανότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκτέλεσης δρομολογίων πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

7. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαισίου κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

Άρθρο 43

Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας που παρατίθεται στο παράρτημα IX.

Το παράρτημα IX μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του ***άρθρου 60α***.

2. Πριν αρχίσουν τις συνεννοήσεις για τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής συμφωνούν με τους άλλους ενδιαφερομένους οικείους διαχειριστές υποδομής για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων. Γίνονται προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες ***και δεόντως αιτιολογημένες***. **[Τροπολογία 88]**

Άρθρο 44

Αίτηση

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτηση στο διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο κεφάλαιο IV τμήμα 2.

2. Στα αιτήματα που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο παράρτημα IX.

3. Ο αιτών που αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας-πλαισίου, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.

4. Οι αιτούντες ζητούν μεταφορική ικανότητα υποδομής που διέρχεται από περισσότερα του ενός δίκτυα, υποβάλλοντας αίτηση σε ένα διαχειριστή υποδομής. Ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει μεταφορική ικανότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής.

5. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι, για μεταφορική ικανότητα υποδομής που διέρχεται από περισσότερα του ενός δίκτυα, οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση απευθείας σε οποιονδήποτε μικτό οργανισμό που μπορεί να συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής όπως ενιαία θυρίδα για σιδηροδρομικούς διαδρόμους.

Άρθρο 45

Προγραμματισμός

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί στο μέτρο του δυνατού όλα τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 49.

3. Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσους έχουν ζητήσει μεταφορική ικανότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολόγιων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικά δρομολόγια κατά το χρόνο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Ο διαχειριστής υποδομής, μόλις λάβει αίτημα και εντός εύλογου χρόνου και εγκαίρως όσον αφορά την διαδικασία συντονισμού του άρθρου 46, κοινοποιεί δωρεάν και εγγράφως στους αιτούντες τις ακόλουθες πληροφορίες προς εξέταση:

α) τις σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια·

β) τις σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί σε όλους τους άλλους αιτούντες και τα εκκρεμούντα αιτήματα για σιδηροδρομικές διαδρομές από όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια·

γ) τις σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια στους προηγούμενους πίνακες δρομολογίων·

δ) την εναπομένουσα μεταφορική ικανότητα στις συναφείς διαδρομές·

ε) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά την διαδικασία της κατανομής.

5. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιεσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

Άρθρο 46

Διαδικασία συντονισμού

1. Κατά τη διαδικασία προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, τότε ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει μεταφορική ικανότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές.

4. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι αρχές αυτές εκφράζουν ιδίως τη δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών και την επίδραση που μπορεί να έχει η τροποποίησή τους σε άλλους διαχειριστές υποδομής.

5. Όταν τα αιτήματα μεταφορικής ικανότητας υποδομής δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν χωρίς συντονισμό, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού.

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής, πρέπει να υπάρχει σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το εν λόγω σύστημα καθορίζεται στη δήλωση δικτύου. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιο σύστημα, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

Άρθρο 47

Κορεσμένη χωρητικότητα

1. Όταν, μετά το συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το εν λόγω τμήμα της υποδομής ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται επίσης για την υποδομή που αναμένεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή μεταφορική ικανότητα, στο εγγύς μέλλον.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση μεταφορικής ικανότητας όπως προβλέπεται στο άρθρο 50, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 51.

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 4 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επιπλέον να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

4. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία του δρομολογίου, σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο δρομολόγιο το οποίο πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, ιδίως για να γίνουν σεβαστές οι επιταγές δημόσιας υπηρεσίας ή για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ***ιδίως δε των διεθνών μεταφορών,*** τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι μεταφορές αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής. **[Τροπολογία 89]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Τα κράτη μέλη μπορούν, οσάκις ενδείκνυται, να χορηγούν στο διαχειριστή της υποδομής αποζημίωση αντίστοιχη με την ενδεχόμενη απώλεια εισοδήματος που συνδέεται με την ανάγκη να κατανέμεται, σε ορισμένες υπηρεσίες, καθορισμένη μεταφορική ικανότητα, κατ' εφαρμογή του δεύτερου εδαφίου.

Τα εν λόγω μέτρα και αποζημιώσεις συμπεριλαμβάνουν το συνυπολογισμό των επιπτώσεων, από τον αποκλεισμό αυτό, σε άλλα κράτη μέλη.

5. ~~Η σημασία~~ ***Τα κριτήρια προτεραιότητας περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες*** των μεταφορών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα των διεθνών εμπορευμάτων~~, εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας~~. **[Τροπολογία 90]**

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

Άρθρο 48

Αιτήματα ad hoc

1. Ο διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε ad hoc αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, εντός πέντε εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη μεταφορική ικανότητα.

2. Οι διαχειριστές υποδομής επιχειρούν, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια μεταφορική ικανότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν ταχέως σε προβλέψιμα ad hoc αιτήματα μεταφορικής ικανότητας. Τούτο εφαρμόζεται επίσης και στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

Άρθρο 49

Εξειδικευμένη υποδομή

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η μεταφορική ικανότητα υποδομής θεωρείται ότι διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών μεταφορών που διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της ΣΛΕΕ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

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

3. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί κατά τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2, αυτό περιγράφεται στη δήλωση δικτύου.

Άρθρο 50

Ανάλυση μεταφορικής ικανότητας

1. Σκοπός της ανάλυσης μεταφορικής ικανότητας, είναι ο καθορισμός των περιορισμών μεταφορικής ικανότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων μεταφορικής ικανότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση αυτή εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

2. Στην ανάλυση λαμβάνεται υπόψη η υποδομή, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη μεταφορική ικανότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των δρομολογίων, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις της υποδομής.

3. Η ανάλυση μεταφορικής ικανότητας ολοκληρώνεται εντός έξι μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 51

Σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας

1. Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της μεταφορικής ικανότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης υποδομής.

Εντοπίζει:

α) τους λόγους της συμφόρησης·

β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας·

γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής·

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της μεταφορικής ικανότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των εντοπισθέντων πιθανών μέτρων, καθορίζει επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η μεταφορική ικανότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

Για το σχέδιο αυτό, ενδέχεται να απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του κράτους μέλους. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ~~μπορεί να γνωμοδοτήσει για την καταλληλότητα των μέτρων που προσδιορίζονται στο σχέδιο~~ ***εποπτεύει τη διαδικασία διαβούλευσης έτσι ώστε να εξασφαλίζει την αμεροληψία στη διεξαγωγή της***. **[Τροπολογία 91]**

Σε περίπτωση κορεσμού ενός διευρωπαϊκού δικτύου ή μιας σιδηροδρομικής διαδρομής που επηρεάζει αισθητά ένα ή περισσότερα διευρωπαϊκά δίκτυα, το δίκτυο ρυθμιστικών φορέων, όπως ορίζεται στο άρθρο 57, μπορεί να γνωμοδοτήσει σχετικά με το βάσιμο των ενεργειών που προβλέπει το σχέδιο. **[Τροπολογία 92]**

3. Ο διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει τέλη για την οικεία υποδομή δυνάμει του άρθρου 31 παράγραφος 4, στις περιπτώσεις που:

α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, ή

β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας.

Ωστόσο, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα του άρθρου 55, να συνεχίσει να εισπράττει τα εν λόγω τέλη, εφόσον:

α) το σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει, ή

β) οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 52

Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

1. 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.

2. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου της επιχείρησης.

Άρθρο 53

Μεταφορική ικανότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

1. Αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία κατάρτισης δρομολογίου.

2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από το διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της μεταφορικής ικανότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει ~~εγκαίρως~~ τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης ***τουλάχιστον μία εβδομάδα πριν την έναρξή τους***. **[Τροπολογία 93]**

Άρθρο 54

Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.

1α. Οι διαχειριστές υποδομής διαθέτουν πρωτόκολλα ενεργειών για περιπτώσεις ατυχημάτων ή τεχνικών σφαλμάτων. **[Τροπολογία 94]**

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

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

3. ~~Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.~~ ***Αν δεν υπάρχει ανωτέρα βία, όπως επείγουσες εργασίες καθοριστικής σημασίας για την ασφάλεια, σιδηροδρομική διαδρομή που έχει εκχωρηθεί για εμπορευματική μεταφορά δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να ακυρωθεί νωρίτερα από δύο μήνες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία στον πίνακα δρομολογίων, αν ο αιτών δεν συγκατατεθεί σε αυτήν την ακύρωση. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί να προτείνει στον αιτούντα σιδηροδρομική διαδρομή αντίστοιχης ποιότητας και αξιοπιστίας, ο δε αιτών έχει το δικαίωμα να δεχθεί ή να απορρίψει την πρόταση αυτή. Στην περίπτωση που ο αιτών απορρίψει την πρόταση, δικαιούται τουλάχιστον την επιστροφή της αντίστοιχης χρέωσης.*** **[Τροπολογία 95]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

ΤΜΗΜΑ 4

Ρυθμιστικός φορέας

Άρθρο 55

~~Ρυθμιστικός φορέας~~ ***Εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς***

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα. Ο φορέας αυτός, είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή. Επίσης διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. ***Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την οργανωτική διάρθρωση, όσον αφορά τη στελέχωση και τους υλικούς πόρους, που απαιτείται για να ανταποκρίνεται στο επίπεδο δραστηριότητας του σιδηροδρομικού τομέα του κράτους μέλους, για παράδειγμα στο επίπεδο της κίνησης των μεταφορών, και στο μέγεθος του δικτύου, προκειμένου να επιτελεί τα καθήκοντα που του ανατίθενται με το άρθρο 56.***

2. Τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να ορίσουν ρυθμιστικούς φορείς με αρμοδιότητα σε περισσότερους τομείς υπαγόμενους σε κανονιστικές ρυθμίσεις, εάν οι εν λόγω ενοποιημένες ρυθμιστικές αρχές πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Ο πρόεδρος και το διοικητικό συμβούλιο του ρυθμιστικού φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα διορίζονται ***από το εθνικό ή άλλο αρμόδιο κοινοβούλιο*** για σταθερή και ανανεώσιμη θητεία με βάση σαφείς κανόνες που εγγυώνται ανεξαρτησία. Επιλέγονται από ~~άτομα που δεν κατέχουν~~ ***πρόσωπα που διαθέτουν γνώση και πείρα στη ρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα, ή γνώση και πείρα στη ρύθμιση άλλων τομέων, κατά προτίμηση δε από πρόσωπα που δεν κατείχαν*** επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα, συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις, άμεσα ή έμμεσα, με τις επιχειρήσεις ή τις οντότητες που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση ~~για τριετή περίοδο~~ ***τουλάχιστον την τελευταία διετία ή μεγαλύτερο διάστημα καθοριζόμενο σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία,*** πριν από το διορισμό τους και κατά τη διάρκεια της θητείας τους. ***Τούτο πρέπει να αναφέρεται σαφώς σε σχετική δήλωση συμφερόντων που υποβάλλουν τα πρόσωπα αυτά.*** Μετά τη λήξη της θητείας τους, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα, συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις, με τις επιχειρήσεις ή τις οντότητες που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση για ***διάστημα*** τουλάχιστον ~~τριετή περίοδο~~ ***δύο ετών ή για μεγαλύτερο διάστημα καθοριζόμενο σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία***. Είναι πλήρως υπεύθυνοι για την στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα. ***Οφείλουν να ενεργούν με πλήρη ανεξαρτησία και δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να επηρεάζονται από εντολές μιας κυβέρνησης ή οποιασδήποτε ιδιωτικής ή δημόσιας επιχείρησης.*** **[Τροπολογία 96]**

Άρθρο 56

Αρμοδιότητες ~~του ρυθμιστικού φορέα~~ ***των εθνικών ρυθμιστικών φορέων***

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6 ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης εξυπηρέτησης, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου·

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή·

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της·

δ) το σύστημα χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν·

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10, 11 και 12·

ζ) την πρόσβαση και τη χρέωση για δρομολόγια σύμφωνα με το άρθρο 13·

ζα) αποφάσεις για χορήγηση αδειών, σε περιπτώσεις όπου ο ρυθμιστικός φορέας δεν είναι και ο φορέας που εκδίδει άδειες σύμφωνα με το άρθρο 16.

1α. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να αναλαμβάνει δράση με δική του πρωτοβουλία και καλείται να αποφασίζει τη λήψη διορθωτικών μέτρων σχετικά με κάθε καταγγελία, το πολύ μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή της καταγγελίας. Σε περίπτωση προσφυγής σχετικά με άρνηση παροχής μεταφορικής ικανότητας υποδομής, ή σχετικά με όρους προσφοράς μεταφορικής ικανότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή της υποδομής, είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με τις υποδείξεις του ρυθμιστικού φορέα.

Η Επιτροπή εξετάζει με δική της πρωτοβουλία την εφαρμογή και την επιβολή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εντολή των ρυθμιστικών φορέων και τις προθεσμίες για τη λήψη των αποφάσεών τους σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει ~~επίσης~~ εξουσία παρακολούθησης του ανταγωνισμού ***και διόρθωσης φαινομένων μεροληψίας και στρέβλωσης*** στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και πραγματοποιεί ανασκόπηση των ~~σημείων α) έως ζ)~~ ***σημείων α) έως ζα)*** της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων μεταξύ των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων μεταξύ των αιτούντων. ~~Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα για την εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων.~~ ***Για τούτο, ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται επίσης στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας που είναι αρμόδια για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας προς χρήση των συνιστωσών διαλειτουργικότητας, ή για την εκτίμηση της διαδικασίας ΕΚ για την επαλήθευση των υποσυστημάτων σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ. Αν ζητηθεί από τους αιτούντες, στο πλαίσιο διαδικασιών ενώπιον της εθνικής αρχής ασφαλείας, οι οποίες μπορεί να έχουν συνέπειες όσον αφορά την πρόσβαση στις αγορές, η εθνική αρχή ασφαλείας ενημερώνει τον ρυθμιστικό φορέα για τις σχετικές πτυχές της διαδικασίας. Η ρυθμιστική αρχή υποβάλλει συστάσεις. Σε περίπτωση που η εθνική αρχή ασφαλείας προτίθενται να αποκλίνει από τις συστάσεις αυτές, παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα σχετική αιτιολόγηση.***

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το κεφάλαιο IV τμήμα 2 και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

3α. Ο ρυθμιστικός φορέας επαληθεύει ότι η λογιστική των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού.

3β. Ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει, αν προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο, σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 2, κατά πόσο ο κύριος σκοπός του δρομολογίου είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη και, σύμφωνα με το άρθρο 11, παράγραφος 2 κατά πόσο διακυβεύεται η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 10 μεταξύ ενός τόπου αναχώρησης και ενός προορισμού, οι οποίες καλύπτονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3γ. Η ρυθμιστική αρχή κοινοποιεί στην Επιτροπή κάθε καταγγελία που αφορά απόφαση ρυθμιστικής αρχής σε σχέση με τις παραγράφους 1 έως 3β. Μέσα σε διάστημα δύο εβδομάδων από την παραλαβή της καταγγελίας, η Επιτροπή ζητεί, αν χρειαστεί, την τροποποίηση της σχετικής απόφασης, προκειμένου να εξασφαλίσει τη συμβατότητά της με το ενωσιακό δίκαιο. Ο ρυθμιστικός φορέας τροποποιεί την απόφασή του λαμβάνοντας υπόψη τις αλλαγές που έχει ζητήσει η Επιτροπή.

3δ. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, με τους αντιπροσώπους των χρηστών των εμπορευματικών και επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για τη σιδηροδρομική αγορά, συμπεριλαμβανομένων της επίδοσης της υπηρεσίας, των τελών υποδομής, του ύψους και της διαφάνειας των τιμών των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. **[Τροπολογία 97]**

4. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να ζητεί σχετικές πληροφορίες από το διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξουσιοδοτείται να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στον ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας είναι υποχρεωμένος να αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και να λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από την παραλαβή όλων των πληροφοριών. Όπου απαιτείται, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά τα ***στοιχεία α) έως ζα)*** της παραγράφου 1.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει, και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής μεταφορικής ικανότητας υποδομής, ή επί των όρων προσφοράς μεταφορικής ικανότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής, είτε ζητεί τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση. Η επανεξέταση είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν από την δικαστική διαδικασία προκύψει ότι το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ζημία στον ενάγοντα.

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την δημοσίευση από τον ρυθμιστικό φορέα των πληροφοριών που αφορούν τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών και προσφυγής όσον αφορά τις αποφάσεις των διαχειριστών υποδομής και των παρόχων των υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα III.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους των διαχειριστών υποδομής και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομών και όλες οι επιχειρήσεις ή άλλες οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2, παρέχουν λεπτομερείς κανονιστικούς λογαριασμούς στον ρυθμιστικό φορέα προκειμένου αυτός να είναι σε θέση να εκτελέσει τα διάφορα καθήκοντά του. Οι εν λόγω κανονιστικοί λογαριασμοί πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία του παραρτήματος Χ. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης, από τους εν λόγω λογαριασμούς να εξάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις αρχές που φέρουν την ευθύνη για την επίλυση τέτοιων ζητημάτων.

Το παράρτημα Χ μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του ***άρθρου 60α***.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 56α

Εξουσίες των εθνικών ρυθμιστικών αρχών

1. Προκειμένου να φέρει εις πέρας τα καθήκοντα που εκτίθενται στο άρθρο 56, η ρυθμιστική αρχή έχει την εξουσία να:

α) επιβάλλει τις αποφάσεις της με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων προστίμων. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικές για όλα τα μέρη που καλύπτει, και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης εθνικής διοικητικής αρχής·

β) ζητεί σχετικές πληροφορίες από το διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους, και να επιβάλλει την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων προστίμων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στον ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς. Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται χωρίς περιττή καθυστέρηση·

γ) να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικούς ελέγχους των διαχειριστών υποδομής και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση προς τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τον ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση. Η έφεση δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα στην απόφαση του ρυθμιστικού φορέα.

3. Σε περίπτωση αντιδικιών που αφορούν αποφάσεις των ρυθμιστικών φορέων σχετικά με διασυνοριακές υπηρεσίες μεταφορών, κάθε ενδιαφερόμενο μέρος μπορεί να προσφύγει στην Επιτροπή για να επιτύχει δεσμευτική απόφαση επί της συμβατότητας της εν λόγω απόφασης με το δίκαιο της Ένωσης, μέσα σε ένα μήνα από την παραλαβή της προσφυγής.

4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την δημοσίευση των αποφάσεων της ρυθμιστικής αρχής.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομών και όλες οι επιχειρήσεις ή άλλες οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6, παρέχουν λεπτομερείς κανονιστικούς λογαριασμούς στον ρυθμιστικό φορέα προκειμένου αυτός να είναι σε θέση να εκτελέσει τα διάφορα καθήκοντά του. Οι εν λόγω κανονιστικοί λογαριασμοί πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία του παραρτήματος Χ. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί επίσης να εξάγει από τους εν λόγω λογαριασμούς συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, και στην περίπτωση αυτή πρέπει να τα αναφέρει στις αρχές που φέρουν την ευθύνη για την επίλυση τέτοιων ζητημάτων.

Το παράρτημα Χ μπορεί να τροποποιείται με βάση την κτηθείσα πείρα, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60α. **[Τροπολογία 98]**

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ***εθνικών*** ρυθμιστικών φορέων ***και εξουσιών της Επιτροπής***

1. Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζουν στη λήψη αποφάσεων και, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συνεργάζονται στο πλαίσιο ~~ομάδας εργασίας~~ ***επίσημου δικτύου*** που ~~συνέρχεται~~ ***συγκαλείται*** σε τακτά χρονικά διαστήματα ***από την Επιτροπή και συνέρχεται υπό την προεδρία της***. ~~Στο έργο τους αυτό, οι ρυθμιστικοί φορείς επικουρούνται από την Επιτροπή~~. ***Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή μεριμνά για την ενεργή συνεργασία μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων και λαμβάνει μέτρα όταν οι ρυθμιστικοί φορείς δεν ανταποκρίνονται στα καθήκοντά τους.***

Στους εκπροσώπους της Επιτροπής περιλαμβάνονται υπάλληλοι τόσο από την υπηρεσία που είναι αρμόδια για τις μεταφορές όσο και από εκείνη που είναι αρμόδια για τον ανταγωνισμό.

Η Επιτροπή συγκροτεί βάση δεδομένων στην οποία οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς καταχωρούν δεδομένα σχετικά με όλες τις διαδικασίες καταγγελιών, όπως οι ημερομηνίες των καταγγελιών, η έναρξη διαδικασιών ιδίας πρωτοβουλίας, όλα τα σχέδια αποφάσεων και οι τελικές αποφάσεις, τα εμπλεκόμενα μέρη, τα βασικά σημεία των διαδικασιών και τα προβλήματα ερμηνείας της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, όπως επίσης οι έρευνες ιδίας πρωτοβουλίας σχετικά με ζητήματα πρόσβασης ή χρέωσης διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

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

3. 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, ο οικείος ρυθμιστικός φορέας ***ενημερώνει την Επιτροπή και*** διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση. ***Στην περίπτωση αυτή, το δίκτυο των ρυθμιστικών φορέων εκδίδει γνωμοδότηση.***

4. Οι ρυθμιστικοί φορείς των οποίων ζητείται η γνώμη βάσει της παραγράφου 3 παρέχουν όλες τις πληροφορίες που έχουν οι ίδιοι το δικαίωμα να ζητούν με βάση την εθνική τους νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1 παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από τον ρυθμιστικό φορέα του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

6α. Η Επιτροπή μπορεί με δική της πρωτοβουλία να συμμετέχει στις δραστηριότητες που εκτίθενται στις παραγράφους 2 έως 6, για τις οποίες θα τηρεί ενήμερο το δίκτυο ρυθμιστικών φορέων που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

7. ~~Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν~~ ***Το δίκτυο ρυθμιστικών φορέων που έχει συγκροτηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 καταρτίζει*** κοινές αρχές και πρακτικές για την λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή μπορεί να ~~λάβει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν~~ ***εγκρίνει και να συμπληρώνει*** τις εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές ***σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 60α***. ~~Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.~~

~~Οι ρυθμιστικοί φορείς εξετάζουν~~ ***Το δίκτυο ρυθμιστικών φορέων εξετάζει*** επίσης αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 40 παράγραφος 1 που εφαρμόζουν διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. **[Τροπολογία 99]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 57α

Ευρωπαϊκός ρυθμιστικός φορέας

Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί μέσω του δικτύου ρυθμιστικών φορέων, η Επιτροπή καταρτίζει, το αργότερο … (*)***, νομοθετική πρόταση για τη σύσταση ευρωπαϊκού ρυθμιστικού φορέα. Ο φορέας αυτός θα αναλάβει καθήκοντα εποπτείας και διαιτησίας για την επίλυση διασυνοριακών και διεθνών προβλημάτων και για την εξέταση προσφυγών κατά αποφάσεων εθνικών ρυθμιστικών αρχών.*** **[Τροπολογία 100]**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 58

Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών ([1]).

Άρθρο 59

Παρεκκλίσεις

1. Μέχρι τις 15 Μαρτίου 2013 η Ιρλανδία, ως κράτος μέλος επί νήσου, με σιδηροδρομική σύνδεση με μόνο ένα άλλο κράτος μέλος, και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, επί της ίδιας βάσης

α) δεν απαιτείται να αναθέσουν σε ανεξάρτητο φορέα την αποστολή καθορισμού ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, στο μέτρο που το εν λόγω άρθρο υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που εκτελούν τις εργασίες που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2·

β) δεν απαιτείται να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις του άρθρου 27, του άρθρου 29 παράγραφος 2, των άρθρων 38, 39 και 42, του άρθρου 46 παράγραφοι 4 και 6, του άρθρου 47, του άρθρου 49 παράγραφος 3, των άρθρων 50 έως 53, του άρθρου 55 και του άρθρου 56, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής ή η επιβολή τελών μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής, εφόσον τούτο ζητηθεί γραπτώς από σιδηροδρομική επιχείρηση, ενώπιον ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος αποφασίζει εντός δύο μηνών από την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών και του οποίου η απόφαση υπόκειται σε δικαστική προσφυγή.

2. Στις περιπτώσεις που περισσότερες από μια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 17 ή, στην περίπτωση της Ιρλανδίας και της Βορείου Ιρλανδίας, μια εταιρεία σιδηροδρόμων που έχει λάβει άδεια αλλού, υποβάλουν επίσημη αίτηση για την εκτέλεση ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών δρομολογίων στην, προς ή από την Ιρλανδία, ή τη Βόρειο Ιρλανδία, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 64 παράγραφος 2.

Οι παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζονται εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί σιδηροδρομικά δρομολόγια στην Ιρλανδία ή τη Βόρειο Ιρλανδία, υποβάλει επίσημη αίτηση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών δρομολογίων στο, προς ή από το έδαφος άλλου κράτους μέλους με εξαίρεση την Ιρλανδία για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που λειτουργούν στην Βόρεια Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που λειτουργούν στην Ιρλανδία.

Το οικείο κράτος μέλος ή τα οικεία κράτη μέλη (Ιρλανδία ή Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία) θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των άρθρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εντός ενός έτους από την παραλαβή είτε της απόφασης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, είτε της κοινοποίησης της επίσημης αίτησης που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1.

(*) Δύο έτη από τη δημοσίευση της παρούσας οδηγίας.

([1]) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

3. Παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να ανανεωθεί για μέγιστη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε ετών. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της παρέκκλισης, το κράτος μέλος που χαίρει της εν λόγω παρέκκλισης, δύναται να απευθύνει στην Επιτροπή αίτημα ανανέωσης της παρέκκλισης. Το αίτημα αυτό αιτιολογείται δεόντως. Η Επιτροπή εξετάζει το αίτημα και εκδίδει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2. Η εν λόγω διαδικασία εφαρμόζεται σε κάθε απόφαση συνδεόμενη με το αίτημα.

Η Επιτροπή, κατά την έκδοση της απόφασης, λαμβάνει υπόψη όλες τις εξελίξεις της γεωπολιτικής κατάστασης και τις εξελίξεις της σιδηροδρομικής αγοράς στο, από και προς, το κράτος μέλος που ζήτησε την ανανέωση της παρέκκλισης.

Άρθρο 59α

Άρθρο περί εξουσιοδότησης

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60α, σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της δήλωσης δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2, σχετικά με ορισμένες αρχές της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφοι 3 και 5, σχετικά με την προσωρινή μείωση στα τέλη υποδομών για το ETCS σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 3, σχετικά με ορισμένα στοιχεία του μηχανισμού επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2, σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να ακολουθούνται όσον αφορά τις απαιτήσεις για τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 3, με το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής σύμφωνα με το άρθρο 43 παράγραφος 1, με τους ρυθμιστικούς λογαριασμούς σύμφωνα με το άρθρο 56α παράγραφος 5, και με τις κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη αποφάσεων από ρυθμιστικούς φορείς σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 7. **[Τροπολογία 101]**

~~Άρθρο 60~~

~~Άσκηση εξουσιοδότησης~~

~~1. Ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον η εξουσία να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 13 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 15 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 20 τρίτο εδάφιο, το άρθρο 27 παράγραφος 2, το άρθρο 30 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 31 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 32 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο, το άρθρο 32 παράγραφος 3, το άρθρο 35 παράγραφος 2, το άρθρο 43 παράγραφος 1 και το άρθρο 56 παράγραφος 8 τρίτο εδάφιο.~~

~~2. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί συγχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.~~

~~3. Οι εξουσίες για την έκδοση πράξεων κατ' εξουσιοδότηση ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στα άρθρα 61 και 62.~~ **[Τροπολογία 102]**

Άρθρο 60α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία για τη θέσπιση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων εκχωρείται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις συνθήκες που θεσπίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Οι εξουσίες για τη θέσπιση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στα άρθρα 15 παράγραφος 5, 27 παράγραφος 2, 31 παράγραφοι 3 και 5, 32 παράγραφος 3, 35 παράγραφος 2, 41 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 1, 56α παράγραφος 6, 57 παράγραφος 7 εκχωρούνται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από … (*). ***Η Επιτροπή εκπονεί έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από την εκπνοή της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ιδίας διαρκείας, εφόσον δεν διατυπωθεί σχετικώς αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της εκάστοτε περιόδου.***

(*) Ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

3. Οι εξουσίες για τη θέσπιση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στα άρθρα 15 παράγραφος 5, 27 παράγραφος 2, 31 παράγραφοι 3 και 5, 32 παράγραφος 3, 35 παράγραφος 2, 41 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 1, 56α παράγραφος 6, 57 παράγραφος 7 εκχωρούνται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα. Η απόφαση περί ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που ορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την ισχύ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν.

4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί συγχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 15 παράγραφος 5, 27 παράγραφος 2, 31 παράγραφοι 3 και 5, 32 παράγραφος 3, 35 παράγραφος 2, 41 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 1, 56α παράγραφος 6, 57 παράγραφος 7 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτή ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός 2 μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν αμφότερα ενημερώσει την Επιτροπή για το ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η προθεσμία παρατείνεται κατά 2 μήνες. **[Τροπολογία 103]**

~~Άρθρο 61~~

~~Ανάκληση εξουσιοδότησης~~

~~1. Η ανάθεση εξουσίας που αναφέρεται στο άρθρο 60 παράγραφος 1 μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.~~

~~2. Το θεσμικό όργανο που κίνησε εσωτερική διαδικασία για τη λήψη απόφασης όσον αφορά την ανάκληση εξουσιοδότησης ενημερώνει τον άλλο νομοθέτη και την Επιτροπή το αργότερο ένα μήνα πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, επισημαίνοντας τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο ανάκλησης και τις αιτίες για την εν λόγω ανάκληση.~~

~~3. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση των εξουσιών που διευκρινίζονται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται αμέσως σε ισχύ ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που διευκρινίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την ισχύ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ήδη ισχύουν. Η απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.~~ **[Τροπολογία 104]**

~~Άρθρο 62~~

~~Διατύπωση αντιρρήσεων κατά των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων~~

~~1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δύνανται να εκφράσουν αντιρρήσεις σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη εντός περιόδου δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης. Κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά έναν μήνα.~~

~~2. Αν έως τη λήξη αυτής της προθεσμίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν έχουν διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη ή αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορήσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι αποφάσισαν να μη διατυπώσουν αντιρρήσεις, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία που προβλέπεται στις διατάξεις της.~~

~~3. Αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η πράξη αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη εκθέτει τους σχετικούς λόγους.~~ **[Τροπολογία 105]**

Άρθρο 63

Εκτελεστικά μέτρα

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν κάθε ζήτημα που αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπόψη της Επιτροπής. Οι δέουσες αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 64 παράγραφος 2.

2. Μετά από αίτηση ~~κράτους μέλους~~ ***εθνικής ρυθμιστικής αρχής και άλλων αρμόδιων εθνικών αρχών*** ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας~~και~~. ***Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς διατηρούν βάση δεδομένων με τα σχέδια αποφάσεών τους, στην οποία έχει πρόσβαση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.*** Εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης, ***η Ευρωπαϊκή Επιτροπή*** αποφασίζει σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 64 παράγραφος 2, αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη. **[Τροπολογία 106]**

~~Με την επιφύλαξη του άρθρου 258 της Συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραπομπής της απόφασης.~~ ***Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων της παρούσας οδηγίας και εκδίδει σχετική απόφαση, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 64 παράγραφος 3.*** **[Τροπολογία 107]**

3. ~~Τα μέτρα που~~ ***Η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τα άρθρα 10 παράγραφος 2, 11 παράγραφος 4, 14 παράγραφος 2 και 17 παράγραφος 5, τα οποία*** αποσκοπούν στην εξασφάλιση της εφαρμογής της οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες~~θεσπίζονται από την Επιτροπή ως~~. ***Αυτές οι*** εκτελεστικές πράξεις ***θεσπίζονται*** σύμφωνα με την διαδικασία ***εξέτασης*** που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 3. **[Τροπολογία 108]**

Άρθρο 64

Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από ***την*** επιτροπή. ***Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.*** **[Τροπολογία 109]**

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται ~~τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8~~ ***το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011***. **[Τροπολογία 110]**

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 ~~και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης~~ ***του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011***. **[Τροπολογία 111]**

Άρθρο 65

Έκθεση

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012 το αργότερο, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση σχετική με την εφαρμογή του κεφαλαίου ΙΙ.

Στην έκθεση αναλύεται επίσης η ανάπτυξη της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης της προετοιμασίας για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Με την έκθεση αυτή, η Επιτροπή αναλύει επίσης τα διάφορα πρότυπα οργάνωσης της αγοράς και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και στη χρηματοδότησή τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και τις ενδογενείς διαφορές μεταξύ των κρατών μελών (πυκνότητα δικτύων, αριθμός επιβατών, μέση απόσταση ταξιδίων). Στην έκθεσή της η Επιτροπή προτείνει, κατά περίπτωση, συμπληρωματικά μέτρα για τη διευκόλυνση του εν λόγω ανοίγματος και εκτιμά τις επιπτώσεις των τυχόν σχετικών μέτρων.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Άρθρο 66

Μεταφορά

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με τα άρθρα […] και τα παραρτήματα […] το αργότερο~~έως τις […]~~ **…** (*). Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας. **[Τροπολογία 112]**

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση που διευκρινίζει ότι οι αναφορές στις οδηγίες που καταργούνται από την παρούσα οδηγία οι οποίες περιέχονται στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της αναφοράς και η διατύπωση αυτής της δήλωσης καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό τους δίκαιο και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα, ενόσω δεν έχει εγκατασταθεί σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

Άρθρο 67

Κατάργηση

Οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες που εμφαίνονται στο παράρτημα XI μέρος Α, καταργούνται από την […], με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο παράρτημα XI μέρος Β.

Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες νοούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος XII.

Άρθρο 68

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από την δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα άρθρα […] και τα παραρτήματα […] εφαρμόζονται από […].

Άρθρο 69

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

…,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) 12 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατάλογος στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής

Οι σιδηροδρομικές υποδομές αποτελούνται από τα ακόλουθα στοιχεία, εφόσον τα στοιχεία αυτά αποτελούν μόνιμο μέρος τους πλην των γραμμών που ευρίσκονται στο εσωτερικό των σταθμών επισκευής υλικού, στις αποθήκες ή στα αμαξοστάσια οχημάτων κινήσεως και των ιδιωτικών ή παρακαμπτήριων γραμμών:

— γήπεδα·

— χωματουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κλπ.· κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων· ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών· τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας· συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών· διασταυρώσεις, κλπ.· συσκευές αντιχιονικής προστασίας·

— Τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις· τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κλπ.·

— ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας·

— Επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές· στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχαλίκου· κλειδιά, διασταυρώσεις, κλπ.· περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως)·

— Διαβάσεις για ταξιδιώτες και εμπορεύματα συμπεριλαμβανομένων και των οδών ~~ή διαδρόμων προσβάσεως~~ ***και των διαβάσεων πεζών***· **[Τροπολογία 113]**

— Εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών· κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις· τροχοπέδες γραμμών·

— Εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων·

— Συσκευές μετατροπής και μεταφοράς της ηλεκτρικής ενεργείας για την έλξη των αμαξοστοιχιών: υποσταθμοί, γραμμές παροχής ρεύματος από τους υποσταθμούς στις γραμμές επαφής, γραμμές επαφής και σχετικά υποστηρίγματα· τρίτη σιδηροτροχιά συμπεριλαμβανομένου και του υποβάθρου της·

— Κτήρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως.

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II~~

~~Βασικά καθήκοντα των διαχειριστών υποδομής~~

~~(αναφερόμενα στο άρθρο 7)~~

~~Κατάλογος των βασικών καθηκόντων που αναφέρεται στο άρθρο 7:~~

~~λήψη αποφάσεων περί της κατανομής των σιδηροδρομικών διαδρομών, συμπεριλαμβανομένου τόσο του ορισμού όσο και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, καθώς και της κατανομής των επιμέρους διαδρομών των συρμών,~~

~~λήψη αποφάσεων περί της χρέωσης για την υποδομή, συμπεριλαμβανομένου το καθορισμού και της είσπραξης των τελών,~~ **[Τροπολογία 114]**

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικής υποδομής·

β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης μεταφορικής ικανότητας·

γ) χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς,

δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής, καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών·

ε) χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται·

~~στ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού με καύσιμα, όπου διατίθενται.~~

ζ) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει το δρομολόγιο για το οποίο έχει παρασχεθεί μεταφορική ικανότητα.

2. Παρέχεται επίσης πρόσβαση ~~σε~~ ***στις ακόλουθες*** εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης***, όταν υπάρχουν,*** και ~~η παροχή υπηρεσιών στις ακόλουθες~~ ***στις υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτές τις*** εγκαταστάσεις:

α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτήριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις, ~~συμπεριλαμβανομένης της~~ ***συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ενημέρωσης των επιβατών και κατάλληλων χώρων για τις υπηρεσίες*** έκδοσης εισιτηρίων ~~και της ενημέρωσης~~·

β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων·

γ) σταθμούς διαλογής·

δ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών·

ε) αμαξοστάσια φύλαξης·

στ) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις·

ζ) λιμενικές εγκαταστάσεις που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες·

η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας, συμπεριλαμβανομένης ρυμούλκησης·

ηα) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού με καύσιμα και παροχή καυσίμων στις εγκαταστάσεις αυτές, τα τέλη για τα οποία εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης των εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού με καύσιμα.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης***, τον προμηθευτή του οποίου μπορεί να επιλέγει ελεύθερα η σιδηροδρομική επιχείρηση· αν προμηθευτής του ρεύματος έλξης είναι ο ίδιος ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης***, τα τέλη για το ~~οποίο~~ ***ρεύμα έλξης*** εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού·

αα) ισότιμες για όλους τους φορείς προϋποθέσεις και τιμές για τη χρήση ηλεκτρικού ρεύματος και γραμμών μεταφοράς του·

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·

~~γ) παροχή καυσίμου, τα τέλη για το οποίο εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης των εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού με καύσιμα~~ **[Τροπολογίες 115 και 165]**

δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

— έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·

β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·

γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Πληροφορίες για την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

(αναφερόμενες στο άρθρο 15)

1. Εξέλιξη των επιδόσεων των σιδηροδρομικών μεταφορών και αντιστάθμιση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)

	2007	Μεταβολή % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος	2008	Μεταβολή % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος
Σύνολο εμπορευμάτων (σε tkm [1])				
Διεθνής				
Διαμετακόμιση				
Εθνική				
Σύνολο επιβατών (σε επιβατοχιλιόμετρα pkm [2])				
Διεθνής				
Διαμετακόμιση				
Εθνική				
εκ των οποίων υπό καθεστώς ΥΔΥ				
Καταβληθείσα αντιστάθμιση για ΥΔΥ (σε ευρώ)				

[1] Τόνος-χιλιόμετρο.
[2] Επιβάτης -χιλιόμετρο.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

2. Μερίδιο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις συνολικές επιδόσεις μεταφορών στο τέλος του 2008 (κατάλογος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με μερίδια αγοράς σε tkm/pkm ≥ 1 %)

Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ)	Μερίδιο (% tkm)	Συνολικό μερίδιο αγοράς μη κατεστημένων

Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ)	Μερίδιο (% pkm)	Συνολικό μερίδιο αγοράς μη κατεστημένων

3. Ρυθμιστικοί φορείς:

	Τελευταίο έτος	Προηγούμενο έτος
Αριθμός υπαλλήλων που χειρίζονται ρυθμιστικά ζητήματα σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών:		
Αριθμός καταγγελιών που εξετάστηκαν:		
Αριθμός αυτεπάγγελτων ερευνών που διεξήχθησαν:		
Αριθμός αποφάσεων		
— επί καταγγελιών:		
— επί αυτεπάγγελτων ερευνών:		

4. Εθνική νομοθεσία και κανονιστικές πράξεις περί σιδηροδρομικών μεταφορών που εκδόθηκαν το τελευταίο έτος.

5. Συναφείς εξελίξεις σχετικά με αναδιοργανώσεις της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης και θέσπιση/εφαρμογή εθνικών στρατηγικών μεταφορών κατά το προηγούμενο έτος.

6. Σημαντικές πρωτοβουλίες/μέτρα κατάρτισης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών κατά το τελευταίο έτος.

7. Απασχολούμενοι σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής στο τέλος του τελευταίου έτους.

Σύνολο προσωπικού σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	
— εκ των οποίων μηχανοδηγοί	
— εκ των οποίων άλλο μετακινούμενο προσωπικό που εργάζεται διασυνοριακά	
Σύνολο προσωπικού διαχειριστών υποδομής	
Λοιπό προσωπικό απασχολούμενο επίσης σε εταιρείες παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με σιδηροδρομικές μεταφορές. (π.χ. εργαστήρια συντήρησης, φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, κατάρτιση, χρονομίσθωση μηχανοδηγών, προμήθεια ενέργειας)	

8. Κατάσταση των πολυετών συμβάσεων διαχείρισης υποδομής (MAC) που ήταν σε ισχύ το τελευταίο έτος:

Διαχειριστής υποδομής	Μήκος του δικτύου που καλύπτεται από τη σύμβαση	Χρονική περίοδος που καλύπτει η σύμβαση από [ημερομηνία]	Έχει συμφωνηθεί ο καθορισμός δεικτών επιδόσεων (Ναι/Όχι); Εάν ναι, τι είδους.	Συνολική καταβληθείσα αντιστάθμιση (σε ευρώ/έτος)	

9. Δαπάνες υποδομής (συμβατικό δίκτυο και δίκτυο υψηλής ταχύτητας)

	Συντήρηση	Ανακαίνιση	Βελτιώσεις
Συμβατικές γραμμές το τελευταίο έτος: (σε ευρώ)			
(σε km που αποτέλεσαν αντικείμενο εργασιών)			
Προβλέψεις για το τρέχον έτος (σε ευρώ)			
(σε km που θα αποτελέσουν αντικείμενο εργασιών)			
Γραμμές υψηλής ταχύτητας το τελευταίο έτος (σε ευρώ)			
(σε km που αποτέλεσαν αντικείμενο εργασιών)			
Προβλέψεις για το τρέχον έτος (σε ευρώ)			
(σε km που θα αποτελέσουν αντικείμενο εργασιών)			

10. Εκτιμώμενη καθυστέρηση συντήρησης υποδομής στο τέλος του τελευταίου έτους.

Συμβατικές γραμμές το τελευταίο έτος: (σε ευρώ)	
(σε km που θα αποτελέσουν αντικείμενο εργασιών)	
Γραμμές υψηλής ταχύτητας το τελευταίο έτος (σε ευρώ)	
(σε km που θα αποτελέσουν αντικείμενο εργασιών)	

11. Επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας

Γραμμές	Μήκος γραμμών (σε km) που τέθηκαν σε λειτουργία το τελευταίο έτος	Μήκος γραμμών (σε km) που θα τεθούν σε συμβατικό ορίζοντα προγραμματισμού (σε 10/20 έτη)

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

12. Μήκος σιδηροδρομικού δικτύου στο τέλος του τελευταίου έτους:

Συμβατικές γραμμές (σε km)	
Γραμμές υψηλής ταχύτητας (σε km)	

13. Τέλη πρόσβασης σε τροχιά το τελευταίο έτος.

Κατηγορία συρμού	Μέσο τέλος σε ευρώ/συρμο-km, εξαιρουμένου του κόστους χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας
Συρμός μεταφοράς εμπορευμάτων μικτού βάρους 1 000 τόνων	
Υπεραστικός συρμός επιβατών μικτού βάρους 500 τόνων	
Προαστιακός συρμός επιβατών μικτού βάρους 140 τόνων	

14. Ύπαρξη μηχανισμού επιδόσεων που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με το άρθρο 35 της παρούσας οδηγίας (εάν ναι, κύρια χαρακτηριστικά του).

15. Αριθμός σιδηροδρομικών αδειών σε ισχύ που έχουν εκδοθεί από αρμόδιες εθνικές αρχές

	Άδειες σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του τελευταίου έτους	Αφαιρεθείσες άδειες	Νέες άδειες που εκδόθηκαν	Άδειες σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του αμέσως προηγούμενου έτους
Σύνολο				
Εκ των οποίων:				
— για μεταφορές εμπορευμάτων				
— για μεταφορές επιβατών				

16. Κατάσταση της εγκατάστασης ERTMS

16α. Περιστατικά, ατυχήματα και σοβαρά ατυχήματα σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, τα οποία συνέβησαν κατά το προηγούμενο έτος. **[Τροπολογία 116]**

17. Άλλες σχετικές εξελίξεις

~~ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V~~

~~Χρηματοοικονομική επιφάνεια~~

~~(αναφερόμενη στο άρθρο 20)~~

~~1. Η χρηματοοικονομική επιφάνεια ελέγχεται βάσει των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης, ή για τις επιχειρήσεις που ζητούν άδεια και δεν είναι σε θέση να παρουσιάσουν αυτούς τους λογαριασμούς, βάσει του ετήσιου ισολογισμού. Για τον έλεγχο αυτό παρέχονται λεπτομερείς πληροφορίες, ιδίως για τα ακόλουθα:~~

~~α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων·~~

~~β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση·~~

~~γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης·~~

~~δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού.~~

~~ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης.~~

~~2. Ο αιτών δεν διαθέτει την απαιτούμενη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως όταν είναι υπερήμερος όσον αφορά την καταβολή σημαντικών ποσών εκ φόρου ή κοινωνικών εισφορών, συνεπεία της δραστηριότητάς του.~~

~~3. Η χρηματοοικονομική επιφάνεια είναι δυνατόν να αποδεικνύεται με την υποβολή έκθεσης πραγματογνωμοσύνης και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αναφέρονται στοσημείο 1.~~ **[Τροπολογία 117]**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

~~Η δήλωση~~ ***Τα τμήματα της δήλωσης*** δικτύου που ~~αναφέρεται~~ ***αναφέρονται*** στο άρθρο 27 ~~περιέχει~~ ***περιέχουν*** τις ακόλουθες πληροφορίες: **[Τροπολογία 118]**

~~1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν ή αναφέρονται στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.~~ **[Τροπολογία 119]**

2. ***Το*** τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια~~. Το τμήμα αυτό~~ περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή ~~του άρθρου 31 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 32 έως 35~~ ***των άρθρων 31 παράγραφοι 4 και 5 έως 36***. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη. **[Τροπολογία 120]**

3. ***Στο*** τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της μεταφορικής ικανότητας~~. Στο τμήμα αυτό,~~ εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της μεταφορικής ικανότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της μεταφορικής ικανότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε: **[Τροπολογία 121]**

α) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν μεταφορική ικανότητα από το διαχειριστή υποδομής·

β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους αιτούντες·

γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και τις ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 4·

δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας·

ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη·

στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής·

ζ) όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε ad hoc διαδικασία. Περιλαμβάνει επίσης υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις μεταφορικής ικανότητας. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

~~4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας μεταφορών του άρθρου 25 και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2004/49/ΕΚ (1).~~

~~5. Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με τον μηχανισμό επιδόσεων του άρθρου 35.~~**[Τροπολογία 122]**

~~6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης του παραρτήματος III. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου.~~**[Τροπολογία 123]**

~~7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών πλαισίων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.~~ **[Τροπολογία 124]**

~~(1) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.~~

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Βασικές αρχές και παράμετροι συμβατικών συμφωνιών μεταξύ αρμόδιων αρχών και διαχειριστών υποδομής

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

Η συμβατική συμφωνία προσδιορίζει τις διατάξεις του άρθρου 30 και περιλαμβάνει τα εξής:

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, με δομή βάσει του παραρτήματος III. Καλύπτει όλες τις πτυχές ~~της ανάπτυξης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης~~ της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Η κατασκευή νέας υποδομής είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ως χωριστό σημείο·

2. τη δομή των συμφωνημένων πληρωμών***, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικών προγνώσεων για το αναμενόμενο επίπεδό τους,*** επιμερισμένων στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος III, τη συντήρηση, ~~την κατασκευή νέας υποδομής~~ ***συμπεριλαμβανομένων της ανανέωσης και της αναβάθμισης***, και στην αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης· ***οι πληρωμές στη νέα υποδομή μπορούν να συμπεριληφθούν ως ξεχωριστό σημείο***·

3. τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν:

   α) επιδόσεις των συρμών και ικανοποίηση των πελατών, ***ιδίως όσον αφορά την επίπτωση της ποιότητας της υποδομής στην αξιοπιστία των συρμών***·

   β) μεταφορική ικανότητα του δικτύου ***και διαθεσιμότητα της υποδομής***·

   γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού·

   δ) όγκοι δραστηριοτήτων·

   ε) επίπεδα ασφάλειας·

   στ) προστασία του περιβάλλοντος·

4. το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης, τις δαπάνες που έχουν προβλεφθεί για την αντιμετώπισή της, και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματορροές·

5. τα κίνητρα σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1·

6. τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως·

7. μηχανισμό που εξασφαλίζει ότι σημαντικό μέρος του περιορισμού του κόστους μεταφέρεται στους χρήστες υπό μορφή μειωμένων τελών, ***σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 30, παράγραφος 1, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η ισοσκέλιση των λογαριασμών του διαχειριστή της υποδομής όπως απαιτείται από το άρθρο 8, παράγραφος 4***·

8. τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρηματικού σχεδίου, της εκχώρησης ή της άδειας του διαχειριστής υποδομής, καθώς και το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζει το κράτος·

9. τους κανόνες αντιμετώπισης μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ~~συμπεριλαμβανομένου του ελάχιστου επιπέδου εξυπηρέτησης σε περίπτωση απεργίας, εάν υφίσταται,~~ και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την ***έγκαιρη*** ενημέρωση των χρηστών· **[Τροπολογία 125]**

10. διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία, συμπεριλαμβανομένου και του ρόλου του ρυθμιστικού φορέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές

(αναφερόμενες στο άρθρο 31 παράγραφοι 3 και 5, το άρθρο 32 παράγραφοι 1 και 3 και το άρθρο 35)

1. Από το άμεσο κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς του άρθρου 31 παράγραφος 3, το οποίο σχετίζεται με τη φύση και τη φθορά της υποδομής, εξαιρούνται τα ακόλουθα:

   α) γενικά έξοδα για ολόκληρο το δίκτυο· ~~συμπεριλαμβανομένων μισθών και συντάξεων~~

   β) τόκοι επί του κεφαλαίου·

   ~~γ) άνω του ενός δεκάτου του κόστους που σχετίζεται με τον προγραμματισμό, την κατανομή των διαδρομών, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη σηματοδότηση και τη ρύθμιση σιδηροδρομικού δρομολογίου~~

   δ) απόσβεση εξοπλισμού πληροφορικής, επικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών·

   ε) δαπάνες που αφορούν διαχείριση ακινήτων, ιδίως την αγορά, πώληση, κατεδάφιση, απολύμανση, επανακαλλιέργεια ή μίσθωση γαιών ή άλλων πάγιων στοιχείων ενεργητικού·

   στ) ~~κοινωνικές υπηρεσίες,~~ σχολεία, νηπιαγωγεία, ~~εστιατόρια~~ **[Τροπολογία 126]**

   ζ) δαπάνες που αφορούν ανωτέρα βία, ατυχήματα, διαταραχές της υπηρεσίας.

   Όταν το άμεσο κόστος υπερβαίνει, κατά μέσον όρο για ολόκληρο το δίκτυο, το 35 % του μέσου κόστους συντήρησης, διαχείρισης και ανανέωσης του δικτύου, υπολογιζόμενο ανά διανυθέν σιδηροδρομικό χιλιόμετρο, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει λεπτομερή αιτιολόγηση στον ρυθμιστικό φορέα. Από το μέσο κόστος που υπολογίζεται προς το σκοπό αυτό εξαιρούνται τα στοιχεία κόστους που αναφέρονται στα στοιχεία ε), στ) και ζ).

2. Τα στοιχεία των διαφοροποιημένων τελών χρήσης υποδομής λόγω θορύβου του άρθρου 31 παράγραφος 5 ικανοποιούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

   α) Το τέλος διαφοροποιείται για να αντανακλά την σύνθεση του συρμού από βαγόνια που τηρούν τις οριακές τιμές θορύβου της απόφασης 2006/66/ΕΚ της Επιτροπής της 23ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα θόρυβος τροχαίου υλικού του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [1].

   β) Δίδεται προτεραιότητα στα βαγόνια μεταφοράς εμπορευμάτων.

   γ) Η διαφοροποίηση ανάλογα με τη στάθμη εκπομπής θορύβου των βαγονιών μεταφοράς εμπορευμάτων επιτρέπει την ανάκτηση των επενδύσεων εντός εύλογου χρόνου για την μετασκευή βαγονιών με την οικονομικότερη διαθέσιμη βιώσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

[1] ΕΕ L 37 της 8.2.2006, σ. 1.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

δ) Είναι δυνατόν να συνυπολογιστούν περαιτέρω στοιχεία διαφοροποίησης των τελών όπως:

i) ώρα της ημέρας, ιδίως νυκτερινές ώρες για τις εκπομπές θορύβου·

ii) σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου·

iii) ευαισθησία της περιοχής που επηρεάζεται από τοπικές εκπομπές·

iv) περαιτέρω κατηγορίες εκπομπών θορύβου σημαντικά χαμηλότερες από εκείνη που αναφέρεται στο σημείο α).

3. ***Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει ομοιογενή τμήματα της αγοράς και αντίστοιχες προσαυξήσεις κατά την έννοια του άρθρου 32, παράγραφος 1, με βάση έρευνα αγοράς και ύστερα από διαβούλευση με τους αιτούντες. Με εξαίρεση τα βαγόνια που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 1α.*** Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στον ρυθμιστικό φορέα την ικανότητα σιδηροδρομικού δρομολογίου να καταβάλλει προσαυξήσεις σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1~~, έτσι ώστε κάθε δρομολόγιο που εντάσσεται σε κάθε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες να εντάσσεται σε διαφορετικό τμήμα της αγοράς~~. ***Σε περίπτωση που ο διαχειριστής υποδομών επιβάλλει προσαυξήσεις, καταρτίζει κατάλογο των τμημάτων της αγοράς, τον οποίο ο ρυθμιστικός φορέας εγκρίνει εκ των προτέρων.***

~~α) Δρομολόγια μεταφοράς επιβατών έναντι μεταφοράς εμπορευμάτων,~~

~~β) Συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών μεταφοράς εμπορευμάτων,~~

~~γ) Δρομολόγια εσωτερικού έναντι διεθνών,~~

~~δ) Δρομολόγια συνδυασμένων μεταφορών έναντι δρομολογίων χωρίς ενδιάμεσες στάσεις,~~

~~ε) Αστικά ή περιφερειακά έναντι υπεραστικών δρομολογίων μεταφοράς επιβατών,~~

~~στ) Κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες,~~

~~ζ) Τακτικά έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών δρομολογίων.~~ **[Τροπολογία 127]**

4. Το σύστημα επιδόσεων του άρθρου 35 στηρίζεται στις ακόλουθες βασικές αρχές:

~~α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα του δρομολογίου, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες, μετά από έγκριση του ρυθμιστικού φορέα, τις κύριες παραμέτρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώφλια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο.~~ **[Τροπολογία 128]**

~~β) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις.~~ **[Τροπολογία 129]**

γ) Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

1. Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής

1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων

1.2. Σύνθεση συρμού

1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης

1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας

1.5. Προσωπικό

1.6. Λοιπές αιτίες

2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης

2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις

2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών

2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης

2.5. Τροχιά

2.6. Υπερδομές

2.7. Προσωπικό

2.8. Λοιπές αιτίες

3. Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών

3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών

3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς

3.4. Λοιπές αιτίες

4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής

4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής

4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής

5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση

5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης

5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης

5.3. Εργασίες φόρτωσης

5.4. Παρατυπίες φόρτωσης

5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού

5.6. Προσωπικό

5.7. Λοιπές αιτίες

6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στην σιδηροδρομική επιχείρηση

6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός

6.2. Σχηματισμός συρμού από την σιδηροδρομική επιχείρηση

6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)

6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες

6.6. Προσωπικό

6.7. Λοιπές αιτίες

7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση

7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση

8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση

8.1. Απεργία

8.2. Διοικητικές διατυπώσεις

8.3. Εξωτερική επιρροή

8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτίων

8.5. Καθυστέρηση λόγω εξωτερικών αιτίων στο επόμενο δίκτυο

8.6. Λοιπές αιτίες

9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση

9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές

9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ιδίου συρμού

9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού

9.4. Αναστροφή

9.5. Ανταπόκριση

9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα

δ) Κατά το δυνατόν, οι καθυστερήσεις αποδίδονται σε έναν μόνο οργανισμό, λαμβανομένης υπόψη τόσο της ευθύνης πρόκλησης της διαταραχής όσο και της ικανότητας αποκατάστασης συνθηκών κανονικής κυκλοφορίας.

ε) Για τον υπολογισμό της πληρωμής συνυπολογίζονται η μέση καθυστέρηση του σιδηροδρομικού δρομολογίου με παρόμοιες απαιτήσεις ακριβείας.

στ) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί το ταχύτερο δυνατόν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπολογισμό των οφειλόμενων ποσών βάσει του συστήματος επιδόσεων. Ο εν λόγω υπολογισμός περιλαμβάνει όλα τα καθυστερημένα σιδηροδρομικά δρομολόγια εντός περιόδου το πολύ ενός μηνός.

~~ζ) Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 50, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.~~ **[Τροπολογία 130]**

~~η) Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης που πέτυχαν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.~~ **[Τροπολογία 131]**

5. Η προσωρινή μείωση του τέλους υποδομής για συρμούς εξοπλισμένους με ETCS, όπως προβλέπεται στο άρθρο 32 παράγραφος 3 καθορίζεται ως εξής:

Για μεταφορές εμπορευμάτων:

Έτος	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Έκπτωση	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***20 %***	~~5 %~~ ***15 %***	~~5 %~~ ***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~4 %~~ ***6 %***	~~3 %~~ ***4 %***	~~2 %~~ ***3 %***	~~1 %~~ ***3 %***

Για μεταφορές επιβατών

Έτος	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	2020	2021	2022	2023	2024
Έκπτωση	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	***10 %***	~~5 %~~ ***8 %***	~~5 %~~ ***6 %***	5 %	~~5 %~~ ***4 %***	~~5 %~~ ***2 %***

[Τροπολογία 132]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.

2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου, καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές των υποδομών δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.

3. Τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινά διεθνή δρομολόγια συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.

5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει πίνακα των προβλεπόμενων δρομολογίων.

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X

Κανονιστικοί λογαριασμοί που πρέπει να παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα

(αναφερόμενοι στο άρθρο 56 παράγραφος 8)

Οι κανονιστικοί λογαριασμοί που παρέχονται υποχρεωτικά στον ρυθμιστικό φορέα βάσει του άρθρου 56 παράγραφος 8 περιέχουν τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Λογιστικός διαχωρισμός

Οι κανονιστικοί λογαριασμοί που παρέχονται από τους διαχειριστές υποδομής και όλες τις επιχειρήσεις ή άλλες οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορες κατηγορίες σιδηροδρομικών μεταφορών ή λαμβάνουν δημόσια κονδύλια:

α) περιλαμβάνουν χωριστούς λογαριασμούς κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής·

β) παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο· περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματορροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια·

γ) περιλαμβάνουν κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων ~~του ρυθμιστικού φορέα~~ ***του άρθρου 6 και αν κρίνεται αναγκαίο και αναλογικό από τον ρυθμιστικό φορέα***· **[Τροπολογία 133]**

δ) περιέχουν επαρκές επίπεδο λεπτομερειών βάσει των αναγκαίων και σύμφωνων με την αρχή της αναλογικότητας απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα·

ε) συνοδεύονται από έγγραφο στο οποίο καθορίζεται η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες.

Αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρεία αποτελεί μέρος ομίλου, οι κανονιστικοί λογαριασμοί πρέπει να καταρτίζονται για το σύνολο του ομίλου και για κάθε θυγατρική. Επιπλέον, στους κανονιστικούς λογαριασμούς περιλαμβάνονται λεπτομέρειες των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2. Παρακολούθηση των τελών τροχαίας πρόσβασης

Οι κανονιστικοί λογαριασμοί που πρέπει να παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους ρυθμιστικούς φορείς:

α) περιλαμβάνουν διάφορες κατηγορίες δαπανών, παρέχοντας ιδίως επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής·

β) παρέχουν επαρκείς πληροφορίες έτσι ώστε να επιτρέπουν την παρακολούθηση των μεμονωμένων τελών που καταβάλλονται για τις υπηρεσίες (ή ομάδες υπηρεσιών)· εάν το ζητήσει ο ρυθμιστικός φορέας, οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν στοιχεία για τους όγκους και τις τιμές των μεμονωμένων υπηρεσιών, καθώς και το συνολικό εισόδημα για μεμονωμένες υπηρεσίες που καταβάλλουν εσωτερικοί και εξωτερικοί πελάτες·

γ) αναφέρουν τις δαπάνες και τα έσοδα των μεμονωμένων υπηρεσιών (ή ομάδων υπηρεσιών) με την συναφή μεθοδολογία δαπανών, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα για να εντοπιστεί δυνητική τιμολόγηση αντίθετη στον ανταγωνισμό (διασταυρούμενες επιδοτήσεις, εξοντωτική ή υπερβολική τιμολόγηση).

3. Αναφορά οικονομικών επιδόσεων

Οι κανονιστικοί λογαριασμοί που πρέπει να παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους ρυθμιστικούς φορείς περιλαμβάνουν:

α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων·

β) συνοπτική δήλωση δαπανών·

γ) δήλωση δαπανών συντήρησης·

δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας·

ε) δήλωση εσόδων·

στ) δικαιολογητικά που στηρίζουν και επεξηγούν τις δηλώσεις όπου απαιτείται.

4. Άλλα θέματα

Στην περίπτωση των διαχειριστών υποδομής, οι κανονιστικοί λογαριασμοί ελέγχονται από ανεξάρτητο ελεγκτή. Η έκθεση του ελεγκτή επισυνάπτεται στους κανονιστικούς λογαριασμούς.

Οι κανονιστικοί λογαριασμοί περιλαμβάνουν λογαριασμούς κερδών και ζημιών και ισολογισμούς και συμφωνούν με την επίσημη λογιστική και δίδονται εξηγήσεις για όλα τα στοιχεία συμφωνίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

Μέρος Α

Καταργούμενες οδηγίες με κατάλογο των διαδοχικών τους τροποποιήσεων

(που αναφέρονται στο άρθρο 67)

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου. (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25)	
Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1)	
Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164)	
Οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344)	μόνον το σημείο Β του παραρτήματος
Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44)	μόνο το άρθρο 1
Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου. (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70)	
Οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26)	
Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)	μόνο το άρθρο 29
Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29)	
Απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30)	
Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)	μόνο το άρθρο 30
Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44)	μόνο το άρθρο 2

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Μέρος Β

Κατάλογος καταληκτικών ημερομηνιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο

(που αναφέρονται στο άρθρο 67)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης
91/440/ΕΟΚ	1 Ιανουαρίου 1993
95/18/ΕΚ	27 Ιουνίου 1997
2001/12/ΕΚ	15 Μαρτίου 2003
2001/13/ΕΚ	15 Μαρτίου 2003
2001/14/ΕΚ	15 Μαρτίου 2003
2004/49/ΕΚ	30 Απριλίου 2006
2004/51/ΕΚ	31 Δεκεμβρίου 2005
2006/103/ΕΚ	1 Ιανουαρίου 2007
2007/58/ΕΚ	4 Ιουνίου 2009

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

Πίνακας Αντιστοιχίας

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1
		Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 2			Άρθρο 2 παράγραφος 1
	Άρθρο 1 παράγραφος 2		Άρθρο 2 παράγραφος 2
		Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 2 παράγραφος 4			Άρθρο 2 παράγραφος 5
Άρθρο 3			Άρθρο 3 παράγραφοι 1 έως 8
	Άρθρο 2 στοιχεία β) και γ)		Άρθρο 3 παράγραφοι 9 και 10
		Άρθρο 2	Άρθρο 3 παράγραφοι 11 έως 21
Άρθρο 4			Άρθρο 4
Άρθρο 5			Άρθρο 5
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2
Άρθρο 9 παράγραφος 4			Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο			Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφος 3			Άρθρο 7 παράγραφος 1

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
		Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 7 παράγραφοι 1, 3 και 4			Άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3
		Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 10, παράγραφοι 3 και 3α			Άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2, πρώτο, δεύτερο και τρίτο εδάφιο
Άρθρο 10 παράγραφος 3β			Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2 και 3
			Άρθρο 11, παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφοι 3γ και 3ε			Άρθρο 11 παράγραφοι 5 και 6
Άρθρο 10 παράγραφος 3στ			Άρθρο 12
		Άρθρο 5	Άρθρο 13
			Άρθρο 14
Άρθρο 10β			Άρθρο 15
	Άρθρο 3		Άρθρο 16
	Άρθρο 4 παράγραφοι 1 έως 4		Άρθρο 17 παράγραφοι 1 έως 4
	Άρθρο 5		Άρθρο 18
	Άρθρο 6		Άρθρο 19
	Άρθρο 7		Άρθρο 20
	Άρθρο 8		Άρθρο 21
	Άρθρο 9		Άρθρο 22
	Άρθρο 4 παράγραφος 5		Άρθρο 23 παράγραφος 1
	Άρθρο 10		Άρθρο 23 παράγραφοι 2 και 3
	Άρθρο 11		Άρθρο 24
	Άρθρο 15		Άρθρο 25
		Άρθρο 1 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 26
		Άρθρο 3	Άρθρο 27
Άρθρο 10 παράγραφος 5			Άρθρο 28
		Άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3 έως 6	Άρθρο 29
		Άρθρο 6 παράγραφοι 2 έως 5	Άρθρο 30
		Άρθρο 7	Άρθρο 31
		Άρθρο 8	Άρθρο 32

Τετάρτη 16 Νοεμβρίου 2011

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
		Άρθρο 9	Άρθρο 33
		Άρθρο 10	Άρθρο 34
		Άρθρο 11	Άρθρο 35
		Άρθρο 12	Άρθρο 36
		Άρθρο 13	Άρθρο 38
		Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 3	Άρθρο 39
		Άρθρο 15	Άρθρο 40
		Άρθρο 16	Άρθρο 41
		Άρθρο 17	Άρθρο 42
		Άρθρο 18	Άρθρο 43
		Άρθρο 19	Άρθρο 44
		Άρθρο 20 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 45 παράγραφοι 1, 2 και 3
			Άρθρο 45 παράγραφος 4
		Άρθρο 20 παράγραφος 4	Άρθρο 45 παράγραφος 5
		Άρθρο 21	Άρθρο 46
		Άρθρο 22	Άρθρο 47
		Άρθρο 23	Άρθρο 48
		Άρθρο 24	Άρθρο 49
		Άρθρο 25	Άρθρο 50
		Άρθρο 26	Άρθρο 51
		Άρθρο 27	Άρθρο 52
		Άρθρο 28	Άρθρο 53
		Άρθρο 29	Άρθρο 54
		Άρθρο 30 παράγραφος 1	Άρθρο 55
		Άρθρο 30 παράγραφος 2	Άρθρο 56 παράγραφος 1
		Άρθρο 31	Άρθρο 57
Άρθρο 12			Άρθρο 58
Άρθρο 14α		Άρθρο 33 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 59
			Άρθρο 60
			Άρθρο 61
			Άρθρο 62
Άρθρο 11		Άρθρο 34	Άρθρο 63
Άρθρο 11α		Άρθρο 35 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 64

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 10 παράγραφος 9			Άρθρο 65
		Άρθρο 38	Άρθρο 66
			Άρθρο 67
	Άρθρο 17	Άρθρο 39	Άρθρο 68
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 40	Άρθρο 69
			Παράρτημα I
Παράρτημα II			Παράρτημα II
		Παράρτημα II	Παράρτημα III
			Παράρτημα IV
	Παράρτημα		Παράρτημα V
		Παράρτημα I	Παράρτημα VI
			Παράρτημα VII
			Παράρτημα VIII
		Παράρτημα III	Παράρτημα IX
			Παράρτημα X