Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

►B ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 2012

για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016	L 352	1	23.12.2016

Διορθώνεται από:

►C1 Διορθωτικό ΕΕ L 67 της 12.3.2015, σ. 32 (2012/34/ΕΕ)

▼B

ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Νοεμβρίου 2012

για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζονται στο κεφάλαιο IV.

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

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

1. Το κεφάλαιο II δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές μεταφορές σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών σε σιδηροδρομικές υποδομές ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

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

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή του κεφαλαίου III:

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

▼B

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

γ) 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.

▼M1

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ, 8 και 13 και του κεφαλαίου IV:

▼B

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 χωρητικότητα στο δίκτυο αυτό·

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

▼M1

3α. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ και 8:

Τοπικές γραμμές χαμηλής κυκλοφορίας μήκους έως 100 χιλιομέτρων, οι οποίες χρησιμοποιούνται για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κύριας γραμμής και σημείων αφετηρίας και προορισμού εμπορευμάτων κατά μήκος των γραμμών αυτών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω γραμμές τελούν υπό τη διαχείριση οντότητας που δεν είναι ο κύριος διαχειριστής υποδομής και ότι είτε α) οι εν λόγω γραμμές χρησιμοποιούνται από έναν και μόνο φορέα εμπορευματικών μεταφορών είτε β) τα βασικά καθήκοντα σχετικά με τις εν λόγω γραμμές εκτελούνται από φορέα που δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση. Όπου υπάρχει ένας και μόνο φορέας εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να τον εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου IV, ωσότου ζητηθεί χωρητικότητα από άλλον αιτούντα. Η παρούσα παράγραφος μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και στις περιπτώσεις όπου η γραμμή χρησιμοποιείται, σε περιορισμένο βαθμό, και για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εξαιρέσουν τις εν λόγω γραμμές από την εφαρμογή των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ και 8.

3β. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ:

Περιφερειακά δίκτυα χαμηλής κυκλοφορίας τα οποία τελούν υπό τη διαχείριση οντότητας που δεν είναι ο κύριος διαχειριστής υποδομής και χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση περιφερειακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών οι οποίες παρέχονται από μία και μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν είναι η κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση του κράτους μέλους, ωσότου ζητηθεί χωρητικότητα για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών επί του εν λόγω δικτύου και εφόσον η επιχείρηση είναι ανεξάρτητη από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εμπορευματικές υπηρεσίες. Η παρούσα παράγραφος μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και στις περιπτώσεις όπου η γραμμή χρησιμοποιείται, σε περιορισμένο βαθμό, και για εμπορευματικές υπηρεσίες. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εξαιρέσουν τις εν λόγω γραμμές από την εφαρμογή των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

▼M1

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 3 τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές υποδομές άνευ στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α και 7γ και του κεφαλαίου IV τοπικές σιδηροδρομικές υποδομές άνευ στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους εξαίρεσης τέτοιου είδους σιδηροδρομικών υποδομών. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν την απόφασή της σχετικά με το εάν η σιδηροδρομική υποδομή μπορεί να θεωρηθεί άνευ στρατηγικής σημασίας. Με αυτόν τρόπο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το μήκος των σχετικών σιδηροδρομικών γραμμών, το επίπεδο της χρήσης τους και τον όγκο της κυκλοφορίας που ενδεχομένως θα επηρεαστεί. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2.

▼B

5. Τα κράτη μέλη δύνανται 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.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν χρονικές περιόδους και προθεσμίες κατανομής της χωρητικότητας διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 43 παράγραφος 2, στο σημείο 2 στοιχείο β) του παραρτήματος VI και στα σημεία 3, 4 και 5 του παραρτήματος VII εάν ο καθορισμός των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών 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 έχει σημαντικό αντίκτυπο στην κατανομή της μεταφορικής ικανότητας εν γένει.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται 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 εντός της Ένωσης με διαφορετικές πράξεις και προθεσμίες από αυτές που προβλέπει το άρθρο 29 παράγραφος 1 όταν αυτό απαιτείται για την εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού.

8. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου IV τις σιδηροδρομικές υποδομές των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης και οι οποίες συνδέουν τους διασυνοριακούς σταθμούς ενός κράτους μέλους με την επικράτεια τρίτης χώρας.

▼M1

8α. Για περίοδο 10 ετών από τις 24 Δεκεμβρίου 2016, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των κεφαλαίων II και IV της παρούσας οδηγίας, με εξαίρεση τα άρθρα 10, 13 και 56, απομονωμένες σιδηροδρομικές γραμμές μήκους μικρότερου των 500 χιλιομέτρων, με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το κύριο εσωτερικό δίκτυο, οι οποίες συνδέονται με τρίτη χώρα όπου δεν εφαρμόζεται η νομοθεσία της Ένωσης για τους σιδηρόδρομους και έχουν διαχειριστή υποδομής διαφορετικό από αυτόν του κύριου εσωτερικού δικτύου. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε αυτές τις γραμμές μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II.

Οι εν λόγω εξαιρέσεις μπορούν να ανανεώνονται για περιόδους που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης, το κράτος μέλος που προτίθεται να την ανανεώσει κοινοποιεί στην Επιτροπή τη σχετική πρόθεσή του να το πράξει. Η Επιτροπή εξετάζει αν εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαίρεσης που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Εάν δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που

▼M1

ορίζουν την απόφασή της για τον τερματισμό της εξαίρεσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2.

▼B

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

10. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II, εκτός του άρθρου 14 και του κεφαλαίου IV, κάθε σιδηροδρομική μεταφορά που παρέχεται με διαμετακόμιση μέσω της Ένωσης.

11. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή του άρθρου 32 παράγραφος 4 τους συρμούς που δεν είναι εξοπλισμένοι με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και χρησιμοποιούνται για περιφερειακές επιβατικές υπηρεσίες, οι οποίοι τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά πριν από το 1985.

▼M1

12. Αν υπάρχει υφιστάμενη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα που έχει συναφθεί πριν από τη 16η Ιουνίου 2015 και ο ιδιωτικός φορέας που συμμετέχει στην εν λόγω εταιρική σχέση είναι και αυτός σιδηροδρομική επιχείρηση υπεύθυνη για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών επί της υποδομής, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να εξαιρούν τον εν λόγω ιδιωτικό φορέα από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α και 7δ και να περιορίζουν το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών για υπηρεσίες που εκτελούνται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις επί της ίδιας υποδομής με αυτή όπου εκτελούνται οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών που παρέχονται από τον ιδιωτικό φορέα στο πλαίσιο της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

13. Οι ιδιώτες διαχειριστές υποδομής οι οποίοι αποτελούν μέρος σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα που έχει συναφθεί πριν από τις 24 Δεκεμβρίου 2016 και δεν λαμβάνουν δημόσια χρηματοδότηση εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 7δ, υπό τον όρο ότι τα δάνεια και οι χρηματοοικονομικές εγγυήσεις που χρησιμοποιεί ο διαχειριστής της υποδομής δεν ωφελούν άμεσα ή έμμεσα συγκεκριμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

▼B

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·

▼M1

2) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο, καθώς και την ευθύνη για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής·

▼M1

2α) «ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής»: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής·

2β) «λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής»: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής·

2γ) «συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής»: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής·

2δ) «ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της·

2ε) «αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της·

2στ) «βασικά καθήκοντα» του διαχειριστή της υποδομής: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων, και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39·

▼B

3) «σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι·

4) «διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο·

5) «διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο·

6) «αστικά και προαστιακά δρομολόγια»: δρομολόγια μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του·

7) «περιφερειακά δρομολόγια»: τα δρομολόγια που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιοχών·

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

▼B

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

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

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

12) «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οιοσδήποτε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ·

13) «διασυνοριακή συμφωνία»: οιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων κρατών μελών ή μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών·

14) «άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από φορέα έκδοσης άδειας σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών·

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

16) «συμβατική συμφωνία»: συμφωνία ή, τηρουμένων των αναλογιών, διακανονισμός εντός του πλαισίου διοικητικών μέτρων·

17) «εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης του ιδίου κεφαλαίου που λαμβάνει υπόψη τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με τον μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη·

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

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

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

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

▼B

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

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

24) «χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο·

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

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

27) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα·

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

29) «αμαξοστάσιο φύλαξης»: παρακαμπτήριες γραμμές που διατίθενται ειδικά για την προσωρινή φύλαξη σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ δύο μετακινήσεων·

30) «συντήρηση μεγάλων απαιτήσεων»: εργασίες οι οποίες δεν εκτελούνται στο πλαίσιο ελέγχου ρουτίνας ως τμήμα της καθημερινής λειτουργίας και απαιτούν να τεθεί το όχημα εκτός υπηρεσίας·

▼M1

31) «κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση»: κάθε επιχείρηση εφόσον, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ([1]):

α) ο διαχειριστής της υποδομής ελέγχεται από επιχείρηση η οποία ταυτόχρονα ελέγχει μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο δίκτυο του διαχειριστή της υποδομής·

β) ο διαχειριστής της υποδομής ελέγχεται από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο δίκτυό του ή

γ) ο διαχειριστής της υποδομής ελέγχει μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο δίκτυό του.

Με τον όρο αυτό νοείται επίσης κάθε επιχείρηση που απαρτίζεται από διακριτά τμήματα στα οποία συμπεριλαμβάνονται ένας διαχειριστής υποδομής και ένα ή περισσότερα τμήματα παροχής υπηρεσιών μεταφορών χωρίς διακριτή νομική προσωπικότητα.

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

▼M1

Σε περίπτωση που διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση είναι πλήρως ανεξάρτητοι ο ένας από τον άλλο, αλλά αμφότεροι ελέγχονται άμεσα από κράτος μέλος χωρίς ενδιάμεση οντότητα, δεν θεωρείται ότι συνιστούν κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας·

32) «σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα»: δεσμευτική ρύθμιση μεταξύ δημόσιων φορέων και μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων πλην του κύριου διαχειριστή υποδομής κράτους μέλους, σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις εν μέρει ή εν όλω κατασκευάζουν ή/και χρηματοδοτούν σιδηροδρομική υποδομή ή/και αποκτούν το δικαίωμα να ασκούν οποιοδήποτε από τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 2) για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Η ρύθμιση μπορεί να λάβει οποιαδήποτε νομικώς δεσμευτική μορφή προβλέπεται στην εθνική νομοθεσία·

33) «διοικητικό συμβούλιο»: το ανώτερο όργανο επιχείρησης που ασκεί εκτελεστικά και διοικητικά καθήκοντα και είναι υπεύθυνο και λογοδοτεί για την καθημερινή διαχείριση της επιχείρησης·

34) «εποπτικό συμβούλιο»: το ανώτατο όργανο επιχείρησης που εκτελεί εποπτικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης ελέγχου επί του διοικητικού συμβουλίου και των γενικών στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με την επιχείρηση·

35) «ενιαίο εισιτήριο για ολόκληρη τη διαδρομή»: το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·

36) «υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών»: υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μεταξύ δύο τόπων που απέχουν τουλάχιστον πάνω από 200 χιλιόμετρα, σε ειδικά κατασκευασμένες συνδέσεις υψηλής ταχύτητας κατάλληλες για ταχύτητες που κατά κανόνα φθάνουν ή ξεπερνούν τα 250 km/ώρα και στις οποίες οι συρμοί κινούνται στις ταχύτητες αυτές κατά μέσο όρο.

▼B

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.

▼B

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:

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·

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.

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

4. Παρά την παράγραφο 3, οι μέτοχοι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν τη δυνατότητα να ορίσουν να απαιτείται η δική τους εκ των προτέρων έγκριση για σοβαρές αποφάσεις σε θέματα επιχειρηματικής διαχείρισης, όπως συμβαίνει με τους μετόχους ιδιωτικών ανωνύμων εταιρειών, στο πλαίσιο του εταιρικού δικαίου των κρατών μελών. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των εξουσιών των εποπτικών φορέων δυνάμει του εν λόγω εταιρικού δικαίου των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό των μελών του διοικητικού συμβουλίου.

▼B

ΤΜΗΜΑ 2

Διαχωρισμός της διαχείρισης της υποδομής απο τη μεταφορική δραστηριότητα και από τους διάφορους τύπους μεταφορικής δραστηριότητας

Άρθρο 6

Λογιστικός διαχωρισμός

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.

▼M1

2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν το άρθρο 7α παράγραφος 3 απαιτούν από την επιχείρηση να είναι οργανωμένη σε διακριτά τμήματα που δεν έχουν χωριστή νομική προσωπικότητα εντός της ίδιας επιχείρησης.

▼B

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 σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. 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 και την παρακολούθηση της χρήσης των εσόδων που προέρχονται από τα τέλη υποδομής και των πλεονασμάτων από λοιπές εμπορικές δραστηριότητες.

▼M1

Άρθρο 7

Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση σε δίκτυο και είναι επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής του εν λόγω δικτύου σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι καμία από τις υπόλοιπες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στις αποφάσεις που λαμβάνονται από τον διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου και του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και οι διαχειριστές που λογοδοτούν απευθείας σε αυτά, ενεργούν κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις και ότι η αμεροληψία δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη σύγκρουση συμφερόντων.

▼M1

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι οργανωμένος ως οντότητα νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και, σε κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, από κάθε άλλη νομική οντότητα εντός της επιχείρησης.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα ίδια άτομα δεν μπορούν να απασχολούνται ή να διορίζονται ταυτόχρονα:

α) ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου διαχειριστή υποδομής και ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης·

β) ως πρόσωπα που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα και ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης·

γ) όπου υπάρχει εποπτικό συμβούλιο, ως μέλη του εποπτικού συμβουλίου διαχειριστή υποδομής και ως μέλη του εποπτικού συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης·

δ) ως μέλη του εποπτικού συμβουλίου επιχείρησης που αποτελεί μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και που ασκεί έλεγχο ταυτόχρονα σε σιδηροδρομική επιχείρηση και σε διαχειριστή υποδομής και ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου του εν λόγω διαχειριστή υποδομής.

4. Σε κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής και τα πρόσωπα που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα δεν λαμβάνουν οποιαδήποτε αμοιβή σχετιζόμενη με τις επιδόσεις από οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης ούτε λαμβάνουν τυχόν πριμοδοτήσεις σχετιζόμενες πρωτίστως με τις οικονομικές επιδόσεις συγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Είναι ωστόσο δυνατόν να τους προσφέρονται κίνητρα που συνδέονται με τις συνολικές επιδόσεις του σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Όταν τα συστήματα πληροφοριών είναι κοινά σε διάφορες οντότητες εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, η πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες που αφορούν βασικά καθήκοντα επιτρέπεται μόνο στο εξουσιοδοτημένο προσωπικό του διαχειριστή υποδομής. Οι ευαίσθητες πληροφορίες δεν διαβιβάζονται σε άλλες οντότητες εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.

6. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν θίγουν τα δικαιώματα λήψης αποφάσεων των κρατών μελών όσον αφορά την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις αρμοδιότητες των κρατών μελών όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τη χρέωση της υποδομής, καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στα άρθρα 8, 29 και 39.

Άρθρο 7α

Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής έχει οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων εντός των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 και στα άρθρα 29 και 39, όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα.

2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ιδίως ότι:

α) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή στον διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα, με την επιφύλαξη του ρόλου των κρατών μελών όσον αφορά τον καθορισμό του πλαισίου χρέωσης και του πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39·

▼M1

β) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή όσον αφορά τους διορισμούς και τις απολύσεις των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα·

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

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η χρέωση της υποδομής και η κατανομή των διαδρομών πραγματοποιούνται από φορέα χρέωσης και/ή από φορέα χορήγησης δικαιώματος χρήσης που είναι ανεξάρτητοι ως προς τη νομική μορφή, την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 2 και του άρθρου 7 παράγραφος 3 στοιχεία γ) και δ).

Το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο α) και το άρθρο 7 παράγραφος 4 ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για τους προϊσταμένους των τμημάτων που έχουν την ευθύνη για τη διαχείριση της υποδομής και την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν τα βασικά καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής ισχύουν για τον ανεξάρτητο φορέα χρέωσης και/ή χορήγησης δικαιώματος χρήσης.

Άρθρο 7β

Αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης

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

2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε περιπτώσεις διαταραχής που τους αφορούν, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.

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

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

Άρθρο 7γ

Εξωτερική ανάθεση και καταμερισμός των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής δύναται:

▼M1

α) να αναθέτει καθήκοντα σε διαφορετική οντότητα, υπό την προϋπόθεση ότι η τελευταία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση. Εντός μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, δεν ανατίθενται βασικά καθήκοντα σε οποιαδήποτε άλλη οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, εκτός εάν η εν λόγω οντότητα ασκεί αποκλειστικά βασικά καθήκοντα·

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

Ο διαχειριστής υποδομής διατηρεί την εποπτική εξουσία κατά την άσκηση των καθηκόντων που περιγράφονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και φέρει την τελική ευθύνη για την άσκηση των εν λόγω καθηκόντων. Κάθε οντότητα που επιτελεί βασικά καθήκοντα συμμορφώνεται με τα άρθρα 7, 7α, 7β και 7δ.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 1, τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής μπορούν να εκτελούνται από διαφορετικούς διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων συμβαλλόμενων μερών σε ρυθμίσεις σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, εφόσον όλοι πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 7 παράγραφοι 2 έως 6 και των άρθρων 7α, 7β και 7δ και αναλαμβάνουν την πλήρη ευθύνη για την άσκηση των καθηκόντων αυτών.

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

4. Με την επιφύλαξη της εποπτείας από τον ρυθμιστικό φορέα ή οποιονδήποτε άλλο ανεξάρτητο αρμόδιο φορέα που καθορίζεται από τα κράτη μέλη, διαχειριστής υποδομής μπορεί να συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας με μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο αμερόληπτο και με σκοπό την παροχή ωφελημάτων στους πελάτες, όπως τη μείωση του κόστους ή τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά το μέρος του δικτύου που καλύπτεται από τη συμφωνία.

Ο εν λόγω φορέας παρακολουθεί την εκτέλεση των συμφωνιών αυτών και μπορεί, όπου απαιτείται, να υποδείξει ότι πρέπει να τερματιστούν.

Άρθρο 7δ

Χρηματοοικονομική διαφάνεια

1. Με σεβασμό των εθνικών διαδικασιών που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος, τα εισοδήματα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών πόρων, μπορούν να χρησιμοποιούνται από τον διαχειριστή υποδομής μόνο για τη χρηματοδότηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του, περιλαμβανομένης της εξυπηρέτησης των δανείων του. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επίσης να χρησιμοποιεί τα έσοδα αυτά για την καταβολή μερισμάτων στους ιδιοκτήτες της επιχείρησης, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται τυχόν ιδιώτες μέτοχοι, όχι όμως επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και ασκούν έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής.

2. Οι διαχειριστές υποδομής δεν χορηγούν δάνεια σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είτε απευθείας είτε έμμεσα.

▼M1

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν χορηγούν δάνεια σε διαχειριστές υποδομής, είτε απευθείας είτε έμμεσα.

4. Δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης χορηγούνται, εκταμιεύονται και εξυπηρετούνται μόνο σε τιμές αγοράς και υπό όρους που αντανακλούν το ιδιαίτερο προφίλ κινδύνου της σχετικής οντότητας.

5. Δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που χορηγήθηκαν πριν τις 24 Δεκεμβρίου 2016 συνεχίζουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρο ότι έχουν συναφθεί σε τιμές της αγοράς και ότι πράγματι εκταμιεύονται και εξυπηρετούνται.

6. Οποιαδήποτε υπηρεσία παρεχόμενη από άλλες νομικές οντότητες κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στον διαχειριστή υποδομής παρέχεται βάσει σύμβασης και αμείβεται είτε σε τιμές αγοράς είτε σε τιμές που αντικατοπτρίζουν το κόστος παραγωγής, στο οποίο προστίθεται εύλογο περιθώριο κέρδους.

7. Τα χρέη που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής είναι σαφώς διαχωρισμένα από τα χρέη που αποδίδονται σε άλλες νομικές οντότητες εντός κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων. Τα χρέη αυτά εξυπηρετούνται χωριστά. Αυτό δεν αποκλείει να γίνεται η τελική πληρωμή των οφειλών μέσω επιχείρησης που αποτελεί μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και που ασκεί έλεγχο ταυτόχρονα σε σιδηροδρομική επιχείρηση και σε διαχειριστή υποδομής ή μέσω άλλης οντότητας εντός της επιχείρησης.

8. Οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής και των υπόλοιπων νομικών οντοτήτων στο πλαίσιο κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης τηρούνται με τρόπο που διασφαλίζει την τήρηση του παρόντος άρθρου και επιτρέπει την ύπαρξη χωριστών λογιστικών κυκλωμάτων, καθώς και διαφανών χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων εντός της επιχείρησης.

9. Στις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής τηρεί λεπτομερή αρχεία κάθε εμπορικής και οικονομικής σχέσης με τις υπόλοιπες νομικές οντότητες στο εσωτερικό της εν λόγω επιχείρησης.

10. Σε περίπτωση κατά την οποία βασικά καθήκοντα ασκούνται από ανεξάρτητο φορέα χρέωσης και/ή κατανομής σύμφωνα με το άρθρο 7α παράγραφος 3 και τα κράτη μέλη δεν εφαρμόζουν το άρθρο 7 παράγραφος 2, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών. Οι αναφορές σε διαχειριστή υποδομής, σιδηροδρομική επιχείρηση και άλλες νομικές οντότητες κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στο παρόν άρθρο νοείται ότι αναφέρονται στα αντίστοιχα τμήματα της επιχείρησης. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν άρθρο αποδεικνύεται στους χωριστούς λογαριασμούς των αντίστοιχων τμημάτων της επιχείρησης.

Άρθρο 7ε

Μηχανισμοί συντονισμού

Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη θέσπιση κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού, ώστε να διασφαλιστεί ο συντονισμός μεταξύ των κύριων διαχειριστών υποδομής και όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, καθώς και των αιτούντων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3. Όποτε κρίνεται σκόπιμο, καλούνται να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών καθώς και των εθνικών, τοπικών ή περιφερειακών αρχών. Ο ενδιαφερόμενος ρυθμιστικός φορέας μπορεί να συμμετάσχει ως παρατηρητής. Ο συντονισμός αφορά μεταξύ άλλων:

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

▼**M1**

β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1 και την υλοποίησή τους·

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

δ) ζητήματα διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας·

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

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

Ο συντονισμός σύμφωνα με το παρόν άρθρο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στον ρυθμιστικό φορέα, ούτε τις εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.

Άρθρο 7στ

Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής

1. Με σκοπό να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικών και αποτελεσματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι κύριοι διαχειριστές υποδομής τους συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα με σκοπό:

α) την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης·

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

γ) την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών·

δ) την παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων·

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

στ) την αντιμετώπιση των διασυνοριακών σημείων συμφόρησης και

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

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

Ο συντονισμός σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να προσφεύγουν στον ρυθμιστικό φορέα, ούτε τις εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα, όπως ορίζονται στο άρθρο 56.

2. Η Επιτροπή είναι μέλος του δικτύου. Υποστηρίζει το έργο του δικτύου και διευκολύνει τον συντονισμό.

▼B

ΤΜΗΜΑ 3

Οικονομική εξυγίανση

Άρθρο 8

Χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν την εθνική τους σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς τον σκοπό αυτό, δημοσιεύουν το αργότερο 16 Δεκεμβρίου 2014, κατόπιν διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών και είναι ανανεώσιμη.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να χορηγούν στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντά του σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 2, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να χρηματοδοτήσουν αυτές τις επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης. Εν πάση περιπτώσει, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που εμφαίνονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος μέλος και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παράγραφο 1, και τη χρηματοδότηση από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2, 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 χρηματοοικονομική ισορροπία και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και, κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από τον διαχειριστή υποδομής.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών των διαχειριστών υποδομής ισοσκελίζει τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες, τα μη επιστρεπτέα έσοδα από ιδιωτικές πηγές και την κρατική χρηματοδότηση, αφενός, συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το κράτος, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, αφετέρου.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τον χρήστη, 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 τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίζει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

▼B

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 108 ΣΛΕΕ τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των χρεών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου 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 δύνανται να απαιτούν να δημιουργηθεί, στα πλαίσια των λογιστηρίων αυτών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χωριστή υπηρεσία απόσβεσης των χρεών.

Στο παθητικό της υπηρεσίας αυτής είναι δυνατόν να μεταφερθούν όλα τα δάνεια που έχει συνάψει η σιδηροδρομική 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 έως την πλήρη απόσβεση των εν λόγω δανείων. Τα χρέη που προέρχονται από δραστηριότητες θυγατρικών δεν λαμβάνονται υπόψη.

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 ισχύουν μόνο για τα χρέη ή τους συναφείς τόκους που βαρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έως την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και οπωσδήποτε έως τις 15 Μαρτίου 2001 ή την ημερομηνία προσχώρησης στην Ένωση για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ένωση μετά την ημερομηνία αυτή.

ΤΜΗΜΑ 4

Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και τις υπηρεσίες

Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικές ναυσιπλοΐας και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή δύναται να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική 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. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ.

▼B

3. 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 της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη.

4. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή θεσπίζει, το αργότερο έως 16 Δεκεμβρίου 2016, μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

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 που είναι σύμφωνες 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 συγκεκριμένης υπηρεσίας 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) ο διαχειριστής της υποδομής·

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

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 από αυτά τα μέρη πληροφορίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη εντός ενός μηνός από τη λήψη του αιτήματος. Ο ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός έξι εβδομάδων από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών.

▼B

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,

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δραστηριοτήτων του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή θεσπίζει, το αργότερο έως 16 Δεκεμβρίου 2016, μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

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

▼B

συνεπάγονται οι συναφείς υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών αποδείξεων και ενός λογικού κέρδους για την απαλλαγή από αυτές τις υποχρεώσεις.

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.

5. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 13

Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες

1. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης παρέχουν χωρίς διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης, στις εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ σημείο 2, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές.

3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 στοιχεία α), β), γ), δ), ζ) και θ) του παραρτήματος ΙΙ καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρείας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει εξέχουσα θέση σε εθνικές αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών για τις οποίες χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρεία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής νομικής οντότητας για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο νομικής οντότητας.

Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρεία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως.

Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης

▼B

της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7.

4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση παροχής υπηρεσιών του σημείου 2 του παραρτήματος ΙΙ λαμβάνουν απάντηση εντός εύλογου χρονικού ορίου που ορίζει ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55. Τέτοια αιτήματα μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Όταν τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών την οποία διαχειρίζεται φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω φορέας αιτιολογεί γραπτώς κάθε αρνητική απόφαση και αναφέρει τις βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε άλλες εγκαταστάσεις.

5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί τον βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών δύναται να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα.

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

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

8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του παραρτήματος ΙΙ από τον διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των εν λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

▼B

9. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια πρόσβασης στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών των σημείων 2 έως 4 του παραρτήματος II. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

ΤΜΗΜΑ 5

Διασυνοριακές συμφωνίες

Άρθρο 14

Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε διασυνοριακή συμφωνία το αργότερο 16 Ιουνίου 2013 όσον αφορά τις συμφωνίες που θα συναφθούν πριν από την εν λόγω ημερομηνία και πριν από τη σύναψή τους όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. Η Επιτροπή αποφασίζει αν οι εν λόγω συμφωνίες συμμορφώνονται προς το δίκαιο της Ένωσης εντός εννέα μηνών από την κοινοποίηση όσον αφορά τις συμφωνίες που θα συναφθούν πριν από 15 Δεκεμβρίου 2012 και εντός τεσσάρων μηνών όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 2.

3. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών, βάσει του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να αρχίσουν διαπραγματεύσεις και να συνάψουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

4. Εάν, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πρόθεσης του κράτους μέλους να αρχίσει τις διαπραγματεύσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2, η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να υπονομεύσουν τους στόχους των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων της Ένωσης με τις συγκεκριμένες τρίτες χώρες και/ή να οδηγήσουν σε συμφωνία ασύμβατη προς το δίκαιο της Ένωσης, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος.

Τα κράτη, μέλη ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή για τυχόν διαπραγματεύσεις αυτού του είδους και, κατά περίπτωση, την καλούν να συμμετάσχει σε αυτές ως παρατηρήτρια.

5. Τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εφαρμόζουν προσωρινά και/ή να συνάπτουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η Επιτροπή θεσπίζει τις εν λόγω αποφάσεις εξουσιοδότησης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 2.

▼B

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 και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις στην αγορά των ενωσιακών σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων αντιπροσώπων των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 55, και αντιπροσώπων των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των κοινωνικών εταίρων του σιδηροδρομικού τομέα, των χρηστών και των εκπροσώπων των τοπικών και περιφερειακών αρχών, 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. Όπου κρίνεται σκόπιμο, η Επιτροπή μεριμνά, επίσης, για τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με τις λειτουργίες του όπως προβλέπονται στον κανονισμό (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]).

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 χωρητικότητας, 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, τον βαθμό ανοίγματος της αγοράς και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης μεταξύ των κρατών μελών, την ανάπτυξη της απασχόλησης και τις σχετικές κοινωνικές συνθήκες του σιδηροδρομικού τομέα. Οι εν λόγω δραστηριότητες παρακολούθησης πραγματοποιούνται με την επιφύλαξη παρόμοιων δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη και του ρόλου των κοινωνικών εταίρων.

4. Η Επιτροπή υποβάλλει κάθε δύο έτη έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και τις υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ·

β) τις συνθήκες-πλαίσιο που αναφέρονται στην παράγραφο 3, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών·

γ) την κατάσταση του ενωσιακού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών·

δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·

ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών·

([1]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1.

▼B

στ) τους περιορισμούς της υποδομής·

ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.

5. Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη, σεβόμενα τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων, υποβάλλουν στην Επιτροπή σε ετήσια βάση τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων.

6. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει μέτρα για την εξασφάλιση της συνοχής των υποχρεώσεων υποβολής πληροφοριών των κρατών μελών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση

Άρθρο 16

Αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση

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

Η αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή φορείς.

ΤΜΗΜΑ 2

Όροι αδειοδότησης

Άρθρο 17

Γενικές απαιτήσεις

1. Κάθε επιχείρηση δικαιούται να ζητήσει άδεια στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη.

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

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

4. Δεν επιτρέπεται στις 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 λαμβάνει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς τη χρήση κοινού υποδείγματος της άδειας και, εφόσον απαιτείται για την εξασφάλιση δίκαιου και αποτελεσματικού ανταγωνισμού σε αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών, την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή του

▼B

παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 18

Όροι απόκτησης της άδειας

Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας 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 τον σκοπό αυτό, κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την 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 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·

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

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

▼M1

ε) δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που σχετίζονται με υποχρεώσεις που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις, όποτε συντρέχει περίπτωση.

▼B

Άρθρο 20

Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας

1. Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η 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.

2. Ο φορέας έκδοσης των αδειών ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν είναι σε θέση να υποβάλει ετήσιους λογαριασμούς, μέσω του ισολογισμού της. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας παρέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες του παραρτήματος III.

▼B

3. Ο φορέας έκδοσης των αδειών θεωρεί ότι η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν διαθέτει οικονομική επιφάνεια εάν παρατηρούνται σημαντικές ή συχνές καθυστερήσεις της καταβολής φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης συνεπεία της δραστηριότητας της επιχείρησης.

4. Ο φορέας έκδοσης των αδειών δύναται να απαιτήσει την υποβολή έκθεσης λογιστικού ελέγχου και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν τα στοιχεία του παραρτήματος ΙΙΙ.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος ΙΙΙ. Ως εκ τούτου το παράρτημα ΙΙΙ μπορεί να τροποποιείται ώστε να καθορίζονται τα στοιχεία που παρέχει αρχικά ή συμπληρωματικά η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας βάσει της πείρας των φορέων έκδοσης των αδειών ή της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας 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.

Άρθρο 22

Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης

Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 ΣΛΕΕ, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη, ή διαθέτει επαρκείς εγγυήσεις βάσει όρων της αγοράς ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογή της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους. Παρά την υποχρέωση αυτή, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και το προφίλ κινδύνου των διαφόρων ειδών υπηρεσιών, ιδιαίτερα δε των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την κληρονομιά.

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.

▼B

Άρθρο 24

Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση

1. Αν υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον συγκεκριμένη σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί άδεια πληροί τις απαιτήσεις 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.

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, ενημερώνει αμέσως τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμέσως τους φορείς έκδοσης αδειών των λοιπών κρατών μελών.

▼B

Άρθρο 25

Διαδικασία χορήγησης αδειών

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται από το οικείο κράτος μέλος το οποίο και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

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 ΙΙΙ. Ο φορέας χορήγησης των αδειών λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. 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 χωρητικότητας της υποδομής

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής της χωρητικότητας 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 χωρητικότητας της υποδομής.

Άρθρο 27

Δήλωση δικτύου

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη 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. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα IV.

▼B

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 την παρούσα οδηγία.

ΤΜΗΜΑ 2

Τέλη υποδομής και υπηρεσιών

Άρθρο 29

Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών

1. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα την προϋπόθεση διαχειριστικής ανεξαρτησίας που αναφέρεται στο άρθρο 4.

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

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης ή αναφέρει ιστότοπο στον οποίο δημοσιεύονται το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης.

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

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 πριν 15 Δεκεμβρίου 2010, το εθνικό κοινοβούλιο δύναται να ελέγξει και, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει το επίπεδο χρέωσης που έχει καθορίσει ο διαχειριστής υποδομής. Οποιαδήποτε τέτοια επανεξέταση διασφαλίζει ότι η χρέωση συμμορφώνεται προς την παρούσα οδηγία και το επίπεδο και τους κανόνες χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

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

3. 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.

▼B

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

Άρθρο 30

Κόστος υποδομής και λογαριασμοί

1. Λαμβανομένων δεόντως υπόψη των θεμάτων ασφάλειας καθώς συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στους διαχειριστές υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής, και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρμόδια αρχή και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του παραρτήματος V και ισχύει για τουλάχιστον πέντε έτη.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συμβατικές συμφωνίες που ισχύουν στις 15 Δεκεμβρίου 2012 τροποποιούνται, εάν απαιτείται, ώστε να ευθυγραμμισθούν με την παρούσα οδηγία κατά την ανανέωσή τους ή το αργότερο έως 16 Ιουνίου 2015.

3. Τα κράτη μέλη υλοποιούν τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω ρυθμιστικών μέτρων, ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση του κόστους στη συμβατική συμφωνία και του επιπέδου χρέωσης μέσω ρυθμιστικών μέτρων.

4. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να υλοποιήσει τα κίνητρα της παραγράφου 1 μέσω ρυθμιστικών μέτρων, αυτό βασίζεται σε ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, με την επιφύλαξη των εξουσιών του ρυθμιστικού φορέα για την επανεξέταση της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 56.

5. Οι όροι της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 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.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρμόδια αρχή και ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν αιτούντες, και κατόπιν αιτήματός τους, τους εν δυνάμει αιτούντες, και τους παρέχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους καταλλήλως σχετικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας πριν από την υπογραφή της. Η συμβατική συμφωνία δημοσιεύεται εντός μηνός από τη σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και του επιχειρηματικού σχεδίου.

7. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και τηρούν μητρώο των περιουσιακών τους στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνοι που θα χρησιμεύει στην εκτίμηση της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους. Αυτό θα συνοδεύεται από στοιχεία των δαπανών για τη βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

8. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν μέθοδο επιμερισμού του κόστους στις διάφορες κατηγορίες υπηρεσιών που προσφέρονται προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά με βάση την καλύτερη διεθνή πρακτική.

▼B

Άρθρο 31

Αρχές χρέωσης

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

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τον διαχειριστή υποδομής και τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να παρέχουν στον ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη, ούτως ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με το άρθρο 56. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι σε θέση, εν προκειμένω, να αποδείξουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις 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 και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Πριν 16 Ιουνίου 2015, η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα για τον καθορισμό των διαδικαστικών λεπτομερειών υπολογισμού του κόστους το οποίο προκύπτει έμμεσα ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του συρμού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

Ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στις λεπτομέρειες αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα τέσσερα έτη από την έναρξη ισχύος αυτών των εκτελεστικών πράξεων.

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Κάθε τέτοια τροποποίηση διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Βάσει της πείρας των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των ρυθμιστικών φορέων και των αρμόδιων αρχών, και αναγνωρίζοντας τα υπάρχοντα συστήματα διαφοροποίησης ανάλογα με τον θόρυβο, η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικαστικές λεπτομέρειες για την επιβολή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας επιβολής, και καθίσταται δυνατή η διαφοροποίηση των τελών χρήσης υποδομής ώστε να λαμβάνονται υπόψη, κατά περίπτωση, η ευαισθησία της περιοχής που επηρεάζεται, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του πληθυσμού που επηρεάζεται, και η σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3. Οι εν

▼B

λόγω εκτελεστικές πράξεις δεν έχουν ως αποτέλεσμα αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ούτε θίγουν τη συνολική ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα.

Οιαδήποτε τέτοια τροποποίηση των τελών υποδομής με σκοπό να ληφθεί υπόψη το κόστος φαινομένων θορύβου, στηρίζει τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών οχημάτων με την πλέον οικονομικά βιώσιμη διαθέσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

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

Εάν η χρέωση του περιβαλλοντικού κόστους οδηγεί σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι φυλάσσονται οι αναγκαίες πληροφορίες και διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της επιβολής της. Τα κράτη μέλη παρέχουν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματός της.

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. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του παραρτήματος ΙΙ 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 χωρητικότητα 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 των σημείων 2, 3 και 4 του παραρτήματος ΙΙ παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή 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 τον διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των τμημάτων αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο σύστημα χρέωσης πρέπει να τηρούνται οι αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

▼B

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

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπόψη τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VI και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζουν οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές μεταφορές, επιβατικά δρομολόγια εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπά επιβατικά δρομολόγια.

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να προβούν σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

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

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τον εν λόγω κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 56.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, οι διαχειριστές δικτύου μπορούν να επιβάλλουν υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνουν πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει 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.

▼M1

4. Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής [1] μπορούν να διαφοροποιούνται, ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το ETCS που είναι σύμφωνο με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/ΕΚ της Επιτροπής [2] και με επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική αύξηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

[1] Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

[2] Απόφαση 2008/386/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Απριλίου 2008, για τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679/ΕΚ, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/860/ΕΚ, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων (ΕΕ L 136 της 24.5.2008, σ. 11).

▼M1

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για τις σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με ECTS.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να επεκτείνουν τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες δεν προσδιορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919.

▼B

5. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν 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.

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

Άρθρο 33

Εκπτώσεις

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102, 106 και 107 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 τον 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 τον 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.

▼B

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 ΣΛΕΕ.

Άρθρο 35

Σύστημα 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 συστήματος επιδόσεων. Το σύστημα είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος VI ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά τις τροποποιήσεις του σημείου 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI. Ως εκ τούτου το σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI, δύναται να τροποποιείται βάσει της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και της πείρας των ρυθμιστικών φορέων του άρθρου 55, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Με τις τροποποιήσεις αυτές προσαρμόζονται οι κατηγορίες καθυστέρησης στις βέλτιστες πρακτικές που αναπτύσσει η βιομηχανία.

Άρθρο 36

Τέλη κράτησης

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που διατίθεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό που αφορά τη μη χρήση παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Η επιβολή τέτοιου τέλους σε αιτούντες στους οποίους εκχωρήθηκε σιδηροδρομική διαδρομή είναι υποχρεωτική σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών. Για την επιβολή του εν λόγω τέλους, οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν στη δήλωση δικτύου τους τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται η μη χρήση. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 ελέγχει τα εν λόγω κριτήρια σύμφωνα με το άρθρο 56. Το τέλος καταβάλλεται είτε από τον αιτούντα είτε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 1. Ο διαχειριστής υποδομής είναι πάντοτε σε θέση να ενημερώνει κάθε ενδιαφερόμενο σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής που έχει ήδη κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 37

Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για να διασφαλίσουν την εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων

▼B

χρέωσης και συνεταιρίζονται με σκοπό τον συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Οι διαχειριστές υποδομής αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Προς τούτο, θεσπίζουν τις απαραίτητες προς τον σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει η παρούσα οδηγία.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των συστημάτων επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης.

ΤΜΗΜΑ 3

Κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής

Άρθρο 38

Δικαιώματα χωρητικότητας

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από διαχειριστή υποδομής. Όταν κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

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

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

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

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

4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνών μεταφορών επιβατών, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών επί της διαδρομής 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, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση

▼B

παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή με δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 11 και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39

Κατανομή χωρητικότητας

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, με βάση την απαίτηση διαχειριστικής ανεξαρτησίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 4. Καθορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας. Ο διαχειριστής της υποδομής εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα 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 χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται ώστε να επιτρέπουν την αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής διερχόμενης από περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, 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 σιδηροδρομικές διαδρομές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα.

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 χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι αρχές και τα κριτήρια για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας που θεσπίζονται στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας δημοσιεύονται από τους διαχειριστές υποδομής στη δήλωση δικτύου τους, σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 3. Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες.

2. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και καλείται να παρίσταται ως παρατηρητής στις βασικές συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής και από συστήματα κατανομής βάσει ΤΠ ώστε να είναι σε θέση να εκτελούν την ρυθμιστική τους εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56.

3. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή χωρητικότητας 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 χωρητικότητας υποδομής, να δημοσιοποιούνται.

▼B

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 χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες με τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 44 παράγραφος 1.

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 είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Καθορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β) του παραρτήματος IV. Οι 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 χωρητικότητας υποδομής.

3. Πριν από 16 Ιουνίου 2015, η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παραγράφου 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 42

Συμφωνίες-πλαίσιο

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 ΣΛΕΕ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

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.

▼B

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 χωρητικότητας που παραχωρείται στον αιτούντα για την διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. 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 χωρητικότητα 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 χωρητικότητας 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-πλαίσιο κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

8. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 43

Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο παράρτημα VII.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος VII. Ως εκ τούτου, κατόπιν διαβούλευσης με όλους τους διαχειριστές υποδομής, το παράρτημα VII μπορεί να τροποποιείται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι λειτουργικές πτυχές της διαδικασίας κατανομής. Οι τροποποιήσεις αυτές βασίζονται στα απαιτούμενα, βάσει πείρας, ώστε να εξασφαλίζεται κατάλληλη διαδικασία κατανομής και να απηχείται ο προβληματισμός των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τη λειτουργία.

▼B

3. 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.

Άρθρο 44

Αιτήσεις

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 τμήμα 2 του κεφαλαίου IV.

2. Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο παράρτημα VII.

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

4. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα, οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να αιτούνται θυρίδα μίας στάσης που μπορεί να είναι είτε κοινός φορέας ο οποίος έχει συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής είτε ένας και μόνο διαχειριστής υποδομής που δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική διαδρομή. Ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές ([1]).

Άρθρο 45

Προγραμματισμός

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα 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 χωρητικότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολογίων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικά δρομολόγια κατά το χρόνο ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

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

([1]) ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

▼B

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 χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και εγγράφως ή ηλεκτρονικώς:

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

β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια·

γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2·

δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής.

Σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 οι πληροφορίες αυτές παρέχονται χωρίς να αποκαλύπτεται η ταυτότητα των άλλων αιτούντων, εκτός εάν οι αιτούντες έχουν συμφωνήσει αυτή την κοινοποίηση.

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 χωρητικότητας 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 χωρητικότητας 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 τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

Άρθρο 47

Κορεσμένη χωρητικότητα

1. Όταν, μετά τον συντονισμό των σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα 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 χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον.

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

▼B

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 χωρητικότητας υποδομής.

4. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία που 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 εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι μεταφορές αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

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

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

5. Η σημασία των μεταφορών εμπορευμάτων, και ιδιαίτερα των διεθνών εμπορευμάτων, εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας.

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 χωρητικότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη χωρητικότητα.

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

Άρθρο 49

Εξειδικευμένη υποδομή

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

▼B

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 ΣΛΕΕ, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

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

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

Άρθρο 50

Ανάλυση χωρητικότητας

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

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνεται υπόψη η υποδομή, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα 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 χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

Άρθρο 51

Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας

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

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας 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 χωρητικότητας, 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 χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

▼B

Για το σχέδιο αυτό, ενδέχεται να απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του κράτους μέλους.

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 χωρητικότητας.

4. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, 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 χωρητικότητας 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 του αιτούντος.

Άρθρο 53

Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

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

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

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.

▼M1

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποχρεώσει τον διαχειριστή υποδομής να του κοινοποιεί αυτήν την πληροφορία, εάν θεωρεί ότι αυτό είναι αναγκαίο.

▼B

Άρθρο 54

Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

▼M1

1. Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρών διαταραχών της σιδηροδρομικής κίνησης. Σε περίπτωση που η διαταραχή έχει δυνητικές επιπτώσεις στη διασυνοριακή κυκλοφορία, ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί κάθε σχετική πληροφορία στους λοιπούς διαχειριστές υποδομής των οποίων το δίκτυο και η κυκλοφορία ενδέχεται να επηρεαστούν από την εν λόγω διαταραχή. Οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την ομαλοποίηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας.

▼B

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.

ΤΜΗΜΑ 4

Ρυθμιστικός φορέας

Άρθρο 55

Ρυθμιστικός φορέας

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ο φορέας αυτός είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιονδήποτε άλλο δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. 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.

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 του

▼B

παρόντος άρθρου. Ο ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα δύναται επίσης να συμπράξει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης ([1]), το φορέα έκδοσης αδειών που ιδρύθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων ([2]) ή την αρχή αδειοδότησης που αναφέρεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ της παρούσας οδηγίας, εφόσον ο μεικτός αυτός φορέας πληροί τα κριτήρια ανεξαρτησίας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

▼C1

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του. Συγκεκριμένα, εξασφαλίζουν ότι τα πρόσωπα τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας σύμφωνα με το άρθρο 56, όπως τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, κατά περίπτωση, διορίζονται, βάσει σαφών και διαφανών κανόνων που εγγυώνται την ανεξαρτησία τους, από εθνικά συμβούλια υπουργών ή από οιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή η οποία δεν ασκεί άμεσα δικαιώματα κυριότητας επί των επιχειρήσεων που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση.

▼B

Τα κράτη μέλη αποφασίζουν εάν αυτά τα πρόσωπα διορίζονται με ορισμένη και ανανεώσιμη θητεία ή σε μόνιμη βάση που επιτρέπει μόνον απόλυση για πειθαρχικούς λόγους που δεν συνδέονται με τη λήψη αποφάσεων. Επιλέγονται με διαφανή διαδικασία βάσει των προσόντων τους, μεταξύ άλλων την ικανότητά τους και τη σχετική πείρα τους, κατά προτίμηση στον τομέα των σιδηροδρόμων ή σε άλλους κλάδους δικτύων.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι αυτά τα πρόσωπα ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή φορείς. Προς τούτο τα πρόσωπα αυτά προβαίνουν ετησίως σε δήλωση δεσμεύσεων και δήλωση συμφερόντων όπου δηλώνουν τα τυχόν άμεσα ή έμμεσα συμφέροντα που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι θίγουν την ανεξαρτησία τους και ότι επηρεάζουν την άσκηση των καθηκόντων τους. Τα πρόσωπα αυτά απέχουν από τη λήψη αποφάσεων σε περιπτώσεις οι οποίες αφορούν επιχείρηση με την οποία είχαν άμεση ή έμμεση σχέση κατά τη διάρκεια του έτους πριν από την εκκίνηση της διαδικασίας.

Δεν ζητούν ούτε λαμβάνουν οδηγίες από κυβερνήσεις ή άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα και είναι πλήρως υπεύθυνα για την στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

Μετά τη λήξη της θητείας τους στον ρυθμιστικό φορέα, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα με τις επιχειρήσεις ή τις οντότητες που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση για διάστημα τουλάχιστον ενός έτους.

([1]) ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1.
Σημείωση: Ο τίτλος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου έχει προσαρμοστεί ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η αναρίθμηση των άρθρων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, σύμφωνα με το άρθρο 5 της Συνθήκης της Λισαβόνας· η αρχική αναφορά γινόταν στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης.

([2]) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

▼B

Άρθρο 56

Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα

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 για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή·

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή·

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της·

δ) το σύστημα χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται·

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10 έως 13·

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

▼M1

η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας·

θ) τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης·

ι) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.

2. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης ιδίως της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι). Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας ελέγχει τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι) με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά 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 κατά των αιτούντων.

▼B

3. Ο ρυθμιστικός φορέας συνεργάζεται επίσης στενά με την εθνική αρχή ασφαλείας κατά την έννοια της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος [1] και με την αρχή χορήγησης αδειών στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρχές αυτές αναπτύσσουν κοινό πλαίσιο ανταλλαγής πληροφοριών και συνεργασίας με στόχο την αποτροπή παρενεργειών για τον ανταγωνισμό ή την ασφάλεια της αγοράς

[1] ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

▼B

σιδηροδρόμων. Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει μηχανισμό ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να παρέχει στις εθνικές αρχές ασφαλείας και χορήγησης αδειών συστάσεις σχετικά με ζητήματα τα οποία μπορεί να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό στην αγορά σιδηροδρόμων και η εθνική αρχή ασφαλείας να παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα και την αρχή χορήγησης αδειών συστάσεις σχετικά με ζητήματα τα οποία μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια. Με την επιφύλαξη της ανεξαρτησίας κάθε αρχής στο πεδίο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της, η σχετική αρχή εξετάζει κάθε τέτοια σύσταση πριν από την έγκριση των αποφάσεών της. Εάν η σχετική αρχή αποφασίσει να αποκλίνει από τη σύσταση αυτή, δικαιολογεί τις αποφάσεις της.

4. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν ότι ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να εγκρίνει μη δεσμευτικές γνώμες σχετικά με τις προσωρινές μορφές του επιχειρηματικού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 τη συμβατική συμφωνία και το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα ότι τα εν λόγω μέσα συμμορφώνονται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους, οι οποίοι είναι αναλογικοί προς τη σημασία του τομέα σιδηροδρόμων στο κράτος μέλος.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από τον διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το τμήμα 2 του κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται 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.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας διεξάγει τακτικά, και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον κάθε δύο έτη, διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των χρηστών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των επιβατικών υπηρεσιών μεταφοράς προκειμένου να λάβει υπόψη τις απόψεις τους για την αγορά σιδηροδρόμων.

8. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να ζητεί σχετικές πληροφορίες από τον διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται εντός εύλογης περιόδου που ορίζεται από τον ρυθμιστικό φορέα και δεν υπερβαίνει τον έναν μήνα, εκτός εάν, σε έκτακτες περιστάσεις, ο ρυθμιστικός φορές συμφωνεί, και εγκρίνει χρονικά περιορισμένη παράταση που δεν υπερβαίνει δύο πρόσθετες εβδομάδες. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να μπορεί 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.

▼M1

9. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι).

▼B

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 χωρητικότητας υποδομής, ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, 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.

10. 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 το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου, κατά περίπτωση.

11. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη δημοσίευση των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα.

▼M1

12. Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο άρθρο 7δ, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί διαχειριστών υποδομής, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, οι εν λόγω εξουσίες εκτείνονται σε όλες τις νομικές οντότητες. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 13, να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του παραρτήματος VIII με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών που είναι υπεύθυνες για ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, ο ρυθμιστικός φορέας δύναται επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

▼M1

Χρηματοοικονομικές ροές που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 1, δάνεια που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφοι 4 και 5 και χρέη που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 7 υπόκεινται σε παρακολούθηση από τον ρυθμιστικό φορέα.

Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος έχει ορίσει τον ρυθμιστικό φορέα ως τον ανεξάρτητο αρμόδιο φορέα του άρθρου 7γ παράγραφος 4, ο ρυθμιστικός φορέας αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο.

▼B

13. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος VIII. Ως εκ τούτου, το παράρτημα VIII μπορεί να τροποποιείται ώστε να προσαρμόζεται στην εξέλιξη των λογιστικών και ελεγκτικών πρακτικών και/ή να συμπληρώνεται με πρόσθετα στοιχεία, απαραίτητα για την τήρηση χωριστών λογαριασμών.

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

1. Οι ρυθμιστικοί φορείς ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζουν στη λήψη αποφάσεων και, ιδιαίτερα, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα κύρια ζητήματα των διαδικασιών τους και με τα προβλήματα ερμηνείας των μεταφερθεισών στο εθνικό δίκαιο νομοθετικών πράξεων της Ένωσης που αφορούν τον σιδηρόδρομο. Οι φορείς αυτοί συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς τον σκοπό αυτό συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Η Επιτροπή είναι μέλος, συντονίζει και στηρίζει το έργο του δικτύου και διατυπώνει συστάσεις στο δίκτυο, κατά περίπτωση και διασφαλίζει την ενεργή συνεργασία των κατάλληλων ρυθμιστικών φορέων.

Σύμφωνα με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων που ορίζει η οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών [1] και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών [2], η Επιτροπή επικουρεί την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μεταξύ των μελών του δικτύου, ενδεχομένως μέσω ηλεκτρονικών εργαλείων, με σεβασμό στο επιχειρηματικό απόρρητο των πληροφοριών που παρέχουν οι σχετικές επιχειρήσεις.

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

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 διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και, κατά περίπτωση, με την Επιτροπή, και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

[1] ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.
[2] ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

▼M1

3α. Όταν, σε θέματα που αφορούν διεθνή υπηρεσία, απαιτείται η λήψη απόφασης από δύο ή περισσότερους ρυθμιστικούς φορείς, οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται για την προπαρασκευή των αντίστοιχων αποφάσεών τους προκειμένου να επιλυθεί το θέμα. Για τον σκοπό αυτό, οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με το άρθρο 56.

▼B

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.

7. Κατόπιν αιτήματος ρυθμιστικού φορέα, η Επιτροπή μπορεί να συμμετέχει στις δραστηριότητες που καταγράφονται στις παραγράφους 2 έως 6 για τη διευκόλυνση της συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων όπως περιγράφεται στις ανωτέρω παραγράφους.

▼M1

8. Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν στο πλαίσιο της παραγράφου 3α. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων και των δραστηριοτήτων του δικτύου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και, εφόσον απαιτείται, για τον αποτελεσματικό συντονισμό των ρυθμιστικών φορέων, η Επιτροπή δύναται να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.

▼B

9. Οι ρυθμιστικοί φορείς εξετάζουν αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής του άρθρου 37 και του άρθρου 40 παράγραφος 1 που εφαρμόζουν διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

▼M1

10. Για αποφάσεις που αφορούν υπερεθνική υποδομή, αμφότερα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν ανά πάσα στιγμή μετά τις 24 Δεκεμβρίου 2016 να συμφωνήσουν ότι απαιτείται συντονισμός μεταξύ των ενδιαφερόμενων ρυθμιστικών φορέων προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι συνέπειες των αποφάσεών τους.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 58

Κανόνες για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων

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-νησί, με σιδηροδρομική σύνδεση με μόνο ένα άλλο κράτος μέλος, και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρεια 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 χωρητικότητας 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 δικαστικό έλεγχο.

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 Βόρειας 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 Βόρεια Ιρλανδία, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 62 παράγραφος 2.

Οι παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζονται εφόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί σιδηροδρομικά δρομολόγια στην Ιρλανδία ή τη Βόρεια 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 στη Βόρεια Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που λειτουργούν στην Ιρλανδία.

([1]) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

▼B

Το οικείο κράτος μέλος ή τα οικεία κράτη μέλη (Ιρλανδία ή Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρεια 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 παρούσας παραγράφου.

3. Παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να ανανεωθεί για μέγιστη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. 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 συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 62 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 60

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 20 παράγραφος 5, στο άρθρο 35 παράγραφος 3, στο άρθρο 43 παράγραφος 2 και στο άρθρο 56 παράγραφος 13 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 15 Δεκεμβρίου 2012. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 5, στο άρθρο 35 παράγραφος 3, στο άρθρο 43 παράγραφος 2 και στο άρθρο 56 παράγραφος 13 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 5, του άρθρου 35 παράγραφος 3, του άρθρου 43 παράγραφος 2 και του άρθρου 56 παράγραφος 13 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

▼B

Άρθρο 61

Μέτρα εφαρμογής

Μετά από αίτηση κράτους μέλους, ρυθμιστικού φορέα ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τα συγκεκριμένα μέτρα που θεσπίζουν οι εθνικές αρχές σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τους όρους πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές και υπηρεσίες, τη χορήγηση άδειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα τέλη χρήσης υποδομής και την κατανομή της χωρητικότητας εντός δώδεκα μηνών από τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 62 παράγραφος 2 αν το σχετικό μέτρο δύναται να εξακολουθεί να εφαρμόζεται εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή της αίτησης.

Άρθρο 62

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η Επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη επί σχεδίου εκτελεστικής πράξης που πρόκειται να εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4, το άρθρο 11 παράγραφος 4, το άρθρο 12 παράγραφος 5, το άρθρο 13 παράγραφος 9, το άρθρο 17 παράγραφος 5, το άρθρο 31 παράγραφοι 3 και 5, το άρθρο 32 παράγραφος 4 και το άρθρο 57 παράγραφος 8, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 63

Έκθεση

▼M1

1. Έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή αξιολογεί τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στον σιδηροδρομικό τομέα και υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Ιδίως, η έκθεση αξιολογεί την ανάπτυξη σιδηροδρομικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και εξετάζει την ύπαρξη πρακτικών που εισάγουν διακρίσεις όσον αφορά την πρόσβαση στις γραμμές υψηλής ταχύτητας. Η Επιτροπή εξετάζει εάν είναι απαραίτητο να υποβάλλει νομοθετική πρόταση.

Την ίδια ημερομηνία το αργότερο, η Επιτροπή αξιολογεί εάν εξακολουθούν να υφίστανται πρακτικές που εισάγουν διακρίσεις ή άλλου είδους στρεβλώσεις του ανταγωνισμού όσον αφορά τους διαχειριστές υποδομής που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Η Επιτροπή υποβάλλει, ενδεχομένως, νέες νομοθετικές προτάσεις.

▼B

2. Βάσει της εμπειρίας που αποκτήθηκε μέσω του δικτύου ρυθμιστικών φορέων, η Επιτροπή, το αργότερο 16 Δεκεμβρίου 2014, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών

▼B

έκθεση για τη συνεργασία μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων. Η Επιτροπή, κατά περίπτωση, προτείνει συμπληρωματικά μέτρα για τη διασφάλιση πιο ολοκληρωμένης ρυθμιστικής εποπτείας της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής αγοράς, ιδιαίτερα για τις διεθνείς υπηρεσίες. Προς τούτο, εξετάζονται επίσης κατά περίπτωση και νομοθετικά μέτρα.

Άρθρο 64

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων, φορέων εκμετάλλευσης, αιτούντων, αρχών και άλλων οντοτήτων το αργότερο έως 16 Ιουνίου 2015. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

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 των κεφαλαίων II και IV της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα, ενόσω δεν έχει εγκατασταθεί σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

Άρθρο 65

Κατάργηση

Οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες που εμφαίνονται στο παράρτημα IX μέρος Α, ►C1 καταργούνται από τις 17 Ιουνίου 2015, ◄ με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο μέρος Β του παραρτήματος IX.

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

Άρθρο 66

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 67

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

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 κ.λπ.· κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς· ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών· τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας· συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών· διασταυρώσεις, κ.λπ.· 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 κ.λπ.·

— 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 αμμοχάλικου· κλειδιά, διασταυρώσεις, κ.λπ.· περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως)·

— διαβάσεις για επιβάτες και εμπορεύματα περιλαμβανομένης της πρόσβασης διά οδού και της πρόσβασης για επιβάτες που έρχονται ή φεύγουν πεζή·

— 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·

— κτίρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής·

β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας·

γ) χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων 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) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίρια αυτών και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών οθονών ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του κατάλληλου χώρου έκδοσης εισιτηρίων·

β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων·

γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού·

δ) αμαξοστάσια φύλαξης·

ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις·

στ) άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης·

ζ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες·

η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας·

θ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω εγκαταστάσεις· τα σχετικά τέλη εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες δύνανται να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης, τα τέλη για το οποίο εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγία 2009/72/ΕΚ·

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·

γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

— έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,

— βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

▼B

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες δύνανται να περιλαμβάνουν:

α) σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·

β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·

γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού·

δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς·

ε) υπηρεσίες συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται για τρένα υψηλής ταχύτητας ή άλλους τύπους τροχαίου υλικού που απαιτούν ειδικές εγκαταστάσεις.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

(αναφερόμενη στο άρθρο 20)

Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή άδειας σύμφωνα με το άρθρο 20 καλύπτουν 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·

στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

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 σε ετήσια βάση, ή αναφέρονται, στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. 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 ΙΙ 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 των άρθρων 31 έως 36, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας 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 χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:

   α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες δύνανται να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής·

   β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες·

   γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης·

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

   ε) 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 χωρητικότητας 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 υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήσεις χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες κατανομής για διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.

4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας μεταφορών του άρθρου 25 της παρούσας οδηγίας και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή παραπομπή σε ιστότοπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

▼B

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.

6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παρατήματος II. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών 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 ή παραπέμπουν σε ιστότοπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

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

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, με δομή βάσει του παραρτήματος II. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί επίσης και η κατασκευή νέας υποδομής·

2. τη δομή των πληρωμών ή των κεφαλαίων που διατίθενται στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος II, τη συντήρηση και ανακαίνιση και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης και ανακαίνισης. Κατά περίπτωση, μπορεί να καλυφθεί και η διάρθρωση των πληρωμών ή των κονδυλίων που χορηγούνται σε νέα υποδομή·

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

   α) επιδόσεις των συρμών, π.χ. όσον αφορά την ταχύτητα των γραμμών, και την αξιοπιστία, και ικανοποίηση των πελατών,

   β) χωρητικότητα του δικτύου,

   γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού,

   δ) όγκοι δραστηριοτήτων,

   ε) επίπεδα ασφάλειας και

   στ) προστασία του περιβάλλοντος·

4. το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματορροές·

5. τα κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όσων υλοποιούνται βάσει ρυθμιστικών μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3·

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

8. τους κανόνες για την αντιμετώπιση μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την έγκαιρη ενημέρωση των χρηστών·

9. διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σε εξαιρετικές περιστάσεις που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα της δημόσιας χρηματοδότησης. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και το άρθρο 35)

1. Στα ζεύγη που λαμβάνουν υπόψη οι διαχειριστές υποδομής όταν καταρτίζουν κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγουν προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

   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.

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

   α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο επιδόσεων και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες 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.

   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. Η περίοδος κοινοποίησης από τον διαχειριστή υποδομής δύναται να είναι μικρότερη σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή καθυστερημένων τροποποιήσεων του πίνακα δρομολογίων.

   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

▼B

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 στη σιδηροδρομική επιχείρηση

6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός

6.2. Σχηματισμός συρμού από τη σιδηροδρομική επιχείρηση

6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)

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

▼B

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 της σιδηροδρομικής υπηρεσίας 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 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα επίλυσης διαφορών είναι αμερόληπτο έναντι των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

η) Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

(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 χωρητικότητα 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 σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

(αναφερόμενα στο άρθρο 56 παράγραφος 12)

1. Λογιστικός διαχωρισμός

   α) χωριστοί λογαριασμοί κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής·

   β) 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) κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα·

   δ) μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες·

   ε) αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρεία αποτελεί μέρος ομίλου, πλήρη στοιχεία των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2. Παρακολούθηση των τελών τροχαίας πρόσβασης

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

   β) επαρκείς πληροφορίες έτσι ώστε να επιτρέπεται η 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) δαπάνες και έσοδα των μεμονωμένων υπηρεσιών (ή ομάδων υπηρεσιών) με τη 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

   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.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΜΕΡΟΣ Α

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΤΟΥΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 65)

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

ΜΕΡΟΣ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΩΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

(που αναφέρονται στο άρθρο 65)

Οδηγία	Λήξη προθεσμίας ενσωμάτωσης
91/440/ΕΟΚ	1η 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	31η Δεκεμβρίου 2005
2006/103/ΕΚ	1η Ιανουαρίου 2007
2007/58/ΕΚ	4 Ιουνίου 2009

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ X

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

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 παράγραφοι 4 έως 9
Άρθρο 2 παράγραφος 4			Άρθρο 2 παράγραφος 10
			Άρθρο 2 παράγραφος 11
Άρθρο 3			Άρθρο 3 σημεία 1 έως 8
			Άρθρο 3 σημεία 9 έως 13
	Άρθρο 2 στοιχεία β) και γ)		Άρθρο 3 σημεία 14 και 15
			Άρθρο 3 σημεία 16 και 17
		Άρθρο 2	Άρθρο 3 σημεία 18 έως 28
			Άρθρο 3 σημεία 29 και 30
Άρθρο 4			Άρθρο 4
Άρθρο 5			Άρθρο 5 παράγραφοι 1 έως 3
			Άρθρο 5 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 9 παράγραφος 4			Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο			Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφος 3 και παράρτημα II			Άρθρο 7 παράγραφος 1
		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

▼B

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 3α			Άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2
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 παράγραφοι 1 έως 4
			Άρθρο 12 παράγραφος 5
		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 παράγραφος 1		Άρθρο 20 παράγραφος 1
	Παράρτημα τμήμα I σημείο 1		Άρθρο 20 παράγραφος 2
			Άρθρο 20 παράγραφος 3
	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

▼B

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
		Άρθρο 8	Άρθρο 32
		Άρθρο 9	Άρθρο 33
		Άρθρο 10	Άρθρο 34
		Άρθρο 11	Άρθρο 35
		Άρθρο 12	Άρθρο 36
			Άρθρο 37
		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 34 παράγραφος 2	Άρθρο 61

▼B

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 11α		Άρθρο 35 παράγραφοι 1,2 και 3	Άρθρο 62
Άρθρο 10 παράγραφος 9			Άρθρο 63
		Άρθρο 38	Άρθρο 64
			Άρθρο 65
	Άρθρο 17	Άρθρο 39	Άρθρο 66
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 40	Άρθρο 67
			Παράρτημα I
		Παράρτημα II	Παράρτημα II
	Παράρτημα		Παράρτημα III
		Παράρτημα I	Παράρτημα IV
			Παράρτημα V
			Παράρτημα VI
		Παράρτημα III	Παράρτημα VII
			Παράρτημα VIII