

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2015/1100 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Ιουλίου 2015

σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 5 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν εκθέσεις με αντικείμενο τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του σιδηροδρομικού τομέα.
- (2) Με βάση τις πληροφορίες που διαβιβάζουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλλει ανά διετία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τα θέματα που παρατίθενται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
- (3) Τα κράτη μέλη παρείχαν ήδη εθελοντικώς στην Επιτροπή τις απαραίτητες πληροφορίες επί αρκετά έτη. Για να διασφαλιστεί συνοχή και συγκρισιμότητα των στοιχείων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, χρειάζονται λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά το περιεχόμενο και τη μορφή των δεδομένων αυτών.
- (4) Με τον παρόντα κανονισμό καθορίζεται ερωτηματολόγιο το οποίο πρέπει να συμπληρώνουν ετησίως τα κράτη μέλη με σκοπό την παρακολούθηση των τεχνικών και των οικονομικών συνθηκών και των εξελίξεων της αγοράς του σιδηροδρομικού τομέα στην Ένωση.
- (5) Προκειμένου να συγκεντρώνουν τα δεδομένα που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με τους κοινωνικούς εταίρους, τους χρήστες, τους ρυθμιστικούς φορείς και άλλες σημαντικές αρμόδιες αρχές σε εθνικό επίπεδο.
- (6) Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με το περιεχόμενο των στοιχείων που πρέπει να περιέχει το ερωτηματολόγιο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις υπάρχουσες πηγές δεδομένων και τα στοιχεία που ήδη διαβιβάζονται βάσει των τρεχουσών υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων, ώστε να ελαχιστοποιηθεί ο πρόσθετος φόρτος για τον σιδηροδρομικό κλάδο και τα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αξιοποιεί, κατά το δυνατόν, τα στοιχεία που διαβιβάζονται με βάση τις ακόλουθες νομικές πράξεις:

— τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου ⁽²⁾, όσον αφορά τα δεδομένα των επενδύσεων σε υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών,

— τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με τον όγκο της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και για τα ατυχήματα,

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1108/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί καθιέρωσης λογιστικής των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 4).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1).

- τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1708/2005 της Επιτροπής ⁽¹⁾, και ιδίως τα παραρτήματα I και II, όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών,
- τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, όσον αφορά τις ετήσιες εκθέσεις που πρέπει να δημοσιεύονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τις επιδόσεις ποιότητας εξυπηρέτησης, και
- τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 ⁽³⁾ της Επιτροπής, όσον αφορά τις απογραφές των περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να διενεργούν τα κράτη μέλη για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της προσβασιμότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης από τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα.
- (7) Το Ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων στον τομέα των σιδηροδρόμων πρέπει να συμμετέχει ενεργά στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και στην επικαιροποίηση της μεθοδολογίας συλλογής των στοιχείων.
- (8) Το ερωτηματολόγιο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα πρέπει να χρησιμοποιείται για τη συλλογή των δεδομένων από το έτος υποβολής έκθεσης 2015. Για τα δύο πρώτα έτη υποβολής εκθέσεων, είναι απαραίτητη μια μεταβατική περίοδος διότι ενδέχεται να χρειαστεί τα κράτη μέλη να προσαρμόσουν τα υφιστάμενα συστήματα συλλογής δεδομένων μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Για να αποφευχθούν παρερμηνείες, είναι σημαντικό κατά τη μεταβατική περίοδο να ενημερώνουν τα κράτη μέλη την Επιτροπή σχετικά με τις διαφορές όσον αφορά το περιεχόμενο ή τη μορφή των δεδομένων στα σχετικά τμήματα του ερωτηματολογίου.
- (9) Κατόπιν αιτήματος της ενδιαφερόμενης σιδηροδρομικής επιχείρησης και εφόσον δικαιολογείται για λόγους εμπορικού απορρήτου, τα κράτη μέλη δύνανται να υποβάλλουν στην Επιτροπή τα δεδομένα που ζητούνται σύμφωνα με το σημείο 7 του ερωτηματολογίου σε ψευδώνυμη μορφή.
- (10) Τα δεδομένα που θα συλλέγονται βάσει του παρόντος κανονισμού πρέπει να τίθενται στη διάθεση όλων των ενδιαφερομένων μερών, εκτός εάν αυτό αποκλείεται λόγω της ανάγκης προστασίας του εμπορικού απορρήτου.
- (11) Οι μεθοδολογίες, οι ορισμοί και οι μέθοδοι συλλογής των δεδομένων ενδέχεται να εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου συνεπεία της τεχνικής και επιστημονικής προόδου. Επίσης, οι εξελίξεις στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών και οι βελτιώσεις στη διαθεσιμότητα των δεδομένων ενδέχεται να καταστήσουν σκόπιμο τον περιορισμό ή την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ερωτηματολογίου. Το παράρτημα του παρόντος κανονισμού πρέπει, συνεπώς, να επικαιροποιείται τακτικά, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω εξελίξεις σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 62 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
- (12) Η Επιτροπή συμβουλευθήκε τους κοινωνικούς εταίρους και τους χρήστες του σιδηροδρομικού τομέα μέσω της ομάδας παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Συμβουλευθήκε επίσης το Ευρωπαϊκό δίκτυο Ρυθμιστικών Φορέων στον τομέα των Σιδηροδρόμων.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει το περιεχόμενο και τη μορφή των δεδομένων που πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή τα κράτη μέλη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων με σκοπό την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρόμων.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1708/2005 της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2494/95 του Συμβουλίου όσον αφορά την κοινή περίοδο αναφοράς του δείκτη για τον εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2214/96 (ΕΕ L 274 της 20.10.2005, σ. 9).

⁽²⁾ τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ και στο άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «τέλη πρόσβασης τροχιάς» (ΤΠΤ): τέλη που εισπράττονται για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που αναφέρεται στο σημείο 1 του παραρτήματος II της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- β) «υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας»: σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες που παρέχονται με τροχαίο υλικό υψηλής ταχύτητας, καθώς και με αμαξοστοιχίες με ανάκλιση που κινούνται με τουλάχιστον 200 km/h επί τουλάχιστον τμήματος της διαδρομής· η χρήση υποδομής υψηλής ταχύτητας δεν είναι πάντοτε αναγκαία·
- γ) «συμβατικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων»: σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες, πλην των αστικών, των προαστιακών, των περιφερειακών υπηρεσιών ή των υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας·
- δ) «σταθμός»: σημείο σιδηροδρομικής γραμμής στο οποίο είναι δυνατή η εκκίνηση, η στάση ή ο τερματισμός επιβατικής αμαξοστοιχίας·
- ε) «εμπορευματικός σταθμός»: τόπος εξοπλισμένος για τη μεταφόρτωση και την αποθήκευση μονάδων διατροφικών μεταφορών, κατά την οποία η σιδηροδρομική μεταφορά είναι τουλάχιστον ένας από τους τρόπους μεταφοράς·
- στ) «συνολικό αντιστάθμισμα από το κράτος» στο πλαίσιο συμβάσεων: το συνολικό ποσό που το κράτος συμφώνησε να καταβάλλει στον διαχειριστή υποδομής ως χρηματοδότηση για ολόκληρη την περίοδο της σύμβασης·
- ζ) «φορέας παρακολούθησης»: φορέας ο οποίος, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, ελέγχει τη συμμόρφωση του διαχειριστή υποδομής με τη συμβατική συμφωνία·
- η) «τροχιά»: ζεύγος σιδηροτροχιών επί των οποίων είναι δυνατόν να κινούνται οχήματα σταθερής τροχιάς·
- θ) «ειδική γραμμή υψηλής ταχύτητας»: γραμμή ειδικά κατασκευασμένη για να καθιστά δυνατή την κίνηση με ταχύτητες εν γένει ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h στα κύρια τμήματά της· ενδέχεται να περιλαμβάνει συνδεδημένα τμήματα στα οποία οι ταχύτητες μειώνονται για να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες·
- ι) «κόμβος»: σημαντικό σημείο του σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο διασυνδέονται πολλές σιδηροδρομικές γραμμές·
- ια) «διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία η αμαξοστοιχία διέρχεται από τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους και μεταφέρει επιβάτες μεταξύ σταθμών ευρισκόμενων σε διαφορετικά κράτη μέλη·
- ιβ) «επιβατική υπηρεσία εσωτερικού»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που εκτελείται αποκλειστικά εντός των συνόρων κράτους μέλους·
- ιγ) «εμπορευματική υπηρεσία εσωτερικού»: υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων που εκτελείται αποκλειστικά εντός των συνόρων κράτους μέλους·
- ιδ) «κατανομή σιδηροδρομικών διαδρομών»: απόφαση κατανομής των επιμέρους σιδηροδρομικών διαδρομών για την εκτέλεση μεταφορών· η κατανομή διαδρομών για κάθε σιδηροδρομική υπηρεσία που εκτελείται ως μέρος προγραμματισμένης τακτικής υπηρεσίας αποτελεί χωριστή διαδικασία κατανομής·
- ιε) «προγραμματισμένη διαδρομή αμαξοστοιχίας»: σιδηροδρομική διαδρομή που κατανέμεται σύμφωνα με τους κανόνες προγραμματισμού που προβλέπονται στο άρθρο 45 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- ιστ) «ad hoc διαδρομή αμαξοστοιχίας»: σιδηροδρομική διαδρομή που κατανέμεται σύμφωνα με τους κανόνες προγραμματισμού που προβλέπονται στο άρθρο 48 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- ιζ) «απόρριψη παροχής σιδηροδρομικής διαδρομής»: αίτημα για σιδηροδρομική διαδρομή που απέρριψε ο διαχειριστής υποδομής μετά από τη διαδικασία συντονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 46 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ· κάθε ματαίωση σιδηροδρομικής υπηρεσίας που εκτελείται ως μέρος προγραμματισμένης τακτικής υπηρεσίας λογίζεται ως απόρριψη σιδηροδρομικής διαδρομής·

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

- ιη) «συντήρηση»: μη κεφαλαιουχικές δαπάνες από διαχειριστή υποδομής για να διατηρηθεί η κατάσταση και η επάρκεια υφιστάμενης υποδομής·
- ιθ) «ανανεώσεις»: δαπάνες κεφαλαίου για μείζονες εργασίες αντικατάστασης των υφιστάμενων υποδομών, με τις οποίες δεν μεταβάλλονται οι συνολικές επιδόσεις τους·
- κ) «αναβαθμίσεις»: δαπάνες κεφαλαίου για μείζονες εργασίες τροποποίησης των υφιστάμενων υποδομών με τις οποίες βελτιώνονται οι συνολικές επιδόσεις τους·
- κα) «νέα υποδομή»: δαπάνες κεφαλαίου για έργα κατασκευής νέων εγκαταστάσεων υποδομής·
- κβ) «δημόσια κονδύλια» στο πλαίσιο δαπανών για υποδομές: τα ποσά που προέρχονται απευθείας από δημόσιες επιχορηγήσεις επενδύσεων·
- κγ) «ίδια κονδύλια»: τα κονδύλια από έσοδα των διαχειριστών υποδομής ή των φορέων εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων υπηρεσιών από τέλη πρόσβασης και άλλα μέσα·
- κδ) «έσοδα»: το σύνολο των τελών που εισπράττονται από την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς· εξαιρούνται άλλα έσοδα, όπως έσοδα από υπηρεσίες τροφοδοσίας, υπηρεσίες σε σταθμούς και υπηρεσίες εντός της αμαξοστοιχίας·
- κε) «διαμετακόμιση»: μεταφορά μέσω χώρας μεταξύ του τόπου φόρτωσης/επιβίβασης και του τόπου εκφόρτωσης/αποβίβασης που βρίσκονται, αντιστοίχως, εντός και εκτός της εν λόγω χώρας·
- κστ) «σιδηροδρομική κυκλοφορία σε εθνικό έδαφος»: κάθε κίνηση σιδηροδρομικών οχημάτων εντός των συνόρων μιας χώρας, ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία έχουν ταξινομηθεί τα οχήματα·
- κζ) «καθυστέρηση»: η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας που καθορίζεται στον πίνακα δρομολογίων αμαξοστοιχίας και της πραγματικής ώρας διέλευσης της αμαξοστοιχίας από συγκεκριμένο σημείο κατά τη διαδρομή της στο οποίο καταγράφονται τα στοιχεία κίνησης·
- κη) «ματαίωση υπηρεσίας»: ματαίωση αμαξοστοιχίας κατά τη φάση επιχειρησιακής λειτουργίας για λόγους σχετιζόμενους με τη σιδηροδρομική υπηρεσία, καθώς και ματαίωση προγραμματισμένης στάσης εάν αμαξοστοιχία αλλάξει διαδρομή ή εάν σιδηροδρομική υπηρεσία αντικατασταθεί από οδική υπηρεσία·
- κθ) «μέση ταχύτητα κατά τον πίνακα δρομολογίων»: η ταχύτητα που υπολογίζεται με διαίρεση του συνολικού μήκους της διαδρομής διά τον αναμενόμενο χρόνο διάνυσης της διαδρομής σύμφωνα με τον πίνακα δρομολογίων·
- λ) «αντιστάθμιση για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» ή «αντιστάθμιση ΥΔΥ»: τα χρηματοδοτικά οφέλη, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, που παραχωρεί άμεσα ή έμμεσα αρμόδια αρχή από δημόσιους πόρους για την εκτέλεση σιδηροδρομικών υπηρεσιών με βάση υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- λα) «εμπορικές υπηρεσίες μεταφοράς»: όλες οι επιβατικές μεταφορές που δεν εμπίπτουν στο πεδίο υπηρεσιών παρεχόμενων στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- λβ) «κύρια σιδηροδρομική επιχείρηση»: η μεγαλύτερη επιχείρηση από άποψη επιβατοχλιομέτρων ή τονοχλιομέτρων·
- λγ) «ενεργός άδεια»: άδεια χορηγηθείσα σε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία έχει αρχίσει και δεν έχει διακόψει τις δραστηριότητές της εντός των περιόδων που έχει καθορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- λδ) «παθητική άδεια»: άδεια χορηγηθείσα σε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία δεν έχει αρχίσει ή έχει διακόψει τις δραστηριότητές εντός των περιόδων που έχει καθορίσει το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, και άδειες που έχουν ανασταλεί ή ανακληθεί·
- λε) «τέλη απόκτησης άδειας»: όλα τα τέλη που χρεώνει η αρχή αδειοδότησης για τη διεκπεραίωση αίτησης·
- λστ) «χρόνος απόκτησης άδειας»: το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία πλήρους υποβολής αίτησης για την έκδοση άδειας έως την ημερομηνία της τελικής απόφασης·
- λζ) «ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης»: σύνολο ωρών, συμπεριλαμβανομένων των υπερωριών, εργασίας σε θέση απασχόλησης επί ένα έτος διαιρούμενου διά τον μέσο αριθμό δεδουλευμένων ωρών ετησίως σε θέση πλήρους απασχόλησης·
- λη) «σταθμός διαλογής»: χώρος ή μέρος χώρου εξοπλισμένο με αριθμό τροχιών ή άλλο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τις δραστηριότητες διαλογής σιδηροδρομικού οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των ελιγμών.

Άρθρο 3

Συλλογή και υποβολή δεδομένων

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τα δεδομένα που προσδιορίζονται στο συνημμένο στο παράρτημα ερωτηματολόγιο για το προηγούμενο έτος.
 2. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή τα δεδομένα που αφορούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές στο έδαφός του.
 3. Εάν επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών δραστηριοποιείται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, παρέχει στις εθνικές αρχές χωριστά δεδομένα για κάθε κράτος μέλος στο οποίο δραστηριοποιείται.
 4. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να συγκεντρώνουν τα αναγκαία δεδομένα από συνδυασμό των ακόλουθων πηγών:
 - α) υποχρεωτικές έρευνες·
 - β) διοικητικά δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων που συλλέγουν στατιστικές υπηρεσίες και άλλες αρχές·
 - γ) στατιστικές εκτιμήσεις, με εξήγηση των χρησιμοποιούμενων μεθόδων·
 - δ) δεδομένα που παρέχουν οι οικείοι οργανισμοί του κλάδου ή άλλοι ενδιαφερόμενοι· και
 - ε) μελέτες ad hoc.
- Οι οντότητες που είναι κάτοχοι των σχετικών δεδομένων τα παρέχουν, εφόσον τους ζητηθούν.
5. Προκειμένου να διευκολυνθούν τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ποιότητα και συγκρισιμότητα των δεδομένων, η Επιτροπή δύναται να καταρτίσει μεθοδολογικές οδηγίες, λαμβάνοντας υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές που έχουν υιοθετήσει εθνικές αρχές και επαγγελματικές οργανώσεις του σιδηροδρομικού κλάδου.
 6. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα δεδομένα στην Επιτροπή με χρήση της ηλεκτρονικής έκδοσης του ερωτηματολογίου που θα αναρτήσει η Επιτροπή στον δικτυακό της τόπο.
 7. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

Άρθρο 4

Μεταβατικές διατάξεις

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, το αργότερο για το έτος αναφοράς 2017, ότι οι διευθετήσεις για τη συλλογή δεδομένων καθιστούν δυνατή την υποβολή των δεδομένων σύμφωνα με το περιεχόμενο και τη μορφή που ορίζεται στο παράρτημα. Στις περιπτώσεις που τα κράτη μέλη αντιμετωπίσουν σημαντικές δυσκολίες στην ευθυγράμμιση των διευθετήσεων για τη συλλογή δεδομένων ή εκφράσουν ανησυχίες σχετικά με τη συνάφεια ή την αναγκαιότητα ορισμένων κατηγοριών δεδομένων, αξιολογείται κατά πόσον είναι αναγκαία η προσαρμογή του παραρτήματος.
2. Εφόσον, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να παρέχουν τα δεδομένα σύμφωνα με το περιεχόμενο και τη μορφή που ορίζεται στο παράρτημα, υποβάλλουν τα δεδομένα με την πλησιέστερη διαθέσιμη μορφή και επισημαίνουν τις αποκλίσεις κατά την υποβολή των δεδομένων.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2016.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 7 Ιουλίου 2015.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Γενικές πληροφορίες

Κράτος μέλος:

☐ BE ☐ BG ☐ CZ ☐ DK ☐ DE ☐ EE ☐ IE ☐ EL ☐ ES ☐ FR ☐ HR ☐ IT ☐ CY ☐ LV ☐ LT ☐ LU ☐ HU ☐ MT ☐ NL
☐ AT ☐ PL ☐ PT ☐ RO ☐ SI ☐ SK ☐ FI ☐ SE ☐ UK

☐ NO

Περίοδος υποβολής έκθεσης: □□/□□/□□ — □□/□□/□□

Αρμόδια αρχή: _____

Ηλεκτρονική διεύθυνση επαφής: _____

Τα κράτη μέλη των οποίων το εθνικό νόμισμα δεν είναι το ευρώ πρέπει, για τη μετατροπή σε ευρώ της νομισματικής αξίας στο εθνικό τους νόμισμα, να χρησιμοποιούν τη μέση συναλλαγματική ισοτιμία κατά την περίοδο αναφοράς. Η χρησιμοποιούμενη συναλλαγματική ισοτιμία πρέπει να αναφέρεται κατωτέρω.

1 □□□ = □.□□□ ευρώ

Οι ερωτήσεις με αστερίσκο (*) είναι προαιρετικές.

Όταν οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων στο παρόν παράρτημα αφορούν σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δεν ισχύουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές υπηρεσίες σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

1. Χρέωση τελών χρήσης της υποδομής

1.1. Μέσος όρος τελών πρόσβασης τροχιάς (ΤΠΤ) ανά συρμοχιλιόμετρο για τις διαφορετικές κατηγορίες αμαξοστοιχιών

Ο πίνακας πρέπει να συμπληρώνεται μόνο για τις χρησιμοποιούμενες κατηγορίες αμαξοστοιχιών στο κράτος μέλος που υποβάλλει δεδομένα. Εφόσον δεν είναι δυνατός ο υπολογισμός των αριθμητικών μέσων όρων, επιτρέπεται εκτίμηση των ΤΠΤ των διαφόρων κατηγοριών αμαξοστοιχιών. Η χρησιμοποιούμενη μέθοδος για τον υπολογισμό ή την εκτίμηση των ΤΠΤ πρέπει να επεξηγείται στο τετραγωνίδιο 1.5 ⁽¹⁾.

Κατηγορία αμαξοστοιχίας (μόνο εφόσον είναι σε χρήση στο κράτος μέλος που υποβάλλει δεδομένα)	Τέλος πρόσβασης τροχιάς εξαιρουμένων των προσαυξήσεων (ευρώ/συρμοχιλιόμετρο)
Επιβατικές υπηρεσίες:	
Επιβατική αμαξοστοιχία προαστιακής και περιφερειακής υπηρεσίας	□□□.□□
Επιβατική αμαξοστοιχία συμβατικών υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων	□□□.□□
Επιβατική αμαξοστοιχία υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας σε ειδικές γραμμές υψηλής ταχύτητας	□□□.□□

⁽¹⁾ Δεδομένης της ποικιλομορφίας των πιθανών προσεγγίσεων που είναι δυνατόν να υιοθετηθούν για τον υπολογισμό των ΤΑC, τα δεδομένα που παρέχουν τα διάφορα κράτη μέλη στον παρόντα πίνακα δεν θα είναι κατ' ανάγκη συγκρίσιμα και θα χρησιμεύσουν κυρίως για την παρακολούθηση των τάσεων σε κάθε κράτος μέλος.

Κατηγορία αμαξοστοιχίας (μόνο εφόσον είναι σε χρήση στο κράτος μέλος που υποβάλλει δεδομένα)	Τέλος πρόσβασης τροχιάς εξαιρουμένων των προσαυξήσεων (ευρώ/συρμολιόμετρο)
Εμπορευματικές υπηρεσίες:	
Εμπορευματική αμαξοστοιχία μικτού βάρους 1 000 τόνων	□□□.□□
Εμπορευματική αμαξοστοιχία μικτού βάρους 1 600 τόνων	□□□.□□
Εμπορευματική αμαξοστοιχία μικτού βάρους 6 000 τόνων	□□□.□□

1.2. Έσοδα των διαχειριστών υποδομής από τέλη υποδομής, σταθμών και τερματικών σταθμών

Αναφέρονται μόνον τα τέλη που εισπράττουν οι διαχειριστές υποδομής. Στα τέλη αυτά συμπεριλαμβάνονται τα τέλη που εισπράττονται για τη χρήση εγκαταστάσεων σταθμών και εμπορευματικών τερματικών σταθμών υπό την κυριότητα ή τη διαχείριση των διαχειριστών υποδομής.

	Έσοδα (σε χιλιάδες ευρώ)
Επιβατικές υπηρεσίες:	
Σύνολο εσόδων από τέλη πρόσβασης τροχιάς, συμπεριλαμβανομένων προσαυξήσεων	□□□ □□□ □□□
Συνολικά έσοδα από τέλη σταθμών	□□□ □□□ □□□
Εκ των οποίων:	
τέλη σταθμού προαστιακών και περιφερειακών αμαξοστοιχιών (*)	□□□ □□□ □□□
τέλη σταθμού συμβατικών και υψηλής ταχύτητας αμαξοστοιχιών μεγάλων αποστάσεων (*)	□□□ □□□ □□□
Άλλα τέλη που εισπράττουν φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών αμαξοστοιχιών	□□□ □□□ □□□
Εμπορευματικές υπηρεσίες:	
Σύνολο των εσόδων από τέλη πρόσβασης τροχιάς, συμπεριλαμβανομένων των προσαυξήσεων	□□□ □□□ □□□
Συνολικά έσοδα από τέλη εμπορευματικών τερματικών σταθμών	□□□ □□□ □□□
Άλλα τέλη που εισπράττουν φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών	□□□ □□□ □□□
Σύνολο εσόδων που εισπράττουν οι διαχειριστές υποδομής	□□□ □□□ □□□

1.3. Κύρια χαρακτηριστικά των συμβατικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί κατά το άρθρο 30 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ

Διαχειριστής υποδομής (ονομασία)	Μήκος του καλυπτόμενου δικτύου (km)	Ημερομ. έναρξης	Ημερομ. λήξης	Έχουν συμφωνηθεί δείκτες επιδόσεων (!); Εάν ναι, να προσδιοριστεί	Συνολικό αντιστάθμισμα από το κράτος (σε χιλιάδες ευρώ)	Υπαρξη φορέα παρακολούθησης της σύμβασης; Εάν ναι, να προσδιοριστεί (ονομασία)
				□ NAI □ OXI	□□□ □□□	□ NAI □ OXI
				□ NAI □ OXI	□□□ □□□	□ NAI □ OXI

Διαχειριστής υποδομής (ονομασία)	Μήκος του καλυπτόμενου δικτύου (km)	Ημερομ. έναρξης	Ημερομ. λήξης	Έχουν συμφωνηθεί δείκτες επιδόσεων ⁽¹⁾ ; Εάν ναι, να προσδιοριστεί	Συνολικό αντιστάθμισμα από το κράτος (σε χιλιάδες ευρώ)	Υπαρξη φορέα παρακολούθησης της σύμβασης; Εάν ναι, να προσδιοριστεί (ονομασία)
				☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ
				☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ
				☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ

⁽¹⁾ Όπως προβλέπεται στο σημείο 3 του παραρτήματος V της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

1.4. Μείωση του θορύβου

Υπάρχουν αναγκαστικές διατάξεις (ισχύουσες ή που πρόκειται να υιοθετηθούν) που υποχρεώνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή τους διαχειριστές υποδομής να λαμβάνουν μέτρα για τη μείωση της έκθεσης του πληθυσμού σε σιδηροδρομικό θόρυβο; Τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν όρια για τον όγκο της κυκλοφορίας, ηχοπετάσματα ή ΤΠΤ διαφοροποιημένων ανάλογα με το θόρυβο, ώστε να επισπεύδεται ο εκ των υστέρων εξοπλισμός των εμπορευματικών φορταμαξών με «αθόρυβα» πέλματα πέδησης.

☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ

Εάν ναι, να προσδιοριστεί:

1.5. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Να εξηγηθεί ο τρόπος υπολογισμού του μέσου όρου των τελών πρόσβασης τροχιάς (ΤΠΤ) ανά συρμοχιλιόμετρο στον πίνακα 1.1, καθώς και των στοιχείων των τελών που περιλήφθηκαν.
- Να προσδιοριστεί εάν εφαρμόστηκαν προσαιτήσεις επί των αναφερόμενων ΤΑC.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να αναφερθεί εάν εφαρμόστηκαν διαφοροποιημένα ΤΠΤ για το ERTMS ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας.

2. Κατανομή χωρητικότητας

2.1. Τμήματα της υποδομής με κορεσμένη χωρητικότητα

Να αναφερθούν οι ακόλουθες πληροφορίες για τα κορεσμένα τμήματα, όπως ορίζεται στο άρθρο 47 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όσον αφορά την κατάσταση που επικρατεί κατά τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

Συνολικό μήκος τροχιών με κορεσμένη χωρητικότητα (km)	□□□ □□□
Εκ των οποίων:	
Ειδικές γραμμές υψηλής ταχύτητας (km)	□□□ □□□
Σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι (km)	□□□ □□□
Αριθμός κόμβων με κορεσμένη χωρητικότητα	□□□

2.2. Υπηρεσίες προτεραιότητας

Να καταταχθούν οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες (1 για την πρώτη προτεραιότητα) όταν το κοινοποιούν κράτος μέλος πρέπει να δώσει προτεραιότητα για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, π.χ. κατά τον προγραμματισμό και τον συντονισμό, καθώς και σε περίπτωση προσωρινών περιορισμών της χωρητικότητας ή διαταραχής. Εάν κάποια από τις αναφερόμενες υπηρεσίες δεν είναι δυνατόν να υπόκειται σε κανόνες προτεραιότητας, σημειώνεται «X» στο τετραγωνίδιο.

☐ Υπηρεσίες παρεχόμενες βάσει υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)
☐ Εγχώριες υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας
☐ Λοιπές επιβατικές υπηρεσίες εσωτερικού
☐ Διεθνείς επιβατικές υπηρεσίες
☐ Εγχώριες εμπορευματικές υπηρεσίες
☐ Διεθνείς εμπορευματικές υπηρεσίες
☐ Άλλες
Να διευκρινιστούν: _____

2.3. Επιτυχείς και απορριφθείσες κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών για διάφορες υπηρεσίες

Ο πίνακας πρέπει να συμπληρώνεται μόνο για τις κατηγορίες αμαξοστοιχιών που χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος το οποίο υποβάλλει τα δεδομένα. Να δοθούν οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση μετά τον προγραμματισμό και τον συντονισμό που προβλέπονται στα άρθρα 45 και 46 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Υπηρεσία	Προγραμματισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές		Ad hoc σιδηροδρομικές διαδρομές	
	Επιτυχείς κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Απορριφθείσες κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Επιτυχείς κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Απορριφθείσες κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)
Σύνολο επιβατικών υπηρεσιών:	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Εσωτερικές προαστιακές και περιφερειακές	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□
Εσωτερικές συμβατικές μεγάλων αποστάσεων	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□	□□□ □□□ □□□

Υπηρεσία	Προγραμματισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές		Ad hoc σιδηροδρομικές διαδρομές	
	Επιτυχείς κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Απορριφθείσες κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Επιτυχείς κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)	Απορριφθείσες κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών (αριθμός)
Εσωτερικές υψηλής ταχύτητας				
Διεθνείς				
Σύνολο εμπορευματικών υπηρεσιών:				
Εσωτερικές εμπορευματικές				
Διεθνείς εμπορευματικές				
Εκ των οποίων:				
Σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν χορηγηθεί από υπηρεσίες μίας στάσης για σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους				

2.4. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να περιγραφούν εν συντομία τα κριτήρια προτεραιότητας που χρησιμοποιούν οι διαχειριστές υποδομής για τις κατανομές σιδηροδρομικών διαδρομών αναλόγως των περιστάσεων στις οποίες εφαρμόζονται αυτά τα κριτήρια, π.χ. κατά τον προγραμματισμό και τον συντονισμό και σε περίπτωση προσωρινού περιορισμού της χωρητικότητας ή διαταραχής.
- Να διευκρινιστεί εάν έγινε χρήση της ανεπάρκειας χωρητικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
- Να διευκρινιστεί εάν έγινε χρήση σχεδίων βελτίωσης της χωρητικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 51 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

3. Δαπάνες για υποδομή

Να αναφερθούν οι δαπάνες των διαχειριστών κύριας σιδηροδρομικής υποδομής και άλλων ιδιοκτητών σιδηροδρομικών σταθμών και εμπορευματικών τερματικών σταθμών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Σε κατακερματισμένες αγορές, το εύρος που καλύπτουν τα παρεχόμενα δεδομένα επιτρέπεται να περιορίζεται στις δαπάνες των ιδιοκτητών των κύριων σιδηροδρομικών σταθμών και εμπορευματικών τερματικών σταθμών ⁽¹⁾. Για τους διατροπικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, να περιληφθεί μόνον το μέρος των δαπανών που αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

3.1. Επισκόπηση των δαπανών σε σιδηροδρομικές υποδομές

(σε χιλιάδες ευρώ)

	Συντήρηση	Ανακαίνιση	Αναβάθμιση	Νέες υποδομές
Συμβατικές γραμμές				
Ειδικές γραμμές υψηλής ταχύτητας				
Μεγάλοι σταθμοί				
Μεγάλοι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί				
Συνολικές δαπάνες				

3.2. Πηγή χρηματοδότησης για τις δαπάνες των διαφορετικών συνιστωσών των υποδομών ⁽²⁾

(σε χιλιάδες ευρώ)

	Δημόσια κονδύλια	Κονδύλια της ΕΕ	Ίδια κεφάλαια
Υπάρχουσες υποδομές , στις οποίες συγκαταλέγονται οι μείζονες σταθμοί και οι μείζονες εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί			
Νέες υποδομές			
Συμβατικές και ειδικές γραμμές υψηλής ταχύτητας			
Μείζονες σταθμοί			
Μείζονες εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί			
Συνολικές δαπάνες			

3.3. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.

⁽¹⁾ Για τους σκοπούς του παρόντος ερωτηματολογίου, οι σταθμοί που εξυπηρετούν περισσότερους από 10 000 επιβάτες ημερησίως θεωρούνται «μείζονες σταθμοί» και οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί χωρητικότητας άνω των 100 000 εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος ή άνω του 1 εκατομμυρίου τόνων ετησίως θεωρούνται «μείζονες εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί».

⁽²⁾ Τα σύνολα των δαπανών που αναφέρονται στους πίνακες 3.1 και 3.2 πρέπει εν γένει να είναι κατά προσέγγιση ίσο.

- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να γίνει παραπομπή στην εθνική στρατηγική κατασκευής υποδομών που δημοσιεύθηκε κατά το άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

4. Έσοδα και όγκος κυκλοφορίας

4.1. Έσοδα και όγκος των επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών

Για να εξασφαλιστεί η αντιστοιχία του όγκου των υπηρεσιών με τα αναφερόμενα έσοδα, στον παρόντα πίνακα πρέπει να αναγραφούν μόνον τα έσοδα που παράγονται από τη σιδηροδρομική κυκλοφορία στο έδαφος της χώρας. Επιτρέπεται η χρήση στατιστικών εκτιμήσεων, εάν είναι αναγκαίο. Εάν δεν είναι ακόμη διαθέσιμες οι επίσημες στατιστικές του όγκου κυκλοφορίας, επιτρέπεται η αναγραφή προσωρινών τιμών και η αναπροσαρμογή τους αργότερα.

Επιβατικές υπηρεσίες:

Σύνολο εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από υπηρεσίες μεταφορών (σε χιλιάδες ευρώ)	□□□ □□□ □□□
Συνολικός όγκος υπηρεσιών (σε χιλιάδες συρμοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Συνολικός όγκος υπηρεσιών (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος υπηρεσιών εσωτερικού (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος διεθνών υπηρεσιών (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος διαμετακομιστικών υπηρεσιών (*) (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□

Έσοδα από υπηρεσίες ΥΔΥ και εμπορικές υπηρεσίες και όγκος των υπηρεσιών αυτών

Υπηρεσίες ΥΔΥ:

Έσοδα από ναύλους (σε χιλιάδες ευρώ)	□□□ □□□ □□□
Αντιστάθμιση ΥΔΥ (σε χιλιάδες ευρώ) ⁽¹⁾	□□□ □□□ □□□
Όγκος υπηρεσιών (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων) ⁽²⁾	□□□ □□□.□

Εμπορικές υπηρεσίες:

Έσοδα από ναύλους (σε χιλιάδες ευρώ)	□□□ □□□ □□□
Όγκος υπηρεσιών (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□

Εμπορευματικές υπηρεσίες:

Σύνολο εσόδων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από υπηρεσίες μεταφορών (σε χιλιάδες ευρώ)	□□□ □□□ □□□
Συνολικός όγκος υπηρεσιών (σε χιλιάδες συρμοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Συνολικός όγκος υπηρεσιών (σε εκατομμύρια τονοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος υπηρεσιών εσωτερικού (σε εκατομμύρια τονοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος διεθνών υπηρεσιών (σε εκατομμύρια τονοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□
Όγκος διαμετακομιστικών υπηρεσιών (*) (σε εκατομμύρια τονοχιλιομέτρων)	□□□ □□□.□

- (1) Τα αριθμητικά στοιχεία που αναφέρονται εδώ πρέπει να είναι τα ίδια με εκείνα του πίνακα 6.1. Οι πληρωμές παραχώρησης του φορέα εκμετάλλευσης σε δημόσια αρχή πρέπει να νοούνται ως «αρνητικά» αντισταθμίσιμα για ΥΔΥ.
- (2) Τα αριθμητικά στοιχεία που αναφέρονται εδώ πρέπει να είναι τα ίδια με εκείνα του πίνακα 6.1.

4.2. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Να δηλωθεί εάν οι παρεχόμενες τιμές για τα έσοδα από τη σιδηροδρομική κυκλοφορία στο εθνικό έδαφος είναι υποβληθέντα στοιχεία ή εκτιμήσεις. Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις, αν εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να αναφερθεί εάν υφίστανται κενά ή ανακολουθίες στα εισερχόμενα δεδομένα.

5. Ποιότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών

Ο πίνακας πρέπει να συμπληρώνεται μόνο για τις κατηγορίες αμαξοστοιχιών που χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος το οποίο υποβάλλει τα δεδομένα.

5.1. Χρονική ακρίβεια και ματαιώσεις επιβατικών υπηρεσιών

Επιβατικές υπηρεσίες:	Συνολικός αριθμός υπηρεσιών	Αριθμός αμαξοστοιχιών με ακριβή άφιξη (με καθυστέρηση 5 λεπτών ή λιγότερο)	Αριθμός των ματαιωμένων υπηρεσιών
Προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες			
Συμβατικές και υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων			

5.2. Χρονική ακρίβεια και ματαιώσεις εμπορευματικών υπηρεσιών ⁽¹⁾

Εμπορευματικές υπηρεσίες:	Συνολικός αριθμός υπηρεσιών	Αριθμός αμαξοστοιχιών με ακριβή άφιξη (με καθυστέρηση 15 λεπτών ή λιγότερο)	Αριθμός των ματαιωμένων υπηρεσιών
Υπηρεσίες εσωτερικού			
Διεθνείς υπηρεσίες			

5.3. Μέση ταχύτητα κατά τον πίνακα δρομολογίων των εμπορευματικών υπηρεσιών ^(*)

Εμπορευματικές υπηρεσίες:	Μέση ταχύτητα κατά τον πίνακα δρομολογίων (km/h)
Υπηρεσίες εσωτερικού	
Διεθνείς υπηρεσίες	

5.4. Πρόσθετες παρατηρήσεις ^(*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να εξηγηθεί ο τρόπος μέτρησης της «καθυστέρησης» αμαξοστοιχίας (π.χ. μόνο στην τελευταία στάση ή ως μέσος όρος όλων των προγραμματισμένων στάσεων).

⁽¹⁾ Μόνον υπηρεσίες του πίνακα δρομολογίων.

- Να δοθούν βιβλιογραφικές παραπομπές στις εκθέσεις επιδόσεων και τις έρευνες ικανοποίησης που δημοσίευσε το συμβούλιο διαχείρισης του σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου κατά το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- Να δοθούν βιβλιογραφικές παραπομπές σε τυχόν άλλες πρόσφατες έρευνες σχετικά με την ποιότητα των εμπορευματικών και των επιβατικών υπηρεσιών.

--

6. Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)

6.1. Όγκος υπηρεσιών και αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς

Ο πίνακας πρέπει να συμπληρώνεται μόνο για τις κατηγορίες αμαξοστοιχιών που χρησιμοποιούνται στο κράτος μέλος το οποίο υποβάλλει τα δεδομένα.

	Όγκος υπηρεσιών (σε εκατομμύρια επιβατοχιλιομέτρων)			Όγκος υπηρεσιών (σε χιλιάδες συρμοχιλιο- μέτρων)	Αντιστάθμιση ΥΔΥ (1) (σε χιλιάδες ευρώ)
	Σύνολο	Εκ των οποίων:			
		Κατόπιν διαγωνισμού	Απευθείας ανάθεση		
Σύνολο υπηρε- σιών ΥΔΥ	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

Εκ των οποίων:

Προαστιακές και περιφε- ρεια-κές υπη- ρεσίες	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
Συμβατικές μεγάλων απο- στάσεων	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
Υψηλής τα- χύτητας	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□

Εκ των οποίων:

Διεθνείς υπη- ρεσίες βάσει ΥΔΥ	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□,□	□□□ □□□ □□□
--------------------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------------

⁽¹⁾ Οι πληρωμές παραχώρησης του φορέα εκμετάλλευσης σε δημόσια αρχή πρέπει να νοούνται «αρνητικά» αντισταθμίσματα για ΥΔΥ.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

6.2. Πρόσβαση στο τροχαίο υλικό στο πλαίσιο υπηρεσιών ΥΔΥ

Να παρασχεθούν οι ακόλουθες πληροφορίες για κάθε ΥΔΥ που ανατέθηκε την περίοδο αναφοράς.

	Περιγραφή (περιφέρειες ή γραμμές που καλύφθηκαν)	Διάρκεια (έτη)	Όγκος σύμβασης (σε χιλιάδες συρμοχιλιομέτρων)	Φορέας εκμετάλλευσης (ονομασία)	Ανατέθηκε η σύμβαση με διαγωνισμό;	Ρυθμίσεις για την παροχή τροχαίου υλικού	
						Καθορίζονταν στη συγγραφή υποχρεώσεων;	Περιγραφή ⁽¹⁾
1.					☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____
2.					☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____
3.					☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____
...					☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ	_____

⁽¹⁾ Συμφωνήθηκε ρύθμιση σε κάθε σύμβαση για την παροχή τροχαίου υλικού, π.χ. υπό την κυριότητα, την επιδότηση ή την εγγύηση της αναθέτουσας αρχής παροχή από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή εκμισθωμένη.

6.3. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.

7. Βαθμός ανοίγματος της αγοράς

Κατάλογος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με μερίδιο αγοράς 1 % ή περισσότερο. Εφόσον υπάρχουν περισσότερες από δέκα επιχειρήσεις με μερίδιο αγοράς 1 % ή περισσότερο, αναγράφονται μόνον οι 10 μεγαλύτερες. Το μερίδιο αγοράς που κατέχουν άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δίδεται ως σύνολο στο σημείο «Άλλες».

Εάν για λόγους εμπορικού απορρήτου δεν μπορεί να αναγραφεί το όνομα σιδηροδρομικής επιχείρησης, να χρησιμοποιηθούν ψευδώνυμα, π.χ. «ΣΕ 1», «ΣΕ 2». Εάν αυτό δεν θα είναι αρκετό για την επίλυση θεμάτων απορρήτου, επιτρέπεται να ενταχθούν σε ομάδα τα μερίδια αγοράς σιδηροδρομικής επιχείρησης, εξαιρουμένης της κύριας ή της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης.

7.1. Αγορά επιβατικών υπηρεσιών — υπηρεσίες ΥΔΥ

Σιδηροδρομική επιχείρηση (επωνυμία ή ψευδώνυμο)	Μερίδιο αγοράς των υπηρεσιών ΥΔΥ (ποσοστιαίο) ⁽¹⁾
Κύρια ή κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες:	□□□.□ %

(¹) Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα που παρέχονται στο εθνικό έδαφος κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Το σύνολο της στήλης πρέπει να είναι 100 %.

7.2. Αγορά επιβατικών υπηρεσιών — εμπορικές υπηρεσίες

Σιδηροδρομική επιχείρηση (επωνυμία ή ψευδώνυμο)	Μερίδιο αγοράς των εμπορικών υπηρεσιών (ποσοστιαίο) ⁽¹⁾
Κύρια ή κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %

Σιδηροδρομική επιχείρηση (επωνυμία ή ψευδώνυμο)	Μερίδιο αγοράς των εμπορικών υπηρεσιών (ποσοστιαίο) ⁽¹⁾
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα που παρέχονται στο εθνικό έδαφος κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Το σύνολο της στήλης πρέπει να είναι 100 %.

7.3. Αγορά εμπορευματικών υπηρεσιών

Σιδηροδρομική επιχείρηση (επωνυμία ή ψευδώνυμο)	Μερίδιο αγοράς των εμπορευματικών υπηρεσιών (ποσοστιαίο) ⁽¹⁾
Κύρια ή κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις:	
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
	□□□.□ %
Άλλες:	□□□.□ %

⁽¹⁾ Με βάση τα τονοχιλιόμετρα που παρέχονται στο εθνικό έδαφος κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Το σύνολο της στήλης πρέπει να είναι 100 %.

7.4. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να αναφερθεί εάν εισήλθαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς νέες μεγάλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην αγορά επιβατικών ή εμπορευματικών υπηρεσιών.

8. Βαθμός εναρμόνισης και νομοθετικές εξελίξεις (*)

Πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό εναρμόνισης της νομοθεσίας έχουν ήδη διαβιβασθεί στην Επιτροπή, διότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τη μεταφορά της νομοθεσίας στο εθνικό δίκαιο.

Το τμήμα αυτό παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να υποβάλουν παρατηρήσεις για εκκρεμή θέματα που σχετίζονται με την αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ ή την εξέλιξη της εθνικής νομοθεσίας περί σιδηροδρόμων.

8.1. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

9. Αδειοδότηση

9.1. Αριθμός εκδοθεισών αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ⁽¹⁾

Αριθμός ενεργών αδειών κατά την έναρξη της περιόδου αναφοράς (Α)	
Αριθμός αδειών που ανεστάλησαν ή ανακλήθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς ⁽¹⁾ (Β)	
Αριθμός αδειών που χορηγήθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς (Γ)	
Αριθμός ενεργών αδειών στο τέλος της περιόδου αναφοράς (Α – Β + Γ)	
Αριθμός παθητικών αδειών στο τέλος της περιόδου αναφοράς	
⁽¹⁾ Εξαιρούνται οι άδειες που ενεργοποιήθηκαν εκ νέου κατά την περίοδο αναφοράς.	

9.2. Τέλη και απαιτούμενος χρόνος για την απόκτηση άδειας

Μέσο τέλος απόκτησης άδειας (σε ευρώ)	
Μέσος χρόνος απόκτησης άδειας (ημερολογιακές ημέρες)	

9.3. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.

⁽¹⁾ Τα κράτη μέλη δεν θα υποχρεούνται πλέον να συμπληρώνουν το παρόν τμήμα όταν οι πληροφορίες για τις άδειες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε όλα τα κράτη μέλη θα είναι διαθέσιμες στη βάση δεδομένων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα (ERADIS).

10. Απασχόληση και κοινωνική συνοχή

10.1. Εργαζόμενοι στον σιδηροδρομικό τομέα ανά φύλο και ηλικιακή ομάδα

Παρέχονται οι ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά την κατάσταση στο τέλος της περιόδου αναφοράς. Εφόσον οι επιχειρήσεις παρέχουν υπηρεσίες και σε άλλους τομείς εκτός του σιδηροδρομικού, ο αριθμός των εργαζομένων επιτρέπεται να καθοριστεί με βάση εκτίμηση του ποσοστού επί του συνόλου των εργαζομένων που συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

	Σύνολο (ισοδύναμα πλή- ρους απασχόλησης)	Άνδρες (%)	Γυναίκες (%)		< 30 ετών (%)	30-50 ετών (%)	> 50 ετών (%)
Σύνολο προσωπικού των κατε- στημένων ή άλλων κύριων σι- δηροδρομικών επιχειρήσεων ⁽¹⁾		, %	, %		, %	, %	, %
Εκ των οποίων: Μηχανοδηγοί		, %	, %		, %	, %	, %
Σύνολο προσωπικού άλλων σι- δηροδρομικών επιχειρήσεων							
Εκ των οποίων: Μηχανοδηγοί							
Σύνολο προσωπικού διαχειρι- στών κύριων υποδομών		, %	, %		, %	, %	, %
Σύνολο προσωπικού άλλων διαχειριστών υποδομών							
Προσωπικό άλλων εταιρειών παροχής υπηρεσιών που σχετί- ζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ^(*) ⁽²⁾							
Από το οποίο:							
σε σταθμούς ^(*)							
σε εμπορευματικούς τερ- ματικούς σταθμούς ^(*)							
για τη συντήρηση τρο- χαίου υλικού ^(*)							
για τη συντήρηση υποδο- μής ^(*)							
σε εξειδικευμένους εκπαι- δευτικούς οργανισμούς ^(*)							
χρονομισθωμένοι μηχανο- δηγοί ^(*)							
για την παροχή ενέρ- γειας ^(*)							
για τις υπηρεσίες καθαρι- σμού τροχαίου υλικού ^(*)							
Λοιπό ^(*)							

⁽¹⁾ Το φάσμα που καλύπτει η έκθεση πρέπει να αφορά τουλάχιστον το 50 % της αγοράς (με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα και τα τονοχιλιόμετρα).

⁽²⁾ Εφόσον δεν συμπεριλαμβάνεται στο προσωπικό της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται ανωτέρω.

10.2. Εργαζόμενοι ανά είδος σύμβασης

Παρέχονται οι ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά την κατάσταση στο τέλος της περιόδου αναφοράς.

	Συμβάσεις αορίστου χρόνου Α ⁽¹⁾ (%)	Συμβάσεις ορισμένου χρόνου Β (%)		Συμβάσεις μερικής απασχόλησης (%)	Μαθητευόμενοι και ασκούμενοι (%)
Σύνολο προσωπικού των κατεστημένων ή άλλων κύριων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ⁽²⁾	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %
Από το οποίο: Μηχανοδηγοί	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %
Σύνολο προσωπικού διαχειριστών κύριων υποδομών	□□□,□ %	□□□,□ %		□□,□ %	□□,□ %

⁽¹⁾ Α + Β = 100 %.

⁽²⁾ Το φάσμα που καλύπτει η έκθεση πρέπει να αφορά τουλάχιστον το 50 % της αγοράς (με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα και τα τονοχιλιόμετρα).

10.3. Πρόσθετες παρατηρήσεις (*):

Να προστεθούν άλλες παρατηρήσεις για τα ακόλουθα σημεία:

- Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 4 του κανονισμού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση που τα υποβαλλόμενα δεδομένα δεν ανταποκρίνονται πλήρως στο περιεχόμενο και/ή τη μορφή που απαιτείται.
- Εφόσον χρησιμοποιήθηκαν δειγματοληψία ή εκτιμήσεις για τη συλλογή των δεδομένων, να εξηγηθεί συνοπτικά η προσέγγιση που υιοθετήθηκε.
- Να δοθούν λεπτομερή στοιχεία για τα εκπαιδευτικά προγράμματα ή δραστηριότητες για τους εργαζόμενους στον σιδηροδρομικό τομέα.
- Να διευκρινιστεί εάν η αρμόδια αρχή έκανε χρήση του δικαιώματός της κατά το άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ όσον αφορά τα δικαιώματα του προσωπικού και τα κοινωνικά πρότυπα που ισχύουν για τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών.
- Εάν στον πίνακα 10.1 έχουν αναφερθεί τα δεδομένα για το «προσωπικό από άλλες εταιρείες παροχής υπηρεσιών που σχετίζονται με σιδηροδρομικές μεταφορές», να εξηγηθεί εν συντομία ποιες εταιρείες συμπεριλήφθηκαν.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1191/69 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.).

11. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης

11.1. Κυριότητα και διαχείριση των κύριων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης

Για τους σκοπούς του παρόντος ερωτηματολογίου, οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης είναι εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Να αναφερθεί ο αριθμός εγκαταστάσεων που λειτουργούν, ανά τύπο κυριότητας ή φορέα εκμετάλλευσης.

Εγκατάσταση υποδομής	Κυριότητα						Φορέας εκμετάλλευσης					
	Κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση και συνδεδεόμενες με αυτήν εταιρείες ⁽¹⁾	Άλλες εταιρείες					Κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση και συνδεδεόμενες με αυτήν εταιρείες	Άλλες εταιρείες				
		Διαχειριστές υποδομής	Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	Καθετοποιημένες επιχειρήσεις ⁽²⁾	Δημόσιο ⁽³⁾	Λοίπες		Διαχειριστές υποδομής	Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	Καθετοποιημένες επιχειρήσεις	Δημόσιο	Λοίπες
Σύνολο σταθμών	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Σταθμοί που εξυπηρετούν περισσότερους από 25 000 επιβάτες ημερησίως	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Σταθμοί που εξυπηρετούν 10 000-25 000 επιβάτες ημερησίως	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Σταθμοί που εξυπηρετούν 1 000 — 10 000 επιβάτες ημερησίως	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Σταθμοί που εξυπηρετούν λιγότερους από 1 000 επιβάτες ημερησίως	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□
Σταθμοί διαλογής	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□	□□□

Εγκατάσταση υποδομής	Κυριότητα						Φορέας εκμετάλλευσης					
	Κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση και συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες ⁽¹⁾	Άλλες εταιρείες					Κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση και συνδεδεμένες με αυτήν εταιρείες	Άλλες εταιρείες				
		Διαχειριστές υποδομής	Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	Καθετοποιημένες επιχειρήσεις ⁽²⁾	Δημόσιο ⁽³⁾	Λοιπές		Διαχειριστές υποδομής	Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις	Καθετοποιημένες επιχειρήσεις	Δημόσιο	Λοιπές
Εγκαταστάσεις συντήρησης	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Λιμενικές εγκαταστάσεις θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών συνδεδεμένες με σιδηροδρομικές υπηρεσίες	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐
Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐	☐ ☐ ☐

⁽¹⁾ Συμπεριλαμβανομένων των καθετοποιημένων διαχειριστών υποδομής και εταιρειών χαρτοφυλακίου.

⁽²⁾ Συμπεριλαμβανομένων των μη κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής που αποτελούν μέρος καθετοποιημένης εταιρείας.

⁽³⁾ Εθνική, περιφερειακή ή τοπική κυβέρνηση.

