

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.9.2010  
COM(2010) 475 τελικό

2010/0253 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου**

**(Αναδιατύπωση)**

SEC(2010) 1043  
SEC(2010) 1042

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1. Ιστορικό

Μετά την ευημερία που γνώρισε κατά τον 19<sup>ο</sup> και το πρώτο μισό του 20<sup>ο</sup> αιώνα, ο κλάδος των σιδηροδρόμων περιέπεσε σε παρακμή λόγω της αυξανόμενης απήχησης από το 1970 και μετά των αυτοκινήτων και των αεροπορικών ταξιδιών. Προκειμένου να ανασταλεί η εν λόγω παρακμή, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έλαβε σειρά νομοθετικών μέτρων με στόχο την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων με την σταδιακή δημιουργία ενός «ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου». Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους που υποβλήθηκε από την Επιτροπή το 1998 και εγκρίθηκε στο τέλος του 2000 σηματοδότησε την επιθυμία των πολιτικών ιθυνόντων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο να αναθεωρήσουν το κανονιστικό πλαίσιο για να εξασφαλίσουν την ενοποίηση του κλάδου των σιδηροδρόμων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και να του επιτρέψουν να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό από τα άλλα μέσα μεταφοράς υπό τους καλύτερους δυνατούς όρους.

Η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους αποτελείται από τρεις οδηγίες:

- οδηγία 2001/12/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001<sup>1</sup>, για τροποποίηση της προϋπάρχουσας οδηγίας του Συμβουλίου της 29<sup>ης</sup> Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>2</sup>.
- οδηγία 2001/13/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001<sup>3</sup>, για τροποποίηση της προϋπάρχουσας οδηγίας του Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995 σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>4</sup> και
- οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> EE L 75 της 15.3.2001, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε από την 2004/51/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004 (EE L 164 της 30.4.2004, σ. 164), την οδηγία 2006/103/EK του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006, (EE L 363 της 20.12.2006, σ. 344), την οδηγία 2007/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, (EE L 315 της 3.12.2007, σ. 44) και από την πράξη που αφορά τους όρους προσχώρησης της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Εσθονίας, της Κυπριακής Δημοκρατίας, της Δημοκρατίας της Λετονίας, της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της Δημοκρατίας της Ουγγαρίας, της Δημοκρατίας της Μάλτας, της Δημοκρατίας της Πολωνίας, της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και της Σλοβακικής Δημοκρατίας και περί των προσαρμογών των συνθηκών για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 236 της 23.9.2003, σ. 33).

<sup>2</sup> Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου (EE L 237 της 24.8.1991, σ. 25)

<sup>3</sup> EE L 75, 15.3.001, σ. 49, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία αριθ. 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 (EE L 220 της 21.6.2004, σ. 16)

<sup>4</sup> Οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου (EE L 143 της 27.6.1995, σ. 70).

<sup>5</sup> EE L 75 της 15.3.2001, σ. 29, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 2002/844/EK της Επιτροπής, της 23ης Οκτωβρίου 2002 (EE L 289 της 26.10.2002, σ. 30), την οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 2004 (EE L 220 της 21.6.2004, σ. 16) και την

Η έναρξη ισχύος των εν λόγω οδηγιών το 2003 επηρέασε μακρόχρονα τον τρόπο των συναλλαγών στον σιδηροδρομικό κλάδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ). Υφίστανται δύο ξεχωριστοί παράγοντες – οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν αδειοδοτηθεί βάσει των κριτηρίων της ΕΕ πρέπει να έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές υπό δίκαιους όρους χωρίς διακρίσεις και να μπορούν να προσφέρουν πανευρωπαϊκές μεταφορές. Οι διαχειριστές υποδομών είναι δυνατόν να χρεώνουν τη χρήση των δικτύων τους και πρέπει να παρέχουν ελάχιστο επίπεδο εξυπηρέτησης συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε ορισμένες διευκολύνσεις. Οι οδηγίες καθορίζουν δικαιώματα πρόσβασης σε δρομολόγια σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών και ορισμένες διασφαλίσεις όσον αφορά την διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να εξασφαλιστεί ότι οι ανταγωνιστές έχουν πρόσβαση στο δίκτυο χωρίς διακρίσεις. Οι οδηγίες παρέχουν επίσης καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο σύστασης ανεξάρτητων εθνικών ρυθμιστικών φορέων στον τομέα των σιδηροδρόμων προκειμένου να εξασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση και η παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με αυτό το νέο κανονιστικό πλαίσιο ο κλάδος των σιδηροδρόμων πέτυχε σταθεροποίηση του μεταφερόμενου όγκου και, σε ορισμένα κράτη μέλη, ανάκτηση μεριδίου της αγοράς από τις οδικές μεταφορές. Περιορίστηκε επίσης η αύξηση της ανεργίας πριν από την αρχή της κρίσης. Ωστόσο, η αύξηση των σιδηροδρομικώς μεταφερόμενων εμπορευμάτων κατά τα τελευταία έτη δεν ήταν αρκετά ισχυρή για να ανακτηθεί το μερίδιο της αγοράς των 2,3 εκατοστιαίων μονάδων που χάθηκε από το 1995 έως το 2003. Αν η παρατηρούμενη τάση δεν αναστραφεί, το συνολικό μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς δεν θα βελτιωθεί. Για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, η μείωση κατά την τελευταία τριακονταετία ήταν λιγότερο δραματική σε σχέση με εκείνη της μεταφοράς εμπορευμάτων. Το μερίδιο των σιδηροδρόμων στο σύνολο της αγοράς μεταφοράς επιβατών μειώθηκε από 10,2% το 1970 σε 6,1% το 2003 στην ΕΕ των 15 (σε επιβατοχιλιόμετρα). Στην ΕΕ των 27, το μερίδιο της σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών μειώθηκε από 6,6 το 1995 σε 5,9% το 2003. Έκτοτε έχει αυξηθεί ελαφρά και έχει σταθεροποιηθεί.

Το σημερινό οικονομικό κλίμα επιδεινώνει τις χαμηλές επιδόσεις της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι μεταφορές εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρόμων) γνώρισαν πρόσφατα σημαντική μείωση της δραστηριότητάς τους (από 20% έως 50% ανάλογα με το τμήμα της αγοράς) ενώ ταυτόχρονα μειώθηκε και η δραστηριότητα όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών. Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες αναφέρουν ότι τα εθνικά σχέδια ανάκαμψης δεν αποφέρουν επενδύσεις με τον αναμενόμενο ρυθμό και ότι προβλέπονται μεγάλες περικοπές θέσεων εργασίας, ιδίως στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων.

## **1.2. Προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν**

Η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ικανότητά του να ανταγωνιστεί επιτυχώς άλλους τρόπους μεταφοράς παρεμποδίζεται από σοβαρά προβλήματα τα οποία σχετίζονται α) με ανεπαρκή χρηματοδότηση και χρέωση της υποδομής, β) διαρκείς φραγμούς στον ανταγωνισμό και γ) έλλειψη κατάλληλης κανονιστικής εποπτείας.

- α) Το επίπεδο των επενδύσεων για την ανάπτυξη και τη συντήρηση σιδηροδρομικών υποδομών παραμένει ανεπαρκές σε πολλά κράτη μέλη. Σε πολλές περιπτώσεις η

---

οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

ποιότητα των υφιστάμενων υποδομών συνεχίζει να υποβαθμίζεται. Η ανεπάρκεια επενδύσεων που παρατηρείται σε εθνικό επίπεδο οφείλεται εν μέρει στην έλλειψη σαφών επενδυτικών σχεδίων και μακροπρόθεσμων στρατηγικών. Η κακή συντήρηση, ο αργός εκσυγχρονισμός και η αυξανόμενη συμφόρηση στο δίκτυο επηρεάζουν άμεσα τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, καθώς δεν τους επιτρέπουν να παρακολουθήσουν τους άλλους τρόπους μεταφοράς και να προσελκύσουν επενδύσεις. Η ανεπάρκεια όσον αφορά το επίπεδο και την διάρθρωση των τελών πρόσβασης στην υποδομή σε πολλά κράτη μέλη τείνει να επιδεινώσει τις παραπάνω δυσκολίες.

- β) Ο ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι περιορισμένος εξαιτίας πολλών παραγόντων. Η ανεπαρκής διαφάνεια των συνθηκών της αγοράς και ένα θεσμικό πλαίσιο που λειτουργεί προβληματικά συνεχίζουν να εμποδίζουν την παροχή ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών μεταφορών από τους νεοεισερχόμενους. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο είναι οι διαρκείς διακρίσεις που αντιμετωπίζουν οι νεοεισερχόμενοι για να αποκτήσουν πρόσβαση σε υπηρεσίες που σχετίζονται με σιδηροδρομικές μεταφορές, τις οποίες συχνά κατέχουν και εκμεταλλεύονται οι κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Διακρίσεις διαπιστώνονται ακόμη και στους όρους πρόσβασης στην υποδομή (κατανομή σιδηροδρομικών διαδρομών και χρέωση).

Τα προαναφερθέντα προβλήματα επιδεινώνονται λόγω των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι ρυθμιστικοί φορείς στην εκπλήρωση των εποπτικών τους καθηκόντων, ιδίως την εξασφάλιση ισότιμης μεταχείρισης μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των αρχών που αφορούν τη χρέωση ή την πλήρη εφαρμογή του διαχωρισμού των λογαριασμών. Οι εν λόγω δυσκολίες οφείλονται συχνά στην έλλειψη πεπειραμένου προσωπικού και άλλων πόρων. Σε αρκετές περιπτώσεις λόγο επιδείνωσης αποτελεί η ανεπαρκής ανεξαρτησία από τους διαχειριστές της υποδομής, την κατεστημένη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το υπουργείο με δικαιώματα κυριότητας επί του κατεστημένου φορέα εκμετάλλευσης.

Η πλήρης εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας θα συμβάλλει ουσιαστικότερα στην επίλυση αυτών των προβλημάτων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κινήθηκε προς της κατεύθυνση εξασφάλισης της εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας κινώντας διαδικασίες επί παραβάσει κατά των κρατών μελών που την ενσωμάτωσαν εσφαλμένα ή ανεπαρκώς στο εθνικό τους δίκαιο.

Ωστόσο, υφίστανται αδυναμίες, ασάφειες και κενά στο υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο που πρέπει να αντιμετωπιστούν για να επιτευχθούν πλήρως οι αρχικοί στόχοι της νομοθεσίας. Ένας τρόπος για την αντιμετώπισή τους η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι και η αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

## **2. ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

### **2.1. Γενικοί στόχοι**

Ο κύριος στόχος της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία μιας εσωτερικής αγοράς μέσω της διαμόρφωσης κοινών πολιτικών για την προώθηση υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητας και την αρμονική, ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων. Με τη συμπλήρωση και την ενίσχυση υφιστάμενων μέτρων που έχουν θεσπιστεί σε επίπεδο ΕΕ για τον σιδηροδρομικό τομέα, η πρόταση αναδιατύπωσης

της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους θα συμβάλλει στην επίτευξη του εν λόγω στόχου διευκολύνοντας την ενοποίηση και την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η δημιουργία μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς είναι θεμελιώδης παράγοντας για την ανασυγκρότηση του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, καθιστώντας τις ελκυστικότερες και αυξάνοντας το μερίδιο που αντιπροσωπεύουν ως τρόπος μεταφοράς. Λόγω των υψηλότερων ενεργειακών επιδόσεων των σιδηροδρομικών μεταφορών (ιδίως σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές), η στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές θα έχει ως αποτέλεσμα μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και περιορισμό άλλων ρυπαντών.

## 2.2. Οριζόντιοι στόχοι

Κεντρικό στόχο των εργασιών της Επιτροπής αποτελεί η απλοποίηση, η αποσαφήνιση και ο εκσυγχρονισμός του κανονιστικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη. Λαμβάνοντας αυτόν τον οριζόντιο στόχο, η Επιτροπή υλοποιεί ένα μακρόπνοο πρόγραμμα Βελτίωσης της Νομοθεσίας, επιδιώκοντας να επιτευχθεί πρόοδος στην υλοποίηση της στρατηγικής Ευρώπη 2020.

Η **απλοποίηση** της νομοθεσίας μέσω παγίωσης και συγχώνευσης είναι ο πρώτος οριζόντιος στόχος που χαρακτηρίζει την παρούσα πρωτοβουλία αναδιατύπωσης. Η εξάλειψη των υφιστάμενων αλληλοεπικαλύψεων στις τρεις οδηγίες μέσω της αναδιάρθρωσης και της συγχώνευσής τους σε έναν ενιαίο κώδικα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές μεταφορές θα διαδραματίσει ζωτικό ρόλο στην επίτευξη του εν λόγω στόχου.

Δεύτερον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η **αποσαφήνιση** ορισμένων διατάξεων της νομοθεσίας για την πρόσβαση στις σιδηροδρομικές μεταφορές θα διευκολύνει την ορθή ενσωμάτωση και την αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε όλα τα κράτη μέλη. Όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, ορισμένες διατάξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους είναι ασαφείς και δεν προσδιορίζουν επαρκώς τα μέσα εφαρμογής.

Τέλος, υφίσταται ανάγκη **εκσυγχρονισμού** της νομοθεσίας με την κατάργηση παρωχημένων διατάξεων (που είχαν ιστορική αξία πριν από την πλήρη ελευθέρωση της αγοράς και μπορούν να συσχετιστούν με την συνήθη συγχώνευση του φορέα εκμετάλλευσης και του διαχειριστή της υποδομής) και μέσω της εισαγωγής νέων διατάξεων που ανταποκρίνονται καλύτερα στην λειτουργία της αγοράς σήμερα (για παράδειγμα, που αφορούν νεοεισερχόμενους και την πλήρη ή την μερική κυριότητα της υποδομής από το κράτος).

## 2.3. Ειδικοί στόχοι

Η προτεινόμενη αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους περιλαμβάνει α) την επαρκή χρηματοδότηση και χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών, β) του όρους του ανταγωνισμού στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών και γ) τις οργανωτικές μεταρρυθμίσεις που απαιτούνται για να εξασφαλιστεί επαρκής εποπτεία της αγοράς.

- α) Πρώτος στόχος της προτεινόμενης αναδιατύπωσης είναι η εξασφάλιση επαρκούς, διαφανούς και βιώσιμης χρηματοδότησης της υποδομής, και, μέσω της καλύτερης πρόβλεψης της ανάπτυξης της υποδομής και των συνθηκών πρόσβασης, η διευκόλυνση των επενδύσεων που πραγματοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,

σε συνδυασμό με το βελτιωμένο επίπεδο και διάρθρωση της χρέωσης της υποδομής, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς και την συμβολή στην ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού κόστους.

- β) Ένα δεύτερο σύνολο στόχων περιλαμβάνει την αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω κρατικών ενισχύσεων για εμπορικές δραστηριότητες, την πρόληψη της συλλογής εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών από τους κατεστημένους φορείς οι οποίοι ενδέχεται να τις χρησιμοποιούν κατά των δυνητικών τους ανταγωνιστών, την εξάλειψη των συγκρούσεων συμφερόντων στην διαχείριση υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και την αύξηση της διάθεσής τους σε νεοεισερχόμενους, καθώς και την ενίσχυση της διαφάνειας της αγοράς για να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός.
- γ) Όσον αφορά την ρυθμιστική εποπτεία, με την προτεινόμενη αναδιατύπωση επιδιώκεται να εξασφαλιστεί ότι οι ρυθμιστικοί φορείς θα είναι σε θέση να εκπληρώνουν την αποστολή τους αποτελεσματικά, χάρις στην ενίσχυση της ανεξαρτησίας τους, την διεύρυνση των αρμοδιοτήτων τους και πρόσθετα μέσα που τίθενται στη διάθεσή τους.

### **3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ**

#### **3.1. Προκαταρκτική εξέταση**

Βάσει εκτεταμένης έρευνας και αξιολόγησης, η Επιτροπή προσδιόρισε σειρά μέτρων που θα μπορούσαν δυνητικά να συμβάλουν στην επίτευξη καθενός από τους στόχους που σκιαγραφήθηκαν στο προηγούμενο τμήμα. Με βάση τις μελέτες που διεξήχθησαν επί σειρά ετών<sup>6</sup> και λαμβάνοντας υπόψη εισηγήσεις ενδιαφερόμενων, η Επιτροπή κατέληξε σε 37 μέτρα. Από ενδελεχή προκαταρκτικό έλεγχο των εν λόγω 37 μέτρων, επιλέχθηκε μια δέσμη 26 μέτρων. Η διαδικασία του προκαταρκτικού ελέγχου περιελάμβανε δύο βήματα – πρώτον, συνυπολογισμό των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης των ενδιαφερόμενων και, δεύτερον, διεξαγωγή ανεξάρτητης αξιολόγησης των μέτρων βάσει πέντε κριτηρίων (αποτελεσματικότητα, χρόνος εφαρμογής, απόδοση, διοικητική δυνατότητα υλοποίησης και συνοχή με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο).

#### **3.2. Εξωτερική εμπειρογνομοσύνη και διαβούλευση των ενδιαφερόμενων**

Μετά την απόφαση για διεξαγωγή αξιολόγησης των συνεπειών μιας πρωτοβουλίας αναδιατύπωσης της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, ανατέθηκε εξωτερική μελέτη στην PriceWaterhouseCoopers Advisory (PWC) στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου TREN/A2/143-2007 της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών (ΓΔ TREN) περί εκτίμησης επιπτώσεων και αξιολογήσεων.

Διεξήχθη διαβούλευση ενδιαφερόμενων με τη συμμετοχή περίπου 380 οργανισμών από την ΕΕ των 25 (ΕΕ των 27 εξαιρουμένων της Κύπρου και της Μάλτας που δεν διαθέτουν σιδηροδρόμους) στο πλαίσιο της εξωτερικής μελέτης που είχε αναλάβει η PWC. Ζητήθηκε

<sup>6</sup> Κυρίως, την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους (αναφέρεται ανωτέρω), την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την παρακολούθηση των εξελίξεων στη σιδηροδρομική αγορά και μελέτες για πολυετείς συμβάσεις και υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

από τους συμμετέχοντες να υπογραμμίσουν συγκεκριμένους φραγμούς, οι οποίοι κατά την άποψή τους, εμποδίζουν το πλήρες άνοιγμα της διεθνούς αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και την ανάπτυξη υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιπλέον, ζητήθηκε από τους ενδιαφερόμενους να προσδιορίσουν τομείς του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ που θα μπορούσαν να βελτιωθούν και να εκφράσουν την γνώμη τους σχετικά με την δυναμική αποτελεσματικότητα των προβλεπόμενων μέτρων.

### **3.3. Αξιολόγηση συνεπειών**

Με βάση την εξωτερική μελέτη που αναφέρθηκε ανωτέρω, καθώς και τα συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης των ενδιαφερόμενων, η Επιτροπή συνέταξε ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση των συνεπειών ολόκληρης της δέσμης των προεπιλεγμένων μέτρων. Στις περιπτώσεις που τα εν λόγω μέτρα δεν είχαν υποβληθεί προηγουμένως σε αξιολόγηση συνεπειών, κατά την αξιολόγηση εξετάστηκαν εναλλακτικές επιλογές των νέων προβλεπόμενων μέτρων για τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου.

### **3.4. Επικουρικότητα**

Τα προβλήματα που επηρεάζουν τον τομέα των σιδηροδρόμων εμπεριέχουν διεθνείς πτυχές που απαιτούν ανάληψη δράσης στο επίπεδο της ΕΕ. Η έλλειψη συντονισμού στις σχέσεις μεταξύ των κρατών μελών και άλλων φορέων μειώνει την αποτελεσματικότητα των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, με κίνδυνο στροφής από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα αύξηση της συμφόρησης και της ρύπανσης. Η αποσαφήνιση του κανονιστικού πλαισίου για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών για να διευκολυνθεί η είσοδος στην αγορά και ο ανταγωνισμός, καθώς και η ανάπτυξη των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα από την Ένωση παρά από κάθε κράτος μέλος μεμονωμένα.

## **4. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ**

### **4.1. Λογιστικός διαχωρισμός (άρθρο 6)**

Με τις νέες διατάξεις αποσαφηνίζεται ο αναγκαίος διαχωρισμός των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη διαφάνεια. Καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση χωριστών λογαριασμών για δραστηριότητες που απολαμβάνουν καθεστώς νόμιμου μονοπωλίου σε αντίθεση με τις δραστηριότητες που υπόκεινται στον ανταγωνισμό. Το μέτρο αυτό αποτελεί εγγύηση κατά της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και απαιτείται προκειμένου να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

### **4.2. Ανεξαρτησία άσκησης βασικών καθηκόντων (άρθρο 7)**

Με την προτεινόμενη διαγραφή καταργείται η δυνατότητα εκχώρησης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της είσπραξης των τελών χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. Το μέτρο θα ενισχύσει τον θεμιτό ανταγωνισμό εμποδίζοντας ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (τις κατεστημένες) να αποκτήσουν πρόσβαση σε εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες σχετικά με προδιαγραφές σιδηροδρομικών διαδρομών από τα τιμολόγια ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (τις νεοεισερχόμενες). Προβλέπει επίσης πρόσθετο κίνητρο για τη χρηστή και χωρίς διακρίσεις διαχείριση της υποδομής.

#### **4.3. Στρατηγική ανάπτυξης υποδομής (άρθρο 8)**

Βάσει του εν λόγω άρθρου τα κράτη μέλη θα υποχρεωθούν να δημοσιεύουν μεσο- και μακροπρόθεσμες στρατηγικές ανάπτυξης του σιδηροδρομικού τομέα που θα καταστήσουν δυνατή την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας και θα στηρίζονται σε χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος. Θα προωθήσει επενδύσεις μακροχρόνιου κύκλου ζωής από τις οποίες εξαρτάται ο κλάδος των σιδηροδρόμων. Οι μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις απαιτούνται για την προσέλκυση νέων φορέων στην αγορά και την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών.

#### **4.4. Υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (άρθρο 13)**

Οι προτεινόμενες αλλαγές αφορούν τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και είναι δύο ειδών.

Πρώτον, εισάγονται απαιτήσεις ανεξαρτησίας (δηλ. ανεξαρτησία σε επίπεδο νομικό, οργανωτικό και λήψης αποφάσεων) για την διαχείριση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και για την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών, προκειμένου να εξλειφθούν οι συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ, αφενός, των παρόχων των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή τους ιδιοκτήτες των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης, και, αφετέρου, των κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην εξασφάλιση πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης.

Το δεύτερο μέτρο που προτείνεται στο άρθρο 13 είναι η εισαγωγή διατάξεων για «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» (use-it-or-lose-it) όσον αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης. Σε περίπτωση μη χρήσης μιας εγκατάστασης εξυπηρέτησης, ο ιδιοκτήτης της πρέπει να τη διαθέσει (με απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση) σε άλλο ενδιαφερόμενο. Με το μέτρο αυτό αυξάνεται η διαθεσιμότητα των εγκαταστάσεων στην αγορά με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

#### **4.5. Διασυνοριακές συμφωνίες (άρθρο 14)**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις αποσαφηνίζονται οι γενικές αρχές που εφαρμόζονται σε διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών. Με αυτές καθιερώνονται επίσης διαδικασίες κοινοποίησης και συνεργασίας που επιτρέπουν στην Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι οι συμφωνίες συνάδουν με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4.6. Παρακολούθηση της αγοράς (άρθρο 15)**

Στόχος είναι να καταστεί σαφές ότι τα καθήκοντα της Επιτροπής όσον αφορά την παρακολούθηση της σιδηροδρομικής αγοράς θα καλύπτουν ζητήματα όπως επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή, εξελίξεις των τιμών και ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, και κατά συνέπεια ότι τα συναφή δεδομένα πρέπει να διατίθενται από τα κράτη μέλη όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο νέο παράρτημα IV. Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στον εντοπισμό των σημείων συμφόρησης στην αγορά παροχής υπηρεσιών.

#### **4.7. Δημοσίευση δήλωσης δικτύου (άρθρο 27)**

Με τις προτεινόμενες διατάξεις αποσαφηνίζονται οι κατάλληλοι τρόποι και τα μέσα δημοσίευσης των δηλώσεων δικτύου από τους διαχειριστές υποδομής. Η δημοσίευση

δηλώσεων δικτύων σε δεύτερη επίσημη γλώσσα της ΕΕ και υπό ηλεκτρονική μορφή στην διαδικτυακή πύλη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA) θα ενισχύσει την προσβασιμότητα στις δηλώσεις δικτύου και, κατά συνέπεια, θα βελτιώσει την διαφάνεια.

#### **4.8. Ενημέρωση σχετικά με τα συστήματα χρέωσης (άρθρο 29)**

Για να αυξηθεί η διαφάνεια όσον αφορά την χρήση των κρατικών ενισχύσεων, προτείνεται να γίνει υποχρεωτική η δημοσίευση των πλαισίων και των κανόνων χρέωσης των κρατών μελών στις δηλώσεις δικτύου.

#### **4.9. Συμβάσεις μεταξύ αρμόδιων αρχών και διαχειριστών υποδομής (άρθρο 30)**

Οι προτεινόμενες αλλαγές περιγράφουν λεπτομερώς τη διαδικασία σύνταξης και διαχείρισης των συμβατικών συμφωνιών μεταξύ των εθνικών αρμόδιων αρχών και των διαχειριστών υποδομής σχετικά με το κόστος της υποδομής και τα τέλη πρόσβασης. Ο ρυθμιστικός φορέας εξουσιοδοτείται ιδιαίτερα να αξιολογεί την καταλληλότητα των προβλεπόμενων κονδυλίων του προϋπολογισμού μέσο- έως μακροπρόθεσμα όσον αφορά τις προδιαγραφές της προκύπτουσας υποδομής υψηλού επιπέδου για την ίδια χρονική περίοδο (στόχοι επιδόσεων). Η εν λόγω ανεξάρτητη αξιολόγηση είναι δυνατόν να μειώσει τον κίνδυνο οι κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να χρησιμοποιήσουν την πολιτική τους ισχύ για να επηρεάσουν τις συμφωνίες.

#### **4.10. Αρχές χρέωσης (άρθρο 31)**

Το άρθρο 31 τροποποιείται προκειμένου να εισαχθούν δύο χωριστά μέτρα.

Το πρώτο μέτρο αφορά την διαφοροποίηση των χρεώσεων πρόσβασης βάσει των χαρακτηριστικών εκπομπής θορύβου του τροχαίου υλικού της αμαξοστοιχίας. Αυτό θα αποτελέσει σαφές κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής και ιδιαίτερα για επενδύσεις σε πιο βιώσιμες σιδηροδρομικές τεχνολογίες.

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

#### **4.11. Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης (άρθρο 32)**

Για την βελτίωση της συνοχής των εθνικών προγραμμάτων χρέωσης τροχαίας πρόσβασης προτείνεται η καθιέρωση κοινών κριτηρίων προσδιορισμού των «τμημάτων της αγοράς» επί των οποίων οι υπηρεσίες είναι δυνατόν να καταβάλλουν προσαυξήσεις. Τα υπόψη κριτήρια καθορίζονται στο παράρτημα VIII παράγραφος 3.

Προκειμένου να συντομευθεί η μεταβατική περίοδος κατά την οποία οι γραμμές είναι εξοπλισμένες με αμφότερα τα εθνικά συστήματα σηματοδότησης και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) για να μειωθούν οι δαπάνες συντήρησης της υποδομής, προτείνεται η μείωση των τελών πρόσβασης για τις αμαξοστοιχίες που είναι εξοπλισμένες με το ETCS.

#### **4.12. Συνεργασία μεταξύ διαχειριστών υποδομής (άρθρο 37)**

Όπως και για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής βάσει του άρθρου 40, στο νέο άρθρο 37 προτείνεται η καθιέρωση νέων μέτρων για να εξασφαλιστεί η συνεργασία των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τον καθορισμό των συστημάτων χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα.

#### **4.13. Ρυθμιστικοί φορείς (άρθρο 55)**

Προτείνεται ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων περί της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητοι από οιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή. Η εξασφάλιση της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων, ιδίως από τη δημόσια αρχή που ασκεί τα δικαιώματα κυριότητας επί της κατεστημένης σιδηροδρομικής επιχείρησης θα μειώσει τις δυνητικές συγκρούσεις συμφερόντων και, κατά συνέπεια, θα ενισχύσει την ικανότητα εποπτείας και την αξιοπιστία τους.

#### **4.14. Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα (άρθρο 56)**

Τα τρία μέτρα που προτείνονται στο άρθρο 56 συνιστούν επέκταση των αρμοδιοτήτων των ρυθμιστικών φορέων. (1) Οι αρμοδιότητές τους θα καλύπτουν ρητά τις αποφάσεις που σχετίζονται με την πρόσβαση και την χρέωση των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για να επιτραπεί η είσοδος στην αγορά και να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός. (2) Βελτίωση του λογιστικού διαχωρισμού, πρόληψη της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες με σκοπό την επιδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων και κατά συνέπεια αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού. Οι ρυθμιστικοί φορείς θα έχουν επίσης το δικαίωμα να διενεργούν ελέγχους ή να αναθέτουν εξωτερικούς ελέγχους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν τον λογιστικό διαχωρισμό. (3) Τέλος, προκειμένου οι ρυθμιστικοί φορείς να μπορούν να λειτουργούν αποτελεσματικότερα, οι διαχειριστές υποδομών οφείλουν να παρέχουν στοιχεία κοστολόγησης υπό συγκεντρωτική και τυποποιημένη μορφή ως «κανονιστικούς λογαριασμούς».

#### **4.15. Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων (άρθρο 57)**

Για να ενισχυθεί η διασυνοριακή συνεργασία και να βελτιωθούν οι συνθήκες εισόδου στην αγορά, οι ρυθμιστικοί φορείς θα υποχρεωθούν να συνεργάζονται για την έκδοση αποφάσεων σχετικά με ζητήματα πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνείς μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, η διαδικασία λήψης αποφάσεων πρέπει να επιτρέπει στους ρυθμιστικούς φορείς να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε εύθετο χρόνο.

#### **4.16. Ταξινόμηση των υπηρεσιών που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (παράρτημα ΙΙΙ)**

Ο ορισμός της χρησιμοποίησης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης ως μέρος ελάχιστης δέσμης πρόσβασης θα εξασφαλίσει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες υπόκεινται σε απαιτήσεις για την μη εισαγωγή διακρίσεων. Επιπλέον, η υποχρέωση χωριστής αναγραφής των χρεώσεων για τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού και για το ρεύμα έλξης θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη διαφάνεια των δαπανών λειτουργίας του δικτύου και, κατά συνέπεια, θα δώσει περισσότερα κίνητρα στους διαχειριστές υποδομής να μειώσουν το κόστος διάθεσης της υποδομής.

#### **4.17. Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου (παράρτημα VI)**

Τα μέτρα που προτείνονται στο παράρτημα VI αποσαφηνίζουν το περιεχόμενο των δηλώσεων δικτύων, προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους και να ενισχυθεί η διαφάνεια στο πλαίσιο της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι νέες διατάξεις ορίζουν ιδιαίτερα ότι οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να δημοσιεύουν (1) υπόδειγμα μορφότυπου για αιτήματα μεταφορικής ικανότητας, (2) λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες διάθεσης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών, (3) πληροφορίες σχετικά με τις αιτήσεις για σιδηροδρομικές άδειες και πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας, (4) πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά και (5) πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση σε συναφείς με τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (πέρα από τις πληροφορίες για τα τιμολόγια που απαιτούνται σήμερα).

#### **4.18. Συμβατικές συμφωνίες (παράρτημα VII)**

Το νέο παράρτημα VII αποσαφηνίζει το περιεχόμενο και τη λειτουργία των συμβατικών συμφωνιών που προβλέπονται στο άρθρο 30 για την προώθηση της εισαγωγής μακροπρόθεσμων στρατηγικών ανάπτυξης των σιδηροδρόμων.

#### **4.19. Απαιτήσεις για τις δαπάνες και τις χρεώσεις υποδομής (παράρτημα VIII)**

Προκειμένου να συμβάλλει στη χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων, με το νέο παράρτημα VIII αποσαφηνίζονται ορισμένες διατάξεις του άρθρου 31. Σε αυτές περιλαμβάνονται λεπτομερείς αναφορές (1) στις δαπάνες που δεν πρέπει να περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του άμεσου κόστους της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης και των υπηρεσιών τροχαίας πρόσβασης (όπως ορίζονται στο παράρτημα III παράγραφοι 1 και 2) και στα κριτήρια προσδιορισμού των τμημάτων της αγοράς επί των οποίων οι υπηρεσίες είναι δυνατόν να καταβάλλουν προσαυξήσεις, (2) στις απαιτήσεις διαφοροποίησης των τελών τροχαίας πρόσβασης με βάση τα χαρακτηριστικά εκπομπής θορύβου, (3) στον τρόπο με τον οποίο οι διαχειριστές υποδομής θα καθορίσουν τα τμήματα της αγοράς για να εκτιμήσουν την πιθανότητα εισαγωγής προσαυξήσεων και (4) στα κύρια χαρακτηριστικά και τις γενικές αρχές για τα καθεστώτα επιδόσεων.

#### **4.20. Κανονιστικοί λογαριασμοί (παράρτημα X)**

Στο νέο παράρτημα X περιλαμβάνονται λεπτομέρειες σχετικά με τον κοινό τυποποιημένο μορφότυπο για την υποβολή κανονιστικών λογαριασμών. Με το μέτρο αυτό προβλέπεται να εξασφαλισθεί ότι οι ρυθμιστικοί φορείς θα είναι σε θέση να αναλύουν λεπτομερώς τις πληροφορίες των διαχειριστών υποδομής και ότι θα διευκολυνθούν οι εποπτικές τους δραστηριότητες.

---

↓ 2004/49/EK άρθρο 30  
πράγραφος 1 (προσαρμοσμένο)

2010/0253 (COD)

Πρόταση

## ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

☒ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου ☒

(Αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη τον πρόταση της ☒ Ευρωπαϊκής ☒ Επιτροπής,

☒ Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια, ☒

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της ☒ Ευρωπαϊκής ☒ Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>7</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>8</sup>,

Αποφασίζοντας ☒ σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ☒,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

---

↓ νέο

(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των  
κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>9</sup>, η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της  
19<sup>ης</sup> Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>10</sup> και η  
οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της  
26<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των

---

<sup>7</sup> ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

<sup>8</sup> ΕΕ C [...] της [...], σ. [...].

<sup>9</sup> ΕΕ αριθ. L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

<sup>10</sup> ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70.

σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής<sup>11</sup>, τροποποιήθηκαν ουσιαστικά το 2004 και το 2007. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων και με δεδομένη την αμοιβαία συσχέτιση των εν λόγω νομικών πράξεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη.

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική  
σκέψη 1 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική  
σκέψη 2

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

↓ 95/18/ΕΚ αιτιολογική σκέψη 5  
(προσαρμοσμένο)

- (4) Από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας  πρέπει να  εξαιρούνται οι αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορές,  καθώς και  οι μεταφορές με γραμμές κλειστής διαδρομής μέσω της σήραγγας της Μάγχης.

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική  
σκέψη 3 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική  
σκέψη 4 (προσαρμοσμένο)

- (6)  Για να εξασφαλιστεί  η μελλοντική ανάπτυξη και η αποτελεσματική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου  πρέπει να  καθιερωθεί διάκριση μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και της διαχείρισης της υποδομής. Υπ' αυτές τις συνθήκες, είναι ανάγκη οι δύο αυτές δραστηριότητες να τίθενται υπό χωριστή διαχείριση και να έχουν χωριστή λογιστική.

<sup>11</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

---

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 2

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

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική σκέψη 5 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική σκέψη 6 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 91/440/ΕΟΚ αιτιολογική σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)  
→<sub>1</sub> Διορθωτικό, ΕΕ L 305 της 6.11.1991, σ. 22

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική σκέψη 8

- (11) Για να καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς εμπορευμάτων, ιδίως δε ο διασυνοριακός, απαιτείται άνοιγμα της αγοράς.
- 

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 4 (προσαρμοσμένο)

- (12) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή εφαρμόζονται σε όλη την  Ένωση  σε ομοιόμορφη βάση και χωρίς διακρίσεις, ενδείκνυται να καθιερωθεί η αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

---

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 8 (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 9 (προσαρμοσμένο)

- (15) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές<sup>12</sup>, επιτρέπει στα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας , οι οποίες,  ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.

---

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

- (16) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, μπορεί να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν  εναλλακτική επιλογή  να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις

---

<sup>12</sup> ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα κατά το άρθρο 55 της παρούσας οδηγίας με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από τις αρμόδιες αρχές ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 12 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 13

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

↓ 2007/58/EK αιτιολογική  
σκέψη 14

- (19) Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων και κάθε δυνατή ανάμειξη στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς δρομολογίου και, εφόσον απαιτείται, των πιθανών οικονομικών επιπτώσεων στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

↓ 2007/58/EK αιτιολογική σκέψη 16 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2007/58/EK αιτιολογική σκέψη 17

- (21) Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες και, εφόσον αρμόζει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να συντονίζονται όσον αφορά τις αρχές και τις πρακτικές της εκτίμησης κατά πόσο διακυβεύεται η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πρέπει να αναπτύξουν βαθμιαία κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία τους.

↓ νέο

- (22) Για να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, χρειάζεται διαχωρισμός μεταξύ παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών και λειτουργίας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης. Με αυτό ως δεδομένο, είναι αναγκαία η ανεξάρτητη διαχείριση αυτών των δύο τύπων δραστηριότητας από χωριστές νομικές οντότητες. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστού φορέα ή επιχείρησης για κάθε εγκατάσταση εξυπηρέτησης.

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 9 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

- (24) Για την προστασία των πελατών και των τρίτων, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι επαρκώς ασφαλισμένες  έναντι  αστικής ευθύνης.

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 12 (προσαρμοσμένο)

- (25) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξάλλου,  θα πρέπει  να τηρούν τις εθνικές διατάξεις και  τους κανόνες της Ένωσης  όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς την επιβολή διακρίσεων, με στόχο να διασφαλιστεί ότι είναι σε θέση να ασκούν τη δραστηριότητά τους σε συγκεκριμένες διαδρομές με πλήρη ασφάλεια  και τηρώντας δεόντως τις διατάξεις που αφορούν

την υγεία, τις κοινωνικές συνθήκες και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών ☒.

---

↓ 95/18/EK αιτιολογική σκέψη 14  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 5 (προσαρμοσμένο)

- (27) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή ☒ και στις υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ☒ για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να δημοσιεύονται σε δήλωση δικτύου.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 6

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 7

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 10 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 11

- (31) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της μεταφορικής ικανότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να αποβλέπουν, στην κατά το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 16

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 12

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 13

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 35

- (35) Κάθε σύστημα χρέωσης θα δίνει οικονομικές ενδείξεις προς τους χρήστες. Είναι σημαντικό οι ενδείξεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν την απαιτούμενη συνοχή και να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 14

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 15

- (37) Είναι σκόπιμο να παρέχονται, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή της υποδομής, κίνητρα για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών και για τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου.

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 9 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 17

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 18 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 19

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 21

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 23 (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 24

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 25

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 26 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 28

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 29 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 30

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 31 (προσαρμοσμένο)

- (50) Είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί  $\oplus$  καλύτερος συντονισμός των συστημάτων κατανομής  $\otimes$  ώστε  $\otimes$  να  $\otimes$  βελτιωθεί η  $\otimes$  ελκυστικότητα του σιδηροδρόμου ως μέσου μετακίνησης, στο οποίο χρησιμοποιείται το δίκτυο περισσότερων του ενός διαχειριστών υποδομής, και ιδιαίτερα στη διεθνή κυκλοφορία.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 32

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 33

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 34 (προσαρμοσμένο)

- (53) Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι  $\otimes$  αναγκαίες  $\otimes$  και τα συστήματα χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, που είναι οικονομικά ελκυστικές.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 36 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 37  
 $\Rightarrow$  νέο

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 38  
⇒ νέο

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 39 (προσαρμοσμένο)

- (57) Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης του κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας συνεισφοράς. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν διαφορετικά επίπεδα ανάκτησης κόστους. Ωστόσο, οποιοδήποτε καθεστώς χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να επιτρέπει την κυκλοφορία που μπορεί να καλύψει τουλάχιστον το πρόσθετο κόστος που επιβάλλει  η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου .

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 40

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 41 (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 42 (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 43

- (61) Είναι σκόπιμο να παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής κίνητρα ελαχιστοποίησης των διαταραχών στο δίκτυο.

---

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 44

- (62) Η κατανομή της μεταφορικής ικανότητας συνδέεται με το κόστος που αναλαμβάνει ο διαχειριστής της υποδομής, για το οποίο θα πρέπει να ζητείται πληρωμή.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 46 (προσαρμοσμένο)

- (63) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, απαιτούν την σύσταση ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων  που περιλαμβάνει η παρούσα οδηγία  και θα ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 47

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

↓ νέο

- (65) Η Επιτροπή πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιήσει τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να θεσπίζονται ως κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης.
- 

↓ 2001/14/EK αιτιολογική  
σκέψη 48 (προσαρμοσμένο)

- (66)  Τα μέτρα που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την  απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>13</sup>.
- 

↓ 2001/13/EK αιτιολογική  
σκέψη 7 (προσαρμοσμένο)

- (67) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως διατυπώνονται στο άρθρο 5 της συνθήκης  για την Ευρωπαϊκή Ένωση , οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι  η ενίσχυση της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων της Ένωσης , η θέσπιση γενικών αρχών για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών
- 

<sup>13</sup> EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

επιχειρήσεων ☒ και ο συντονισμός των ρυθμίσεων, στα κράτη μέλη, σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση τους ☒, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της πρόδηλης διεθνούς διάστασης της έκδοσης των εν λόγω αδειών ☒ και της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων και λόγω της ανάγκης εξασφάλισης δίκαιων και χωρίς διακρίσεις όρων πρόσβασης στην υποδομή ☒, και, ως εκ τούτου, οι στόχοι μπορούν, δεδομένων των διασυνοριακών τους επιπτώσεων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο ☒ Ένωσης ☒. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

↓ νέο

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

↓ 2007/58/EK αιτιολογική σκέψη 21 (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2007/58/EK αιτιολογική σκέψη 23 (προσαρμοσμένο)

(70) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας<sup>14</sup>, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδιον συμφέρον και προς το συμφέρον της ☒ Ένωσης ☒, πίνακες οι οποίοι, στο μέτρο του δυνατού, θα υποδεικνύουν την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν.

↓ νέο

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

<sup>14</sup> ΕΕ L 321 της 31.12.2003, σ. 1.

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ☒ ΓΕΝΙΚΕΣ ☒ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

---

↓ 91/440/ΕΟΚ (προσαρμοσμένο)

#### 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) ☒.
- 

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

- 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) ☒.
- 

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

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

---

↓ Διορθωτικό, ΕΕ L 305 της  
6.11.1991, σ. 22 (προσαρμοσμένο)

#### ☒ Άρθρο 2 ☒

#### ☒ Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής ☒

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

---

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 1

- α) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή·
- β) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές μεταφορές επιβατών·
- 

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

- α) τοπικά και περιφερειακά ☒ αυτόνομα ☒ δίκτυα επιβατικών μεταφορών σε σιδηροδρομική υποδομή·
- β) δίκτυα με σκοπό μόνο την εκμετάλλευση αστικών και προαστιακών ☒ σιδηροδρομικών ☒ επιβατικών μεταφορών·
- γ) περιφερειακά δίκτυα τα οποία χρησιμοποιούνται για περιφερειακές μεταφορές εμπορευμάτων αποκλειστικά από σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν εμπίπτει ☒ στην παράγραφο 1 ☒, μέχρις ότου άλλος αιτών ζητήσει μεταφορική ικανότητα στο δίκτυο αυτό·
- 

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 3  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 91/440/EOK (προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 3

#### ☒ Ορισμοί ☒

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 4  
στ. α) (προσαρμοσμένο)

- (1) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την ☒ παρούσα οδηγία ☒, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·
- (2) «διαχειριστής της υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση ☒, τη διαχείριση ☒ και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής ☒ συμπεριλαμβανομένης ☒ της διαχείρισης ☒ της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης ☒. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·

↓ 91/440/EOK  
⇒ νέο

- (3) «σιδηροδρομική υποδομή»: το σύνολο των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα I, μέρος Α του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2598/70 της Επιτροπής της 18ης Δεκεμβρίου 1970 περί καθορισμού του περιεχομένου των διαφόρων κεφαλαίων των εντύπων λογιστικής οργάνωσης του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΟΚ)

αριθ.1108/70 της 4<sup>ης</sup> Ιουνίου 1970<sup>15</sup> ⇒ τα οποία για λόγους σαφήνειας περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας ⇐ ~~εκτός από την τελευταία περίπτωση, η οποία, για τους σκοπούς και μόνο της παρούσας οδηγίας, θα διατυπωθεί ως εξής: «Κτίρια για την εξυπηρέτηση της υποδομής».~~

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 4  
στ. β)

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 3

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

↓ 91/440/ΕΟΚ (προσαρμοσμένο)

- (6) «αστικές και προαστιακές μεταφορές»: η μεταφορά που εξυπηρετεί τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής,  σε συνδυασμό με  τις ανάγκες μεταφορών ανάμεσα  σε ένα τέτοιο  κέντρο ή αστική περιοχή και τα προάστιά τους·
- (7) «περιφερειακά δρομολόγια»: οι μεταφορές που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής·

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 4  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

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

<sup>15</sup> ΕΕ L 278, 23.12.1970, σ. 1.

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

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

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

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

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

- (19) «δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια  για  τα συστήματα χρέωσης και

κατανομής μεταφορικής ικανότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων μεταφορικής ικανότητας υποδομής:

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 91/440/ΕΟΚ (προσαρμοσμένο)

## ☒ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ ☒

### ☒ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ☒

#### ΤΜΗΜΑ 1

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 5

#### ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑ

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 6  
(προσαρμοσμένο)

#### 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.

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 ~~η~~ άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. →<sub>1</sub> 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 με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007,
- γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους,
- δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης,

↓ 91/440/ΕΟΚ

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

↓ νέο

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

↓ 91/440/ΕΟΚ

⇒ νέο

## ΤΜΗΜΑ 2

### ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ⇒ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ⇐

↓ 2001/12/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 7  
(προσαρμοσμένο)

#### 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. ⊗ Κρατικές κονδύλια ⊗ που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εξάλλου, να προβλέπουν ότι ο διαχωρισμός αυτός περιλαμβάνει χωριστά οργανικά τμήματα στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης ή ότι η διαχείριση της υποδομής ⊗ και της μεταφορικής δραστηριότητας ⊗ εξασφαλίζεται από ξεχωριστούς ⊗ φορείς ⊗.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 10  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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. ⇐

#### Άρθρο 7

#### ☒ Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων των διαχειριστών υποδομής ☒

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα απαριθμούμενα στο παράρτημα II καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μία δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Ανεξάρτητα από τις την οργανωτική δομή, ο στόχος αυτός πρέπει να αποδειχθεί ότι επιτεύχθηκε.

↓ νέο

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

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7  
(προσαρμοσμένο)

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

~~4. Η εφαρμογή της παραγράφου 3 αποτελεί το αντικείμενο έκθεσης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 10β, που θα υποβληθεί μέχρι τις 15 Μαρτίου 2006.~~

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

↓ νέο

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

↓ 91/440/ΕΟΚ

### ΤΜΗΜΑ 3

### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 8

#### Χρηστή χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη  αναπτύσσουν την  εθνική τους σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της  Ένωσης . ⇒ Προς το σκοπό αυτό, δημοσιεύουν το αργότερο δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας με βάση χρηστή και βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών και είναι ανανεώσιμη. ⇐

2. Στα πλαίσια των άρθρων  93, 107 και 108  της Συνθήκης,  τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να χορηγούν στο διαχειριστή υποδομής  χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντά  του , τις διαστάσεις  της υποδομής  και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος ⇒ και λαμβάνοντας υπόψη την στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ⇐, ο διαχειριστής της υποδομής  καταρτίζει  επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το  σχέδιο  καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση .

διάθεση ☒ και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. ⇒ Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει την διαβούλευση με τους αιτούντες πριν από την έγκριση του επιχειρηματικού σχεδίου. Ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55, εκδίδει μη δεσμευτική γνωμοδότηση σχετικά με την καταλληλότητα του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά την επίτευξη των εν λόγω στόχων. ⇐

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα ⇒ που δεν υπερβαίνει την τριετία ⇐, οι λογαριασμοί των διαχειριστών υποδομής, ισοσκελίζουν τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική χρηματοδότηση αφενός και αφετέρου, έναντι των δαπανών υποδομής, ☒ συμπεριλαμβανόμενων, ενδεχομένως, και των προκαταβολών από το κράτος. ☒

↓ 2001/14/EK

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

↓ 91/440/ΕΟΚ

#### ~~Άρθρο 78~~

~~Ο διαχειριστής της υποδομής επιβάλλει τέλος χρήσης της οικείας υποδομής, το οποίο πρέπει να καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν την υποδομή αυτή. Αφού συμβουλευθούν αυτόν το διαχειριστή, τα κράτη μέλη ορίζουν τις λεπτομέρειες καθορισμού αυτού του τέλους.~~

~~Το τέλος χρήσης, το οποίο υπολογίζεται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε διάκριση μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, μπορεί ιδίως να λαμβάνει υπόψη τις αποστάσεις που διανύονται, τη σύνθεση του συρμού, καθώς και κάθε ειδική απαίτηση που οφείλεται σε παράγοντες όπως είναι η ταχύτητα, το φορτίο ανά άξονα και ο βαθμός ή η περίοδος χρήσης της υποδομής.~~

↓ 91/440/EOK (προσαρμοσμένο)  
→<sub>1</sub> Διορθωτικό, ΕΕ L 305 της  
6.11.1991, σ. 22  
⇒ νέο

## Άρθρο 9

### ☒ Διαφανής διαγραφή χρεών ☒

1. ⇒ Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 109 της Συνθήκης ☒ τα κράτη μέλη θεσπίζουν →<sub>1</sub> ~~από κοινού με τις υφιστάμενες δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις~~ ← κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των χρεών των ☒ σιδηροδρομικών ☒ επιχειρήσεων ☒ που ανήκουν ή ελέγχονται από το δημόσιο ☒ σε επίπεδο που δεν παρακωλύει την υγιή οικονομική διαχείριση, καθώς και την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους.

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

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

↓ νέο

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζονται για χρέη ή τους συναφείς τόκους που βαρύνουν τις επιχειρήσεις μετά τις 15 Μαρτίου 2001 ή την ημερομηνία προσχώρησης στην Ένωση για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ένωση μετά τις 15 Μαρτίου 2001.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 9

~~3. Η χορήγηση των ενισχύσεων των κρατών μελών για την εξάλειψη των αναφερομένων στο παρόν άρθρο χρεών, γίνεται στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης.~~

↓ 91/440/ΕΟΚ (προσαρμοσμένο)

## ΤΜΗΜΑ 4

### ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

↓ 2001/12/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 11  
(προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 10

#### Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

~~2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στην υποδομή σε άλλα κράτη μέλη, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.~~

↓ 2004/51/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 2  
στ. α) (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~3. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παρέχεται, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, όπως ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι και, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων.~~

1. ~~Επιπροσθέτως, το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2007,~~ Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής  της παρούσας οδηγίας  παρέχεται, υπό δίκαιους , διαφανείς και χωρίς διακρίσεις  όρους, πρόσβαση στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. ⇒ Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η σιδηροδρομική πρόσβαση σε λιμένες. ⇐

↓ 2007/58/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής  της παρούσας οδηγίας  χορηγείται, ~~μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2010,~~ δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή όλων των κρατών μελών με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή υπηρεσιών διεθνούς μεταφοράς επιβατών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος.

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ νέο

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παρούσας παραγράφου. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

☒ Άρθρο 11 ☒

☒ Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών ☒

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

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8

α) της αρμόδιας αρχής ή αρχών που ανέθεσαν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

- β) κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου,
- γ) του διαχειριστή της υποδομής,
- δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

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 ☒:

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8

- α) η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές,
- β) ο διαχειριστής της υποδομής,
- γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή
- δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

↓ νέο

4. Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1,2 και 3 του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

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.

~~3δ. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν απαιτούν από κράτος μέλος να χορηγεί, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, το σημειούμενο στην παράγραφο 3α δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των άμεσα ή έμμεσα ελεγχόμενων θυγατρικών τους στις οποίες έχει δοθεί άδεια σε κράτος μέλος στο οποίο δεν χορηγούνται δικαιώματα πρόσβασης παρόμοιας φύσης.~~

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 ☒

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

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 ☒.

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8  
(προσαρμοσμένο)

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

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.

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 8

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.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 11

~~4. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, εξετάζει την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος άρθρου και αποφασίζει, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αιτήσεως και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, κατά πόσον μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται το επίμαχο μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.~~

~~Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμπει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.~~

↓ 2004/51/EK άρθρο 1 παρ. 2  
στ. γ)

~~6. Η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, και οι οποίες εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες, παρέχονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τρόπο αμερόληπτο και με διαφάνεια, και οι σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες σιδηροδρομικές εναλλακτικές λύσεις υπό τις συνθήκες της αγοράς.~~

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο 13

#### ☒ Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες ☒

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης ☒ που καθορίζεται ☒ στο παράρτημα III σημείο 1.

2. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο παράρτημα III σημείο 2 ☒ παρέχονται ☒ ⇒ από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης ⇐ χωρίς διακρίσεις. ~~Εάν οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από ένα διαχειριστή υποδομής, ο πάροχος της «κύριας υποδομής» καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να διευκολύνει την παροχή των υπηρεσιών αυτών.~~

---

↓ νέο

Αν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης ανήκει σε εταιρεία ή οντότητα που επίσης δραστηριοποιείται και διατηρεί δεσπόζουσα θέση σε τουλάχιστον μία από τις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών για τις οποίες χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, ο φορέας εκμετάλλευσης οργανώνεται έτσι ώστε να καταστεί ανεξάρτητος σε επίπεδο νομικό, οργανωτικό και λήψης αποφάσεων από την εν λόγω εταιρεία ή οντότητα.

Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση στην εγκατάσταση εξυπηρέτησης μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στην ίδια διαδρομή υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Το βάρος της απόδειξης της ύπαρξης βιώσιμης εναλλακτικής επιλογής βαρύνει τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης.

Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης εξυπηρέτησης αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί το βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης μεταφορικής ικανότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 λαμβάνει, με δική του πρωτοβουλία ή βάσει καταγγελίας, κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της μεταφορικής ικανότητας διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πλην εκείνων που αποτελούν μέρος της εταιρείας ή της οντότητας στην οποία ανήκει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης.

Αν η εγκατάσταση εξυπηρέτησης δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον δύο συνεχή έτη, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση.

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ νέο

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

~~Άρθρο 10α~~

~~1. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Επιχειρησιακών Μεταφορών συνίσταται από τα ακόλουθα στοιχεία:~~

~~α) σιδηροδρομικές γραμμές, όπως εμφανίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I·~~

~~β) παρακαμπτήριες διαδρομές, όπου ενδείκνυται, ιδίως για την παράκαμψη κορεσμένης υποδομής κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/EK. Όπου προσφέρονται οι διαδρομές αυτές, η συνολική διάρκεια της διαδρομής διασφαλίζεται, όσο είναι εφικτό·~~

~~γ) σιδηροδρομική πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες και σε άλλες θέσεις και εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης από και προς αυτούς·~~

~~δ) σιδηροδρομική πρόσβαση προς και από λιμένες, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα I, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης·~~

~~2. Οι γραμμές πρόσβασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία γ) και δ), καλύπτουν, σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα της διαδρομής, το κατά περίπτωση μεγαλύτερο μήκος μεταξύ μιας απόστασης 50 km ή του 20 % της διαδρομής στις σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχείο α).~~

~~Το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, ως κράτη μέλη με σχετικά μικρό ή πυκνό δίκτυο, δύναται να περιορίσουν το μήκος των γραμμών πρόσβασης κατά το πρώτο έτος μετά τις 15 Μαρτίου 2003 σε 20 χιλιόμετρα τουλάχιστον, και μέχρι το τέλος του δεύτερου έτους, σε 40 χιλιόμετρα τουλάχιστον.~~

**ΜΕΡΟΣ 5**

**Διασυνοριακές συμφωνίες**

*Άρθρο 14*

**Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες**

1. Διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών που εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή που περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές καταργούνται.

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

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

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει μέτρα εφαρμογής που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου. Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοίμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 13  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

## ΤΜΗΜΑ 6

### ΕΠΟΠΤΙΚΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

#### Άρθρο 15

#### ☒ Πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης της αγοράς ☒

1. ~~Οχι αργότερα από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001,~~ Η Επιτροπή προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να παρακολουθεί τις τεχνικές και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις ☒ στην ☒ αγορά των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. ~~Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διάθεση επαρκών πόρων για να είναι δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση αυτού του τομέα.~~

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών και αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, 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.

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των συνθηκών-πλαίσιο στον τομέα των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρέωση τελών για την υποδομή, την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας, ~~τους κανονισμούς ασφάλειας~~ ⇒ τις επενδύσεις για σιδηροδρομικές υποδομές, τις εξελίξεις όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, τις σιδηροδρομικές μεταφορές που καλύπτονται από συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, ⇐ τη χορήγηση αδειών και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης

☒ μεταξύ κρατών μελών ☒ . Εξασφαλίζει την ενεργό συνεργασία μεταξύ των ενδεδειγμένων ρυθμιστικών φορέων στα κράτη μέλη.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 13  
⇒ νέο

4. Η Επιτροπή υποβάλλει ⇒ τακτικά ⇐ έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 13  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2004/51/EK άρθρο 1 παρ. 3

γ) την κατάσταση του ευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών·

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 13

δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·

ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών·

στ) τους περιορισμούς της υποδομής

ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.

↓ νέο

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

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

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 3  
(προσαρμοσμένο)

### ☒ ΚΕΦΑΛΑΙΟ III ☒

### ☒ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ☒

## ⊗ ΤΜΗΜΑ 1 ⊗

### ⊗ ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΦΟΡΕΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΑΔΕΙΩΝ ⊗

#### Άρθρο 16

##### ⊗ Αρμόδιος φορέας για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ⊗

↓ 2001/13/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 3

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

↓ 2001/13/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 3  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 95/18/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

## ΤΜΗΜΑ 2

### ⊗ ΟΡΟΙ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ⊗

#### Άρθρο 17

##### ⊗ Γενικές απαιτήσεις ⊗

↓ 95/18/ΕΚ  
⇒ νέο

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

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

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

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

↓ 95/18/EK

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

↓ νέο

5. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου συμπεριλαμβανομένης της χρήσης κοινού υποδείγματος της άδειας . Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

#### *Άρθρο 18*

#### ☒ Όροι απόκτησης της άδειας ☒

↓ 95/18/EK

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

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

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

#### *Άρθρο 19*

#### ☒ Απαιτήσεις αξιοπιστίας ☒

↓ 95/18/EK

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

---

↓ 95/18/EK άρθρα 5 και 6

- 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,

---

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 5

- 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.

---

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 20

#### ⊠ Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας ⊠

---

↓ 95/18/EK

Οι απαιτήσεις όσον αφορά τη χρηματοοικονομική επιφάνεια θεωρείται ότι πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, οι οποίες καθορίζονται με βάση ρεαλιστικές εκτιμήσεις, για περίοδο 12 μηνών.

---

↓ 95/18/EK

Για το σκοπό αυτό, κάθε αίτηση άδειας συνοδεύεται τουλάχιστον από τα πληροφοριακά στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα V.

---

↓ νέο

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

↓ 2004/49/EK άρθρο 29 παρ. 1  
(προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 21

#### ⊗ Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας ⊗

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια πληρούνται όταν η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση ⊗ είναι σε θέση να αποδείξει ότι διαθέτει ⊗ ή θα διαθέτει διαχειριστική οργάνωση με τις απαραίτητες γνώσεις ήπειρα για την ασφαλή και αξιόπιστη άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου και εποπτείας όσον αφορά το είδος των υπηρεσιών που ορίζονται στην άδεια εκμετάλλευσης.

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 22

#### ⊗ Απαιτήσεις αστικής ευθύνης ⊗

↓ 95/18/EK  
⇒ νέο

⇒ Με την επιφύλαξη του κεφαλαίου III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>16</sup> η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη ~~ή να έχει προβεί σε ανάλογες ρυθμίσεις~~, ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογήν της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά ~~τους επιβάτες, τις αποσκευές,~~ τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους.

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

## ΤΜΗΜΑ 3

### ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

### Άρθρο 23

#### ⊗ Εδαφική και χρονική ισχύς ⊗

<sup>16</sup> EE L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

---

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 4  
(προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

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 ☒.

---

↓ 95/18/EK

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

---

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 24

#### ☒ Προσωρινή άδεια, αναστολή και έγκριση ☒

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

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

---

↓ 95/18/EK

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.

↓ 95/18/EK άρθρο 11  
(προσαρμοσμένο)

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.

↓ 95/18/EK

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.

↓ 95/18/EK άρθρο 11

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.

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 6

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

↓ 2001/13/EK άρθρο 1 παρ. 7

#### ~~Άρθρο 12~~

~~1. Πέραν των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με τις εθνικές, νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις, οι οποίες συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, ιδίως όσον αφορά:~~

~~α) τις ειδικές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες·~~

~~β) τις απαιτήσεις ασφαλείας για το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης~~

~~γ) τις διατάξεις που αφορούν την υγεία, την ασφάλεια, τις κοινωνικές συνθήκες και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών~~

~~δ) τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε όλες τις επιχειρήσεις του αντίστοιχου σιδηροδρομικού τομέα και των οποίων σκοπός είναι να προσφέρουν οφέλη ή προστασία στους καταναλωτές~~

2. Μια σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί ανά πάσα στιγμή να υποβάλλει στην Επιτροπή το ζήτημα της συμβατότητας των απαιτήσεων του εθνικού δικαίου με το κοινοτικό δίκαιο καθώς επίσης και το ζήτημα του κατά πόσον οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

~~Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πληρούνται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας, διατυπώνει γνώμη σχετικά με την ορθή ερμηνεία της παρούσας οδηγίας, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης.~~

#### ~~Άρθρο 13~~

~~Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες συμφωνίες περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών που ισχύουν στα κράτη μέλη όπου λειτουργούν. Επίσης, πρέπει να τηρούν τις οικείες τελωνειακές και φορολογικές διατάξεις.~~

↓ 95/18/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 25

##### ☒ Διαδικασία χορήγησης αδειών ☒

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται από ~~το κράτος μέλος~~ ⇒ τον οικείο φορέα χορήγησης των αδειών ⇐ ο οποίος και ενημερώνει σχετικά ~~την Επιτροπή~~ ⇒ τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA) ⇐.

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

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

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

**ΤΜΗΜΑ 1**

**⊗ ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ⊗**

**⊗ Άρθρο 26 ⊗**

**⊗ Αποτελεσματική χρήση της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής ⊗**

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

*Άρθρο 27*

**Δήλωση δικτύου**

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

---

↓ 2001/14/EK  
⇒ νέο

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 ⇒ και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ⇐ . Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα VI.

---

↓ νέο

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2004/51/EK άρθρο 1 παρ. 2  
στ. β) (προσαρμοσμένο)

⊗ Άρθρο 28 ⊗

⊗ Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής ⊗

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

## ΤΜΗΜΑ 2

ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ⊗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ⊗

---

↓ 2001/14/EK

Άρθρο 29

**Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών**

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

---

↓ 2001/14/EK άρθρο 4

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

---

↓ νέο

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

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

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

---

↓ νέο

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK

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

Άρθρο 30

**Κόστος υποδομής και λογαριασμοί**

1. Στους διαχειριστές υποδομής, με τη δέουσα προσοχή σε θέματα ασφάλειας και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η παράγραφος 1 εφαρμόζεται, μέσω συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής που καλύπτει περίοδο τουλάχιστον  πέντε  ετών και προβλέπει την κρατική χρηματοδότηση, ~~είτε μέσω της θέσπισης κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων με τις δέουσες εξουσίες.~~
3. ~~Όταν υπάρχει συμβατική συμφωνία,~~ Οι όροι της σύμβασης και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια  ισχύος  της σύμβασης.

↓ νέο

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

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

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

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

Η αρμόδια αρχή παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα αιτιολόγηση σε περίπτωση που προτίθεται να μην ακολουθήσει τις εν λόγω συστάσεις. ⇐

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

5. ⇒ Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης θεσπίζουν μεθοδολογία επιμερισμού του κόστους των διάφορων προσφερόμενων υπηρεσιών σύμφωνα με το παράρτημα III και τους τύπους των

σιδηροδρομικών οχημάτων, με βάση την τελευταία διαθέσιμη ανάλυση της προέλευσης του κόστους και τις αρχές χρέωσης του άρθρου 31. ~~Οα θεσπισθεί μεθοδολογία κατανομής του κόστους.~~ Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά  για να αντιστοιχεί  στην καλύτερη διεθνή πρακτική.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο 31

#### Αρχές χρέωσης

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

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

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

↓ νέο

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

↓ νέο

5. Όταν η χρέωση του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου επιτραπεί από την νομοθεσία της Ένωσης για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, τα τέλη υποδομής τροποποιούνται για να ληφθεί υπόψη το κόστος των επιπτώσεων του θορύβου που οφείλονται στην λειτουργία των σιδηροδρόμων σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 2.

Το παράρτημα VIII σημείο 2, μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60, ιδίως για να προσδιοριστούν τα στοιχεία των διαφοροποιημένων τελών χρήσης υποδομής.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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

Ο καταλογισμός ⇒ άλλου είδους ⇐ περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εν τούτοις, μόνον εφόσον επιβάλλεται παρόμοια χρέωση ⇒ επιτρέπεται από τη νομοθεσία της Ένωσης ⇐ ~~σε συγκρίσιμο επίπεδο~~ ⇒ για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ⇐ ~~και σε άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς~~. Εάν ~~δεν υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο~~ ☒ η ☒ χρέωση του ☒ εν λόγω ☒ περιβαλλοντικού κόστους ~~σε άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους~~ ⇒ για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων απαγορεύεται από την νομοθεσία της Ένωσης ⇐, η τροποποίηση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα οποιαδήποτε συνολική μεταβολή των εσόδων του διαχειριστή υποδομής.

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

↓ νέο

Οι αρμόδιες αρχές τηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της χρήσης του. Τα κράτη μέλη παρέχουν τακτικά τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή.

↓ 2001/14/EK

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.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

7. Η παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα III σημείο 2 δεν καλύπτεται από το παρόν άρθρο. ☒ Εν πάση περιπτώσει ☒, ⇒ το τέλος που επιβάλλεται για τέτοιες υπηρεσίες δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος. ⇐ ~~κατά τον καθορισμό των τιμών για τις αναφερόμενες στο παράρτημα II, σημείο 2, υπηρεσίες, λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση που επικρατεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές όσον αφορά τον ανταγωνισμό~~.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ σημεία 3 και 4 ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία ⇒ δεν υπερβαίνει ⇐ ~~σχετίζεται με~~ το κόστος παροχής της, ⇒ συν ένα εύλογο κέρδος ⇐ ~~το οποίο υπολογίζεται βάσει του πραγματικού επιπέδου χρήσης.~~

↓ 2001/14/EK

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

↓ νέο

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

↓ 2001/14/EK

## Άρθρο 32

### Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

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

↓ 2001/14/EK

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.

↓ νέο

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

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

2. Για συγκεκριμένα ☒ μελλοντικά ☒ επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν ~~το πολύ δεκαπέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας~~ ⇒ 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 ειδάλως 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.

↓ νέο

3. Οι συρμοί που είναι εξοπλισμένοι με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS) και κυκλοφορούν σε γραμμές εξοπλισμένες με εθνικά συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης απολαμβάνουν προσωρινής μείωσης του τέλους χρήσης υποδομής σύμφωνα με το παράρτημα VIII σημείο 5.

Το παράρτημα VIII σημείο 5 μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.

↓ 2001/14/EK άρθρο 8  
(προσαρμοσμένο)

4. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, εξασφαλίζεται ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη κάθε διαχειριστή υποδομής για ισοδύναμες χρήσεις της ☒ δικής του ☒ υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να δημοσιοποιηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

↓ 2001/14/EK  
⇒ νέο

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 33

### Εκπτώσεις

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων ☒ 101, 102, 106 και 107 ☒ της Συνθήκης και παρά ☒ την αρχή του άμεσου κόστους του άρθρου ☒ 31 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το

διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

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

3. Οι διαχειριστές υποδομών δύνανται να εισάγουν καθεστάτα 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 καθεστάτα 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.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK

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.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

*Άρθρο 35*

**Μηχανισμός επιδόσεων**

1. Τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου  μέσω μηχανισμού επιδόσεων . Ο μηχανισμός είναι δυνατόν να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και προμοδότηση ως ανταμοιβή για επίδοση καλύτερη από την προγραμματισμένη.

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

2. Οι βασικές αρχές του  μηχανισμού  επιδόσεων  που αναφέρονται στο παράρτημα VIII σημείο 4  ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

---

↓ νέο

Τα παράρτημα VIII σημείο 4 μπορεί να τροποποιείται βάσει της εμπειρίας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 60.

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

*Άρθρο 36*

**Τέλη κράτησης**

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για μεταφορική ικανότητα που  διατίθεται  αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της μεταφορικής ικανότητας.  Εάν υπάρχουν περισσότεροι του ενός αιτούντες για σιδηροδρομική διαδρομή που πρόκειται να διατεθεί βάσει της ετήσιας διαδικασίας καθορισμού δρομολογίων, επιβάλλεται τέλος κράτησης.

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

---

↓ νέο

*Άρθρο 37*

**Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα**

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

### ΤΜΗΜΑ 3

#### ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 38

##### Δικαιώματα μεταφορικής ικανότητας

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK

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

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 3  
(προσαρμοσμένο)

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 39

#### Κατανομή μεταφορικής ικανότητας

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

↓ 2001/14/EK

~~2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής, ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση ή τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δεν είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, τότε το έργο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο, εκτελείται από φορέα κατανομής ο οποίος είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων.~~

2. Οι διαχειριστές υποδομής ~~και οι φορείς κατανομής~~ τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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

⇒ Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου ⇐ να συντονίσουν την κατανομή μεταφορικής ικανότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο ⇒ χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων. ⇐ , ~~συμμετέχουν εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής για όλες τις σιδηροδρομικές υποδομές των οποίων οι αποφάσεις κατανομής έχουν επιπτώσεις σε περισσότερους του ενός άλλους διαχειριστές υποδομής.~~ Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής ☒ από τρίτες χώρες ☒.

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

↓ 2001/14/EK

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

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

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

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 41

##### Αιτούντες

1. ☒ Τα αιτήματα ☒ για μεταφορική ικανότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.

↓ 2001/14/EK

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 ~~Δημοσιεύονται ως μέρος των αρχών κατανομής στη δήλωση δικτύου και ενημερώνεται σχετικά η Επιτροπή.~~ 3. ~~Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2~~ επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

↓ νέο

3. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου. Τα εν λόγω μέτρα, που αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 42

##### Συμφωνίες-πλαίσιο

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

---

↓ 2001/14/EK

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

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

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

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 4

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.

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 4

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

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 4

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

---

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK

#### Άρθρο 43

### Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

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

↓ νέο

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

↓ 2001/14/EK

2. Πριν αρχίσουν τις συνεννοήσεις για τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής συμφωνούν με τους άλλους ενδιαφερομένους οικείου διαχειριστές υποδομής για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων. Γίνονται προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

↓ 2001/14/EK

#### Άρθρο 44

### Αίτηση

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

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

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

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

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

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

#### Άρθρο 45

### Προγραμματισμός

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK άρθρο 20

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.

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ νέο

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

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

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

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

δ) την εναπομένουσα μεταφορική ικανότητα στις συναφείς διαδρομές,

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

↓ 2001/14/EK

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

#### Άρθρο 46

#### Διαδικασία συντονισμού

↓ 2001/14/EK

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.

↓ 2001/14/EK άρθρο 21

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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

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

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

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

#### Άρθρο 47

#### Κορεσμένη χωρητικότητα

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

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

---

↓ 2001/14/EK

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 χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επιπλέον να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

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

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

---

↓ 2001/14/EK

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

*Άρθρο 48*

**Αιτήματα ad hoc**

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

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

*Άρθρο 49*

**Εξειδικευμένη υποδομή**

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

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

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

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

*Άρθρο 50*

**Ανάλυση μεταφορικής ικανότητας**

1. Σκοπός της ανάλυσης μεταφορικής ικανότητας, είναι ο καθορισμός των περιορισμών μεταφορικής ικανότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων μεταφορικής ικανότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση

πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση αυτή εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

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

↓ 2001/14/EK

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

### Άρθρο 51

#### Σχέδιο βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας

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

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

Εντοπίζει:

- α) τους λόγους της συμφόρησης·
- β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας·
- γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής·
- δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της μεταφορικής ικανότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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

Για το σχέδιο αυτό, ενδέχεται να απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του κράτους μέλους. ⇒ Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 55 μπορεί να γνωμοδοτήσει για την καταλληλότητα των μέτρων που προσδιορίζονται στο σχέδιο. ⇐

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

- α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, ή

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

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

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

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

## Άρθρο 52

### Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

- Ο  διαχειριστής υποδομής καθορίζει  στη  δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.
- Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου της επιχείρησης.

## Άρθρο 53

### Μεταφορική ικανότητα υποδομής για ~~προγραμματισμένες~~ εργασίες συντήρησης

- Αιτήματα για μεταφορική ικανότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία κατάρτισης δρομολογίου.
- Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από το διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της μεταφορικής ικανότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες  εργασίες  συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

↓ νέο

- Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει εγκαίρως τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης.

Άρθρο 54

**Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών**

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

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι καταναλωθείσες  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**

**ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΦΟΡΕΑΣ**

Άρθρο 55

**Ρυθμιστικός φορέας**

1.  Κάθε  κράτος μέλος ορίζει  έναν μοναδικό εθνικό  ρυθμιστικό φορέα  για τον σιδηροδρομικό τομέα . Ο φορέας αυτός,  ο οποίος μπορεί να είναι το υπουργείο που είναι αρμόδιο για θέματα μεταφορών ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας  είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή. Επίσης  διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι οποιοδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση.   Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.   Ο φορέας

~~λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, κατά το οποίο οι προσφυγές και το ρυθμιστικό έργο είναι δυνατό να ανατίθενται σε χωριστά όργανα.~~

↓ νέο

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

3. Ο πρόεδρος και το διοικητικό συμβούλιο του ρυθμιστικού φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα διορίζονται για σταθερή και ανανεώσιμη θητεία με βάση σαφείς κανόνες που εγγυώνται ανεξαρτησία. Επιλέγονται από άτομα που δεν κατέχουν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα, συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις, άμεσα ή έμμεσα, με τις επιχειρήσεις ή τις οντότητες που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση για τριετή περίοδο πριν από το διορισμό τους και κατά τη διάρκεια της θητείας τους. Μετά τη λήξη της θητείας τους, δεν αποκτούν επαγγελματική θέση ή αρμοδιότητα, συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις, με τις επιχειρήσεις ή τις οντότητες που υπάγονται στην κανονιστική ρύθμιση για τουλάχιστον τριετή περίοδο. Είναι πλήρως υπεύθυνοι για την στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### ⊗ 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 εξυπηρέτησης ⇐, σχετικά με:

↓ 2001/14/EK

α) τη δήλωση δικτύου·

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

β) τα κριτήρια που ⊗ καθορίζονται σε ⊗ αυτή ·

↓ 2001/14/EK

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της·

δ) το σύστημα χρέωσης·

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

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

↓ 2004/49/EK άρθρο 30 παρ. 2

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

↓ νέο

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

2. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει επίσης εξουσία παρακολούθησης του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και πραγματοποιεί ανασκόπηση των σημείων α) έως ζ) της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων μεταξύ των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων μεταξύ των αιτούντων. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα για την εκπλήρωση των εν λόγω καθηκόντων.

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 11

~~7. Με την επιφύλαξη των κοινοτικών και εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πολιτική του ανταγωνισμού και των αρμόδιων για το θέμα αυτό οργάνων, ο ρυθμιστικός φορέας που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK ή κάθε άλλος φορέας που διαθέτει τον ίδιο βαθμό αυτονομίας, παρακολουθεί τον ανταγωνισμό στις αγορές όπου παρέχονται σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.~~

~~Ο φορέας αυτός συγκροτείται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται από το άρθρο 30 παράγραφος 1 της προαναφερόμενης οδηγίας. Κάθε αιτών ή κάθε ενδιαφερόμενο μέρος μπορεί να καταθέτει ένσταση στον φορέα αυτόν εφόσον εκτιμά ότι υπέστη άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή ότι ζημιώθηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει, το ταχύτερο δυνατό, βάσει της ένστασης και ανάλογα με την περίπτωση αυτοδικαίως, σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές αυτές. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η αναγκαία δυνατότητα δικαστικού ελέγχου και η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών φορέων, εφαρμόζονται, εν προκειμένω, το άρθρο 30 παράγραφος 6 και το άρθρο 31 της προαναφερόμενης οδηγίας.~~

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

⇒ νέο

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το κεφάλαιο IV τμήμα 2 και δεν εισάγουν διακρίσεις.  Διαπραγματεύσεις  μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του

ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

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

↓ 2001/14/EK

$\Rightarrow$  νέο

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

↓ 2001/14/EK

$\Rightarrow$  νέο

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει  $\Rightarrow$ , 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.  $\Leftarrow$

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK

$\Rightarrow$  νέο

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

---

↓ νέο

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

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

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

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο 57

#### Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

1. Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζουν στη λήψη αποφάσεων  και, συνεργάζονται  προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την  Ένωση . ⇒ Προς το σκοπό αυτό συνεργάζονται στο πλαίσιο ομάδας εργασίας που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. ⇐ Στο έργο τους αυτό,  οι ρυθμιστικοί φορείς  επικουρούνται από την Επιτροπή.

---

↓ νέο

2. Οι ρυθμιστικοί φορείς έχουν τη δυνατότητα να συνεργάζονται στενά, και μέσω συμφωνιών εργασίας για σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντά 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 ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

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. Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για την λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν τις εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία αποσκοπούν στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες, θεσπίζονται ως εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3.

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

↓ 91/440/ΕΟΚ

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

↓ 2001/12/ΕΚ άρθρο 1 παρ. 14

#### ~~Άρθρο 11~~

~~1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν κάθε ζήτημα που αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπόψη της Επιτροπής. Οι ενδεδειγμένες αποφάσεις λαμβάνονται με τη συμβουλευτική διαδικασία, που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2.~~

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 11

~~2. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας και αφορούν την προσαρμογή των παραρτημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11α παράγραφος 3.~~

↓ 91/440/ΕΟΚ (προσαρμοσμένο)

#### Άρθρο 58

Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της  οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>17</sup>.

↓ 2001/14/ΕΚ

⇒ νέο

#### Άρθρο 59

#### Παρεκκλίσεις

1. ~~Για χρονικό διάστημα πέντε ετών από~~  Μέχρι  τις 15 Μαρτίου ~~2003~~  2013  ~~τα~~  
~~κάτωθι κράτη μέλη:~~

↓ 2001/14/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

η Ιρλανδία, ως κράτος μέλος επί νήσου, με σιδηροδρομική σύνδεση με μόνο ένα άλλο κράτος μέλος,  και  το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, επί της ίδιας βάσης

↓ 2001/14/ΕΚ

~~η Ελλάδα, ως κράτος μέλος χωρίς απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με άλλο κράτος μέλος,~~

↓ 2001/14/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

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, 42, του άρθρου 46 παράγραφοι 4 και 6, του άρθρου 47, του άρθρου 49 παράγραφος 3, των άρθρων 50 έως 53, 55 και 56, υπό την

<sup>17</sup> ΕΕ αριθ. L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας υποδομής ή η επιβολή τελών μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής, εφόσον τούτο ζητηθεί γραπτώς από σιδηροδρομική επιχείρηση, ενώπιον ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος αποφασίζει εντός δύο μηνών από την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών και του οποίου η απόφαση υπόκειται σε δικαστική προσφυγή.

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

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

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

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

↓ 2001/14/EK

~~4. Το Λουξεμβούργο, ως κράτος μέλος με σχετικά μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί, μέχρι την 31η Αυγούστου 2004, με την απαίτηση ανάθεσης σε ανεξάρτητο φορέα του καθήκοντος καθορισμού δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στα άρθρα 4 και 14, όσον αφορά την υποχρέωση των κρατών μελών να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στα ως άνω άρθρα.~~

## Άρθρο 60

### Άσκηση εξουσιοδότησης

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

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

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

## Άρθρο 61

### Ανάκληση εξουσιοδότησης

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

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

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

## Άρθρο 62

### Διατύπωση αντιρρήσεων κατά των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων

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

2. Αν έως τη λήξη αυτής της προθεσμίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν έχουν διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με την κατ' εξουσιοδότηση πράξη ή αν, πριν από την

ημερομηνία αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πληροφορήσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι αποφάσισαν να μη διατυπώσουν αντιρρήσεις, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία που προβλέπεται στις διατάξεις της.

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

↓ 2001/14/EK

### Άρθρο 63

#### Εκτελεστικά μέτρα

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

↓ 2004/49/EK άρθρο 30 παρ. 4  
(προσαρμοσμένο)

2. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων  της παρούσας οδηγίας  και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 64 παράγραφος 2, αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

Με την επιφύλαξη του άρθρου  258  της Συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός προθεσμίας ενός μηνός  από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης . Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός  από την ημερομηνία παραπομπής της απόφασης .

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 6  
(προσαρμοσμένο)

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν  στην εξασφάλιση της εφαρμογής της οδηγίας υπό ομοιόμορφες συνθήκες  θεσπίζονται  από την Επιτροπή ως εκτελεστικές πράξεις  σύμφωνα με την διαδικασία ~~με έλεγχο~~ που αναφέρεται στο άρθρο 64 παράγραφος 3.

---

↓ 2001/14/EK

Άρθρο 64

Διαδικασίες επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8.

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 7

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 ~~5α, παράγραφοι 1 έως 4~~ και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

---

↓ 2001/14/EK

Άρθρο 65

Έκθεση

~~Η Επιτροπή, μέχρι τις 15 Μαρτίου 2005, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη, εάν είναι αναγκαίο, από προτάσεις για περαιτέρω κοινοτική δράση.~~

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 9

~~8. Έως την 1η Ιανουαρίου 2009, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.~~

~~Η έκθεση αυτή αφορά:~~

~~την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη, ιδίως τις επιπτώσεις της στα κράτη μέλη κατά την παράγραφο 3α, δεύτερο εδάφιο, και την αποτελεσματική λειτουργία των διάφορων φορέων τους οποίους αφορά,~~

~~τις εξελίξεις της αγοράς, ιδίως τις διεθνείς τάσεις της κυκλοφορίας, τις δραστηριότητες και το μερίδιο αγοράς όλων των παραγόντων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων.~~

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 10

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

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 1 παρ. 10  
(προσαρμοσμένο)

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

### Άρθρο 66

#### ☒ Μεταφορά ☒

---

↓ νέο

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

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 ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

---

↓ 2007/58/EK άρθρο 2 παρ. 8

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

---

↓ νέο

Άρθρο 67

### Κατάργηση

Οι οδηγίες 91/440/EK, 95/18/EK και 2001/14/EK, όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες που εμφανίζονται στο παράρτημα XI μέρος A, καταργούνται από την [...], με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα XI μέρος B.

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

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 68

### Έναρξη ισχύος

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

---

↓ νέο

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

---

↓ 2001/14/EK

Άρθρο 69

### Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στ [...].

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

---

↓ 2001/12/ΕΚ Παράρτημα Ι

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

**ΑΙΜΕΝΕΣ**

**BELGIE/BELGIQUE**

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

---

↓ 2006/103/ΕΚ άρθρο 1 και  
παράρτημα Β

**БЪЛГАРИЯ**

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

---

↓ πράξη προσχώρησης  
(ΕΕ L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα ΙΙ σ. 456

**ČESKÁ REPUBLIKA**

---

↓ 2001/12/ΕΚ Παράρτημα Ι

**DANMARK**

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

## ~~DEUTSCHLAND~~

~~Brake~~

~~Bremen/Bremerhaven~~

~~Brunsbüttel~~

~~Cuxhaven~~

~~Emden~~

~~Hamburg~~

~~Kiel~~

~~Lübeck~~

~~Nordenham~~

~~Puttgarden~~

~~Rostock~~

~~Sassnitz~~

~~Wilhelmshaven~~

~~Wismar~~

↓ πράξη προσχώρησης  
(EE L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα II σ. 456

## ~~EESTI~~

~~Muuga sadam~~

~~Paljassaare sadam~~

~~Vanasadam~~

~~Paldiski põhjasadam~~

~~Paldiski lõunasadam~~

~~Kopli põhjasadam~~

~~Kopli-Iounasadam~~

~~Bekkeri-sadam~~

~~Kunda-sadam~~

---

↓ 2001/12/EK Παράρτημα Ι

~~ΕΛΛΑΣ~~

~~Αλεξανδρούπολη~~

~~Ελευσίνα~~

~~Πάτρα~~

~~Πειραιάς~~

~~Θεσσαλονίκη~~

~~Βόλος~~

~~ESPAÑA~~

~~Algeciras~~

~~Almería~~

~~Barcelona~~

~~Bilbao~~

~~Cartagena-Escobrerias~~

~~Gijón~~

~~Huelva~~

~~Tarragona~~

~~Valencia~~

~~Vigo~~

~~FRANCE~~

~~Bayonne~~

~~Bordeaux~~

~~Boulogne~~

~~Calais~~

~~Cherbourg~~

~~Dunkerque~~

~~Fos-Marseille~~

~~La Rochelle~~

~~Le Havre~~

~~Nantes~~

~~Port-la-Nouvelle~~

~~Rouen~~

~~Sète~~

~~St-Nazaire~~

~~IRELAND~~

~~Cork~~

~~Dublin~~

~~ITALIA~~

~~Ancona~~

~~Bari~~

~~Brindisi~~

~~C. Vecchia~~

~~Genova~~

~~Gioia Tauro~~

~~La Spezia~~

~~Livorno~~

~~Napoli~~

~~Piombino~~

~~Ravenna~~

~~Salerno~~

~~Savona~~

~~Taranto~~

~~Trieste~~

~~Venezia~~

↓ πράξη προσχώρησης  
(EE L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα II σ. 456

~~ΚΥΠΡΟΣ~~

~~LATVIJA~~

~~Rīga~~

~~Ventspils~~

~~Liepāja~~

~~LIETUVA~~

~~Klaipėda~~

↓ 2001/12/EK Παράρτημα I

~~LUXEMBOURG~~

↓ πράξη προσχώρησης  
(EE L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα II σ. 456

~~MAGYARORSZÁG~~

~~MALTA~~

↓ 2001/12/EK Παράρτημα I

~~NEDERLAND~~

~~Amsterdam-Zeehaven~~

~~Delfzijl/Eemshaven~~

~~Vlissingen~~

~~Rotterdam-Zeehaven~~

~~Terneuzen~~

## ~~ÖSTERREICH~~

---

↓ πράξη προσχώρησης  
(EE L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα II σ. 456

## ~~POLSKA~~

~~Szczecin~~

~~Świnoujście~~

~~Gdańsk~~

~~Gdynia~~

---

↓ 2001/12/EK Παράρτημα I

## ~~PORTUGAL~~

~~Leixões~~

~~Lisboa~~

~~Setúbal~~

~~Sines~~

---

↓ 2006/103/EK άρθρο 1 και  
παράρτημα B

## ~~ROMÂNIA~~

~~Constanța~~

~~Mangalia~~

~~Midia~~

~~Tulcea~~

Galati

Brăila

Medgidia

Oltenița

Giurgiu

Zimnicea

Calafat

Turnu Severin

Orșova

---

↓ πράξη προσχώρησης  
(EE L 236 του 2003)  
άρθρο 20 και παράρτημα II σ. 456

~~SLOVENIJA~~

~~Koper~~

~~SLOVENSKO~~

---

↓ 2001/12/EK Παράρτημα I

~~SUOMI/FINLAND~~

~~Hamina~~

~~Hanko~~

~~Helsinki~~

~~Kemi~~

~~Kokkola~~

~~Kotka~~

~~Oulu~~

~~Pori~~

~~Rauma~~

~~Tornio~~

~~Turku~~

~~SVERIGE~~

~~Göteborg Varberg~~

~~Helsingborg~~

~~Luleå~~

~~Malmö~~

~~Norrköping~~

~~Oxelösund~~

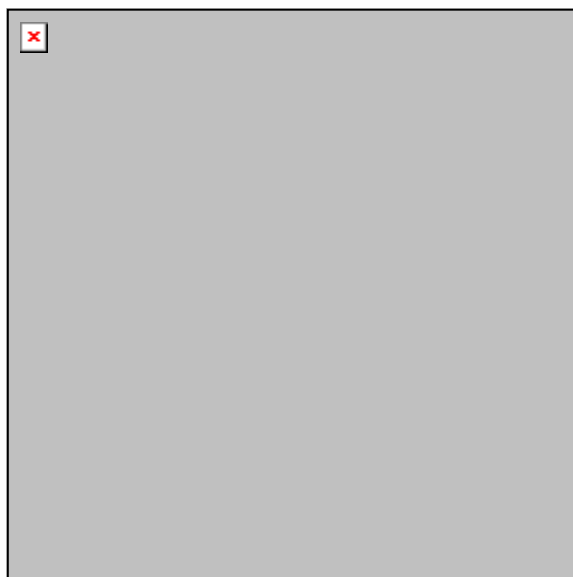
~~Stockholm~~

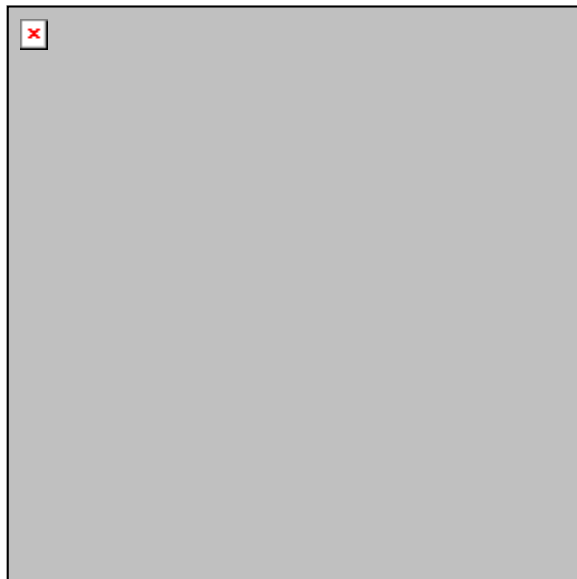
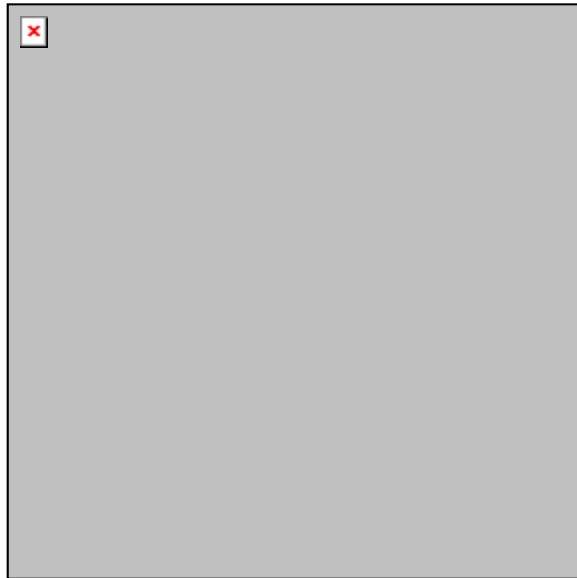
~~Trelleborg Ystad~~

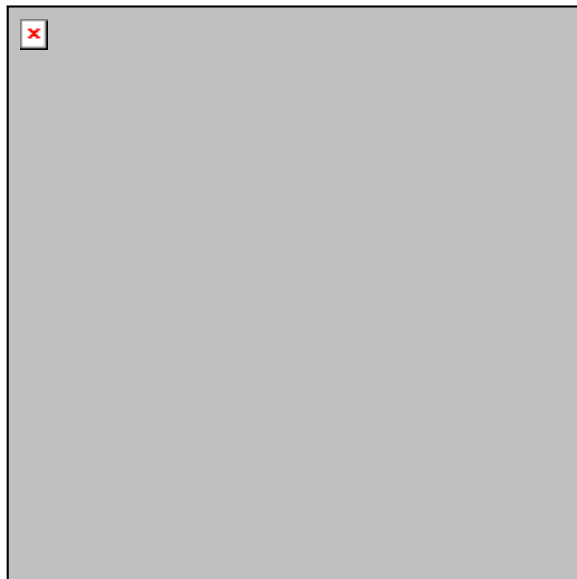
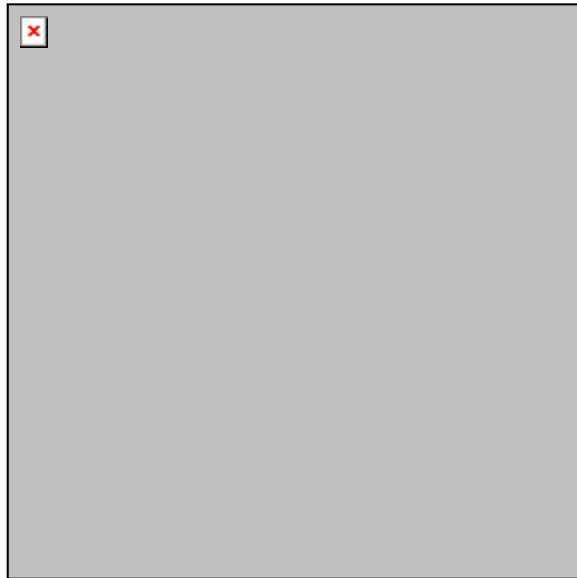
~~Umeå~~

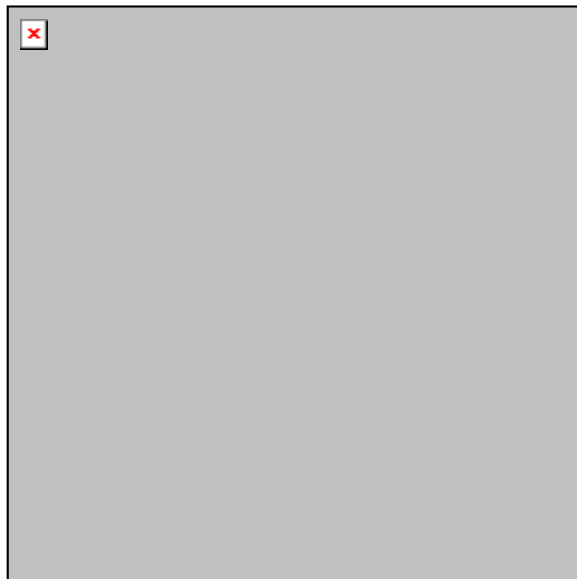
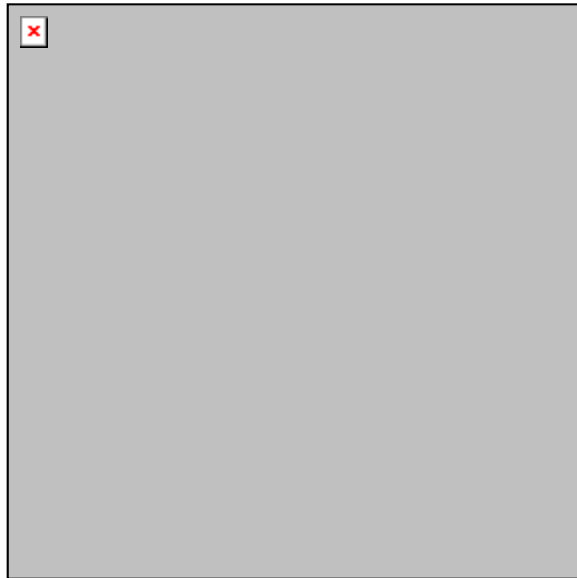
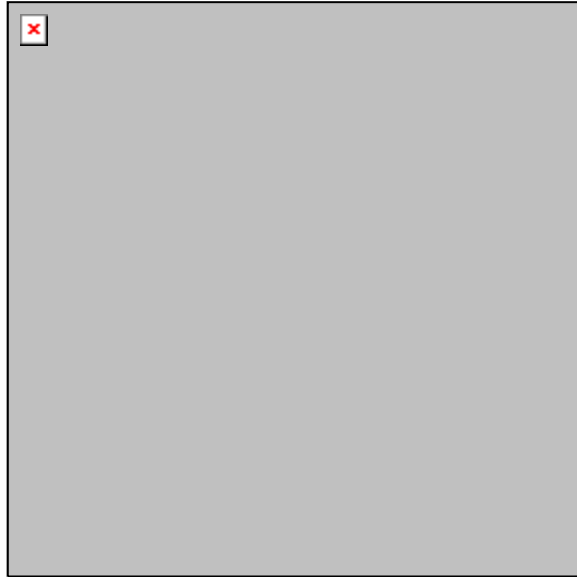
~~UNITED KINGDOM~~

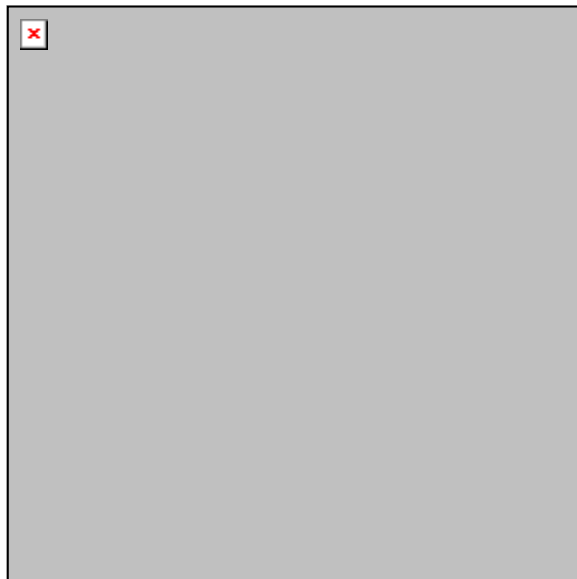
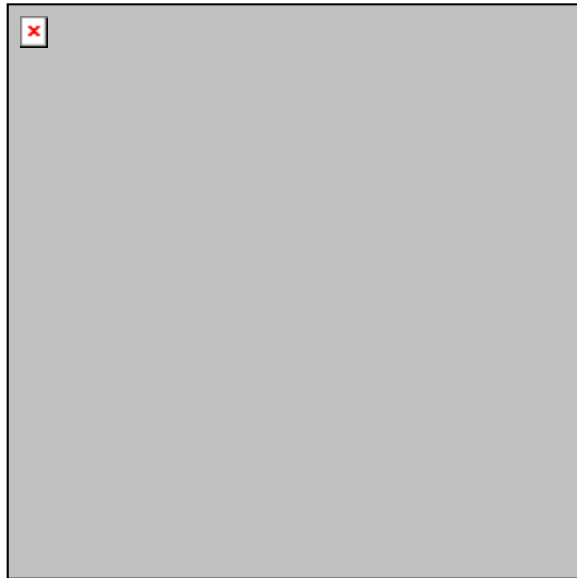
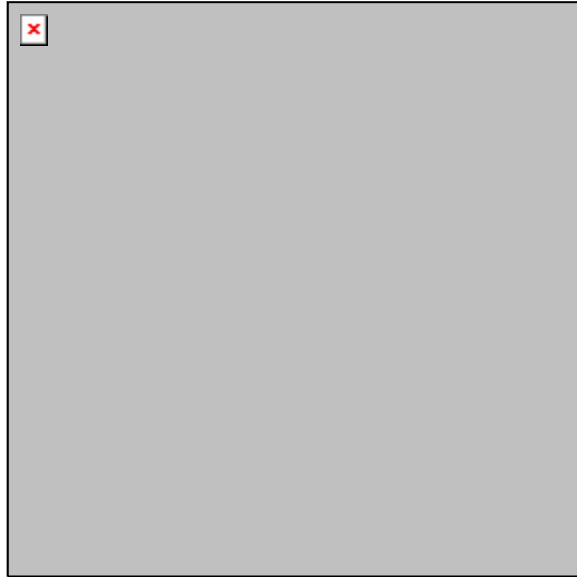
~~Όλοι οι λιμένες με σιδηροδρομική σύνδεση~~

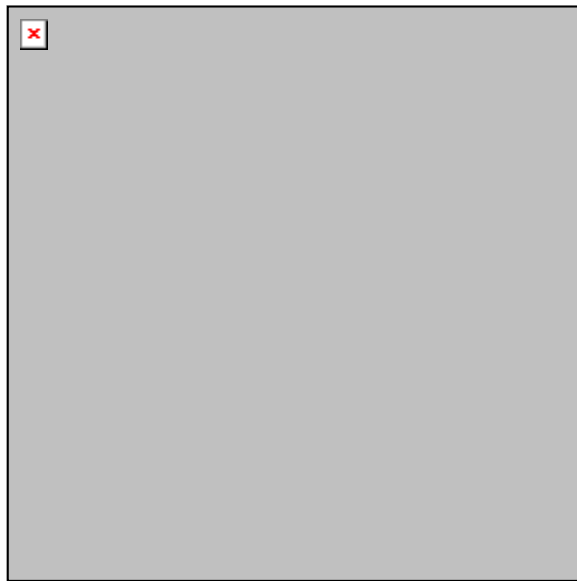
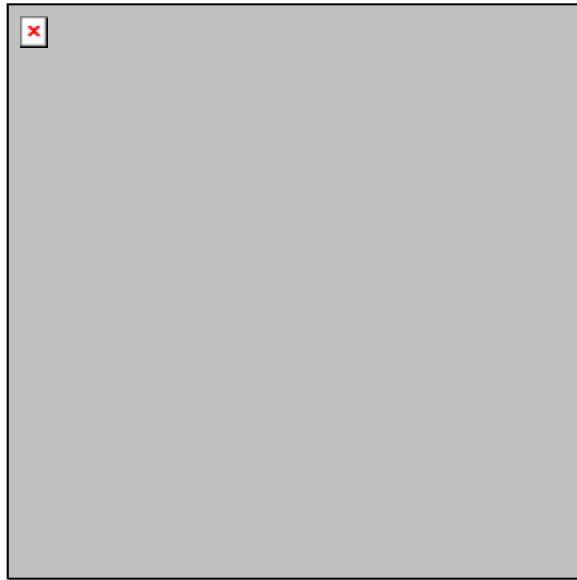
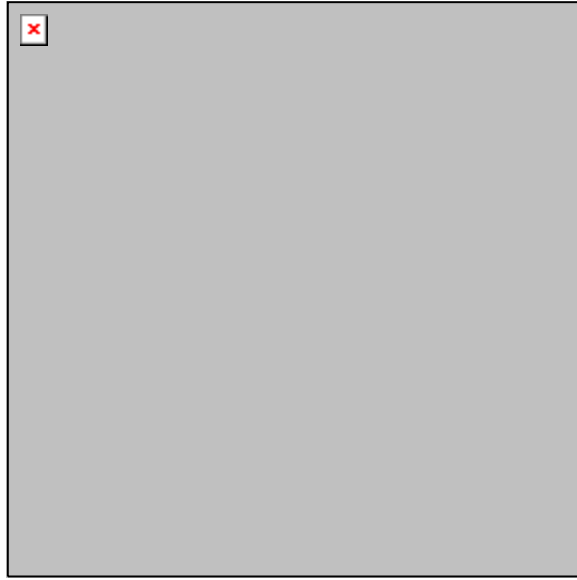


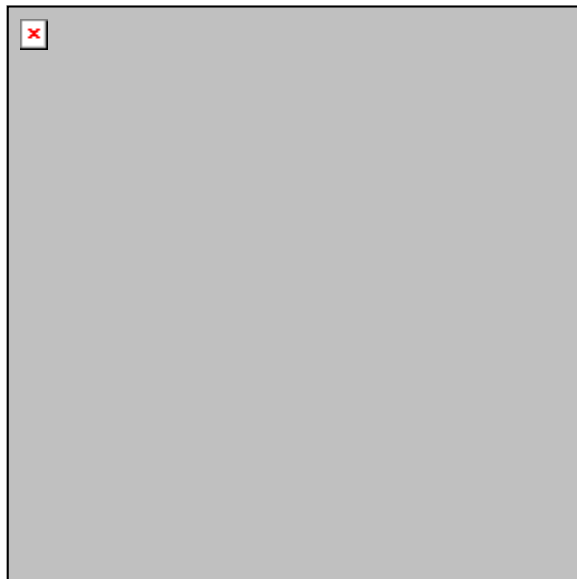
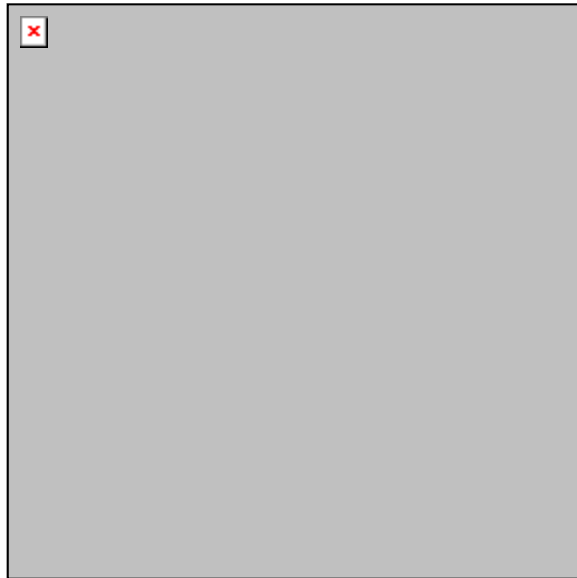
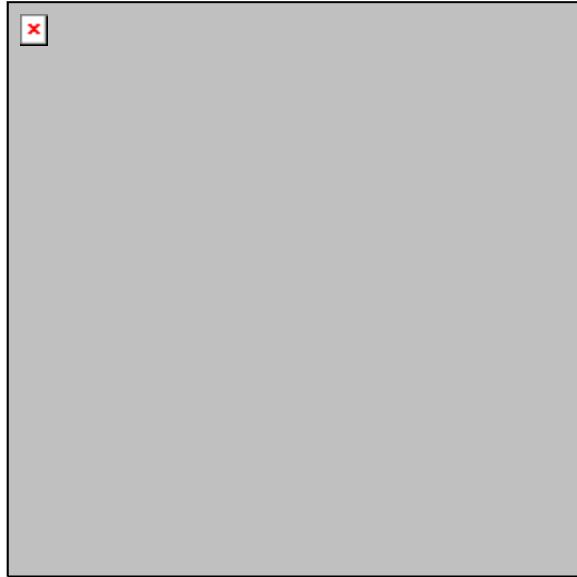


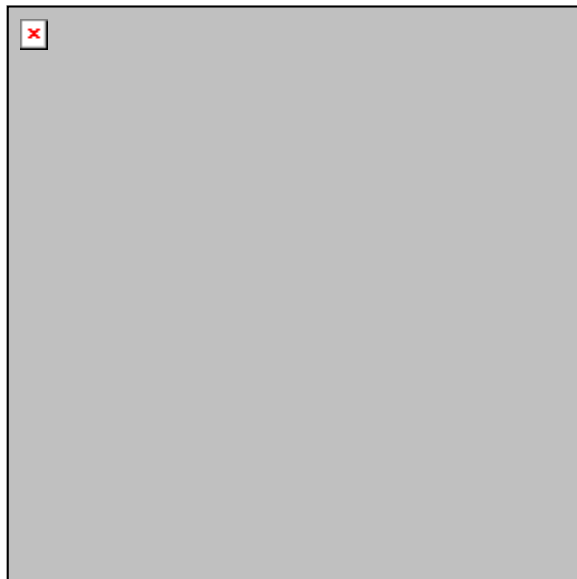
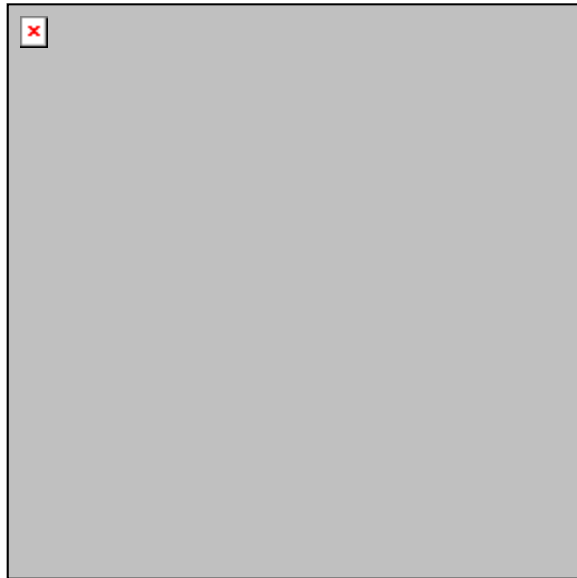
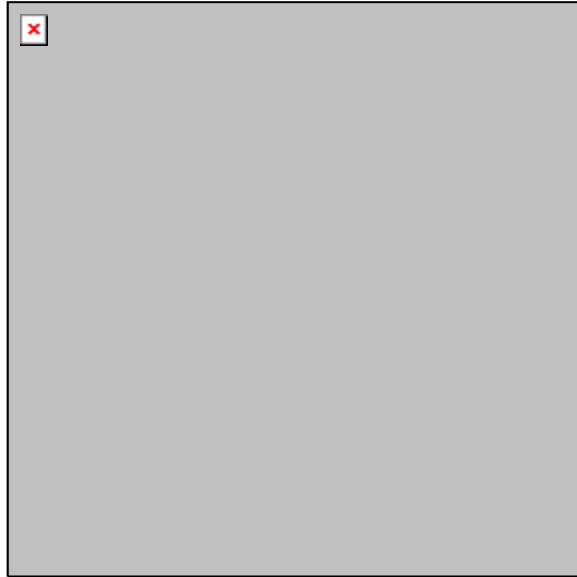


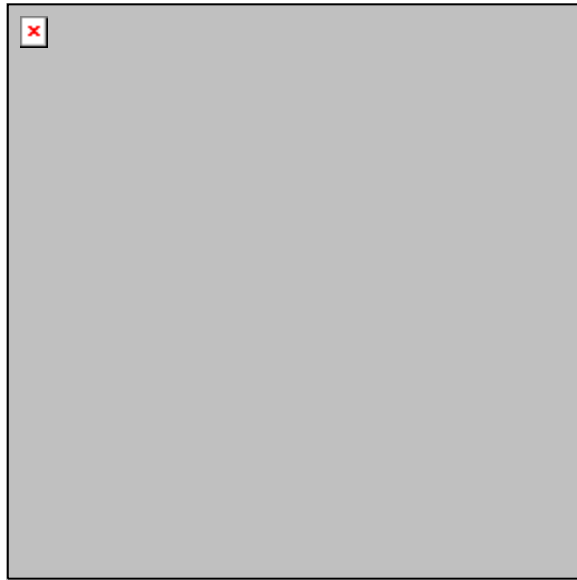












## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

### **Κατάλογος στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής**

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

- γήπεδα:
- χωματουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικάλυψης, φυτά προστασίας των πρανών κλπ· κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων· ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών· τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας· συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών· διασταυρώσεις, κλπ· συσκευές αντιχιονικής προστασίας·
- Τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις· τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κλπ·
- ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας·
- Επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές· στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχαλικού· κλειδιά, διασταυρώσεις, κλπ· περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως)·
- Διαβάσεις για ταξιδιώτες και εμπορεύματα συμπεριλαμβανομένων και των οδών ή διαδρόμων προσβάσεως·
- Εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδότησεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδότησεως και τηλεπικοινωνιών· κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις· τροχοπέδες γραμμών·
- Εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων·

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

– Κτήρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως.

\_\_\_\_\_

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7  
(προσαρμοσμένο)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

⊗ Βασικά καθήκοντα των διαχειριστών υποδομής ⊗

⊗ (αναφερόμενα στο άρθρο 7) ⊗

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7

Κατάλογος των βασικών καθηκόντων που αναφέρεται στο άρθρο 7 :

~~προετοιμασία και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περιλαμβάνεται και η χορήγηση ατομικών αδειών,~~

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- λήψη αποφάσεων ⊗ περί της ⊗ κατανομής των ⊗ σιδηροδρομικών ⊗ διαδρομών, συμπεριλαμβανομένου τόσο του ορισμού όσο και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, καθώς και της κατανομής των επιμέρους διαδρομών των συρμών,
- λήψη αποφάσεων ⊗ περί της ⊗ χρέωσης για την υποδομή ⇒ , συμπεριλαμβανομένου το καθορισμού και της είσπραξης των τελών, ⇐

↓ 2001/12/EK άρθρο 1 παρ. 7

~~έλεγχος της τήρησης των υποχρεώσεων καθολικής υπηρεσίας που συνεπάγεται η παροχή ορισμένων υπηρεσιών.~~



↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

⊗ (αναφερόμενες στο άρθρο 13) ⊗

↓ 2001/14/EK

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

α) διεκπεραίωση αιτήσεων μεταφορικής ικανότητας ⊗ σιδηροδρομικής ⊗ υποδομής·

↓ 2001/14/EK

β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης μεταφορικής ικανότητας·

γ) χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς,

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

↓ νέο

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

στ) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού με καύσιμα, όπου διατίθενται·

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

2. ⇒ Παρέχεται επίσης ⇐ πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και η παροχή υπηρεσιών ⇒ στις ακόλουθες εγκαταστάσεις ⇐ περιλαμβάνει:

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~α) χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου διατίθενται~~

~~β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού~~

(α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτήριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις  
⇒ , συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων και της ενημέρωσης ⇐ .

(β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων .

(γ) σταθμούς διαλογής·

(δ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών·

(ε) αμαξοστάσια φύλαξης·

(στ) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις·

↓ νέο

ζ) λιμενικές εγκαταστάσεις που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες·

η) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας, συμπεριλαμβανομένης ρυμούλκησης.

↓ 2001/14/EK  
⇒ νέο

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) ρεύμα έλξης ⇒ , τα τέλη για το οποίο εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού ⇐

β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·

γ) παροχή καυσίμου, ⇒ τα τέλη για το οποίο εμφανίζονται στα τιμολόγια χωριστά από τα τέλη χρήσης των εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού με καύσιμα ⇐ ~~διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης~~

δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

- έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·

- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·
  - γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.
-

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**

**Πληροφορίες για την παρακολούθηση της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών**

(αναφερόμενες στο άρθρο 15)

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

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

**2. Μερίδιο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις συνολικές επιδόσεις μεταφορών στο τέλος του 2008 (κατάλογος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με μερίδια αγοράς σε tkm/rkm  $\geq 1\%$ )**

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

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

**3. Ρυθμιστικοί φορείς:**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**11. Επενδύσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας**

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

**12. Μήκος σιδηροδρομικού δικτύου στο τέλος του τελευταίου έτους:**

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

**13. Τέλη πρόσβασης σε τροχιά το τελευταίο έτος.**

Κατηγορία συρμού	Μέσο τέλος σε ευρώ/συρμο-km, εξαιρουμένου του κόστους χρήσης ηλεκτρικής ενέργειας
Συρμός μεταφοράς εμπορευμάτων μικτού βάρους 1000 τόνων	
Υπεραστικός συρμός επιβατών μικτού βάρους 500 τόνων	
Προαστιακός συρμός επιβατών μικτού βάρους 140 τόνων	

**14. Ύπαρξη μηχανισμού επιδόσεων που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με το άρθρο 35 της παρούσας οδηγίας (εάν ναι, κύρια χαρακτηριστικά του).****15. Αριθμός σιδηροδρομικών αδειών σε ισχύ που έχουν εκδοθεί από αρμόδιες εθνικές αρχές**

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

**16. Κατάσταση της εγκατάστασης ERTMS**

**17. Άλλες σχετικές εξελίξεις**



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V**

**☒ Χρηματοοικονομική επιφάνεια ☒**

☒ (αναφερόμενη στο άρθρο 20) ☒

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

- α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων·
  - β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση·
  - γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης·
  - δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού·
  - ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης.
2. Ο αιτών δεν διαθέτει την απαιτούμενη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως όταν είναι υπερήμερος όσον αφορά την καταβολή σημαντικών ποσών εκ φόρου ή κοινωνικών εισφορών, συνεπεία της δραστηριότητάς του.
3. Η χρηματοοικονομική επιφάνεια είναι δυνατόν να αποδεικνύεται με την υποβολή έκθεσης πραγματογνωμοσύνης και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμειευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αναφέρονται ☒ στο σημείο ☒ 1.

---

↓ 2001/14/EK (προσαρμοσμένο)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

### Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου

☒ (αναφερόμενο στο άρθρο 27) ☒

---

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

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 ή αναφέρονται στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2008/57/EK. ⇐
- 

↓ 2001/14/EK παράρτημα I

⇒ νέο

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 III και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 31 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 32 έως 35. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται ⇒ για τα επόμενα πέντε έτη ⇐ .
- 

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της μεταφορικής ικανότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της μεταφορικής ικανότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της μεταφορικής ικανότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της μεταφορικής ικανότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:
  - a) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν μεταφορική ικανότητα από το διαχειριστή υποδομής·
  - β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους αιτούντες·

- γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής ⇒ και τις ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 4 ⇐ .
- δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού ⇒ και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας ⇐ .
- ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη·
- στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής·

↓ 2001/14/EK

⇒ νέο

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

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

↓ νέο

4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας μεταφορών του άρθρου 25 και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2004/49/EK<sup>18</sup>.
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 εξυπηρέτησης του παρατήματος III. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου.
7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαισίων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

<sup>18</sup> EE L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII**

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

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

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

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, με δομή βάσει του παραρτήματος III. Καλύπτει όλες τις πτυχές της ανάπτυξης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής. Η κατασκευή νέας υποδομής είναι δυνατόν να συμπεριληφθεί ως χωριστό σημείο,
2. τη δομή των συμφωνημένων πληρωμών επιμερισμένων στις υπηρεσίες υποδομής του παραρτήματος III, τη συντήρηση, την κατασκευή νέας υποδομής και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης,
3. τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν:
  - α) επιδόσεις των συρμών και ικανοποίηση των πελατών,
  - β) μεταφορική ικανότητα του δικτύου,
  - γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού·
  - δ) όγκοι δραστηριοτήτων,
  - ε) επίπεδα ασφάλειας και
  - στ) προστασία του περιβάλλοντος,
4. το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης, τις δαπάνες που έχουν προβλεφθεί για την αντιμετώπισή της, και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματοροές,
5. τα κίνητρα σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1,
6. τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως,
7. μηχανισμό που εξασφαλίζει ότι σημαντικό μέρος του περιορισμού του κόστους μεταφέρεται στους χρήστες υπό μορφή μειωμένων τελών,

8. τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρηματικού σχεδίου, της εκχώρησης ή της άδειας του διαχειριστής υποδομής, καθώς και το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζει το κράτος,
9. τους κανόνες αντιμετώπισης μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του ελάχιστου επιπέδου εξυπηρέτησης σε περίπτωση απεργίας, εάν υφίσταται, και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την ενημέρωση των χρηστών,
10. διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία, συμπεριλαμβανομένου και του ρόλου του ρυθμιστικού φορέα.



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII**

### **Απαιτήσεις για κόστος και τέλη που σχετίζονται με σιδηροδρομικές υποδομές**

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

1. Από το άμεσο κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς του άρθρου 31 παράγραφος 3, το οποίο σχετίζεται με τη φύση και τη φθορά της υποδομής, εξαιρούνται τα ακόλουθα:
  - α) γενικά έξοδα για ολόκληρο το δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων μισθών και συντάξεων
  - β) τόκοι επί του κεφαλαίου
  - γ) άνω του ενός δεκάτου του κόστους που σχετίζεται με τον προγραμματισμό, την κατανομή των διαδρομών, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη σηματοδότηση και τη ρύθμιση σιδηροδρομικού δρομολογίου
  - δ) απόσβεση εξοπλισμού πληροφορικής, επικοινωνιών και τηλεπικοινωνιών
  - ε) δαπάνες που αφορούν διαχείριση ακινήτων, ιδίως την αγορά, πώληση, κατεδάφιση, απολύμανση, επανακαλλιέργεια ή μίσθωση γαιών ή άλλων πάγιων στοιχείων ενεργητικού
  - στ) κοινωνικές υπηρεσίες, σχολεία, νηπιαγωγεία, εστιατόρια
  - ζ) δαπάνες που αφορούν ανωτέρα βία, ατυχήματα, διαταραχές της υπηρεσίας

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

2. Τα στοιχεία των διαφοροποιημένων τελών χρήσης υποδομής λόγω θορύβου του άρθρου 31 παράγραφος 5 ικανοποιούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
  - α) Το τέλος διαφοροποιείται για να αντισταθμίσει την σύνθεση του συρμού από βαγόνια που τηρούν τις οριακές τιμές θορύβου της απόφασης 2006/66/EK της Επιτροπής<sup>19</sup> (ΤΠΔ-θόρυβος).
  - β) Δίδεται προτεραιότητα στα βαγόνια μεταφοράς εμπορευμάτων.
  - γ) Η διαφοροποίηση ανάλογα με τη στάθμη εκπομπής θορύβου των βαγονιών μεταφοράς εμπορευμάτων επιτρέπει την ανάκτηση των επενδύσεων εντός εύλογου χρόνου για την μετασκευή βαγονιών με την οικονομικότερη διαθέσιμη βιώσιμη τεχνολογία πέδησης χαμηλού θορύβου.

<sup>19</sup> EE L 37 της 8.2.2006, σ. 1.

- δ) Είναι δυνατόν να συνυπολογιστούν περαιτέρω στοιχεία διαφοροποίησης των τελών όπως:
- i) ώρα της ημέρας, ιδίως νυκτερινές ώρες για τις εκπομπές θορύβου.
  - ii) σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου.
  - iii) ευαισθησία της περιοχής που επηρεάζεται από τοπικές εκπομπές.
  - iv) περαιτέρω κατηγορίες εκπομπών θορύβου σημαντικά χαμηλότερες από εκείνη που αναφέρεται στο σημείο α).

3. Ο διαχειριστής υποδομής αποδεικνύει στον ρυθμιστικό φορέα την ικανότητα σιδηροδρομικού δρομολογίου να καταβάλλει προσαυξήσεις σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1, έτσι ώστε κάθε δρομολόγιο που εντάσσεται σε κάθε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες να εντάσσεται σε διαφορετικό τμήμα της αγοράς:

- 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.

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

- α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο της ποιότητας εξυπηρέτησης και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα του δρομολογίου, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες, μετά από έγκριση του ρυθμιστικού φορέα, τις κύριες παραμέτρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώφλια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο.
- 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.
- γ) Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

1. Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής
  - 1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων
  - 1.2. Σύνθεση συρμού
  - 1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης
  - 1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας
  - 1.5. Προσωπικό
  - 1.6. Λοιπές αιτίες
2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής
  - 2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης
  - 2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις
  - 2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών
  - 2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης
  - 2.5. Τροχιά
  - 2.6. Υπερδομές
  - 2.7. Προσωπικό
  - 2.8. Λοιπές αιτίες
3. Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής
  - 3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών
  - 3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών
  - 3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς
  - 3.4. Λοιπές αιτίες
4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής
  - 4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής
  - 4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής
5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης

- 5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης
- 5.3. Εργασίες φόρτωσης
- 5.4. Παρατυπίες φόρτωσης
- 5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού
- 5.6. Προσωπικό
- 5.7. Λοιπές αιτίες
- 6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στην σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός
  - 6.2. Σχηματισμός συρμού από την σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)
  - 6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)
  - 6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες
  - 6.6. Προσωπικό
  - 6.7. Λοιπές αιτίες
- 7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις
  - 7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση
- 8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 8.1. Απεργία
  - 8.2. Διοικητικές διατυπώσεις
  - 8.3. Εξωτερική επιρροή
  - 8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτίων
  - 8.5. Καθυστέρηση λόγω εξωτερικών αιτίων στο επόμενο δίκτυο
  - 8.6. Λοιπές αιτίες
- 9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση
  - 9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές

9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ίδιου συρμού

9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού

9.4. Αναστροφή

9.5. Ανταπόκριση

9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα

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

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

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

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

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

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

Για μεταφορές εμπορευμάτων:

Έτος	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Έκπτωση	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	3%	2%	1%

Για μεταφορές επιβατών

Έτος	2020	2021	2022	2023	2024
Έκπτωση	5%	5%	5%	5%	5%

---

↓ 2001/14/EK

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

### Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

---

↓ 2001/14/EK

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

↓ 2002/844/EK άρθρο 1

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.
- 

↓ 2001/14/EK  
⇒ νέο

3. Τα αιτήματα για μεταφορική ικανότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.
4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινά διεθνή δρομολόγια συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους ⇒ διαχειριστές υποδομής ⇐. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.
5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει πίνακα των προβλεπόμενων δρομολογίων.
-

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ**

### **Κανονιστικοί λογαριασμοί που πρέπει να παρέχονται στον ρυθμιστικό φορέα**

(αναφερόμενοι στο άρθρο 56 παράγραφος 8)

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

#### **1. Λογιστικός διαχωρισμός**

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

- α) περιλαμβάνουν χωριστούς λογαριασμούς κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής·
- β) παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο· περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματορροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια·
- γ) περιλαμβάνουν κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα·
- δ) περιέχουν επαρκές επίπεδο λεπτομερειών βάσει των αναγκαίων και σύμφωνων με την αρχή της αναλογικότητας απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα·
- ε) συνοδεύονται από έγγραφο στο οποίο καθορίζεται η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες·

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

#### **2. Παρακολούθηση των τελών τροχαίας πρόσβασης**

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

- α) περιλαμβάνουν διάφορες κατηγορίες δαπανών, παρέχοντας ιδίως επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή

ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής

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

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

### **3. Αναφορά οικονομικών επιδόσεων**

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

α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων,

β) συνοπτική δήλωση δαπανών,

γ) δήλωση δαπανών συντήρησης,

δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας,

ε) δήλωση εσόδων,

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

### **4. Άλλα θέματα**

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

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

### Μέρος Α

#### **Καταργούμενες οδηγίες με κατάλογο των διαδοχικών τους τροποποιήσεων** (που αναφέρονται στο άρθρο 67)

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου.  
(ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25)

Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 75 της 15/3/2001, σ. 1)

Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164)

Οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344)

μόνον το σημείο Β του παραρτήματος

Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44)

μόνο το άρθρο 1

Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου.  
(ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70)

Οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26)

Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)

μόνο το άρθρο 29

Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29)

Απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής  
(ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30)

Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού  
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  
(ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)

μόνο το άρθρο 30

**Μέρος Β**

**Κατάλογος καταληκτικών ημερομηνιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο  
(που αναφέρονται στο άρθρο 67)**

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

### 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 εδάφιο 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1
Άρθρο 2 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
Άρθρο 2 παράγραφος 4	Άρθρο 1 παράγραφος 4	Άρθρο 1 παράγραφος 4	Άρθρο 2 παράγραφος 4
Άρθρο 3	Άρθρο 2 στοιχεία β) και γ)	Άρθρο 2	Άρθρο 2 παράγραφος 5
Άρθρο 4			Άρθρο 3 παράγραφοι 1 έως 8
Άρθρο 5			Άρθρο 3 παράγραφοι 9 και 10
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 3 παράγραφοι 11 έως 21
Άρθρο 9 παράγραφος 4			Άρθρο 4
			Άρθρο 5
			Άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2
			Άρθρο 6 παράγραφος 3

Άρθρο 6  
παράγραφος 1  
δεύτερο εδάφιο

Άρθρο 6  
παράγραφος 3

Άρθρο 7  
παράγραφοι 1, 3  
και 4

Άρθρο 9  
παράγραφοι 1 και  
2

Άρθρο 10,  
παράγραφοι 3 και  
3α

Άρθρο 10  
παράγραφος 3β

Άρθρο 10  
παράγραφοι 3γ  
και 3ε

Άρθρο 10  
παράγραφος 3στ

Άρθρο 10β

Άρθρο 3

Άρθρο 4 παράγραφοι  
1 έως 4

Άρθρο 4 παράγραφος 2  
και άρθρο 14  
παράγραφος 2.

Άρθρο 6 παράγραφος 1

Άρθρο 5

=

Άρθρο 6  
παράγραφος 4

Άρθρο 7  
παράγραφος 1

Άρθρο 7  
παράγραφος 2

Άρθρο 8  
παράγραφοι 1, 2  
και 3

Άρθρο 8  
παράγραφος 4

Άρθρο 9  
παράγραφοι 1 και  
2

Άρθρο 10  
παράγραφοι 1 και  
2, πρώτο, δεύτερο,  
τρίτο εδάφιο

Άρθρο 11  
παράγραφοι 1, 2  
και 3

Άρθρο 11,  
παράγραφος 4

Άρθρο 11  
παράγραφοι 5 και  
6

Άρθρο 12

Άρθρο 13

Άρθρο 14

Άρθρο 15

Άρθρο 16

Άρθρο 17  
παράγραφοι 1 έως  
4

Άρθρο 10  
παράγραφος 5

Άρθρο 5		Άρθρο 18
Άρθρο 6		Άρθρο 19
Άρθρο 7		Άρθρο 20
Άρθρο 8		Άρθρο 21
Άρθρο 9		Άρθρο 22
Άρθρο 4 παράγραφος 5		Άρθρο 23 παράγραφος 1
Άρθρο 10		Άρθρο 23 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 11		Άρθρο 24
Άρθρο 15		Άρθρο 25
	Άρθρο 1 παράγραφος 1 εδάφιο 2	Άρθρο 26
	Άρθρο 3	Άρθρο 27
		Άρθρο 28
	Άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 3 έως 6	Άρθρο 29
	Άρθρο 6 παράγραφοι 2 έως 5	Άρθρο 30
	Άρθρο 7	Άρθρο 31
	Άρθρο 8	Άρθρο 32
	Άρθρο 9	Άρθρο 33
	Άρθρο 10	Άρθρο 34
	Άρθρο 11	Άρθρο 35
	Άρθρο 12	Άρθρο 36
	Άρθρο 13	Άρθρο 38
	Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 3	Άρθρο 39
	Άρθρο 15	Άρθρο 40

	Άρθρο 16	Άρθρο 41
	Άρθρο 17	Άρθρο 42
	Άρθρο 18	Άρθρο 43
	Άρθρο 19	Άρθρο 44
	Άρθρο 20 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 45 παράγραφοι 1, 2 και 3
		Άρθρο 45 παράγραφος 4
	Άρθρο 20 παράγραφος 4	Άρθρο 45 παράγραφος 5
	Άρθρο 21	Άρθρο 46
	Άρθρο 22	Άρθρο 47
	Άρθρο 23	Άρθρο 48
	Άρθρο 24	Άρθρο 49
	Άρθρο 25	Άρθρο 50
	Άρθρο 26	Άρθρο 51
	Άρθρο 27	Άρθρο 52
	Άρθρο 28	Άρθρο 53
	Άρθρο 29	Άρθρο 54
	Άρθρο 30 παράγραφος 1	Άρθρο 55
	Άρθρο 30 παράγραφος 2	Άρθρο 56 παράγραφος 1
	Άρθρο 31	Άρθρο 57
Άρθρο 12		Άρθρο 58
Άρθρο 14α	Άρθρο 33 παράγραφοι 1,2 και 3	Άρθρο 59
		Άρθρο 61
		Άρθρο 61

			Άρθρο 62
Άρθρο 11		Άρθρο 34	Άρθρο 63
Άρθρο 11α		Άρθρο 35 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 64
Άρθρο 10 παράγραφος 9			Άρθρο 65
		Άρθρο 38	Άρθρο 66
	Άρθρο 17	Άρθρο 39	Άρθρο 67
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 40	Άρθρο 68
			Άρθρο 69
Παράρτημα II			Παράρτημα I
		Παράρτημα II	Παράρτημα II
			Παράρτημα III
	Παράρτημα		Παράρτημα IV
		Παράρτημα I	Παράρτημα V
			Παράρτημα VI
			Παράρτημα VII
			Παράρτημα VIII
		Παράρτημα III	Παράρτημα IX
			Παράρτημα X