

Βρυξέλλες, 30.1.2013
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 10 final}
{SWD(2013) 11 final}
{SWD(2013) 12 final}
{SWD(2013) 13 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 για την πολιτική των μεταφορών που εγκρίθηκε στις 28 Μαρτίου 2011¹, η Επιτροπή εξέφρασε το όραμά της για τη θέσπιση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου με εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών, στην οποία οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες χωρίς περιττούς τεχνικούς και διοικητικούς φραγμούς.

Σε αρκετές πολιτικές πρωτοβουλίες έχουν αναγνωριστεί οι δυνατότητες των σιδηροδρομικών υποδομών ως κορμού της εσωτερικής αγοράς και ως κινητήριας δύναμης της βιώσιμης ανάπτυξης. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιανουαρίου 2012 επισημάνθηκε η σπουδαιότητα της απελευθέρωσης του δυναμικού ανάπτυξης μιας πλήρως ολοκληρωμένης ενιαίας αγοράς, συμπεριλαμβανομένων μέτρων σχετικά με τις βιομηχανίες δικτύου. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Δράση για τη σταθερότητα, την ανάπτυξη και την απασχόληση» που εκδόθηκε στις 30 Μαΐου 2012 υπογραμμίστηκε η σπουδαιότητα της περαιτέρω μείωσης των κανονιστικών επιβαρύνσεων και των φραγμών για την είσοδο στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αντιστοίχως, η ανακοίνωση της Επιτροπής για την ενίσχυση της διακυβέρνησης της ενιαίας αγοράς, η οποία εκδόθηκε στις 8 Ιουνίου 2012², υπογράμμισε επίσης τη σημασία του τομέα των μεταφορών.

Παράλληλα, η Επιτροπή πρότεινε για το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020 να δημιουργηθεί η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) και να διατεθούν 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ για τις υποδομές μεταφορών από τον συνολικό προϋπολογισμό που ανέρχεται σε 50 δισεκατομμύρια ευρώ.

Την τελευταία δεκαετία, τρεις νομοθετικές «δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους» οδήγησαν σταδιακά στο άνοιγμα των εθνικών αγορών και κατέστησαν τους σιδηροδρόμους πιο ανταγωνιστικούς και πιο διαλειτουργικούς σε επίπεδο ΕΕ. Ωστόσο, παρά τη σημαντική ανάπτυξη του «ενωσιακού κεκτημένου», το μερίδιο των σιδηροδρόμων στις ενδοενωσιακές μεταφορές παραμένει περιορισμένο. Η παρούσα πρόταση στοχεύει στους εναπομείναντες φραγμούς που περιορίζουν την αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών αγορών.

1.2. Προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν

Τα εναπομένοντα εμπόδια σχετίζονται πρωτίστως με την πρόσβαση στην αγορά εσωτερικών επιβατικών μεταφορών. Σε πολλά κράτη μέλη αυτές οι αγορές είναι κλειστές στον ανταγωνισμό, γεγονός που δεν περιορίζει απλώς την ανάπτυξή τους, αλλά επίσης δημιουργεί ανισότητες μεταξύ των κρατών μελών που έχουν ανοίξει τις αγορές τους και αυτών που δεν το έχουν πράξει.

Οι εσωτερικές επιβατικές μεταφορές στην πλειονότητά τους δεν δύναται να παρέχονται αποκλειστικά σε εμπορική βάση και απαιτούν στήριξη από το κράτος. Παρέχονται βάσει συμβάσεων δημόσιων υπηρεσιών. Συνεπώς, η συγκεκριμένη νομοθετική δέσμη μέτρων θίγει, επίσης, το ζήτημα του ανταγωνισμού για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και επιπλέον ζητήματα, όπως η διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού για εν δυνάμει υποψηφίους

¹ Λευκή Βίβλος: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών· COM(2011)144

² Καλύτερη διακυβέρνηση για την ενιαία αγορά· COM(2012)259

τέτοιων συμβάσεων και ολοκληρωμένα συστήματα κατάρτισης χρονοδιαγραμμάτων και έκδοσης εισιτηρίων προς όφελος του επιβάτη.

Μια δεύτερη δέσμη προβλημάτων που αποτρέπει τις σιδηροδρομικές αγορές να αναπτύξουν πλήρως τις δυνατότητές τους περιλαμβάνει θέματα που σχετίζονται με τη διακυβέρνηση των διαχειριστών υποδομής. Καθώς οι διαχειριστές υποδομής αποτελούν φυσικά μονοπώλια, δεν ανταποκρίνονται πάντα στις ανάγκες της αγοράς και των χρηστών της, δυσχεραίνοντας με τον τρόπο αυτό τη συνολική απόδοση του τομέα. Σε ορισμένα κράτη μέλη, οι διαχειριστές υποδομής δεν δύνανται να εκπληρώσουν την αποστολή τους, καθώς τα καθήκοντά τους διαχωρίζονται μεταξύ διαφόρων φορέων. Επιπροσθέτως, το ισχύον νομικό πλαίσιο δεν έχει οδηγήσει σε βελτιωμένη διασυνοριακή συνεργασία των διαχειριστών υποδομής.

Επιπλέον, αρκετοί φραγμοί εισόδου στην αγορά προκύπτουν από καταστάσεις στις οποίες οι διαχειριστές υποδομής και οι μεταφορικές δραστηριότητες αποτελούν τμήμα της ίδιας ολοκληρωμένης δομής. Στην περίπτωση αυτή, οι διαχειριστές υποδομής αντιμετωπίζουν σύγκρουση συμφερόντων, καθώς πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα επιχειρηματικά συμφέροντα της ολοκληρωμένης δομής και των θυγατρικών της στον τομέα των μεταφορών και έχουν κίνητρο να πραγματοποιήσουν διακρίσεις στην παροχή πρόσβασης στις υποδομές.

Τέλος, οι ενοποιημένες δομές καθιστούν ακόμη δυσκολότερη την επιβολή του λογιστικού διαχωρισμού μεταξύ των δραστηριοτήτων διαχείρισης υποδομών και των δραστηριοτήτων μεταφορών. Οι ρυθμιστικές αρχές δυσκολεύονται να εντοπίσουν τις χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ των διαφόρων θυγατρικών και της εταιρείας συμμετοχών στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης δομής. Λογιστικά εργαλεία επιτρέπουν την τεχνητή αύξηση ή μείωση των αποτελεσμάτων των αντίστοιχων θυγατρικών. Οι πρακτικές διεπιδοτήσεων και οι μεταφορές πόρων για υποδομές σε ανταγωνιστικές δραστηριότητες αποτελούν σημαντικό φραγμό εισόδου στην αγορά για νέους φορείς εκμετάλλευσης που δεν έχουν τη δυνατότητα να στηρίζονται σε τέτοιους πόρους. Οι πρακτικές διεπιδοτήσεων δύναται να συνεπάγονται επίσης τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης σε ανταγωνιστικές δραστηριότητες.

1.2 Γενικοί στόχοι

Ο κύριος στόχος της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η θέσπιση μιας εσωτερικής αγοράς μέσω υψηλού βαθμού ανταγωνιστικότητας και η εναρμονισμένη, ισορροπημένη και βιώσιμη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων. Στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές του 2011 αναφέρεται ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα πρέπει να αντιστοιχούν στην πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων έως το 2050. Αυτή η μεταβολή στον τρόπο πραγματοποίησης των μεταφορών θα συμβάλει στη μείωση κατά 20% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προβλέπεται στην ατζέντα Ευρώπη 2020 για έξυπνη, βιώσιμη και καινοτόμο ανάπτυξη³. Η Λευκή Βίβλος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι καμία μείζων αλλαγή στον τομέα των μεταφορών δεν είναι εφικτή εάν δεν στηριχτεί σε μια κατάλληλη υποδομή και σε μια ευφύστερη προσέγγιση χρήσης της.

Ο συνολικός στόχος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους είναι η βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καταργώντας τυχόν υπολειπόμενους νομικούς, θεσμικούς και τεχνικούς φραγμούς και προάγοντας την απόδοση του σιδηροδρομικού τομέα και την ανταγωνιστικότητά του, προκειμένου να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Ευρώπη 2020· Στρατηγική για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη· COM(2010) 2020

1.3. Ειδικοί στόχοι

Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει διατάξεις που στοχεύουν στα εξής:

α) Το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών με στόχο να ενταθεί η ανταγωνιστική πίεση στις εγχώριες σιδηροδρομικές αγορές, προκειμένου να αυξηθεί η ποσότητα και να βελτιωθεί η ποιότητα των επιβατικών μεταφορών. Οι προτάσεις αυτές θα πρέπει να αξιολογηθούν σε συνάφεια με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 (Υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας) και, στο πλαίσιο αυτό, στοχεύουν, επίσης, στην αύξηση της αποδοτικότητας της δημόσιας χρηματοδότησης των επιβατικών μεταφορών.

β) Τη βελτίωση της διακυβέρνησης του διαχειριστή υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές. Αυτή θα επιτευχθεί μέσω της κατάργησης των συγκρούσεων συμφερόντων που επηρεάζουν τις αποφάσεις του διαχειριστή υποδομής για την πρόσβαση στην αγορά και της εξάλειψης της δυνατότητας διεπιδότησεων που υπάρχει στις ολοκληρωμένες δομές. Στόχος της πρότασης είναι να εξασφαλίσει επίσης ότι η διαχείριση όλων των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής θα πραγματοποιείται κατά τρόπο συνεκτικό. Τέλος, η πρόταση στοχεύει στην ενδυνάμωση του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ώστε να καλύπτονται πληρέστερα οι ανάγκες της αγοράς, καθώς και στη βελτίωση της διασυννοριακής συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Για την υποστήριξη της Επιτροπής στη διαδικασία εκτίμησης επιπτώσεων, ανατέθηκε σε εξωτερικό σύμβουλο η εκπόνηση υποστηρικτικής μελέτης και η διεξαγωγή στοχοθετημένης διαβούλευσης. Η μελέτη ξεκίνησε το Δεκέμβριο του 2011 και η τελική έκθεση υποβλήθηκε το Δεκέμβριο του 2012.

Για να συγκεντρωθούν οι απόψεις των ενδιαφερομένων, προτιμήθηκαν ποικίλες μέθοδοι στοχοθετημένης διαβούλευσης αντί μιας ανοικτής διαβούλευσης. Από την 1η Μαρτίου έως τις 16 Απριλίου 2012 απεστάλησαν προσαρμοσμένα ερωτηματολόγια σε 427 ενδιαφερόμενους του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής, υπουργεία συγκοινωνιών, αρχές ασφαλείας, υπουργεία, φορείς εκπροσώπησης, συνδικαλιστικές οργανώσεις κ.λπ.). Το ποσοστό απόκρισης ήταν της τάξης του 40%. Οι απόψεις των επιβατών συγκεντρώθηκαν μέσω έρευνας του Ευρωβαρόμετρου στην οποία έλαβαν μέρος 25.000 πολίτες, ομοίομορφα κατανεμημένοι στα 25 κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρόμους. Το δίκτυο της Επιτροπής των Περιφερειών χρησιμοποιήθηκε για την επικοινωνία με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, ενώ πραγματοποιήθηκε επίσης διαβούλευση με την επιτροπή κλαδικού διαλόγου για τους σιδηροδρόμους.

Οι διαβουλεύσεις αυτές συμπληρώθηκαν από ακρόαση των ενδιαφερόμενων μερών, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 29 Μαΐου 2012 (με περίπου 85 συμμετέχοντες), συνέδριο με περίπου 420 συμμετέχοντες, το οποίο πραγματοποιήθηκε στις 24 Σεπτεμβρίου 2012, και συνεντεύξεις με συγκεκριμένα ενδιαφερόμενα μέρη καθ' όλη τη διάρκεια του 2012. Το προσωπικό της Επιτροπής συναντήθηκε με εκπροσώπους της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER), των Ευρωπαϊκών Επιχειρήσεων Μεταφοράς Επιβατών (EPTO), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF), της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών (EPF), των Ευρωπαϊκών Διαχειριστών Σιδηροδρομικών Υποδομών (ERIM) και της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Συγκοινωνιών (UTIP). Επίσης, οργανώθηκαν επισκέψεις και προσωπικές συνεντεύξεις με ενδιαφερόμενους στην Ιταλία, τη Γαλλία, τη

Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, την Ουγγαρία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Κατά τη διάρκεια της στοχοθετημένης διαβούλευσης, η πλειονότητα των ενδιαφερόμενων συμφώνησε ότι η ποιότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών και η ανταγωνιστικότητα του τομέα στην ΕΕ επηρεάζονται από τους διάφορους φραγμούς πρόσβασης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ποσοστό 69% εκτίμησε ως προβληματικές τις διαφορετικές ερμηνείες της νομοθεσίας. Οι περιορισμοί που αφορούν τις δυνατότητες των υποδομών θεωρήθηκαν ως ο βασικός φραγμός πρόσβασης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (αναφέρθηκε από το 83% των ερωτηθέντων).

Το αποτέλεσμα της διαβούλευσης κατέδειξε ότι οι απόψεις δίστανται έντονα όσον αφορά την καταλληλότητα των λύσεων που εξασφαλίζουν την ανεξάρτητη και αποτελεσματική διακυβέρνηση των σιδηροδρομικών υποδομών. Σημαντική πλειονότητα υπουργείων συγκοινωνιών, αρχών ανταγωνισμού, ρυθμιστικών φορέων, ανεξάρτητων διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ενώσεων επιβατών και διαμεταφορέων φορτίων τάχθηκε υπέρ του πλήρους διαχωρισμού, ο οποίος θα εξασφαλίσει απόλυτη διαφάνεια και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς. Αντιθέτως, εταιρείες συμμετοχών, διαχειριστές υποδομής που εξαρτώνται από τέτοιες εταιρείες και εκπρόσωποι εργαζομένων αναφέρθηκαν σε επιστημονική βιβλιογραφία που επισημαίνει τα μειονεκτήματα του διαχωρισμού, όπως είναι τα υψηλότερα κόστη συναλλαγών και ο κίνδυνος μη αποτελεσματικών αποσυνδέσεων. Οι συγκεκριμένοι ενδιαφερόμενοι θεώρησαν ότι η ισχυρότερη κανονιστική εποπτεία θα αρκούσε για την επίλυση των ζητημάτων. Ποσοστό 64% των ερωτηθέντων υποστήριξε την ιδέα της δημιουργίας ενός συγκεκριμένου οργάνου εκπροσώπων όλων των χρηστών των υποδομών, το οποίο θα εξασφαλίζει ότι τα συμφέροντα λαμβάνονται υπόψη κατά αμερόληπτο τρόπο.

Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαβούλευσης, η Επιτροπή υιοθέτησε μια προδραστική προσέγγιση για να προτρέψει τους ενδιαφερόμενους να συμμετάσχουν. Δεδομένου ότι δόθηκε σε όλα τα οικεία μέρη η δυνατότητα να εκφράσουν τις απόψεις τους, εκπληρώθηκαν οι ελάχιστες προδιαγραφές διαβούλευσης της Επιτροπής.

Με βάση την εξωτερική μελέτη που αναφέρθηκε ανωτέρω και τα συμπεράσματα της διαδικασίας διαβούλευσης των ενδιαφερόμενων, η Επιτροπή πραγματοποίησε ποσοτική και ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων. Κατά την εκτίμηση αυτή εξετάστηκαν εναλλακτικές επιλογές για τα νέα μέτρα που στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Ορισμός του διαχειριστή υποδομής (άρθρο 3 παράγραφος 2)

Η διασαφήνιση καθορίζει όλα τα σχετικά με τη διαχείριση υποδομών καθήκοντα που πρέπει να εκτελούνται από το διαχειριστή υποδομής, ώστε να εξασφαλίζεται ότι όλα τα εν λόγω καθήκοντα εκπληρώνονται κατά τρόπο συνεκτικό. Καταργεί τη δυνατότητα που προβλέπεται στο υφιστάμενο κείμενο σχετικά με την ανάθεση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής σε ένα δίκτυο ή ένα τμήμα δικτύου σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις. Διασαφηνίζει, επίσης, την έννοια των διαφόρων καθηκόντων της διαχείρισης υποδομών.

3.2. Ορισμός διεθνών επιβατικών μεταφορών (άρθρο 3 σημείο 5)

Το ισχύον άρθρο 3 σημείο 5 ορίζει τις διεθνείς επιβατικές μεταφορές. Με το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, η διάκριση μεταξύ διεθνών και εσωτερικών επιβατικών μεταφορών παύει να έχει νόημα για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας. Ως εκ τούτου, ο ορισμός αυτός απαλείφεται.

3.3. Λογιστικός διαχωρισμός εντός ενός ενοποιημένου ομίλου (άρθρο 6 παράγραφος 2)

Το ισχύον άρθρο 6 παράγραφος 2 παρέχει τη δυνατότητα οργάνωσης της υποδομής και των μεταφορών στο πλαίσιο μιας ενιαίας επιχείρησης, εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις τήρησης ξεχωριστών λογαριασμών. Καθώς η πρόταση περιέχει συγκεκριμένους κανόνες για τον διαχωρισμό των δύο δραστηριοτήτων, αυτή η διάταξη πρέπει να απαλειφθεί.

3.4. Θεσμικός διαχωρισμός του διαχειριστή υποδομής (άρθρο 7)

Αυτή η διάταξη ορίζει ότι οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να εκπληρώνουν το σύνολο των απαραίτητων καθηκόντων για τη βιώσιμη ανάπτυξη των υποδομών. Επίσης, θεσπίζει το θεσμικό διαχωρισμό του διαχειριστή υποδομής από τις μεταφορικές δραστηριότητες, απαγορεύοντας στο ίδιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο το δικαίωμα άσκησης ελέγχου ή επιρροής ταυτόχρονα σε διαχειριστή υποδομής και σε σιδηροδρομική επιχείρηση. Προβλέπει τη δυνατότητα ένα κράτος μέλος να είναι ιδιοκτήτης και των δύο νομικών οντοτήτων, οπότε και ο έλεγχος πρέπει να ασκείται από χωριστές και νομικά διακριτές μεταξύ τους δημόσιες αρχές.

3.5. Ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής στις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις (άρθρα 7α και 7β)

Η πρόταση προβλέπει ότι κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων εκείνων με δομή εταιρειών συμμετοχών, μπορούν να συνεχίσουν να κατέχουν τον διαχειριστή υποδομής. Ωστόσο, διασαφηνίζει ότι αυτό είναι επιτρεπτό μόνον εάν πληρούνται προϋποθέσεις που εξασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής έχει ουσιαστικά δικαιώματα λήψης αποφάσεων για όλα τα καθήκοντά του. Ορίζει επίσης ότι αυτό πρέπει να διασφαλίζεται με ισχυρές και αποτελεσματικές ασφαλιστικές δικλίδες που προστατεύουν την ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Προσδιορίζει ότι αυτές οι ασφαλιστικές δικλίδες θα πρέπει να εφαρμόζονται στη δομή της επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένου του διαχωρισμού των οικονομικών κυκλωμάτων μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των άλλων εταιρειών του καθετοποιημένου ομίλου. Καθορίζει επίσης κανόνες για τη δομή διαχείρισης του διαχειριστή υποδομής.

3.6. Έλεγχος της συμμόρφωσης (άρθρο 7γ)

Η διάταξη αυτή προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών να περιορίζουν τα δικαιώματα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίες αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσει ότι έχουν εφαρμοστεί αποτελεσματικά οι διασφαλίσεις για την προστασία της ανεξαρτησίας του διαχειριστή υποδομής.

3.7. Επιτροπή συντονισμού (άρθρο 7δ)

Αυτή η διάταξη επιδιώκει να εξασφαλίσει καλό συντονισμό μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των χρηστών του δικτύου που επηρεάζονται από τις αποφάσεις του, συμπεριλαμβανομένων των αιτούντων, των εκπροσώπων των επιβατών και των χρηστών εμπορευματικών μεταφορών και των περιφερειακών και τοπικών αρχών. Αναφέρει τα ζητήματα για τα οποία ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να συμβουλευέται τους χρήστες, τα οποία περιλαμβάνουν τις ανάγκες τους όσον αφορά την ανάπτυξη των υποδομών, τους στόχους απόδοσης, την κατανομή και τις χρεώσεις.

3.8. Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής (άρθρο 7ε)

Η πρόταση δημιουργεί ένα φόρουμ για τη διασυνοριακή συνεργασία των διαχειριστών υποδομής, με σκοπό την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται συνεργασία για τη σύσταση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων και την εφαρμογή του σχεδίου ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS). Η πρόταση

καλύπτει επίσης το ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει το δίκτυο αυτό στην παρακολούθηση της απόδοσης των διαχειριστών υποδομής με στόχο τη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής.

3.9. Όροι πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές (άρθρο 10)

Το άρθρο 10 παράγραφος 2 τροποποιείται ώστε να παραχωρούνται στις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαιώματα πρόσβασης για την εκτέλεση εσωτερικών επιβατικών μεταφορών. Καθώς η διάκριση που υπάρχει στην υφιστάμενη νομοθεσία μεταξύ διεθνών και εσωτερικών μεταφορών καταργείται, η παράγραφος 3 και η παράγραφος 4 του άρθρου 10, σκοπός των οποίων ήταν ο προσδιορισμός της διεθνούς ή της εγχώριας φύσης μιας μεταφοράς, πρέπει να διαγραφούν.

3.10. Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης (άρθρο 11)

Αυτή η διάταξη παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίζουν τα δικαιώματα πρόσβασης για την εκτέλεση εσωτερικών ή διεθνών μεταφορών, εάν η άσκηση του συγκεκριμένου δικαιώματος θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Καθώς αυτό ισχύει επί του παρόντος για τις διεθνείς μεταφορές, η διάταξη ορίζει ότι οι ρυθμιστικοί φορείς είναι αρμόδιοι να προσδιορίζουν εάν η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας τίθεται σε κίνδυνο από μια νέα εγχώρια υπηρεσία μεταφοράς σύμφωνα με κοινές διαδικασίες και κριτήρια.

3.11. Κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων (άρθρο 13α)

Για να εξασφαλιστεί ότι οι επιβάτες συνεχίζουν να ωφελούνται από τα αποτελέσματα του δικτύου, η διάταξη αυτή παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συστήνουν κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές κατά τρόπο που δεν προκαλεί στρέβλωση στον ανταγωνισμό. Επιπροσθέτως, προβλέπει τη θέσπιση συντονισμένων σχεδίων έκτακτης ανάγκης από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για την παροχή συνδρομής στους επιβάτες σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.

3.12. Δικαιώματα χωρητικότητας (άρθρο 38 παράγραφος 4)

Η παρούσα διάταξη τροποποιείται ώστε να παρέχεται σε όλους τους παράγοντες της αγοράς επαρκής ασφάλεια δικαίου για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Καθορίζει το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να εκτιμήσουν εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το χρονικό πλαίσιο αυτό συμφωνεί με τη διαδικασία κατανομής χωρητικότητας υποδομής.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012 για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴, τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Την τελευταία δεκαετία, η ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης των σιδηροδρόμων δεν κατάφερε να αυξήσει το μερίδιό της συγκριτικά με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές. Το μερίδιο της τάξης του 6% των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρέμεινε σχετικά σταθερό. Οι σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές δεν συμβάδισαν με τις εξελισσόμενες ανάγκες όσον αφορά την προσφορά ή την ποιότητα.
- (2) Οι αγορές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και διεθνών επιβατικών μεταφορών της Ένωσης έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό από το 2007 και το 2010 αντίστοιχα με την οδηγία 2004/51/ΕΚ⁶ και την οδηγία 2007/58/ΕΚ⁷. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη έχουν ανοίξει τις εσωτερικές επιβατικές μεταφορές τους στον ανταγωνισμό, είτε μέσω της θέσπισης δικαιωμάτων ανοικτής πρόσβασης, είτε μέσω

⁴ ΕΕ C , , σ. .

⁵ ΕΕ C , , σ. .

⁶ ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164.

⁷ ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44.

της διενέργειας δημόσιων διαγωνισμών για τις συμβάσεις υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας είτε και με τους δύο τρόπους.

- (3) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου⁸ θεσπίζει έναν ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο με κοινούς κανόνες όσον αφορά τη διακυβέρνηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής, τη χρηματοδότηση και τη χρέωση των υποδομών, τις συνθήκες πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές και υπηρεσίες και τη ρυθμιστική εποπτεία της σιδηροδρομικής αγοράς. Με την εφαρμογή όλων αυτών των στοιχείων, είναι πλέον δυνατή η ολοκλήρωση του ανοίγματος της σιδηροδρομικής αγοράς της Ένωσης και η μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης των διαχειριστών υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στην υποδομή.
- (4) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ ορίζει ότι η Επιτροπή πρέπει να προτείνει, κατά περίπτωση, νομοθετικά μέτρα σε σχέση με το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και να αναπτύσσει κατάλληλες προϋποθέσεις ώστε να εξασφαλίζεται η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις υποδομές, βάσει των υφιστάμενων απαιτήσεων διαχωρισμού της διαχείρισης των υποδομών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων.
- (5) Πρέπει να εξασφαλιστεί καλύτερος συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μέσω της σύστασης μιας επιτροπής συντονισμού, προς επίτευξη της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης της υποδομής.
- (6) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν επίσης ότι η διαχείριση όλων των καθόντων που είναι απαραίτητα για τη βιώσιμη λειτουργία, συντήρηση και ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής θα πραγματοποιείται κατά τρόπο συνεκτικό από τον ίδιο το διαχειριστή υποδομής.
- (7) Τα διασυννοριακά ζητήματα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά μεταξύ των διαχειριστών υποδομής των διαφόρων κρατών μελών, μέσω της θέσπισης ενός ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής.
- (8) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ίση πρόσβαση στις υποδομές, οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων που προκύπτει από ολοκληρωμένες δομές που περιλαμβάνουν διαχείριση υποδομών και δραστηριότητες μεταφορών θα πρέπει να απαλειφθεί. Η εξάλειψη των κινήτρων για την πραγματοποίηση διακρίσεων κατά ανταγωνιστών είναι ο μόνος τρόπος για να εξασφαλιστεί ισότιμη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Αποτελεί προϋπόθεση για το επιτυχημένο άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Θα πρέπει επίσης να απαλειφθεί το ενδεχόμενο διεπιδοτήσεων, το οποίο υπάρχει στις εν λόγω ολοκληρωμένες δομές, και το οποίο οδηγεί επίσης σε στρεβλώσεις της αγοράς.
- (9) Οι υφιστάμενες απαιτήσεις ανεξαρτησίας των διαχειριστών υποδομής από τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες προβλέπονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ, καλύπτουν μόνο τα ουσιαστικά καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής, ήτοι τη λήψη αποφάσεων για την κατανομή των διαδρομών και τη λήψη αποφάσεων για τη χρέωση των υποδομών. Είναι, ωστόσο, απαραίτητη η άσκηση όλων των

⁸

EE L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

καθηκόντων κατά τρόπο ανεξάρτητο, καθώς και άλλα καθήκοντα δύναται να χρησιμοποιηθούν εξίσου για σκοπούς διακρίσεων κατά ανταγωνιστών. Αυτό ισχύει ιδιαιτέρως για τις αποφάσεις σχετικά με επενδύσεις ή συντήρηση, οι οποίες δύναται να ληφθούν έτσι ώστε να ευνοούνται τα μέρη του δικτύου που χρησιμοποιούνται κυρίως από τις μεταφορικές επιχειρήσεις της ολοκληρωμένης επιχείρησης. Οι αποφάσεις για τον προγραμματισμό εργασιών συντήρησης δύναται να επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα διαδρομών για τους ανταγωνιστές.

- (10) Οι υφιστάμενες απαιτήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ περιλαμβάνουν μόνο νομική, οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία στη λήψη αποφάσεων. Οι διατάξεις αυτές δεν αποκλείουν εντελώς τη δυνατότητα διατήρησης μιας ολοκληρωμένης επιχείρησης, εφόσον εξασφαλίζονται αυτές οι τρεις κατηγορίες ανεξαρτησίας. Όσον αφορά την ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων, πρέπει να εξασφαλίζεται ότι κατάλληλες ασφαλιστικές δικλίδες αποκλείουν τον έλεγχο των αποφάσεων που λαμβάνει ένας διαχειριστής υποδομής από μια ολοκληρωμένη επιχείρηση. Ωστόσο, ακόμα και η πλήρης εφαρμογή των εν λόγω ασφαλιστικών δικλίδων δεν αποκλείει εντελώς κάθε δυνατότητα πραγματοποίησης διακρίσεων κατά ανταγωνιστών, η οποία υφίσταται λόγω της ύπαρξης μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Συγκεκριμένα, η δυνατότητα διεπιδοτήσεων εξακολουθεί να υφίσταται σε ολοκληρωμένες δομές ή, τουλάχιστον, είναι πολύ δύσκολο για τους ρυθμιστικούς φορείς να ελέγχουν και να επιβάλλουν τις ασφαλιστικές δικλίδες που έχουν θεσπιστεί για την πρόληψη των εν λόγω διεπιδοτήσεων. Ο θεσμικός διαχωρισμός της διαχείρισης υποδομών και των μεταφορικών δραστηριοτήτων είναι το αποτελεσματικότερο μέτρο για την επίλυση αυτών των προβλημάτων.
- (11) Κατά συνέπεια, θα πρέπει να απαιτείται από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι το ίδιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο ή πρόσωπα δεν δικαιούνται να ασκούν έλεγχο σε διαχειριστή υποδομής και, ταυτόχρονα, να ασκούν έλεγχο ή δικαιώματα σε σιδηροδρομική επιχείρηση. Αντιστρόφως, ο έλεγχος σε σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να αποκλείει τη δυνατότητα άσκησης ελέγχου ή δικαιωμάτων σε διαχειριστή υποδομής.
- (12) Εφόσον τα κράτη μέλη εξακολουθούν να διατηρούν διαχειριστή υποδομής ο οποίος αποτελεί μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, θα πρέπει τουλάχιστον να εισαγάγουν αυστηρές ασφαλιστικές δικλίδες ώστε να διασφαλίζεται η ουσιαστική ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής στο σύνολό του έναντι της καθετοποιημένης επιχείρησης. Αυτές οι ασφαλιστικές δικλίδες δεν θα πρέπει να αφορούν μόνο την εταιρική οργάνωση του διαχειριστή υποδομής έναντι της καθετοποιημένης επιχείρησης, αλλά και τη δομή διαχείρισης του διαχειριστή υποδομής και, στο μέτρο του δυνατού στο πλαίσιο ολοκληρωμένης δομής, να προλαμβάνουν τις χρηματοοικονομικές συναλλαγές μεταξύ διαχειριστή υποδομής και άλλων νομικών οντοτήτων της καθετοποιημένης επιχείρησης. Οι εν λόγω ασφαλιστικές δικλίδες δεν ανταποκρίνονται μόνο σε όσα απαιτούνται για την εκπλήρωση των υφιστάμενων απαιτήσεων ανεξαρτησίας στη λήψη αποφάσεων σε σχέση με τα ουσιαστικά καθήκοντα βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, όσον αφορά την ανεξαρτησία διαχείρισης του διαχειριστή υποδομής, αλλά υπερβαίνουν τις απαιτήσεις αυτές με την προσθήκη ρητρών, ώστε να αποκλειστεί ότι τα εισοδήματα του διαχειριστή υποδομής να είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση άλλων οντοτήτων στο πλαίσιο της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Αυτό θα πρέπει να ισχύει ανεξάρτητα από την εφαρμογή της φορολογικής νομοθεσίας των κρατών μελών και με την επιφύλαξη των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις.

- (13) Παρά την εφαρμογή των ασφαλιστικών δικλίδων που εγγυώνται την ανεξαρτησία, κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις θα μπορούσαν να καταχραστούν τη δομή τους για να παρέχουν αδικαιολόγητα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ανήκουν στις εν λόγω επιχειρήσεις. Για τον λόγο αυτό, με την επιφύλαξη του άρθρου 258 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή είναι σκόπιμο να ελέγχει, κατόπιν αιτήσεως ενός κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, ότι οι εν λόγω ασφαλιστικές δικλίδες εφαρμόζονται αποτελεσματικά και ότι έχουν εξαλειφθεί τυχόν υφιστάμενες ακόμη στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Σε περίπτωση που η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να επιβεβαιώσει ότι αυτό έχει επιτευχθεί, όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν ή να ανακαλούν τα δικαιώματα πρόσβασης των ενδιαφερόμενων ολοκληρωμένων φορέων.
- (14) Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών επιβατικών μεταφορών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την επιλογή να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό ενδέχεται να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες έχει χορηγηθεί έγκριση από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα.
- (15) Οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να εκτιμούν τις ενδεχόμενες οικονομικές επιπτώσεις των υπηρεσιών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών που παρέχονται σε συνθήκες ανοικτής πρόσβασης στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από τα ενδιαφερόμενα μέρη και επί τη βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης.
- (16) Στη διαδικασία της εκτίμησης θα πρέπει να συνυπολογίζεται η ανάγκη παροχής επαρκούς ασφάλειας δικαίου σε όλους τους παράγοντες της αγοράς για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Η διαδικασία θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο απλή, αποτελεσματική και διαφανής και να συνάδει με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας της υποδομής.
- (17) Για να εκτιμάται εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια. Τα κριτήρια αυτά και τα επιμέρους στοιχεία της ακολουθητέας διαδικασίας είναι δυνατόν να εξελιχθούν με την πάροδο του χρόνου, ιδίως βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, των αρμόδιων αρχών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και δύναται να λαμβάνουν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών.
- (18) Κατά την εκτίμηση του εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να συνυπολογίζουν τις οικονομικές επιπτώσεις της σχεδιαζόμενης υπηρεσίας στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβάνοντας υπόψη τις επιπτώσεις της στην κερδοφορία κάθε υπηρεσίας που παρέχεται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή που ανέθεσε τη σύμβαση. Για την εκτίμηση αυτή, θα πρέπει να εξετάζονται παράγοντες, όπως η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι ρυθμίσεις ως προς τα εισιτήρια, η τοποθεσία και ο αριθμός των στάσεων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας.

- (19) Προκειμένου να αυξηθεί η ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και σε ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για την προμήθεια εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων. Εάν θεσπιστεί ένα τέτοιο σύστημα, θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι αυτό δεν προκαλεί στρέβλωση της αγοράς ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- (20) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα⁹ της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύσουν την κοινοποίηση μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση ανάμεσα στα συστατικά μέρη μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα μέρη των νομικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο σε αιτιολογημένες περιπτώσεις. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί ότι η διαβίβαση τέτοιων εγγράφων είναι αιτιολογημένη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2012/34/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που εξασφαλίζει την ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο· η ανάπτυξη περιλαμβάνει το σχεδιασμό του δικτύου, τον οικονομικό και επενδυτικό σχεδιασμό, καθώς και τα κτίρια και την αναβάθμιση της υποδομής· η λειτουργία της υποδομής περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της διαδικασίας κατανομής διαδρομών, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων διαδρομών, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη χρέωση υποδομών, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού και της είσπραξης των χρεώσεων· η συντήρηση περιλαμβάνει ανανεώσεις της υποδομής και τις άλλες δραστηριότητες διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων»·

β) το σημείο 5 απαλείφεται·

γ) προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο 31:

«31) «κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση»: επιχείρηση στην οποία:

- μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανήκουν πλήρως ή εν μέρει στην ίδια επιχείρηση ως διαχειριστή υποδομής (εταιρεία συμμετοχών) ή
- ένας διαχειριστής υποδομής ανήκει πλήρως ή εν μέρει σε μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή
- μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανήκουν πλήρως ή εν μέρει σε έναν διαχειριστή υποδομής»·

⁹ EE C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

2. Στο άρθρο 6, απαλείφεται η παράγραφος 2·
3. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Θεσμικός διαχωρισμός του διαχειριστή υποδομής

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής εκτελεί όλα τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 και είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Προκειμένου να εξασφαλισθεί η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής είναι οργανωμένοι σε εταιρεία νομικά διακριτή από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν επίσης ότι δεν επιτρέπεται στο ίδιο νομικό ή φυσικό πρόσωπο ή πρόσωπα:

α) να ασκεί άμεσα ή έμμεσα έλεγχο κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004¹⁰ του Συμβουλίου, να έχει οποιοδήποτε οικονομικό συμφέρον ή να ασκεί οποιοδήποτε δικαίωμα σε σιδηροδρομική επιχείρηση και σε διαχειριστή υποδομής ταυτόχρονα·

β) να διορίζει μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που εκπροσωπούν νόμιμα διαχειριστή υποδομής και, ταυτόχρονα, άμεσα ή έμμεσα να ασκεί έλεγχο, να έχει οικονομικό συμφέρον ή να ασκεί δικαιώματα σε σιδηροδρομική επιχείρηση·

γ) να είναι μέλος του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που εκπροσωπούν νόμιμα την επιχείρηση, σε σιδηροδρομική επιχείρηση και σε διαχειριστή υποδομής ταυτόχρονα·

δ) να διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική υποδομή ή να ανήκει στη διοίκηση του διαχειριστή υποδομής και, ταυτόχρονα, άμεσα ή έμμεσα να ασκεί έλεγχο, να έχει οικονομικό συμφέρον ή να ασκεί δικαιώματα σε σιδηροδρομική επιχείρηση ή να διαχειρίζεται τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή να ανήκει στη διοίκησή της και, ταυτόχρονα, άμεσα ή έμμεσα να ασκεί έλεγχο, να έχει συμφέρον ή να ασκεί δικαιώματα σε διαχειριστή υποδομής.

3. Για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, στην περίπτωση που το αναφερόμενο στην παράγραφο 2 πρόσωπο είναι κράτος μέλος ή άλλος δημόσιος φορέας, δύο δημόσιες αρχές που είναι αυτοτελείς και νομικά διακριτές μεταξύ τους και που ασκούν έλεγχο ή άλλα δικαιώματα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 στο διαχειριστή υποδομής, αφενός, και στη σιδηροδρομική επιχείρηση, αφετέρου, δεν θεωρούνται ένα και το αυτό πρόσωπο ή πρόσωπα.

4. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτουν συγκρούσεις συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται το απόρρητο των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αναθέτει υπεργολαβικά συγκεκριμένες εργασίες ανάπτυξης, ανανέωσης και συντήρησης, επί των οποίων διατηρεί την

¹⁰

EE L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

εξουσία λήψης αποφάσεων, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιονδήποτε άλλο φορέα που ενεργεί υπό την επίβλεψη του διαχειριστή υποδομής.

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

4. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 7α έως 7ε:

«Άρθρο 7α

Ουσιαστική ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι οργανωμένος σε φορέα νομικά διακριτό από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση ή εταιρεία συμμετοχών που ελέγχει τέτοιες επιχειρήσεις ή από κάθε άλλη νομική οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.
2. Οι νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που δραστηριοποιούνται στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών δεν έχουν καμία άμεση ή έμμεση συμμετοχή στο κεφάλαιο του διαχειριστή υποδομής. Ομοίως, ο διαχειριστής υποδομής δεν έχει καμία άμεση ή έμμεση συμμετοχή στο κεφάλαιο οποιασδήποτε νομικής οντότητας της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που δραστηριοποιείται στις αγορές των σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών.
3. Εισοδήματα του διαχειριστή υποδομής δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση άλλων νομικών οντοτήτων στο πλαίσιο της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, αλλά μόνο για τη χρηματοδότηση της επιχείρησης του διαχειριστή υποδομής και την καταβολή μερισμάτων στον τελικό ιδιοκτήτη της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν δύναται να χορηγεί δάνεια σε καμία άλλη νομική οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, ενώ καμία άλλη νομική οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν δύναται να χορηγεί δάνεια στον διαχειριστή υποδομής. Οποιαδήποτε υπηρεσία παρεχόμενη από άλλη νομική οντότητα στον διαχειριστή υποδομής παρέχεται βάσει σύμβασης και αμείβεται σε εμπορικές τιμές. Το χρέος που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής είναι σαφώς διαχωρισμένο από το χρέος που αποδίδεται σε άλλες νομικές οντότητες εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, και τα εν λόγω χρέη εξυπηρετούνται χωριστά. Οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής και των υπόλοιπων νομικών οντοτήτων στο πλαίσιο της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης τηρούνται με τρόπο που εξασφαλίζει την τήρηση των διατάξεων αυτών και επιτρέπει τον διαχωρισμό των χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων του διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τις άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 4, ο διαχειριστής υποδομής αντλεί κεφάλαια από τις κεφαλαιαγορές ανεξάρτητα και όχι μέσω άλλων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Οι άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν αντλούν κεφάλαια μέσω του διαχειριστή υποδομής.
5. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί λεπτομερή αρχεία κάθε εμπορικής και οικονομικής σχέσης με τις υπόλοιπες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και τα καθιστά διαθέσιμα στον ρυθμιστικό φορέα κατόπιν σχετικού αιτήματος, σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφος 12.

Άρθρο 7β

Ουσιαστική ανεξαρτησία του προσωπικού και διαχείριση του διαχειριστή υποδομής σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση

1. Με την επιφύλαξη των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα δυνάμει του άρθρου 56, ο διαχειριστής υποδομής έχει ουσιαστικές εξουσίες λήψης αποφάσεων, ανεξάρτητες από τις άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, όσον αφορά όλα τα καθήκοντα τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2. Η συνολική δομή διαχείρισης και το εταιρικό καταστατικό του διαχειριστή υποδομής εξασφαλίζουν ότι καμία εκ των υπολοίπων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν καθορίζει, άμεσα ή έμμεσα, τη συμπεριφορά του διαχειριστή υποδομής σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα.

2. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου και τα ανώτατα στελέχη του διαχειριστή υποδομής δεν συμμετέχουν στο διοικητικό ή το εποπτικό συμβούλιο ούτε είναι ανώτατα στελέχη άλλων νομικών οντοτήτων εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.

Τα μέλη του εποπτικού ή του διοικητικού συμβουλίου και τα ανώτατα στελέχη των άλλων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο ούτε είναι ανώτατα στελέχη του διαχειριστή υποδομής.

3. Ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει εποπτικό συμβούλιο αποτελούμενο από εκπροσώπους των τελικών ιδιοκτητών της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης.

Το εποπτικό συμβούλιο μπορεί να ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής συντονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 7δ για θέματα που εμπίπτουν στις αρμοδιότητές του.

Αποφάσεις σχετικά με τον διορισμό και την ανανέωση της θητείας, τις συνθήκες εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των αποδοχών, και τη λήξη της θητείας των μελών του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται από το εποπτικό συμβούλιο. Η ταυτότητα και οι συνθήκες που διέπουν τη διάρκεια και τη λήξη της θητείας των προσώπων που το εποπτικό συμβούλιο έχει ορίσει ή ανανεώσει ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής, καθώς και οι λόγοι που οδήγησαν σε οιαδήποτε πρόταση απόφασης για τη λήξη της θητείας, κοινοποιούνται στον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55. Οι ανωτέρω συνθήκες καθώς και οι αποφάσεις που αναφέρονται σε αυτήν την παράγραφο αποκτούν δεσμευτικό χαρακτήρα μόνο εάν έχουν εγκριθεί ρητώς από τον ρυθμιστικό φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να υποβάλει ένσταση κατά των εν λόγω

αποφάσεων, αν προκύψουν σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την επαγγελματική ανεξαρτησία προσώπου που έχει οριστεί μέλος του διοικητικού συμβουλίου ή σε περίπτωση πρόωρης λήξης της θητείας μέλους του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής.

Παρέχεται δικαίωμα πραγματικής προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα για τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που επιθυμούν να υποβάλουν καταγγελία κατά της πρόωρης λήξης της θητείας τους.

4. Για περίοδο τριών ετών από την αποχώρησή τους από τον διαχειριστή υποδομής, τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου ή του διοικητικού συμβουλίου και τα ανώτατα στελέχη του διαχειριστή υποδομής δεν δικαιούνται να αναλάβουν οποιαδήποτε ανώτατη θέση σε οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Για περίοδο τριών ετών από την αποχώρησή τους από τις εν λόγω άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, τα μέλη του εποπτικού ή διοικητικού συμβουλίου τους και τα ανώτατα στελέχη τους δεν δικαιούνται να αναλάβουν οποιαδήποτε ανώτατη θέση στον διαχειριστή υποδομής.
5. Ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει δικό του προσωπικό και στεγάζεται σε ξεχωριστές εγκαταστάσεις από τις άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Η πρόσβαση στα πληροφοριακά συστήματα προστατεύεται, προκειμένου να εξασφαλίζεται η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Οι εσωτερικοί κανόνες ή οι συμβάσεις απασχόλησης προσωπικού περιορίζουν σαφώς τις επαφές με τις άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στις επίσημες ανακοινώσεις που σχετίζονται με την άσκηση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής, τα οποία ασκούνται επίσης σε σχέση με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εκτός του πλαισίου της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Οι μεταφορές προσωπικού πέραν αυτών που αναφέρονται στο σημείο γ) μεταξύ του διαχειριστή υποδομής και των άλλων νομικών οντοτήτων της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης είναι εφικτές μόνο σε περίπτωση που διασφαλίζεται ότι δεν ανταλλάσσονται ευαίσθητες πληροφορίες μεταξύ τους.
6. Ο διαχειριστής υποδομής διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα για την εκπλήρωση όλων των καθηκόντων του ανεξάρτητα από τις άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και δεν του επιτρέπεται να αναθέτει την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων ή οποιωνδήποτε σχετικών με αυτά δραστηριοτήτων στις εν λόγω νομικές οντότητες.
7. Τα μέλη του εποπτικού ή του διοικητικού συμβουλίου και τα ανώτατα στελέχη του διαχειριστή υποδομής δεν έχουν κανένα συμφέρον ούτε λαμβάνουν οικονομικό όφελος, άμεσα ή έμμεσα, από οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης. Στοιχεία της αμοιβής τους που σχετίζονται με τις επιδόσεις τους δεν εξαρτώνται από τα επιχειρηματικά αποτελέσματα οποιασδήποτε άλλης νομικής οντότητας της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης ή οποιασδήποτε νομικής οντότητας υπό τον έλεγχό της, αλλά αποκλειστικά από τα επιχειρηματικά αποτελέσματα του διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 7γ

Διαδικασία ελέγχου της συμμόρφωσης

1. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή αποφασίζει εάν οι διαχειριστές υποδομής που αποτελούν μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 7α και του άρθρου 7β και εάν η εφαρμογή των απαιτήσεων αυτών είναι ικανοποιητική για να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και απουσία στρέβλωσης του ανταγωνισμού στη σχετική αγορά.
2. Η Επιτροπή δικαιούται να απαιτήσει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες εντός εύλογης προθεσμίας από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τον οικείο ρυθμιστικό φορέα ή φορείς και, ενδεχομένως, το δίκτυο των ρυθμιστικών φορέων που αναφέρονται στο άρθρο 57.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίσουν τα δικαιώματα πρόσβασης που προβλέπονται στο άρθρο 10 στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στην οποία ανήκει ο διαχειριστής υποδομής, εάν η Επιτροπή ενημερώσει τα κράτη μέλη ότι δεν έχει υποβληθεί αίτηση σύμφωνα με την παράγραφο 1, ή εν αναμονή της εξέτασης του αίτησης από την Επιτροπή, ή εάν αποφασίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, ότι:
 - α) δεν έχουν δοθεί επαρκείς απαντήσεις στις αιτήσεις παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, σύμφωνα με την παράγραφο 2, ή
 - β) ο οικείος διαχειριστής υποδομής δεν πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 7α και 7β, ή
 - γ) η εφαρμογή των απαιτήσεων των άρθρων 7α και 7β δεν είναι επαρκής για να εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την απουσία της στρέβλωσης του ανταγωνισμού στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένος ο οικείος διαχειριστής υποδομής.

Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

4. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να ανακαλέσει την απόφασή της που αναφέρεται στην παράγραφο 3, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2, όταν το εν λόγω κράτος μέλος αποδείξει, προς ικανοποίηση της Επιτροπής, ότι οι λόγοι της απόφασης δεν υφίστανται πλέον. Η Επιτροπή αποφασίζει εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
5. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 1 έως 4, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των άρθρων 7α και 7β παρακολουθείται διαρκώς από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55. Κάθε αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει επί της εν λόγω ένστασης, εντός των προθεσμιών που αναφέρονται στο άρθρο 56 παράγραφος 9, σχετικά με όλα τα απαιτούμενα μέτρα αποκατάστασης.

Άρθρο 7δ

Επιτροπή συντονισμού

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συγκροτούν και οργανώνουν επιτροπές συντονισμού για κάθε δίκτυο. Η συμμετοχή σε αυτήν την επιτροπή είναι ανοικτή τουλάχιστον στον διαχειριστή υποδομής, στους

γνωστούς αιτούντες κατά την έννοια του άρθρου 8 παράγραφος 3 και, κατόπιν αιτήσεώς τους, σε δυνάμει αιτούντες, στις οργανώσεις εκπροσώπησής τους, στους εκπροσώπους χρηστών των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών και, κατά περίπτωση, στις περιφερειακές και τοπικές αρχές. Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών και ο οικείος ρυθμιστικός φορέας προσκαλούνται ως παρατηρητές στις συνεδριάσεις της επιτροπής συντονισμού.

2. Η επιτροπή συντονισμού υποβάλλει προτάσεις ή συμβουλεύει τον διαχειριστή υποδομής και, αν κρίνεται σκόπιμο, το κράτος μέλος σχετικά με:
 - α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών·
 - β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1 και την εφαρμογή τους·
 - γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27·
 - δ) το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που ορίζονται από το κράτος και το σύστημα χρέωσης που καθορίζεται από τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 29, καθώς και το επίπεδο και τη διάρθρωση των χρεώσεων χρήσης υποδομής·
 - ε) τη διαδικασία κατανομής χωρητικότητας της υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων προτεραιότητας για την κατανομή χωρητικότητας μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών χρηστών της υποδομής·
 - στ) ζητήματα διατροπικότητας·
 - ζ) οποιοδήποτε άλλο ζήτημα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και χρήσης των υποδομών και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής.

Η επιτροπή συντονισμού έχει την εξουσία να αιτείται σχετικών πληροφοριών από τον διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα στοιχεία α) έως ζ) προκειμένου να δύναται να εκπληρώσει τα εν λόγω καθήκοντά της.

3. Η επιτροπή συντονισμού καταρτίζει εσωτερικό κανονισμό που περιλαμβάνει, ιδίως, κανόνες συμμετοχής στις συνεδριάσεις και τη συχνότητα αυτών, η οποία πρέπει να είναι τουλάχιστον τριμηνιαία. Έκθεση σχετικά με τις συζητήσεις της επιτροπής συντονισμού υποβάλλεται ετησίως στον οικείο διαχειριστή υποδομής, κράτος μέλος, ρυθμιστικό φορέα και την Επιτροπή, όπου αναφέρονται οι σχετικές θέσεις των μελών της επιτροπής.

Άρθρο 7ε

Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συμμετέχουν και συνεργάζονται σε ένα δίκτυο για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης, και ιδίως για την εξασφάλιση της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ)

αριθ. 913/2010¹¹ και του σχεδίου ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS) που καθορίζεται στην απόφαση 2012/88/ΕΕ¹².

Η Επιτροπή είναι μέλος του δικτύου. Συντονίζει και υποστηρίζει το έργο του δικτύου και διατυπώνει συστάσεις προς το δίκτυο, εφόσον ενδείκνυται. Εξασφαλίζει την ενεργή συνεργασία των κατάλληλων διαχειριστών υποδομής.

2. Το δίκτυο συμμετέχει στις διαδικασίες παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 15 και αξιολογεί τις επιδόσεις των διαχειριστών υποδομής βάσει κοινών δεικτών και ποιοτικών κριτηρίων, όπως η αξιοπιστία, η χωρητικότητα, η διαθεσιμότητα, η ακρίβεια και η ασφάλεια των δικτύων τους, η ποιότητα και η χρησιμοποίηση των στοιχείων ενεργητικού, η συντήρηση, οι ανανεώσεις, οι βελτιώσεις, οι επενδύσεις και η δημοσιονομική αποδοτικότητα.
 3. Η Επιτροπή δύναται να εγκρίνει μέτρα που καθορίζουν τις κοινές αρχές και πρακτικές του δικτύου, ιδιαιτέρως για την εξασφάλιση της συνέπειας στη συγκριτική αξιολόγηση, και τις ακολουθητέες διαδικασίες συνεργασίας στο δίκτυο. Τα εν λόγω μέτρα εγκρίνονται μέσω εκτελεστικής πράξης σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 62 παράγραφος 3.»
5. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα II σημείο 2.»
 - β) οι παράγραφοι 3 και 4 διαγράφονται.
6. Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:
- α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 σε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου σημείου προορισμού, όταν μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καλύπτουν την ίδια ή εναλλακτική διαδρομή, στην περίπτωση που η άσκηση του εν λόγω δικαιώματος θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της εν λόγω σύμβασης ή των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»
 - β) Η παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

¹¹ ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

¹² ΕΕ L 51 της 23.2.2012, σ. 51.

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

- 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.»·

(γ) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους, οιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός ενός μηνός από την κοινοποίησή της:

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

Εάν ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίσει ότι τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη σχεδιαζόμενη υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που αναφέρεται στο άρθρο 38 παράγραφος 4, υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία οι οποίες εξασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2.»·

δ) η παράγραφος 5 απαλείφεται.

7. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 13α:

«Άρθρο 13α

Κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007¹³ και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ¹⁴, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα

¹³ ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

¹⁴ ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων, ή να αποφασίσουν να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Εάν καθιερωθεί το εν λόγω σύστημα, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι τη διαχείρισή του ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.

2. Τα κράτη μέλη επιβάλλουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν επιβατικές μεταφορές να εφαρμόζουν και να συντονίζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για την παροχή συνδρομής στους επιβάτες, υπό την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.»
8. Στο άρθρο 38, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή μεταφορών επιβατών, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων τα οποία αφορά η αίτηση για χωρητικότητα. Προκειμένου να είναι σε θέση οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς να εκτιμούν τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι εν λόγω φορείς διασφαλίζουν ότι κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της συγκεκριμένης διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθορίζομενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή που δικαιούται να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 11 και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός πέντε ημερών.»
9. Στο άρθρο 63, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο έως τις [18 μήνες από την έναρξη ισχύος], τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.
- Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη

δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 3

1. Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Τα σημεία 5 έως 8 του άρθρου 1 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2018 [εγκαίρως για τον πίνακα των δρομολογίων που ξεκινούν στις 14 Δεκεμβρίου 2019].

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος