

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/2370 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Δεκεμβρίου 2016

για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών 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 Επιτροπής ⁽¹⁾,

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

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ δημιουργείται ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος 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, καθώς και τη ρυθμιστική εποπτεία της σιδηροδρομικής αγοράς. Η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου θα πρέπει να επιτευχθεί με την επέκταση της αρχής της ανοικτής πρόσβασης στις εσωτερικές σιδηροδρομικές αγορές και τη μεταρρύθμιση της διακυβέρνησης των διαχειριστών υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στις υποδομές.
- (2) Η αύξηση της σιδηροδρομικής επιβατικής κίνησης δεν συμβάδισε με την εξέλιξη άλλων τρόπων μεταφοράς. Η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου θα πρέπει να συμβάλει στην περαιτέρω εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών ως αξιόπιστης εναλλακτικής λύσης σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό έχει ζωτική σημασία η νομοθεσία για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά μέσα στα καθορισθέντα χρονικά όρια.

⁽¹⁾ ΕΕ C 327 της 12.11.2013, σ. 122.

⁽²⁾ ΕΕ C 356 της 5.12.2013, σ. 92.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, της 17ης Οκτωβρίου 2016 (ΕΕ C 431 της 22.11.2016, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

- (3) Οι ενωσιακές αγορές σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών και διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών έχουν ανοίξει στον ανταγωνισμό από το 2007 και το 2010 αντίστοιχα, με βάση την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ και την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾. Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη έχουν ανοίξει τις εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών τους στον ανταγωνισμό, είτε μέσω της θέσπισης δικαιωμάτων ανοικτής πρόσβασης, είτε μέσω της διενέργειας δημόσιων διαγωνισμών για τις συμβάσεις υπηρεσιών δημόσιας υπηρεσίας είτε και με τους δύο τρόπους. Τέτοιου τύπου ανοίγματα της αγοράς αναμένεται να έχουν θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, με αποτέλεσμα καλύτερες υπηρεσίες για τους χρήστες.
- (4) Συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2012/34/ΕΕ θα πρέπει να επιτρέπουν στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τους συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δομής και της οργάνωσης των σιδηροδρομικών συστημάτων στο έδαφός τους, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.
- (5) Η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο περιλαμβάνει τον έλεγχο-χειρισμό και τη σηματοδότηση. Για όσο διάστημα η γραμμή παραμένει σε λειτουργία, ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να διασφαλίζει ιδίως ότι η υποδομή είναι κατάλληλη για την προβλεπόμενη χρήση της.
- (6) Προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον μια επιχείρηση θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι κάθεται ολοκληρωμένη, θα πρέπει να εφαρμόζεται η έννοια του ελέγχου όπως νοείται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ⁽³⁾. Όπου ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι πλήρως ανεξάρτητοι ο ένας από τον άλλο, αλλά αμφότεροι ελέγχονται άμεσα από το κράτος χωρίς ενδιάμεση οντότητα, θα πρέπει να θεωρούνται διαχωρισμένοι. Κυβερνητικό υπουργείο που ασκεί έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και σε διαχειριστή υποδομής δεν θα πρέπει να θεωρείται ενδιάμεση οντότητα.
- (7) Η παρούσα οδηγία καθορίζει περαιτέρω απαιτήσεις, ώστε να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να επιλέξουν ανάμεσα σε διάφορα οργανωτικά μοντέλα, από τον πλήρη δομικό διαχωρισμό μέχρι την κάθεται ολοκλήρωση, υπό τον όρο ότι υπάρχουν κατάλληλες διασφαλίσεις που εγγυώνται την αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης. Τα κράτη μέλη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι, μέσα στα όρια των καθιερωμένων πλαισίων χρέωσης και χορήγησης δικαιώματος χρήσης, ο διαχειριστής υποδομής έχει οργανωτική ανεξαρτησία και ανεξαρτησία λήψης αποφάσεων σε ό,τι αφορά τα βασικά καθήκοντα.
- (8) Σε κάθεται ολοκληρωμένες επιχειρήσεις θα πρέπει να ισχύουν διασφαλίσεις, ώστε να βεβαιώνεται ότι άλλες νομικές οντότητες εντός των εν λόγω επιχειρήσεων δεν ασκούν αποφασιστική επιρροή όσον αφορά τους διορισμούς και τις απολύσεις των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ισχύουν διαδικασίες υποβολής καταγγελιών.
- (9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν ένα εθνικό πλαίσιο για την εκτίμηση των συγκρούσεων συμφερόντων. Στο πλαίσιο αυτό, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τυχόν προσωπικά χρηματοοικονομικά, οικονομικά ή επαγγελματικά συμφέροντα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αθέμιτα την αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής. Αν ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι ανεξάρτητοι ο ένας από τον άλλο, το γεγονός ότι ελέγχονται άμεσα από την ίδια αρχή κράτους μέλους δεν θα πρέπει να θεωρείται σύγκρουση συμφερόντων κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.
- (10) Η λήψη αποφάσεων από τους διαχειριστές υποδομής όσον αφορά την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων και η λήψη αποφάσεων όσον αφορά τα τέλη υποδομής αποτελούν βασικό καθήκον που είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή. Θα πρέπει να θεσπιστούν αυστηρές εγγυήσεις ώστε να αποφευχθεί τυχόν αθέμιτη επιρροή που ασκείται στις αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής σχετικά με τέτοια καθήκοντα. Οι εν λόγω εγγυήσεις θα πρέπει να προσαρμόζονται για να λαμβάνουν υπόψη τις διαφορετικές δομές διακυβέρνησης των σιδηροδρομικών οντοτήτων.
- (11) Θα πρέπει επίσης να ληφθούν κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με αμερόληπτο τρόπο, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Στο πλαίσιο αυτό, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες. Εν προκειμένω, όταν έχει χορηγηθεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας από τους διαχειριστές υποδομής, η πρόσβαση αυτή θα πρέπει να χορηγείται ισότιμα σε όλες τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

⁽¹⁾ Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

⁽²⁾ Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

- (12) Όταν τα βασικά καθήκοντα επιτελούνται από ανεξάρτητο φορέα χρέωσης και/ή χορήγησης δικαιώματος χρήσης, θα πρέπει να διασφαλίζεται η αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και συντήρησης, χωρίς να χρειάζεται να διαβιβασθούν τα εν λόγω καθήκοντα σε ανεξάρτητη οντότητα.
- (13) Οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να έχουν την εξουσία να παρακολουθούν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τον προγραμματισμό ανανέωσης, καθώς και τις προγραμματισμένες ή μη εργασίες συντήρησης, ώστε να διασφαλίζουν ότι δεν επιβάλλονται διακρίσεις.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά γενικό κανόνα, να διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση σε δίκτυο και επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στο εν λόγω δίκτυο. Όταν τα εν λόγω καθήκοντα ανατίθενται εξωτερικά σε διαφορετικές οντότητες, ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει ωστόσο να διατηρεί την εποπτική εξουσία και να φέρει την τελική ευθύνη για την άσκησή τους.
- (15) Οι διαχειριστές υποδομής που αποτελούν μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης μπορούν να αναθέτουν σε τρίτους εντός της εν λόγω επιχείρησης καθήκοντα εκτός των βασικών καθηκόντων υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει η παρούσα οδηγία, υπό τον όρο ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι εξασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών. Τα βασικά καθήκοντα δεν θα πρέπει να ανατίθενται σε οποιαδήποτε άλλη οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, εκτός εάν η εν λόγω οντότητα ασκεί αποκλειστικά βασικά καθήκοντα.
- (16) Όταν κρίνεται σκόπιμο, ιδίως για λόγους αποτελεσματικότητας, μεταξύ άλλων σε περιπτώσεις σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, τα καθήκοντα της διαχείρισης υποδομής μπορούν να μοιράζονται διάφοροι διαχειριστές υποδομής. Ο κάθε διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να φέρει την πλήρη ευθύνη για τα καθήκοντα που ασκεί.
- (17) Οι χρηματοοικονομικές μεταφορές ανάμεσα στον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, στην περίπτωση των κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, ανάμεσα στον διαχειριστή υποδομής και οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα της ολοκληρωμένης επιχείρησης θα πρέπει να αποτρέπονται όταν θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στην αγορά, ιδίως ως αποτέλεσμα διεπίδησης.
- (18) Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να χρησιμοποιούν τα έσοδα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, που περιλαμβάνουν τη χρήση δημόσιων πόρων, για τη χρηματοδότηση δικών τους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή για να διανείμουν μερίσματα στους επενδυτές τους, ως απόδοση των επενδύσεών τους σε σιδηροδρομική υποδομή. Στους εν λόγω επενδυτές είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται το κράτος και τυχόν ιδιώτες μέτοχοι, όχι όμως επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και ασκούν έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής. Τα μερίσματα που προκύπτουν από δραστηριότητες οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τη χρήση κρατικών πόρων ή εσόδων από τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και ασκούν έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής.
- (19) Οι αρχές που διέπουν τη χρέωση δεν θα πρέπει να αποκλείουν την πιθανότητα τα έσοδα από τα τέλη υποδομής να διέρχονται από κρατικούς λογαριασμούς.
- (20) Όπου, σε κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση, ο διαχειριστής υποδομής δεν έχει διακριτή νομική προσωπικότητα και τα βασικά καθήκοντα ασκούνται από τρίτους με την ανάθεσή τους σε ανεξάρτητο φορέα χρέωσης και/ή χορήγησης δικαιώματος χρήσης, οι σχετικές διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας και ανεξαρτησίας του διαχειριστή υποδομής θα πρέπει να ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, σε επίπεδο ορισμένων τμημάτων της επιχείρησης.
- (21) Προκειμένου να επιτευχθεί αποτελεσματική διαχείριση του δικτύου και αποτελεσματική χρήση της υποδομής με αποτελεσματικό τρόπο, θα πρέπει να διασφαλιστεί ο καλύτερος συντονισμός ανάμεσα στους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω της εφαρμογής των κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού.
- (22) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή αποτελεσματικών και αποδοτικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ένωσης, θα πρέπει να δημιουργηθεί ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής που θα βασίζεται σε υπάρχουσες πλατφόρμες. Με σκοπό τη συμμετοχή στο δίκτυο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να ορίσουν ποιος ή ποιοι φορείς θα θεωρηθούν ότι είναι οι κύριοι διαχειριστές υποδομής τους.
- (23) Δεδομένης της ανομοιογένειας των δικτύων σε ό,τι αφορά το μέγεθος και την πυκνότητά τους, καθώς και την ποικιλομορφία των οργανωτικών δομών των εθνικών, τοπικών και περιφερειακών αρχών και τις αντίστοιχες εμπειρίες τους με τη διαδικασία ανοίγματος της αγοράς, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη αρκετή ευελιξία στην οργάνωση των σιδηροδρομικών δικτύων τους, έτσι ώστε να παρέχονται υπηρεσίες ανοικτής πρόσβασης και υπηρεσίες στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να διασφαλίζεται υψηλό επίπεδο υπηρεσιών άμεσα διαθέσιμων σε όλους τους επιβάτες.

- (24) Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την επιλογή να περιορίσουν αυτό το δικαίωμα πρόσβασης όταν θα έδινε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση απόφαση του σχετικού ρυθμιστικού φορέα.
- (25) Το δικαίωμα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να αποκτούν πρόσβαση στην υποδομή δεν επηρεάζει τη δυνατότητα μιας αρμόδιας αρχής να χορηγεί αποκλειστικά δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1) ή να αναθέτει απευθείας σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό τους όρους του άρθρου 5 του εν λόγω κανονισμού. Η ύπαρξη μιας τέτοιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να δίνει το δικαίωμα στο κράτος μέλος να περιορίζει το δικαίωμα πρόσβασης άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, εκτός αν οι υπηρεσίες αυτές θα έδιναν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (26) Οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να εκτιμούν, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης, κατά πόσο θα τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν αιτήματος από τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (27) Κατά τη 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, καθώς και να παρουσιάζει συνοχή με την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής.
- (28) Υπό τον όρο ότι διασφαλίζεται η πρόσβαση χωρίς διακρίσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαρτούν το δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ώστε να επιτρέπουν την εφαρμογή ενός ενοποιημένου συστήματος δρομολογίων για τις εσωτερικές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.
- (29) Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών αποτελούν βασικές προτεραιότητες της προαγωγής ενός αειφόρου συστήματος μεταφορών και κινητικότητας στην Ευρώπη. Ειδικότερα, η ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μπορεί να δημιουργήσει καλύτερες και ταχύτερες συνδέσεις μεταξύ των οικονομικών και πολιτιστικών κέντρων της Ευρώπης. Οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας συνδέουν τους ανθρώπους και τις αγορές γρήγορα, αξιόπιστα, οικολογικά και οικονομικά και ενθαρρύνουν το επιβατικό κοινό να προτιμά το σιδηροδρομικό δίκτυο. Έχει ως εκ τούτου ιδιαίτερη σημασία να προαχθούν τόσο οι δημόσιες όσο και οι ιδιωτικές επενδύσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας, να δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για θετική απόδοση των επενδύσεων και να μεγιστοποιηθούν τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη από τις επενδύσεις αυτές. Θα πρέπει να εξακολουθήσει να υπάρχει η δυνατότητα για τα κράτη μέλη να επιλέγουν διαφορετικούς τρόπους προαγωγής των επενδύσεων σε σιδηροδρομικές υποδομές υψηλής ταχύτητας και της χρήσης γραμμών υψηλής ταχύτητας.
- (30) Με άωτερο στόχο να αναπτυχθεί η αγορά για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και να προαχθεί η βέλτιστη χρήση της διαθέσιμης υποδομής και προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανταγωνιστικότητα των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αποτέλεσμα οφέλη για τους επιβάτες, η ανοικτή πρόσβαση σε υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να περιορίζεται μόνο σε ειδικές περιστάσεις και κατόπιν αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης από τον ρυθμιστικό φορέα.
- (31) Με σκοπό να επιτρέπεται στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων στο εσωτερικό της Ένωσης, θα πρέπει να προαχθούν τα κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου που έχουν αναπτυχθεί από την αγορά. Δεδομένου ότι είναι σημαντικό να προαχθούν τα ενιαία συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να ασχοληθούν με την ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων, που θα καθιστούν δυνατές τις πολυτροπικές και διασυνοριακές επιλογές κινητικότητας, καθώς και τις επιλογές κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα.
- (32) Τα συστήματα έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου θα πρέπει να είναι διαλειτουργικά και να μην εισάγουν διακρίσεις. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των εν λόγω συστημάτων διαθέτοντας χωρίς διακρίσεις και σε διαλειτουργική μορφή όλα τα σχετικά δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα συστήματα αυτά δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι σέβονται την ανάγκη να διασφαλίζονται η εμπιστευτικότητα των εμπορικών πληροφοριών, η προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και η τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού. Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί και να υποβάλλει εκθέσεις για την εξέλιξη των συστημάτων αυτών και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, να υποβάλλει νομοθετικές προτάσεις.

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

- (33) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών απηχεί τις απαιτήσεις που συνδέονται με την εγγύηση επαρκούς κοινωνικής προστασίας, διασφαλίζοντας παράλληλα την ομαλή πρόοδο προς την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να τηρούνται οι υποχρεώσεις που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις ή συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ κοινωνικών εταίρων, καθώς και τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα. Οι υποχρεώσεις αυτές δεν θα πρέπει να θίγουν τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα του κοινωνικού και εργατικού δικαίου. Η Επιτροπή θα πρέπει να στηρίξει ενεργά το έργο του τομεακού κοινωνικού διαλόγου για τους σιδηροδρόμους.
- (34) Στο πλαίσιο της τρέχουσας αναθεώρησης της οδηγίας 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει αν είναι αναγκαίες νέες νομοθετικές πράξεις για την πιστοποίηση του προσωπικού των αμαξοστοιχιών.
- (35) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι ελεύθερα να αποφασίσουν σχετικά με τις κατάλληλες στρατηγικές χρηματοδότησης, ώστε να επιταχύνουν την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), και ιδίως κατά πόσον πρέπει να εφαρμοστεί διαφοροποίηση των τελών τροχαίας πρόσβασης.
- (36) Οι διαχειριστές υποδομής οφείλουν να συνεργάζονται όσον αφορά περιστατικά ή ατυχήματα με αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία, ώστε να ανταλλάσσουν τυχόν σχετικές πληροφορίες που καθιστούν δυνατή τη γρήγορη αποκατάσταση της κανονικής κυκλοφορίας.
- (37) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, οι ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει να συνεργάζονται για να διασφαλίσουν πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή.
- (38) Είναι ιδίως αναγκαίο οι ρυθμιστικοί φορείς να συνεργάζονται στις περιπτώσεις που θέματα σχετικά με διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες ή σιδηροδρομική υποδομή σε δύο κράτη απαιτούν αποφάσεις από δύο ή περισσότερους ρυθμιστικούς φορείς, προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν, με απώτερο στόχο την αποφυγή ανασφάλειας δικαίου και τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παροχής των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (39) Κατά τη διαδικασία ανοίγματος των εθνικών σιδηροδρομικών αγορών στον ανταγωνισμό με την παροχή πρόσβασης στα δίκτυα σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους μεταβατική περίοδο επαρκούς διάρκειας, ώστε να προσαρμόσουν το εθνικό τους δίκαιο καθώς και τις οργανωτικές τους δομές. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να διατηρήσουν τους υπάρχοντες εθνικούς κανόνες τους σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά μέχρι το τέλος της μεταβατικής περιόδου.
- (40) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση της 28ης Σεπτεμβρίου 2011 των κρατών μελών και της Επιτροπής σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα ⁽²⁾, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύσουν σε αιτιολογημένες περιπτώσεις 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. 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 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 3, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

Τοπικές γραμμές χαμηλής κυκλοφορίας μήκους έως 100 χιλιομέτρων, οι οποίες χρησιμοποιούνται για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κύριας γραμμής και σημείων αφετηρίας και προορισμού εμπορευμάτων κατά μήκος των γραμμών αυτών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω γραμμές τελούν υπό τη διαχείριση οντότητας που δεν είναι ο κύριος διαχειριστής υποδομής και ότι είτε α) οι εν λόγω γραμμές χρησιμοποιούνται από έναν και μόνο φορέα εμπορευματικών μεταφορών είτε β) τα βασικά καθήκοντα σχετικά με τις εν λόγω γραμμές εκτελούνται από φορέα που δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση. Όπου υπάρχει ένας και μόνο φορέας εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να τον εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου IV, ωστόσο ζητηθεί χωρητικότητα από άλλον αιτούντα.

⁽¹⁾ Οδηγία 2007/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 51).

⁽²⁾ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

Η παρούσα παράγραφος μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και στις περιπτώσεις όπου η γραμμή χρησιμοποιείται, σε περιορισμένο βαθμό, και για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εξαιρέσουν τις εν λόγω γραμμές από την εφαρμογή των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ και 8.

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

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

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

Οι εν λόγω εξαιρέσεις μπορούν να ανανεώνονται για περιόδους που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης, το κράτος μέλος που προτίθεται να την ανανεώσει κοινοποιεί στην Επιτροπή τη σχετική πρόθεσή του να το πράξει. Η Επιτροπή εξετάζει αν εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαίρεσης που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο. Εάν δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν την απόφασή της για τον τερματισμό της εξαίρεσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2.»

ε) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

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

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

β) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία:

- «2α) “ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής”: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής·
- 2β) “λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής”: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση της κυκλοφορίας και χρέωση της χρήσης της υποδομής·
- 2γ) “συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής”: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής·
- 2δ) “ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής”: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της·
- 2ε) “αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής”: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής οι οποίες βελτιώνουν τις συνολικές επιδόσεις της·
- 2στ) “βασικά καθήκοντα” του διαχειριστή της υποδομής: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων, και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39.»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«31) “κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση”: κάθε επιχείρηση εφόσον, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου (*):

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

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

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

- 32) “σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα”: δεσμευτική ρύθμιση μεταξύ δημόσιων φορέων και μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων πλην του κύριου διαχειριστή υποδομής κράτους μέλους, σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις εν μέρει ή εν όλω κατασκευάζουν ή/και χρηματοδοτούν σιδηροδρομική υποδομή ή/και αποκτούν το δικαίωμα να ασκούν οποιοδήποτε από τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 2) για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Η ρύθμιση μπορεί να λάβει οποιαδήποτε νομικώς δεσμευτική μορφή προβλέπεται στην εθνική νομοθεσία·
- 33) “διοικητικό συμβούλιο”: το ανώτερο όργανο επιχείρησης που ασκεί εκτελεστικά και διοικητικά καθήκοντα και είναι υπεύθυνο και λογοδοτεί για την καθημερινή διαχείριση της επιχείρησης·
- 34) “εποπτικό συμβούλιο”: το ανώτατο όργανο επιχείρησης που εκτελεί εποπτικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης ελέγχου επί του διοικητικού συμβουλίου και των γενικών στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με την επιχείρηση·
- 35) “ενιαίο εισιτήριο για ολόκληρη τη διαδρομή”: το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
- 36) “υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών”: υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μεταξύ δύο τόπων που απέχουν τουλάχιστον πάνω από 200 χιλιόμετρα, σε ειδικά κατασκευασμένες συνδέσεις υψηλής ταχύτητας κατάλληλες για ταχύτητες που κατά κανόνα φθάνουν ή ξεπερνούν τα 250 km/ώρα και στις οποίες οι συρμοί κινούνται στις ταχύτητες αυτές κατά μέσο όρο.

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

3) Στο άρθρο 6, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

4) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 7α

Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων

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

2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ιδίως ότι:
- α) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή στον διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα, με την επιφύλαξη του ρόλου των κρατών μελών όσον αφορά τον καθορισμό του πλαισίου χρέωσης και του πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39·
 - β) μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα εντός της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή όσον αφορά τους διορισμούς και τις απολύσεις των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα·
 - γ) η κινητικότητα των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τα βασικά καθήκοντα δεν δημιουργεί σύγκρουση συμφερόντων.

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

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

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

Άρθρο 7β

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

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και ότι τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα δεν επηρεάζονται από συγκρούσεις συμφερόντων.
2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε περιπτώσεις διαταραχής που τους αφορούν, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.
3. Όσον αφορά τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό της σημαντικής συντήρησης και/ή ανανέωσης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευέται τους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, τις ανησυχίες που εκφράστηκαν.

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

Άρθρο 7γ

Εξωτερική ανάθεση και καταμερισμός των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται η εμπιστευτικότητα των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής δύναται:
 - α) να αναθέτει καθήκοντα σε διαφορετική οντότητα, υπό την προϋπόθεση ότι η τελευταία δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση. Εντός μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, δεν ανατίθενται βασικά καθήκοντα σε οποιαδήποτε άλλη οντότητα της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης, εκτός εάν η εν λόγω οντότητα ασκεί αποκλειστικά βασικά καθήκοντα·
 - β) να αναθέτει την εκτέλεση έργων και σχετικών καθηκόντων σχετιζόμενων με την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή εταιρείες που ελέγχουν τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή που ελέγχονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

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

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

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

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

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

Άρθρο 7δ

Χρηματοοικονομική διαφάνεια

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Άρθρο 7ε

Μηχανισμοί συντονισμού

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

- α) τις ανάγκες των αιτούντων όσον αφορά τη συντήρηση και την ανάπτυξη της χωρητικότητας των υποδομών·
- β) το περιεχόμενο των στόχων επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 και των κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1 και την υλοποίησή τους·
- γ) το περιεχόμενο και την εφαρμογή της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27·
- δ) ζητήματα διατροπικότητας και διαλειτουργικότητας·
- ε) οποιοδήποτε άλλο ζήτημα σχετίζεται με τους όρους πρόσβασης και τη χρήση των υποδομών και την ποιότητα των υπηρεσιών του διαχειριστή υποδομής.

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

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

Άρθρο 7στ

Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής

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

- α) την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης·
- β) τη στήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου·
- γ) την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών·
- δ) την παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση των επιδόσεων·
- ε) τη συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 15·
- στ) την αντιμετώπιση των διασυννοριακών σημείων συμφόρησης και
- ζ) τη συζήτηση της εφαρμογής των άρθρων 37 και 40.

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

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

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

6) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Με την επιφύλαξη των διεθνών υποχρεώσεων της Ένωσης και των κρατών μελών, τα κράτη μέλη που συνορεύουν με τρίτη χώρα μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο παρόν άρθρο όσον αφορά δρομολόγια από και προς την εν λόγω τρίτη χώρα η οποία χρησιμοποιεί δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης, εάν ανακύπτουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και της εν λόγω τρίτης χώρας. Παρόμοιες στρεβλώσεις μπορούν να προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.

Εάν κράτος μέλος, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, προτίθεται να εκδώσει απόφαση για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης, υποβάλλει το σχέδιο απόφασης στην Επιτροπή και διαβουλεύεται με τα άλλα κράτη μέλη.

Εάν, εντός τριών μηνών μετά την υποβολή του σχεδίου απόφασης, ούτε η Επιτροπή ούτε κάποιο άλλο κράτος μέλος έχει αντιρρήσεις, το κράτος μέλος μπορεί να εκδώσει την εν λόγω απόφαση.

Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομέρειες της διαδικασίας που πρέπει να τηρηθεί για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δικαίους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. 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 σημείο 2 του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.»

γ) οι παράγραφοι 3 και 4 διαγράφονται.

7) 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 υπηρεσίες 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) στην παράγραφο 2, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για να προσδιοριστεί εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο σχετικός ή οι σχετικοί 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 οποιουδήποτε από τους κατωτέρω, το οποίο υποβάλλεται εντός μηνός από την παραλαβή της πληροφορίας σχετικά με τη 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 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 οποιουδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός 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.

Όταν 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 διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2.»

- δ) στην παράγραφο 4, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, των αρμόδιων αρχών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και βάσει των δραστηριοτήτων του δικτύου του άρθρου 57 παράγραφος 1, η Επιτροπή θεσπίζει εκτελεστικές πράξεις, έως τις 16 Δεκεμβρίου 2018, που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου όσον αφορά τις εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 62 παράγραφος 3.»

- ε) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου προορισμού εντός του ίδιου κράτους μέλους, όταν:

- α) έχουν χορηγηθεί αποκλειστικά δικαιώματα μεταφοράς επιβατών μεταξύ αυτών των σταθμών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που κατακυρώθηκε πριν από τις 16 Ιουνίου 2015· ή
- β) έχει χορηγηθεί έως τις 25 Δεκεμβρίου 2018 πρόσθετο δικαίωμα/άδεια εκμετάλλευσης εμπορικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε ανταγωνισμό με άλλον φορέα εκμετάλλευσης μεταξύ αυτών των σταθμών με αμερόληπτη διαδικασία διαγωνισμού·

και όταν αυτοί οι φορείς εκμετάλλευσης δεν λαμβάνουν καμία αποζημίωση για τις υπηρεσίες αυτές.

Ο περιορισμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί για την αρχική διάρκεια της σύμβασης ή της άδειας, ή έως τις 25 Δεκεμβρίου 2026, αναλόγως ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο.»

- 8) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 11α

Υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

1. Με απώτερο στόχο να αναπτυχθεί η αγορά για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, να προαχθεί η βέλτιστη χρήση των διαθέσιμων υποδομών και προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανταγωνιστικότητα των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με αποτέλεσμα οφέλη για τους επιβάτες, με την επιφύλαξη του άρθρου 11 παράγραφος 5, η άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 όσον αφορά τις υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών υπόκειται μόνο στις απαιτήσεις που θεσπίζονται από τον ρυθμιστικό φορέα σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Εάν ο ρυθμιστικός φορέας, μετά την ανάλυση που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφοι 2, 3 και 4, κρίνει ότι η σχεδιαζόμενη υψηλής ταχύτητας υπηρεσία μεταφοράς επιβατών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου προορισμού θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας η οποία καλύπτει την ίδια διαδρομή ή μια εναλλακτική διαδρομή, ο ρυθμιστικός φορέας υποδεικνύει πιθανές μεταβολές στην εν λόγω υπηρεσία οι οποίες διασφαλίζουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων για τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2. Οι τροποποιήσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν την τροποποίηση της προβλεπόμενης υπηρεσίας.»

«Άρθρο 13α

Κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**), τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων ή να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Εάν καθιερωθεί το εν λόγω σύστημα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν 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 υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

2. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις εξελίξεις στη σιδηροδρομική αγορά όσον αφορά τη θέσπιση και τη χρήση των κοινών συστημάτων πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου και εκτιμά κατά πόσο συντρέχει ανάγκη ανάληψης δράσης σε επίπεδο Ένωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις πρωτοβουλίες της αγοράς. Η Επιτροπή εξετάζει ειδικότερα την άνευ διακρίσεων πρόσβαση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα των εν λόγω κοινών συστημάτων πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου συνοδευόμενη, εφόσον κριθεί σκόπιμο, από νομοθετικές προτάσεις.

3. Τα κράτη μέλη επιβάλλουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών να εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μεριμνούν ώστε τα σχέδια αυτά να συντονίζονται δεόντως για να παρέχουν συνδρομή στους επιβάτες υπό την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.

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

(**) Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

9) Στο άρθρο 19, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

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

10) Στο άρθρο 32, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

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

11) Στο άρθρο 38, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ένα κράτος μέλος όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο σύμφωνα με το άρθρο 11, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και 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 ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη 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 στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 10 ημερών.».

12) Στο άρθρο 53 παράγραφος 3 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

13) Στο άρθρο 54, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

14) Το άρθρο 56 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«η) τη διαχείριση της κυκλοφορίας·

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

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

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών, περιλαμβανομένης ιδίως της αγοράς υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, και τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι). Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας ελέγχει τη συμμόρφωση με την παράγραφο 1 στοιχεία α) έως ι) με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.»

γ) στην παράγραφο 9, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) η παράγραφος 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

15) Το άρθρο 57 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

β) η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

16) Στο άρθρο 63, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

Άρθρο 2

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως τις 25 Δεκεμβρίου 2018, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο ακριβής τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται 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. Το άρθρο 1 σημεία 6) έως 8) και το άρθρο 1 σημείο 11) εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2019 εγκαίρως για τον πίνακα των δρομολογίων που ξεκινούν στις 14 Δεκεμβρίου 2020.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 14 Δεκεμβρίου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
I. KORČOK
