

# Επίσημη Εφημερίδα L 315

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

50ό έτος  
3 Δεκεμβρίου 2007

Περιεχόμενα

I Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική

### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ 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 ..... 1
- ★ 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 ..... 14
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1372/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 577/98 του Συμβουλίου για τη διενέργεια δειγματοληπτικής έρευνας εργατικού δυναμικού στην Κοινότητα <sup>(1)</sup> ..... 42

### ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ 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 ..... 44
- ★ Οδηγία 2007/59/ΕΚ 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 ..... 51

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

Τιμή: 18 EUR

**EL**

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

## I

(Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως τα άρθρα 71 και 89,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 16 της συνθήκης επιβεβαιώνει τη θέση που κατέχουν οι υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος στα πλαίσια των κοινών αξιών της Ένωσης.
- (2) Το άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ορίζει ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος υπόκεινται στους κανόνες της συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 195 της 18.8.2006, σ. 20.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 192 της 16.8.2006, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Νοεμβρίου 2001 (ΕΕ C 140 Ε της 13.6.2002, σ. 262), κοινή θέση του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2006 (ΕΕ C 70 Ε της 27.3.2007, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαΐου 2007. Απόφαση του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2007.

(3) Το άρθρο 73 της συνθήκης αποτελεί *lex specialis* σε σχέση με το άρθρο 86 παράγραφος 2. Θεσπίζει τους κανόνες που ισχύουν για τις αποζημιώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

(4) Οι κύριοι στόχοι της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», είναι να εξασφαλισθούν ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό, ο οποίος θα εγγυάται επίσης τη διαφάνεια και την απόδοση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη ιδίως των κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων και των παραγόντων περιφερειακής ανάπτυξης, ή την προσφορά συγκεκριμένων όρων τιμολόγησης προς όφελος ορισμένων κατηγοριών επιβατών, όπως οι συνταξιούχοι, και την εξάλειψη των ανομοιοτήτων μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων των διαφόρων κρατών μελών, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν σημαντική στρέβλωση στον ανταγωνισμό.

(5) Σήμερα, πολλές χερσαίες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, οι οποίες είναι αναγκαίες από άποψη γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών πρέπει να διαθέτουν την ευχέρεια να παρεμβαίνουν για να εξασφαλιστεί η παροχή των υπηρεσιών αυτών. Οι μηχανισμοί που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να εξασφαλιστεί η παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως: τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, τη χορήγηση οικονομικής αποζημίωσης στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών και τον καθορισμό γενικών κανόνων για την εκμετάλλευση των δημοσίων μεταφορών, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν για όλους τους φορείς. Εάν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, επιλέξουν να εξαιρέσουν ορισμένους γενικούς κανόνες από το πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής το γενικό καθεστώς κρατικών ενισχύσεων.

- (6) Πολλά κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία που προβλέπει τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων και την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τουλάχιστον για ένα τμήμα της οικείας αγοράς δημοσίων μεταφορών, με βάση διαφανείς και δίκαιες διαδικασίες διαγωνισμού. Το αποτέλεσμα ήταν ότι αυξήθηκαν αισθητά οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και ότι πολλοί φορείς δημοσίων υπηρεσιών παρέχουν πλέον δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Ωστόσο, η εξέλιξη των εθνικών νομοθεσιών οδήγησε σε ανομοιότητες στις εφαρμοζόμενες διαδικασίες και δημιούργησε νομική ανασφάλεια όσον αφορά τα δικαιώματα των φορέων δημοσίων υπηρεσιών και τα καθήκοντα των αρμοδίων αρχών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών<sup>(1)</sup>, δεν πραγματεύεται ούτε τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ανατίθενται στην Κοινότητα οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ούτε, ιδίως, τις περιστάσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να αποτελούν αντικείμενο διαγωνισμού. Για τον λόγο αυτόν, το κοινοτικό νομικό πλαίσιο οφείλει να εκσυγχρονισθεί.
- (7) Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται από ετών δείχνουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές και καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθέτησε την προσέγγιση αυτή, στο πλαίσιο της κοινώς γνωστής διαδικασίας της Λισαβόνας, της 28ης Μαρτίου 2000, καλώντας την Επιτροπή, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη, έκαστο εξ αυτών σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του, «να επισπεύσουν τη φιλελευθεροποίηση σε τομείς όπως οι μεταφορές».
- (8) Οι αγορές επιβατικών μεταφορών που δεν διέπονται από ρυθμίσεις και στις οποίες δεν υπάρχουν αποκλειστικά δικαιώματα θα πρέπει να διατηρήσουν τα χαρακτηριστικά τους και τον τρόπο λειτουργίας τους, στο βαθμό που συμβιβάζονται με τις απαιτήσεις της συνθήκης.
- (9) Προκειμένου να μπορέσουν να οργανώσουν τις υπηρεσίες τους δημοσίων επιβατικών μεταφορών με τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες του κοινού, όλες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν ελεύθερα τους οικείους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και υπό τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για να εξασφαλισθεί ότι θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται, με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του επιλεγόμενου φορέα δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής
- δημόσιας υπηρεσίας όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή. Ο τύπος ή ο τίτλος της σύμβασης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τα νομικά συστήματα των κρατών μελών.
- (10) Αντιθέτως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, δεν κρίνεται σκόπιμο να καλύψει ο παρών κανονισμός την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, η οργάνωση των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και, στον βαθμό που αυτές δεν εμπίπτουν σε συγκεκριμένο κοινοτικό δίκαιο, στα εθνικά θαλάσσια ύδατα, οφείλει να συμμορφούται προς τις γενικές αρχές της συνθήκης, εκτός εάν τα κράτη μέλη επιλέξουν να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό στους συγκεκριμένους αυτούς τομείς. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν εμποδίζουν την ενσωμάτωση των υπηρεσιών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εθνικών θαλασσιών υδάτων σε ένα ευρύτερο αστικό, προαστιακό ή περιφερειακό δημόσιο δίκτυο επιβατικών μεταφορών.
- (11) Αντιθέτως με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το πεδίο εφαρμογής του οποίου επεκτείνεται στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, δεν κρίνεται σκόπιμο να διέπει ο παρών κανονισμός την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον συγκεκριμένο τομέα. Κατά συνέπεια, τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η οργάνωση των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τις γενικές αρχές της συνθήκης.
- (12) Από την άποψη του κοινοτικού δικαίου, δεν έχει σημασία εάν οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών παρέχονται από δημόσιες ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ο παρών κανονισμός βασίζεται στην αρχή της ουδετερότητας όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, του άρθρου 295 της συνθήκης, στην αρχή της ελευθερίας των κρατών μελών να ορίζουν τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, του άρθρου 16 της συνθήκης, και στις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, του άρθρου 5 της συνθήκης.
- (13) Ορισμένες υπηρεσίες, οι οποίες συχνά συνδέονται με συγκεκριμένη υποδομή, παρέχονται κυρίως λόγω του ιστορικού τους ενδιαφέροντος ή της τουριστικής τους αξίας. Επειδή ο σκοπός των υπηρεσιών αυτών είναι καταφανώς διαφορετικός από την παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών, δεν χρειάζεται, κατά συνέπεια, να υπαχθούν στους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν για τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (14) Εφόσον οι αρμόδιες αρχές είναι υπεύθυνες για την οργάνωση του δικτύου δημοσίων μεταφορών, εκτός από την καθαυτό παροχή της μεταφορικής υπηρεσίας, η οργάνωση αυτή μπορεί να καλύπτει ολόκληρο φάσμα άλλων δραστηριοτήτων και καθηκόντων, τις οποίες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να έχουν την ευχέρεια είτε να εκτελούν οι ίδιες, είτε να αναθέτουν, εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, σε τρίτους.

(1) ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).

- (15) Οι μακρόχρονες συμβάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε εμπόδια προς την είσοδο στην αγορά επί μεγαλύτερο από το απαιτούμενο χρονικό διάστημα, αποδυναμώνοντας έτσι τα οφέλη που αποφέρει η πίεση του ανταγωνισμού. Για να μειωθεί στο ελάχιστο η στρέβλωση του ανταγωνισμού και να προστατεύεται παράλληλα η ποιότητα των υπηρεσιών, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να είναι περιορισμένου χρόνου. Η παράταση των εν λόγω συμβάσεων μπορεί να εξαρτάται από τη θετική υποδοχή των χρηστών. Εν προκειμένω, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί η δυνατότητα παράτασης των συμβάσεων το πολύ κατά το ήμισυ της αρχικής τους διάρκειας, όταν ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να επενδύσει σε στοιχεία του ενεργητικού ο χρόνος απόσβεσης των οποίων είναι εξαιρετικά μεγάλος και, λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών και περιορισμών τους, στην περίπτωση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, όπως ορίζονται στο άρθρο 299 της συνθήκης. Επιπλέον, εφόσον φορέας δημόσιας υπηρεσίας προβαίνει σε επενδύσεις υποδομής ή τροχιαίου υλικού και οχημάτων που είναι εξαιρετικές υπό την έννοια ότι αμφότερες αφορούν μεγάλα χρηματικά ποσά, και υπό τον όρο ότι η σύμβαση έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή ακόμα μεγαλύτερη παράταση.
- (16) Όταν η σύμβαση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να επιφέρει αλλαγή του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να ζητούν από τον επιλεγόμενο φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου, της 12ης Μαρτίου 2001, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων<sup>(1)</sup>. Η παρούσα οδηγία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν τις προϋποθέσεις μεταφοράς των δικαιωμάτων των εργαζομένων πέραν των δικαιωμάτων που εμπίπτουν στην οδηγία 2001/23/ΕΚ, λαμβάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο υπόψη, κατά περίπτωση, τα κοινωνικά πρότυπα που καθορίζουν οι εθνικές, νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις ή οι συλλογικές συμβάσεις ή οι συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.
- (17) Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, οι αρμόδιες αρχές έχουν την ευχέρεια να θεσπίζουν κοινωνικά και ποιοτικά κριτήρια ούτως ώστε να διατηρούν και να αναβαθμίζουν ποιοτικές προδιαγραφές για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσον αφορά π.χ. τις στοιχειώδεις συνθήκες εργασίας, τα δικαιώματα των επιβατών, τις ανάγκες προσώπων με μειωμένη κινητικότητα, την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια των επιβατών και των εργαζομένων καθώς και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από συλλογικές συμβάσεις και άλλους κανόνες και συμφωνίες που αφορούν τον τόπο εργασίας και την κοινωνική προστασία στον τόπο όπου παρέχεται η υπηρεσία. Για τη διασφάλιση διαφανών και συγκρίσιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων παροχής υπηρεσιών, και προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος κοινωνικού ντάμπινγκ, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να επιβάλλουν ειδικά κοινωνικά πρότυπα και πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών.
- (18) Με την επιφύλαξη των σχετικών διατάξεων του εθνικού δικαίου, κάθε τοπική αρχή ή, ελλείψει αυτής, κάθε εθνική αρχή, μπορεί να επιλέγει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών στην περιοχή της δικαιοδοσίας της ή να τις αναθέτει, χωρίς διαγωνισμό, σε εγχώριο φορέα. Ωστόσο, για να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, αυτή η δυνατότητα αυτοτελούς παροχής χρειάζεται να ελέγχεται αυστηρά. Η αρμόδια αρχή ή η ομάδα αρχών που παρέχει ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, συλλογικά ή μέσω των μελών της, θα πρέπει να ασκεί τον απαιτούμενο έλεγχο. Επιπλέον, θα πρέπει να απαγορεύεται σε αρμόδια αρχή, η οποία παρέχει η ίδια υπηρεσίες μεταφορών, ή σε εγχώριο φορέα να συμμετέχουν σε διαδικασίες διαγωνισμού εκτός του εδάφους της εν λόγω αρχής. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται στην αρχή που ελέγχει τον εγχώριο φορέα να απαγορεύει τη συμμετοχή του φορέα αυτού σε διαγωνισμούς που διοργανώνονται εντός του εδάφους της. Οι περιορισμοί των δραστηριοτήτων εγχώριου φορέα δεν παρεμποδίζουν τη δυνατότητα απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Επιπλέον, η απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών για ταχείς σιδηροδρόμους δεν αποκλείει τη δυνατότητα των αρμοδίων αρχών να αναθέτουν σε εγχώριο φορέα συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ.
- (19) Οι υπεργολαβίες μπορούν να συντελέσουν σε αποτελεσματικότερες δημόσιες επιβατικές μεταφορές και παρέχουν τη δυνατότητα συμμετοχής και άλλων επιχειρήσεων εκτός του φορέα δημόσιας υπηρεσίας στον οποίο έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, για την καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των δημοσίων πόρων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να καθορίζουν τους λεπτομερείς κανόνες της ανάθεσης των οικείων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών σε υπεργολάβους, ιδίως στην περίπτωση υπηρεσιών που παρέχει εγχώριος φορέας. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η συμμετοχή των υπεργολάβων σε διαγωνισμούς στο έδαφος καμίας αρμόδιας αρχής. Η επιλογή υπεργολάβου από την αρμόδια αρχή ή τον εγχώριο φορέα της χρειάζεται να διενεργείται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.
- (20) Όταν μια δημόσια αρχή επιλέγει να αναθέσει υπηρεσία γενικού συμφέροντος σε τρίτους, πρέπει να επιλέγει τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και παραχωρήσεων, κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης, και τηρουμένων των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης. Ειδικότερα, οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις δημόσιες αρχές δυνάμει των οδηγιών για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων, εφόσον οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής τους.

(1) ΕΕ L 82 της 22.3.2001, σ. 16.



- (21) Θα πρέπει να διασφαλίζεται ουσιαστική νομική προστασία, όχι μόνο όταν πρόκειται για ανάθεση η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών <sup>(1)</sup> και της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών <sup>(2)</sup>, αλλά επίσης και για άλλες συμβάσεις που ανατίθενται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Απαιτείται αποτελεσματική διαδικασία αναθέωσης, η οποία θα πρέπει να είναι συγκρίσιμη, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διαδικασίες που προβλέπουν η οδηγία 89/665/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων περί της εφαρμογής των διαδικασιών προσφυγής στον τομέα της σύναψης συμβάσεων κρατικών προμηθειών και δημοσίων έργων <sup>(3)</sup> και η οδηγία 92/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, για τον συντονισμό των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων σχετικά με την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων στις διαδικασίες σύναψης των συμβάσεων φορέων οι οποίοι λειτουργούν στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών <sup>(4)</sup>.
- (22) Ορισμένες προσκλήσεις υποβολής προσφορών υποχρεώνουν τις αρμόδιες αρχές να καθορίζουν και να περιγράφουν σύνδετα συστήματα. Επομένως, όταν αναθέτουν συμβάσεις στις περιπτώσεις αυτές, οι εν λόγω αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να διαπραγματεύονται τις λεπτομέρειες, με ορισμένους ή με όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, μετά την υποβολή των προσφορών.
- (23) Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να είναι υποχρεωτικές όταν η σύμβαση αφορά μικρά ποσά ή αποστάσεις. Συναφώς, για μεγαλύτερα ποσά ή αποστάσεις θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να μπορούν να λαμβάνουν υπόψη τους τα ειδικά συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να κατατέμνουν τις συμβάσεις ή τα δίκτυα ούτως ώστε να αποφεύγουν τους διαγωνισμούς.
- (24) Όταν υπάρχει κίνδυνος να διακοπεί η παροχή των υπηρεσιών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να διαθέτουν την εξουσία να λαμβάνουν έκτακτα βραχυπρόθεσμα μέτρα έως ότου ανατεθεί νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ευθυγραμμισμένη με όλους τους όρους ανάθεσης κατά τον παρόντα κανονισμό.
- (25) Οι δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών θέτουν ιδιαίτερα προβλήματα όσον αφορά το ύψος των επενδύσεων και το κόστος των υποδομών. Τον Μάρτιο του 2004, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(5)</sup>, προκειμένου να εξασφαλισθεί σε όλες τις κοινοτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η πρόσβαση στις υποδομές όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκμετάλλευση των διεθνών επιβατικών υπηρεσιών. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η θέσπιση νομικού πλαισίου για αποζημιώσεις ή/και αποκλειστικά δικαιώματα για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και όχι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (26) Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες, ο παρών κανονισμός επιτρέπει σε κάθε αρμόδια αρχή, στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να επιλέγει τον φορέα δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Δεδομένων των διαφορών όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη οργανώνουν το έδαφός τους στον τομέα αυτό, επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να αναθέτουν ευλόγως απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (27) Η αποζημίωση που χορηγούν οι αρμόδιες αρχές για την κάλυψη του κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να υπολογίζεται έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. Όταν μια αρμόδια αρχή προτίθεται να αναθέσει σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας χωρίς διαγωνισμό, θα πρέπει επίσης να τηρεί λεπτομερείς κανόνες που θα εξασφαλίζουν την επάρκεια της αποζημίωσης και θα αντικατοπτρίζουν την επιθυμία για αποτελεσματικότητα και ποιότητα των υπηρεσιών.
- (28) Εξετάζοντας δεόντως τις επιπτώσεις της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη ζήτηση δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το σύστημα υπολογισμού του παραρτήματος, η αρμόδια αρχή και ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να αποδεικνύουν ότι αποφεύχθηκε η υπεραντιστάθμιση.
- (29) Ενώπει της ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξαιρουμένων των μέτρων έκτακτης ανάγκης και των συμβάσεων που αφορούν μικρές αποστάσεις, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να δημοσιοποιούν το γεγονός ότι προτίθενται να αναθέσουν τέτοιες συμβάσεις τουλάχιστον ένα έτος εκ των προτέρων, έτσι ώστε να μπορέσουν να αντιδράσουν οι δυνάμει φορείς δημοσίων υπηρεσιών.
- (30) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατίθενται απευθείας θα πρέπει να διέπονται από μεγαλύτερη διαφάνεια.

(1) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/97/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 107).

(2) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/97/ΕΚ του Συμβουλίου.

(3) ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 33. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/50/ΕΟΚ (ΕΕ L 209 της 24.7.1992, σ. 1).

(4) ΕΕ L 76 της 23.3.1992, σ. 14. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/97/ΕΚ.

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

- (31) Επειδή οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειασθούν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις. Με σκοπό τη σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου εντός του εξαμήνου που ακολουθεί το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα.
- (32) Κατά τη μεταβατική περίοδο, η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές μπορεί να είναι χρονικά διαφοροποιημένη. Επομένως, μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, φορείς δημοσίων υπηρεσιών προερχόμενοι από αγορές οι οποίες δεν επηρεάζονται από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, να υποβάλλουν υποψηφιότητα για συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε αγορές που έχουν ανοίξει ταχύτερα στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό. Για να αποφευχθεί, με ανάλογη δράση, οιαδήποτε διατάραξη της ισορροπίας στο άνοιγμα της αγοράς δημοσίων μεταφορών, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μπορούν να απορρίπτουν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τις προσφορές επιχειρήσεων οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών που δεν έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό σε ποσοστό μεγαλύτερο από το ήμισυ της αξίας των υπηρεσιών αυτών, υπό τον όρο ότι η δυνατότητα αυτή θα εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις και ότι η απόφαση θα λαμβάνεται πριν από την πρόσκληση υποβολής προσφορών.
- (33) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με τις σκέψεις 87 έως 95 της απόφασης της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup>, έκρινε ότι οι αποζημιώσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 87 της συνθήκης, υπό τον όρο ότι πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια. Εφόσον δεν πληρούνται τα κριτήρια αυτά, ενώ πληρούνται τα γενικά κριτήρια εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά κρατική ενίσχυση εμπίπτουσα στα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης.
- (34) Η αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ενδέχεται να αποδειχθεί αναγκαία στον τομέα των εσωτερικών επιβατικών μεταφορών για τη λειτουργία των επιχειρήσεων που είναι υπεύθυνες για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας με βάση αρχές και υπό όρους που τους επιτρέπουν να φέρουν σε πέρας τα καθήκοντά τους. Η αποζημίωση αυτή μπορεί, υπό ορισμένους όρους, να είναι συμβατή με τη συνθήκη σύμφωνα με το άρθρο 73. Πρώτον, πρέπει να χορηγείται για να εξασφαλισθεί η παροχή υπηρεσιών πραγματικά γενικού συμφέροντος κατά την έννοια της συνθήκης. Δεύτερον, για να αποφευχθούν αδικαιολόγητες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, το ύψος της αποζημίωσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και του ευλόγου κέρδους.
- (35) Η χορηγούμενη από τις αρμόδιες αρχές αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορεί, συνεπώς, να εξαιρείται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης που προβλέπει το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (36) Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καταργηθεί. Όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, η πρόβλεψη τριετούς μεταβατικής περιόδου θα συντελέσει στο να καταργηθούν σταδιακά οι αποζημιώσεις τις οποίες δεν επιτρέπει η Επιτροπή σύμφωνα με τα άρθρα 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης. Κάθε αποζημίωση χορηγούμενη σε σχέση με την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, εκτός εκείνων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία ενδέχεται να συνεπάγεται κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης, θα πρέπει να συμφωνεί με τις διατάξεις των άρθρων 73, 86, 87 και 88 αυτής, συμπεριλαμβανομένης κάθε συναφούς ερμηνείας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, και ειδικότερα της απόφασης στην υπόθεση C-280/00 Altmark Trans GmbH. Επομένως, κατά την εξέταση των περιπτώσεων αυτών, η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόζει αρχές παρόμοιες με τις αρχές που καθορίζει ο παρών κανονισμός ή, κατά περίπτωση, άλλη νομοθετική πράξη στον τομέα των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.
- (37) Ο παρών κανονισμός καλύπτει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών <sup>(2)</sup>. Ο εν λόγω κανονισμός θεωρείται άνευ αντικείμενου ενώ περιορίζει παράλληλα την εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης, χωρίς να παρέχει κατάλληλη νομική βάση για την έγκριση των σημερινών επενδυτικών συστημάτων, ιδίως όσον αφορά τις επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών με σύμπραξη μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Θα πρέπει, επομένως, να καταργηθεί ώστε να καταστεί δυνατή η ορθή εφαρμογή του άρθρου 73 της συνθήκης στις συνεχείς εξελίξεις του τομέα, με την επιφύλαξη του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(3)</sup>. Για να διευκολυνθεί περαιτέρω η εφαρμογή των συναφών κοινοτικών κανόνων, η Επιτροπή θα προτείνει, εντός του 2007, κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις όσον αφορά τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων στις υποδομές.
- (38) Προκειμένου να αξιολογηθούν η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και οι εξελίξεις στην παροχή δημοσίων επιβατικών μεταφορών στην Κοινότητα, ιδίως η ποιότητα των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και οι συνέπειες της απευθείας ανάθεσης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, η Επιτροπή θα πρέπει να συντάξει έκθεση. Εφόσον απαιτείται, η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από κατάλληλες προτάσεις για τροποποίηση του παρόντος κανονισμού,

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 543/97 (ΕΕ L 84 της 26.3.1997, σ. 6).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).

<sup>(1)</sup> Συλλογή 2003, σ. I-7747.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει, σύμφωνα με τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου, τον τρόπο με τον οποίον οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ενεργούν στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών για να εξασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες που θα μπορούσαν να προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς.

Προς τον σκοπό αυτόν, ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι αρμόδιες αρχές, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών ή συνάπτουν σχετικές συμβάσεις, αποζημιώνουν τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται ή/και χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών που παρέχονται κυρίως για ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και, υπό την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) <sup>(1)</sup>, στα εθνικά θαλάσσια ύδατα.

3. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για τις παραχωρήσεις δημοσίων έργων κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/ΕΚ ή του άρθρου 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

### Άρθρο 2

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «δημόσιες επιβατικές μεταφορές»: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·
- β) «αρμόδια αρχή»: κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μελών ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·

- γ) «αρμόδια τοπική αρχή»: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική·
- δ) «φορέας δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή όμιλος επιχειρήσεων που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών·
- ε) «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς το κοινό συμφέρον, τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή·
- στ) «αποκλειστικό δικαίωμα»: δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλεισμένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα·
- ζ) «αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας»: κάθε πλεονέκτημα, ιδίως οικονομικό, που χορηγείται άμεσα ή έμμεσα από αρμόδια αρχή και από δημόσιους πόρους κατά την περίοδο εφαρμογής της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή σε σχέση με την περίοδο αυτή·
- η) «απειθείας ανάθεση»: ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να προηγηθεί διαδικασία διαγωνισμού·
- θ) «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δικαίωμα των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή:
- υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή
- περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα·
- ι) «εγχώριος φορέας»: νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της·

<sup>(1)</sup> EE L 364 της 12.12.1992, σ. 7.



- ια) «αξία»: η αξία υπηρεσίας, γραμμής, σύμβασης, παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή καθεστώτος αποζημίωσης για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, η οποία αντιστοιχεί στην πλήρη αμοιβή, χωρίς ΦΠΑ, του ή των φορέων δημοσίων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των παντός είδους αποζημιώσεων που καταβάλλουν οι δημόσιες αρχές και των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων τα οποία δεν επιστρέφονται στην εν λόγω αρμόδια αρχή·
- ιβ) «γενικός κανόνας»: το μέτρο που εφαρμόζεται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών του ίδιου τύπου σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή για την οποία είναι υπεύθυνη αρμόδια αρχή·
- ιγ) «ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών»: διασυνδεδεμένες υπηρεσίες μεταφορών εντός καθορισμένης γεωγραφικής περιοχής των οποίων η υπηρεσία παροχής πληροφοριών, το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και το πρόγραμμα δρομολογίων είναι ενιαία.
- β) καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια,
- i) τις παραμέτρους με βάση τις οποίες υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης, εάν υπάρχει, και
- ii) τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων,

έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντισταθμική. Στην περίπτωση ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 και 6, οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται έτσι ώστε καμία πληρωμή αποζημίωσης να μην υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννά η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των συναφών εσόδων που αποκομίζει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ενός εύλογου κέρδους·

### Άρθρο 3

#### Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες

1. Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντισταθμική για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αποβλέπουν στον καθορισμό ανώτατου ορίου χρέωσης για όλους τους επιβάτες ή για ορισμένες κατηγορίες επιβατών, μπορούν επίσης να διέπονται από γενικούς κανόνες. Σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται με τα άρθρα 4 και 6 καθώς και με το παράρτημα, η αρμόδια αρχή αποζημιώνει τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, θετικό ή αρνητικό, επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννώνται κατά την τήρηση των τιμολογιακών υποχρεώσεων που καθορίζονται από γενικούς κανόνες, έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντισταθμική. Ταύτα ισχύουν παρά το δικαίωμα των αρμόδιων αρχών να ενσωματώνουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζοντας ανώτατα όρια χρέωσης στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τους γενικούς κανόνες περί οικονομικών αποζημιώσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν ανώτατα όρια χρέωσης για μαθητές, σπουδαστές, μαθητευόμενους και άτομα μειωμένης κινητικότητας. Οι γενικοί αυτοί κανόνες κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 88 της συνθήκης. Κάθε κοινοποίηση περιέχει πλήρη στοιχεία σχετικά με το μέτρο, και, ιδίως, λεπτομέρειες για τη μέθοδο υπολογισμού.

### Άρθρο 4

#### Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι γενικοί κανόνες:

- α) καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές·

- γ) καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των δαπανών που συνδέονται με την παροχή των υπηρεσιών. Οι δαπάνες αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν ιδίως τις δαπάνες προσωπικού, ενέργειας, τελών υποδομής, συντήρησης και επισκευής οχημάτων δημόσιας μεταφοράς, τροχαίου υλικού και εγκαταστάσεων απαραίτητων για την παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, καθώς και τα πάγια έξοδα και κατάλληλο ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου.

2. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι γενικοί κανόνες καθορίζουν τους τρόπους κατανομής των εσόδων από την πώληση των εισιτηρίων, τα οποία μπορούν να παρακρατούνται από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, να καταβάλλονται στην αρμόδια αρχή ή να μοιράζονται μεταξύ των δύο.

3. Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και τα δεκαπέντε έτη για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Όταν οι μεταφορές με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των υπηρεσιών αυτών, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν συνδυασμένες μεταφορές περιορίζεται στα δεκαπέντε έτη.

4. Εφόσον απαιτείται, λαμβανομένων υπόψη των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ, εφόσον ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία, αφενός μεν, είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, συνδέονται κατ' εξοχήν με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η σύμβαση αυτή.

Εάν το δικαιολογεί το κόστος που προκύπτει λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζεται στην παράγραφο 3, στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ.



Εάν το δικαιολογεί η απόσβεση του κεφαλαίου σε σχέση με τις έκτακτες επενδύσεις υποδομής, τροχαίου υλικού ή οχημάτων, και εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί στα πλαίσια δικαίως διαδικασίας διαγωνισμού, η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να έχει μεγαλύτερη διάρκεια. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαφάνεια στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή, εντός ενός έτους από τη σύναψη της σύμβασης, τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα στοιχεία που αιτιολογούν την μεγαλύτερη διάρκειά της.

5. Με την επιφύλαξη του εθνικού και του κοινοτικού δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτούν από τον επιλεγέντα φορέα δημοσίων υπηρεσιών να χορηγεί στο προσωπικό που έχει ήδη προσλάβει για την παροχή υπηρεσιών, τα δικαιώματα που θα του αναλογούσαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/ΕΚ. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές απαιτούν από τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών να πληρούν ορισμένα κοινωνικά κριτήρια, οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απογράφουν το ενδιαφερόμενο προσωπικό και διευκρινίζουν λεπτομερώς και με διαφάνεια τα συμβατικά δικαιώματά του και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι υπάλληλοι θεωρούνται συνδεδεμένοι με τις υπηρεσίες αυτές.

6. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, απαιτούν από τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών να πληρούν ορισμένα κριτήρια ποιότητας, τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται στις συγγραφές υποχρεώσεων και στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

7. Οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζουν, με τρόπο διαφανή, αν και σε ποιο βαθμό μπορεί να εξετασθεί η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία. Σε περίπτωση υπεργολαβίας, ο φορέας που έχει αναλάβει τη διαχείριση και τη λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος μεγάλο μέρος των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διέπει συγχρόνως τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών μπορεί να επιτρέπει πλήρως τις υπεργολαβίες. Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζει, σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο, τους όρους που εφαρμόζονται στις υπεργολαβίες.

#### Άρθρο 5

#### Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/ΕΚ ή την οδηγία 2004/18/ΕΚ, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ, ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/ΕΚ ή 2004/18/ΕΚ, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, κάθε αρμόδια τοπική αρχή, είτε είναι μεμονωμένη αρχή είτε ομάδα αρχών που παρέχουν ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί να αποφασίζει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της. Οσάκις αρμόδια τοπική αρχή λαμβάνει τέτοια απόφαση, εφαρμόζονται τα εξής:

α) για να διαπιστωθεί αν η αρμόδια τοπική αρχή ασκεί αυτόν τον έλεγχο, εξετάζονται στοιχεία, όπως το επίπεδο παρουσίας στα διοικητικά, διευθυντικά ή εποπτικά όργανα, οι ειδικές σχετικές διατάξεις στο καταστατικό, η κυριότητα, η επιρροή και ο έλεγχος επί της ουσίας στις στρατηγικές αποφάσεις και τις μεμονωμένες αποφάσεις διαχείρισης. Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, η 100 % κυριότητα εκ μέρους της αρμόδιας δημόσιας αρχής, ιδίως στην περίπτωση συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου, δεν αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για να θεωρηθεί ότι συντρέχει έλεγχος κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, υπό τον όρο ότι ο δημόσιος τομέας έχει δεσπόζουσα επιρροή και ότι ο έλεγχος μπορεί να αποδειχθεί βάσει άλλων κριτηρίων·

β) η προϋπόθεση για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου είναι ότι ο εγχώριος φορέας και κάθε οντότητα στην οποία ο φορέας αυτός έχει κάποια επιρροή, έστω και ελάχιστη, ασκούν τις δραστηριότητές τους στο πεδίο των δημοσίων επιβατικών μεταφορών εντός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής, παρά την ύπαρξη τυχόν εξωτερικών γραμμών ή άλλων βοηθητικών στοιχείων της δραστηριότητας αυτής που εισέρχονται στο έδαφος γεωγραφικών αρμόδιων τοπικών αρχών, και δεν μετέχουν σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής·

γ) παρά το στοιχείο β), εγχώριος φορέας μπορεί να συμμετέχει σε δικαίους διαγωνισμούς αρχής γενομένης δύο έτη πριν από τη λήξη της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που του έχει ανατεθεί απευθείας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει αποφασισθεί οριστικά ότι οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που διέπει η σύμβαση του εγχώριου φορέα θα υποβληθούν σε δίκαιο διαγωνισμό και ότι ο εν λόγω εγχώριος φορέας δεν έχει συνάψει άλλη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση·

δ) ελλείψει αρμόδιας τοπικής αρχής, τα στοιχεία α), β) και γ) εφαρμόζονται σε εθνική αρχή προς όφελος γεωγραφικής περιοχής που δεν είναι εθνική, υπό τον όρο ότι ο εγχώριος φορέας δεν συμμετέχει σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός της περιοχής για την οποία έχει χορηγηθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

ε) εάν εξετάζεται η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 7, ο εγγώριος φορέας είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος το μεγαλύτερο μέρος των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

3. Κάθε αρμόδια αρχή που προσφεύγει σε τρίτον, άλλον από τον εγγώριο φορέα, αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού, εξαιρουμένων των περιπτώσεων των παραγράφων 4, 5 και 6. Η διαδικασία διαγωνισμού που ακολουθείται είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Μετά την υποβολή των προσφορών και την ενδεχόμενη προεπιλογή, η διαδικασία μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις, σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, με σκοπό να προσδιορισθεί πώς θα ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα ειδικές ή σύνθετες απαιτήσεις.

4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε εάν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Σε περίπτωση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση σε μικρή και μεσαία επιχείρηση που χρησιμοποιεί όχι περισσότερα από 23 οχήματα, τα εν λόγω κατώτατα όρια μπορούν να αυξάνονται είτε σε μέση ετήσια αξία υπολογιζόμενη σε λιγότερα από 2 εκατομμύρια EUR είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 600 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

5. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτο μέτρο. Το έκτακτο αυτό μέτρο έχει τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή επιβολής υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση για επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έκτακτο μέτρο ή η επιβολή τέτοιας σύμβασης δεν υπερβαίνει τα δύο έτη.

6. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν πρόκειται για σιδηροδρομικές μεταφορές, με εξαίρεση άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 4 παράγραφος 3, οι συμβάσεις αυτές δεν υπερβαίνουν τα δέκα έτη, εκτός των περιπτώσεων εφαρμογής του άρθρου 4 παράγραφος 4.

7. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα με σκοπό να εξασφαλίσουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 6, μπορούν να αναθεωρηθούν με αποτελεσματικότητα και ταχύτητα, μετά από αίτημα από μόνου που έχει ή είχε συμφέρον να συνάψει συγκεκριμένη σύμβαση ή που ζημιώθηκε ή κινδυνεύει να ζημιωθεί από κατ' ισχυρισμόν παράβαση, με την αιτιολογία ότι αυτές οι αποφάσεις έχουν παραβιάσει το κοινοτικό δίκαιο ή τους εθνικούς κανόνες περί εφαρμογής του.

Σε περίπτωση που η φύση των αρμοδίων φορέων για τις διαδικασίες επανεξέτασης δεν είναι δικαστική, παρέχονται πάντοτε γραπτώς οι λόγοι για τις αποφάσεις που λαμβάνουν. Επιπλέον, για μια τέτοια περίπτωση, πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις δυνάμει των οποίων οιοδήποτε κατ' ισχυρισμόν παράνομο μέτρο έχει ληφθεί από αναθεωρητικό φορέα ή οιαδήποτε κατ' ισχυρισμόν ανεπάρκεια κατά την άσκηση των εξουσιών που έχουν ανατεθεί στον εν λόγω φορέα, να μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο δικαστικής αναθεώρησης ή αναθεώρησης από άλλον φορέα, ο οποίος είναι δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 234 της συνθήκης και είναι ανεξάρτητος τόσο σε σχέση με την αναθέτουσα αρχή όσο και σε σχέση με τον αναθεωρητικό φορέα.

#### Άρθρο 6

### Αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας

1. Κάθε αποζημίωση συνδεδεμένη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του άρθρου 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του παραρτήματος.

2. Κατόπιν γραπτής αίτησης της Επιτροπής, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν, εντός τριών μηνών ή εντός μεγαλύτερης προθεσμίας που τάσσει η εν λόγω αίτηση, όλες τις πληροφορίες που η Επιτροπή κρίνει αναγκαίες για να διαπιστώσει εάν η χορηγούμενη αποζημίωση συμβιβάζεται με τον παρόντα κανονισμό.

#### Άρθρο 7

### Δημοσίευση

1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί άπαξ του έτους συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις πληρωμές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η εν λόγω έκθεση διακρίνει ανάμεσα στις μεταφορές με λεωφορείο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθιστά δυνατή την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων, της ποιότητας και της χρηματοδότησης του δικτύου δημοσίων μεταφορών και, εφόσον απαιτείται, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη φύση και την έκταση κάθε τυχόν χορηγηθέντος αποκλειστικού δικαιώματος.

2. Κάθε αρμόδια αρχή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε, το αργότερο ένα έτος πριν από την έναρξη της διαδικασίας πρόκλησης υποβολής προσφορών ή ένα έτος πριν από την απευθείας ανάθεση σύμβασης, να δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* οι ακόλουθες τουλάχιστον πληροφορίες:

α) η ονομασία και η διεύθυνση της αρμόδιας αρχής·

β) το προβλεπόμενο είδος ανάθεσης·

γ) οι υπηρεσίες και οι περιοχές που μπορεί να καλύπτει η ανάθεση.

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να μην δημοσιεύσουν τις πληροφορίες αυτές όταν μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφορά ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 50 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Εφόσον οι εν λόγω πληροφορίες αλλάξουν μετά τη δημοσίευσή τους, η αρμόδια αρχή δημοσιεύει διόρθωση το ταχύτερο δυνατόν. Αυτή η διόρθωση δεν θίγει την ημερομηνία έναρξης της απευθείας ανάθεσης ή της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5.

3. Στην περίπτωση απευθείας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 6, η αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί τις ακόλουθες πληροφορίες εντός ενός έτους από τη χορήγηση της ανάθεσης:

- α) την ονομασία της αναθέτουσας αρχής, την ιδιοκτησιακή της σχέση και, εφόσον απαιτείται, την ονομασία του οργανισμού ή των οργανισμών που ασκούν νομικό έλεγχο·
- β) τη διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- γ) την περιγραφή των υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών προς εκτέλεση·
- δ) την περιγραφή των παραμέτρων της οικονομικής αποζημίωσης·
- ε) τους ποιοτικούς στόχους, όπως η ακρίβεια και η αξιοπιστία, καθώς και τις επιβραβεύσεις και τις ποινές που προβλέπονται·
- στ) τις προϋποθέσεις όσον αφορά βασικά στοιχεία του ενεργητικού.

4. Κατόπιν αιτήματος ενδιαφερομένου, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει στον ενδιαφερόμενο την αιτιολογία για την απόφασή της σχετικά με την απευθείας ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

#### Άρθρο 8

##### Μεταβατική περίοδος

1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/ΕΚ ή την οδηγία 2004/18/ΕΚ, για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/ΕΚ ή 2004/18/ΕΚ, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 4 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα.

Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη.

3. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο:

- α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο α) εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων τα στοιχεία β) και γ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από 30 έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων το στοιχείο δ) μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.

Οι συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, εφόσον η καταγγελία τους θα συνεπέφερε αδικαιολόγητες νομικές ή οικονομικές συνέπειες και υπό τον όρον ότι η Επιτροπή τις έχει εγκρίνει.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι αρμόδιες αρχές μπορούν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου που προσδιορίζεται στην παράγραφο 2, να αποκλείουν από τη συμμετοχή στην ανάθεση συμβάσεων με πρόσκληση υποβολής προσφορών τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας του συνόλου των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος. Ο αποκλεισμός αυτός δεν ισχύει για τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες πρόκειται να υποβληθεί προσφορά. Για την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις που ανατίθενται με έκτακτο μέτρο κατά το άρθρο 5 παράγραφος 5.

Όταν οι αρμόδιες αρχές κάνουν χρήση της δυνατότητας του πρώτου εδαφίου, ενεργούν χωρίς να κάνουν διακρίσεις, και αποκλείουν όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους υποψήφιους φορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Οι οικείες αρμόδιες αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν τη διάταξη αυτή τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

#### Άρθρο 9

##### Συμβατότητα με τη συνθήκη

1. Η αποζημίωση δημόσιας υπηρεσίας η οποία καταβάλλεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για την εκτέλεση δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ή για τη συμμόρφωση με τιμολογιακές υποχρεώσεις, που καθορίζονται με γενικές διατάξεις, είναι συμβατή με την κοινή αγορά. Η αποζημίωση αυτή απαλλάσσεται από την υποχρέωση της εκ των προτέρων κοινοποίησης του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 73, 86, 87 και 88 της συνθήκης, τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίζουν να χορηγούν ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών δυνάμει του άρθρου 73 της συνθήκης, οι οποίες ανταποκρίνονται στην ανάγκη συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, εκτός αυτών που διέπονται από τον παρόντα κανονισμό, και ιδίως:

- α) μέχρι την έναρξη ισχύος κοινών κανόνων για την κατανομή του κόστους υποδομής, όταν η ενίσχυση χορηγείται σε επιχειρήσεις που υπόκεινται σε δαπάνες σε σχέση με την υποδομή που χρησιμοποιούν, ενώ άλλες επιχειρήσεις δεν έχουν παρόμοια επιβάρυνση. Για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης που χορηγείται κατ' αυτόν τον τρόπο, λαμβάνεται υπόψη το κόστος υποδομής το οποίο δεν βαρύνει ενδεχόμενους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς·
- β) όταν ο σκοπός της ενίσχυσης είναι να προωθήσει την έρευνα ή την ανάπτυξη, για συστήματα και τεχνολογίες μεταφοράς που είναι οικονομικότερα για την Κοινότητα γενικά.

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

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Οι ενισχύσεις αυτές περιορίζονται στο στάδιο της έρευνας και της ανάπτυξης και δεν μπορούν να καλύπτουν την εμπορική εκμετάλλευση παρόμοιων συστημάτων και τεχνολογιών μεταφοράς.

#### Άρθρο 10

##### Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται. Οι διατάξεις του εξακολουθούν, εντούτοις, να ισχύουν όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 καταργείται.

#### Άρθρο 11

##### Εκθέσεις

Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου που προσδιορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και με την εξέλιξη της παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών στην Κοινότητα, αξιολογώντας ιδίως την ποιοτική εξέλιξη των δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και τις επιπτώσεις των απευθείας αναθέσεων, συνοδευόμενη, εφόσον απαιτείται, από κατάλληλες προτάσεις τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 12

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009.

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. LOBO ANTUNES



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Ισχύοντες κανόνες αποζημίωσης στις περιπτώσεις του άρθρου 6 παράγραφος 1

1. Η αποζημίωση, η οποία συνδέεται με συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή με γενικό κανόνα, πρέπει να υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες που περιέχει το παρόν παράρτημα.
2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο ισοδυναμεί με το άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα εκτιμώνται με σύγκριση της κατάστασης κατά την οποία εκπληρώνεται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί, εάν η εν λόγω υποχρέωση δεν είχε εκπληρωθεί. Για να υπολογιστεί το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, η αρμόδια αρχή καθοδηγείται από το ακόλουθο σύστημα:

κόστος που προκύπτει σε σχέση με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή δέσμη υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλει αρμόδια αρχή ή αρχές και οι οποίες περιλαμβάνονται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή/και σε γενικό κανόνα,

μείον οποιαδήποτε θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παράγονται εντός του δικτύου της δραστηριότητας στο πλαίσιο της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών,

μείον οι εισπράξεις από τιμολόγια ή άλλα έσοδα που προκύπτουν κατά την εκπλήρωση της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

συν εύλογο κέρδος,

ίσον καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα.

3. Η συμμόρφωση με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να έχει αντίκτυπο σε πιθανές μεταφορικές δραστηριότητες κάποιου φορέα πέραν της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Προκειμένου να αποφευχθεί, συνεπώς, η υπεραντιστάθμιση ή η έλλειψη αποζημίωσης, κατά τον υπολογισμό του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος, λαμβάνονται υπόψη τα ποσοτικά μετρήσιμα οικονομικά αποτελέσματα στα σχετικά δίκτυα του φορέα.
4. Το κόστος και τα έσοδα πρέπει να υπολογίζονται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες.
5. Για να βελτιωθεί η διαφάνεια και να αποφευχθούν οι έμμεσες επιδοτήσεις, όταν φορέας δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει μόνο υπηρεσίες αντί αποζημιώσεως υποκείμενες σε υποχρεώσεις δημοσίων μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά ταυτόχρονα ασκεί και άλλες δραστηριότητες, οι λογαριασμοί των εν λόγω δημοσίων υπηρεσιών πρέπει να είναι χωριστοί ούτως ώστε να πληρούν τουλάχιστον τις κάτωθι προϋποθέσεις:
  - οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης που αντιστοιχούν σε καθεμιά από αυτές τις δραστηριότητες πρέπει να είναι χωριστοί και το τμήμα των αντίστοιχων στοιχείων του ενεργητικού και το πάγιο κόστος να καταχωρίζεται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες,
  - όλο το μεταβλητό κόστος, η ανάλογη εισφορά για το πάγιο κόστος και ένα εύλογο κέρδος που συνδέονται με τυχόν άλλη δραστηριότητα του φορέα δημοσίων υπηρεσιών δεν μπορούν, ουδόλως, να επιβαρύνουν την εν λόγω δημόσια υπηρεσία,
  - το κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ισοσκελίζεται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και τις πληρωμές των δημοσίων αρχών, χωρίς καμία δυνατότητα μεταφοράς εσόδων σε άλλο τομέα δραστηριότητας του φορέα δημόσιας υπηρεσίας.
6. Ως «εύλογο κέρδος» πρέπει να νοείται το ποσοστό απόδοσης του κεφαλαίου που θεωρείται σύνηθες για τον τομέα, στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, και στο οποίο συνυπολογίζεται ο κίνδυνος, ή η απουσία κινδύνου, για τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας λόγω της παρέμβασης της δημόσιας αρχής.

- 
7. Η μέθοδος αποζημίωσης πρέπει να προτρέπει στη διατήρηση ή την ανάπτυξη:
- αποτελεσματικής διαχείρισης από τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας, η οποία να μπορεί να αξιολογηθεί αντικειμενικά, και
  - προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αρκετά υψηλής ποιότητας.
-

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
της 23ης Οκτωβρίου 2007**

**σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού κειμένου, που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής της 31ης Ιουλίου 2007 <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, ούτως ώστε να προωθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.
- (2) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006» <sup>(4)</sup> τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153 παράγραφος 2 της συνθήκης.
- (3) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.
- (4) Τα δικαιώματα των χρηστών σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο πριν από το ταξίδι όσο και κατά τη διάρκειά του. Όταν αυτό είναι δυνατόν, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων θα πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες αυτές εκ των προτέρων και το ταχύτερο δυνατόν.
- (5) Λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών θα καθορισθούν με τις τεχνικές προδιαγραφές

διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού συστήματος σιδηροδρόμων <sup>(5)</sup>.

- (6) Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να εδράζεται στο υφιστάμενο σύστημα διεθνούς δικαίου για το θέμα αυτό που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα Α (CIV) της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 3ης Ιουνίου 1999 (πρωτόκολλο του 1999). Ωστόσο, είναι σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ώστε προστασία να παρέχεται όχι μόνο στους επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και στους επιβάτες των εθνικών σιδηροδρομικών γραμμών.
- (7) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να συνεργάζονται, ώστε να διευκολύνουν τη μετάβαση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών από φορέα εκμετάλλευσης σε άλλον με έκδοση εισιτηρίων απευθείας μεταφοράς, οποτεδήποτε υπάρχει δυνατότητα.
- (8) Η παροχή πληροφοριών και εισιτηρίων για επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να διευκολυνθεί με την προσαρμογή των ηλεκτρονικών συστημάτων σε κοινό πρότυπο.
- (9) Η περαιτέρω υλοποίηση των συστημάτων ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις ΤΠΔ.
- (10) Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να προσφέρονται προς όφελος των πολιτών εν γένει. Κατά συνέπεια, τα άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανεξαρτήτως του αν αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία τους ή σε οποιοδήποτε άλλο παράγοντα, θα πρέπει να έχουν δυνατότητες για σιδηροδρομικά ταξίδια συγκρίσιμες με τις δυνατότητες των λοιπών πολιτών. Τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα έχουν το ίδιο δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας, ελεύθερης επιλογής και ίσης μεταχείρισης με τους άλλους πολίτες. Μεταξύ άλλων, ειδική μέριμνα θα πρέπει να δίδεται στην παροχή πληροφοριών σε άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τις συνθήκες πρόσβασης των συρμών και τις διευκολύνσεις επί της αμαξοστοιχίας. Για την καλύτερη ενημέρωση των επιβατών με αισθητηριακές ανεπάρκειες σχετικά με καθυστερήσεις, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οπτικοακουστικά συστήματα, κατά περίπτωση. Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να μπορούν να αγοράζουν εισιτήρια επί της αμαξοστοιχίας χωρίς επιπλέον επιβάρυνση.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 221 της 8.9.2005, σ. 8.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 71 της 22.3.2005, σ. 26.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (ΕΕ C 227 E της 21.9.2006, σ. 490), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 (ΕΕ C 289 E της 28.11.2006, σ. 1), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2007 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2007.

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 137 της 8.6.2002, σ. 2.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).

- (11) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις διαχείρισης των σταθμών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, συμμορφούμενες προς τις ΤΠΔ για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, για να διασφαλίζουν ότι –σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις για τις δημόσιες συμβάσεις– εξασφαλίζεται η πρόσβασή τους σε όλες τις αρχιτεκτονικές κατασκευές και σε όλους τους συρμούς κατά τη στιγμή της αγοράς ή της κατασκευής ή με την ευκαιρία σημαντικών τροποποιήσεών τους, με τη σταδιακή άρση των φυσικών εμποδίων και των λειτουργικών ελλείψεων.
- (12) Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να επιβάλλεται η υποχρεωτική ασφάλιση ή η εφαρμογή ισοδύναμων ρυθμίσεων για την ευθύνη τους έναντι επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών σε περίπτωση δυστυχήματος. Το ελάχιστο ασφάλιστρο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υπόκειται σε μεταγενέστερη εξέταση.
- (13) Τα ενισχυμένα δικαιώματα αποζημίωσης και παροχής συνδρομής σε περίπτωση καθυστέρησης, απώλειας ανταπόκρισης ή ακύρωσης ταξιδιού θα πρέπει να παράσχουν μεγαλύτερα κίνητρα στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, προς όφελος των τελευταίων.
- (14) Είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καθιερώσει σύστημα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης για την οποία ευθύνεται η επιχείρηση σιδηροδρόμων, στην ίδια βάση με το διεθνές σύστημα που προβλέπει η COTIF και ειδικότερα το προσάρτημα CIV που αφορά τα δικαιώματα των επιβατών.
- (15) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κράτος μέλος χορηγεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξαίρεση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατόπιν διαβουλεύσεως με οργανώσεις που εκπροσωπούν τους επιβάτες, να εφαρμόζουν ρυθμίσεις για αποζημίωση και συνδρομή σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής σε υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.
- (16) Είναι επίσης σκόπιμο να ανακουφίζονται τα θύματα ατυχήματος και τα συντηρούμενα από αυτά άτομα από βραχυπρόθεσμες οικονομικές μέριμνες κατά το χρονικό διάστημα αμέσως μετά το ατύχημα.
- (17) Είναι προς το συμφέρον των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα, σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική τους ασφάλεια τόσο στους σταθμούς όσο και επί του συρμού.
- (18) Οι επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα υποβολής καταγγελιών σε κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση σιδηροδρόμων ή πωλητή εισιτηρίων για ό,τι αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, καθώς και να δικαιούνται να τους δοθεί απάντηση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
- (19) Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων θα πρέπει να ορίζουν, να διαχειρίζονται και να παρακολουθούν ποιοτικές προδιαγραφές υπηρεσιών για τους επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών.
- (20) Το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αναθεωρείται ως προς την προσαρμογή των δημοσιονομικών ποσών για τον πληθωρισμό και των προδιαγραφών για τις πληροφορίες και την ποιότητα υπηρεσιών υπό το πρίσμα των εξελίξεων της αγοράς και ως προς τις επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού στην ποιότητα των υπηρεσιών.
- (21) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>(1)</sup>.
- (22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις, που μπορεί να περιλαμβάνουν την καταβολή αποζημίωσης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (23) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και η καθιέρωση δικαιωμάτων των επιβατών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, και μπορούν συνεπώς να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (24) Στους στόχους του παρόντος κανονισμού συγκαταλέγεται η βελτίωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν εξαιρέσεις για υπηρεσίες σε περιοχές όπου σημαντικό μέρος της γραμμής λειτουργεί εκτός της Κοινότητας.
- (25) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να συναντήσουν δυσκολίες στην πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού ευθύς μόλις ο κανονισμός αυτός αρχίσει να ισχύει. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σε υπεραστικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εσωτερικού. Η προσωρινή εξαίρεση δεν θα πρέπει, ωστόσο, να αφορά τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού που ευνοούν την πρόσβαση ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις, ούτε το δικαίωμα όσων επιθυμούν να προμηθευθούν σιδηροδρομικά εισιτήρια να μην αντιμετωπίσουν υπέρμετρες δυσκολίες κατά την αγορά τους, ούτε τις διατάξεις για την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, την απαίτηση έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να είναι καταλλήλως ασφαλισμένες και την απαίτηση να λαμβάνουν οι εν λόγω επιχειρήσεις κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν την προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και επί των αμαξοστοιχιών και για να διαχειρίζονται τους κινδύνους.

(1) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).



(26) Οι υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών είναι διαφορετικής φύσεως από τις υπεραστικές. Επομένως, με την εξαίρεση ορισμένων διατάξεων που θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών απανταχού της Κοινότητας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χορηγούν εξαιρέσεις από την εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού για τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.

(27) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(1)</sup>.

(28) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού ή στη συμπλήρωσή του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

#### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κανόνες σχετικά με:

- α) τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση, τη σύναψη συμβολαίων μεταφορών, την έκδοση εισιτηρίων και την πραγματοποίηση ηλεκτρονικού συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές·
- β) την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις τους έναντι επιβατών και των αποσκευών τους·
- γ) τις υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι επιβατών για καθυστέρηση·
- δ) την προστασία και τη συνδρομή που πρέπει να παρέχεται σε άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς·
- ε) τον καθορισμό προδιαγραφών ποιότητας των υπηρεσιών και την παρακολούθησή τους, τη διαχείριση των κινδύνων για την προσωπική ασφάλεια των επιβατών και τη διεκπεραίωση των καταγγελιών, και

στ) τους γενικούς κανόνες για την επιβολή της εφαρμογής.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

#### Άρθρο 2

#### Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλα τα σιδηροδρομικά ταξίδια και σε όλες τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες απανταχού της Κοινότητας, που παρέχονται από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις<sup>(2)</sup>.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και υπηρεσίες μεταφορών που δεν διαθέτουν άδεια βάσει της οδηγίας 95/18/ΕΚ.

3. Κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα άρθρα 9, 11, 12, 19, το άρθρο 20 παράγραφος 1 και το άρθρο 26 εφαρμόζονται σε όλες τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών απανταχού της Κοινότητας.

4. Εκτός των διατάξεων που ορίζονται με την παράγραφο 3, κράτος μέλος μπορεί, με διαφάνεια και αμεροληψία, να χορηγεί εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη, το οποίο μπορεί να ανανεωθεί δις για μέγιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών κάθε φορά, από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σε υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο εσωτερικό.

5. Εκτός των διατάξεων που ορίζονται με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ αστικών, προαστιακών και περιφερειακών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τους ορισμούς που περιλαμβάνονται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(3)</sup>. Κατά την εφαρμογή των ορισμών αυτών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής κριτήρια: απόσταση, συχνότητα υπηρεσιών, αριθμός προγραμματισμένων στάσεων, χρησιμοποιούμενο τροχιαό υλικό, συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, διακυμάνσεις στον αριθμό των επιβατών μεταξύ των υπηρεσιών κατά τις ώρες αιχμής και κατά τις ώρες μη αιχμής, κωδικοί και ωράρια των αμαξοστοιχιών.

6. Για μέγιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών, τα κράτη μέλη μπορούν, με διαφάνεια και αμεροληψία, να χορηγούν ανανεώσιμη προσωρινή εξαίρεση από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού για συγκεκριμένες γραμμές ή ταξίδια, επειδή σημαντικό μέρος της επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός τακτικού σταθμού, ευρίσκεται εκτός Κοινότητας.

7. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη χορήγηση εξαιρέσεων σύμφωνα με τις παραγράφους 4, 5 και 6. Η Επιτροπή δρα αναλόγως εφόσον θεωρηθεί ότι τυχόν εξαίρεση δεν συνάδει προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Το αργότερο στις 3 Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για τις εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν δυνάμει των παραγράφων 4, 5 και 6.

(2) ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).

(3) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

## Άρθρο 3

## Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι εξής ορισμοί:

1. ως «σιδηροδρομική επιχείρηση» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ <sup>(1)</sup> και κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών ή/και επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει έλεξη· εδώ περιλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλεξη·
2. ως «μεταφορέας» νοείται η συμβατική σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μπορεί να είναι υπόλογες βάσει της εν λόγω σύμβασης·
3. ως «υποκαθιστών μεταφορέας» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία δεν έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αλλά στην οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι συμβαλλόμενο μέρος έχει αναθέσει, πλήρως ή εν μέρει, την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς·
4. ως «διαχειριστής υποδομής» νοείται κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι ειδικότερα υπεύθυνη για τη δημιουργία και διατήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, όπου μπορεί επίσης να συμπεριλαμβάνεται η διαχείριση του ελέγχου υποδομής και των συστημάτων ασφαλείας. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής σε δίκτυο ή μέρος δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε πλείονες φορείς ή επιχειρήσεις·
5. ως «υπεύθυνος σταθμού» νοείται ο οργανωτικός φορέας σε κράτος μέλος στον οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη για τη διαχείριση σιδηροδρομικού σταθμού και ο οποίος μπορεί να είναι διαχειριστής υποδομής·
6. ως «ταξιδιωτικός πράκτορας» νοείται ο διοργανωτής ή πωλητής ταξιδιών, πλην των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κατά την έννοια του άρθρου 2 σημεία 2 και 3 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ <sup>(2)</sup>·
7. ως «πωλητής εισιτηρίων» νοείται κάθε πωλητής σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς που συνάπτει συμβάσεις μεταφοράς και πωλεί εισιτήρια εξ ονόματος σιδηροδρομικής επιχείρησης ή για ίδιο λογαριασμό·
8. ως «σύμβαση μεταφοράς» νοείται η σύμβαση μεταφοράς, επί αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς·
9. ως «κράτηση» νοείται η έγκριση, έγγραφη ή ηλεκτρονική, που δίνει δικαίωμα μεταφοράς με βάση εκ των προτέρων βεβαιωμένες ad hoc ρυθμίσεις·
10. ως «εισιτήριο απευθείας μεταφοράς» νοείται το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
11. ως «εσωτερική σιδηροδρομική επιβατική γραμμή» νοείται η σιδηροδρομική επιβατική γραμμή που δεν διασχίζει τα σύνορα κράτους μέλους·
12. ως «καθυστέρηση» νοείται η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας που είχε προγραμματιστεί να αφιχθεί ο επιβάτης στον προορισμό του σύμφωνα με το δημοσιευμένο ωράριο και της ώρας της πραγματικής ή αναμενόμενης άφιξης·
13. ως «ταξιδιωτική κάρτα» ή «κάρτα απεριόριστων διαδρομών» νοείται το εισιτήριο απεριόριστων διαδρομών που δίνει τη δυνατότητα στον νόμιμο κάτοχό του να ταξιδεύει σιδηροδρομικώς σε συγκεκριμένη διαδρομή ή δίκτυο επί καθορισμένο χρονικό διάστημα·
14. ως «ηλεκτρονικό σύστημα ενημέρωσης και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές (CIBSRT)» νοείται το ηλεκτρονικό σύστημα που περιέχει πληροφορίες σχετικά με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που προσφέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι αποθηκευόμενες στα συστήματα αυτά πληροφορίες είναι κυρίως οι εξής:
  - α) πίνακες δρομολογίων και ωραρίων των επιβατικών υπηρεσιών·
  - β) διαθεσιμότητα θέσεων στις επιβατικές υπηρεσίες·
  - γ) κόμιστρα και ειδικοί όροι·
  - δ) δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία ή των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στους συρμούς·
  - ε) εγκαταστάσεις διά των οποίων μπορούν να γίνουν κρατήσεις ή να εκδοθούν εισιτήρια, κατά το μέτρο που μερικές από αυτές ή όλες οι εγκαταστάσεις τίθενται στη διάθεση των χρηστών·
15. ως «άτομο με αναπηρία» ή «άτομο με μειωμένη κινητικότητα» νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητηριακής ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας, και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού·
16. ως «γενικοί όροι μεταφοράς» νοούνται οι όροι του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί ακέραιο μέρος της·
17. ως «όχημα» νοείται όχημα με κινητήρα ή ρυμουλκούμενο που μεταφέρεται με την ευκαιρία μεταφοράς επιβατών·

<sup>(1)</sup> Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ.

<sup>(2)</sup> Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

## ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

## Άρθρο 4

## Σύμβαση μεταφοράς

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η σύναψη και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς και η διάθεση πληροφοριών και εισιτηρίων διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου II και του τίτλου III του παραρτήματος I.

## Άρθρο 5

## Ποδήλατα

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στους επιβάτες να μεταφέρουν ποδήλατα επί της αμαξοστοιχίας, ενδεχομένως έναντι πληρωμής, εφόσον είναι εύκολη η μετακίνησή τους, το γεγονός δεν επηρεάζει αρνητικά τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική υπηρεσία και ο συρμός μπορεί να τα δεχθεί.

## Άρθρο 6

## Απαγόρευση αποποίησης της ευθύνης και καθορισμού ορίων της

1. Δεν επιτρέπεται περιορισμός ή απαλλαγή από τις υποχρεώσεις προς τους επιβάτες που απορρέουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ιδίως με απαλλακτική ή περιοριστική ρήτρα στη σύμβαση μεταφοράς.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαιούνται να προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους συμβολαίου για τον επιβάτη από τους όρους που θεσπίζει ο παρών κανονισμός.

## Άρθρο 7

## Υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με την παύση λειτουργίας διεθνών γραμμών

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή, οσάκις ενδεικνύται, οι αρμόδιες αρχές που ευθύνονται για δημόσια σύμβαση σιδηροδρομικής υπηρεσίας, γνωστοποιούν, καταλλήλως και προ της εφαρμογής τους, αποφάσεις για την παύση λειτουργίας γραμμών.

## Άρθρο 8

## Ταξιδιωτικές πληροφορίες

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων που προσφέρουν συμβάσεις μεταφοράς εξ ονόματος μιας ή περισσότερων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων παρέχουν στον επιβάτη τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II μέρος I, σε σχέση με τα ταξίδια για τα οποία προσφέρεται σύμβαση μεταφοράς από τις αντίστοιχες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι πωλητές εισιτηρίων που προσφέρουν συμβάσεις μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες παρέχουν τις πληροφορίες αυτές όταν είναι διαθέσιμες.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν στον επιβάτη, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II μέρος II.

3. Οι πληροφορίες των παραγράφων 1 και 2 παρέχονται με την καταλληλότερη μορφή. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται συναφώς στις ανάγκες των ατόμων με προβλήματα όρασης ή/και ακοής.

## Άρθρο 9

## Διαθεσιμότητα εισιτηρίων, εισιτήρια απευθείας μεταφοράς και κρατήσεις

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων παρέχουν, αναλόγως της διαθεσιμότητας, εισιτήρια, εισιτήρια απευθείας μεταφοράς και κρατήσεις.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες σε ένα τουλάχιστον από τα εξής σημεία πώλησης:

- α) γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης·
- β) τηλέφωνο/διαδίκτυο ή οιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών·
- γ) επί των αμαξοστοιχιών.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 5, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες, στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, τουλάχιστον σε ένα από τα εξής σημεία πώλησης:

- α) γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης·
- β) επί των αμαξοστοιχιών.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν τη δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων για την αντίστοιχη γραμμή επί της αμαξοστοιχίας, εκτός εάν αυτό υπόκειται σε περιορισμούς ή έχει απορριφθεί για λόγους ασφάλειας ή καταπολέμησης της απάτης ή λόγω υποχρεωτικής κράτησης ή για εύλογους εμπορικούς λόγους.

5. Εφόσον δεν υπάρχουν γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης στο σιδηροδρομικό σταθμό αναχώρησης, οι επιβάτες ενημερώνονται στο σιδηροδρομικό σταθμό:

- α) για τη δυνατότητα και τις σχετικές διαδικασίες αγοράς εισιτηρίου από το τηλέφωνο, μέσω διαδικτύου ή επί της αμαξοστοιχίας·
- β) για τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό ή την πλησιέστερη τοποθεσία όπου βρίσκονται γραφεία εισιτηρίων ή/και μηχανές πώλησης.

## Άρθρο 10

## Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων

1. Προκειμένου να παρέχουν πληροφορίες και να εκδίδουν εισιτήρια σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων χρησιμοποιούν το CIRSRT που θα δημιουργηθεί σύμφωνα με τις διαδικασίες του παρόντος άρθρου.

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

3. Ύστερα από πρόταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, η Επιτροπή εγκρίνει ΤΠΔ σχετικά με τις τηλεματικές εφαρμογές για επιβάτες έως τις 3 Δεκεμβρίου 2010. Οι ΤΠΔ καθιστούν εφικτή την παροχή των πληροφοριών του παραρτήματος II και την έκδοση εισιτηρίων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προσαρμόζουν το CIRSRT ανάλογα με τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και σύμφωνα με πρόγραμμα ανάπτυξης που προβλέπεται στις εν λόγω ΤΠΔ.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 95/46/ΕΚ, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθώς και οι πωλητές εισιτηρίων δεν αποκαλύπτουν προσωπικές πληροφορίες ή μεμονωμένες κρατήσεις σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή/και πωλητές εισιτηρίων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

##### ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΣ

#### Άρθρο 11

##### Ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους

Σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου που χορηγεί στους επιβάτες περαιτέρω αποζημίωση για ζημία, η ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους διέπεται από τον τίτλο IV κεφάλαια I, III και IV, και από τους τίτλους VI και VII του παραρτήματος I.

#### Άρθρο 12

##### Ασφάλιση

1. Η υποχρέωση εκ του άρθρου 9 της οδηγίας 95/18/ΕΚ έχει την έννοια, όσον αφορά την ευθύνη για τους επιβάτες, ότι απαιτεί από τη σιδηροδρομική επιχείρηση να διαθέτει επαρκή ασφάλιση ή να προβαίνει σε αντίστοιχες διευθετήσεις για την κάλυψη των ευθυνών που υπέχει δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

2. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με τον καθορισμό ελάχιστου ποσού ασφάλισης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έως τις 3 Δεκεμβρίου 2010. Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από κατάλληλες προτάσεις ή σχετικές συστάσεις.

#### Άρθρο 13

##### Προκαταβολές

1. Εάν επιβάτης σκοτωθεί ή τραυματιστεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση του άρθρου 26 παράγραφος 5 του παραρτήματος I, πρέπει, χωρίς καθυστέρηση και οπωσδήποτε το αργότερο εντός δεκαπέντε ημερών από τον καθορισμό της ταυτότητας του φυσικού προσώπου που δικαιούται αποζημίωσης, να προκαταβάλει τα ποσά που απαιτούνται για την κάλυψη άμεσων οικονομικών αναγκών ανάλογα με την προκληθείσα ζημία.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 21 000 ευρώ ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.

3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης και μπορεί να αντισταθμιστεί με οποιοδήποτε άλλο ποσό καταβληθεί στη συνέχεια με βάση τον παρόντα κανονισμό αλλά δεν είναι επιστρεπτέα, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία η προκληθείσα ζημία οφειλόταν σε αμέλεια ή σφάλμα του επιβάτη ή εάν ο αποδέκτης της προκαταβολής δεν ήταν ο δικαιούχος της αποζημίωσης.

#### Άρθρο 14

##### Άρνηση ευθύνης

Ακόμη και σε περίπτωση κατά την οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση αμφισβητεί την ευθύνη της για τις σωματικές βλάβες που έχει υποστεί επιβάτης της, καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια να συνδράμει τον επιβάτη που ζητεί αποζημίωση για ζημία από τρίτους.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

##### ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ, ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

#### Άρθρο 15

##### Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η ευθύνη της σιδηροδρομικής επιχείρησης για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις διέπεται από το κεφάλαιο II του τίτλου IV του παραρτήματος I.

#### Άρθρο 16

##### Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση

Όταν αναμένεται εύλογα ότι η καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό βάσει σύμβασης μεταφοράς θα υπερβεί τα 60 λεπτά, οι επιβάτες έχουν αμέσως την επιλογή μεταξύ:

- επιστροφής του κομίστρου στο ακέραιο, υπό τους όρους υπό τους οποίους καταβλήθηκε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν το διεθνές ταξίδι δεν εξυπηρετεί πλέον το σκοπό του αρχικού ταξιδιωτικού σχεδίου του επιβάτη, μαζί με την υπηρεσία επιστροφής, με την πρώτη ευκαιρία, στην αρχική αφετηρία, κατά περίπτωση. Η καταβολή του επιστρεφόμενου ποσού γίνεται υπό τους ίδιους όρους με την καταβολή της αποζημίωσης του άρθρου 17, ή
- συνέχισης του ταξιδιού ή επαναδρομολόγησης, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, προς τον τελικό προορισμό και με την πρώτη ευκαιρία, ή
- συνέχισης του ταξιδιού ή επαναδρομολόγησης, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, προς τον τελικό προορισμό σε ύστερη ημερομηνία κατά την προαίρεση του επιβάτη.



## Άρθρο 17

**Αποζημίωση κομίστρου**

1. Χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για καθυστερήσεις από σιδηροδρομική επιχείρηση εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται στο εισιτήριο, για την οποία δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο σύμφωνα με το άρθρο 16. Οι ελάχιστες αποζημιώσεις για καθυστερήσεις είναι οι εξής:

- α) 25 % του κομίστρου για καθυστέρηση 60 έως 119 λεπτών·
- β) 50 % του κομίστρου για καθυστέρηση 120 λεπτών και άνω.

Οι επιβάτες που είναι κάτοχοι ταξιδιωτικής κάρτας ή εισιτηρίου απεριόριστων διαδρομών και αντιμετωπίζουν διαδοχικές καθυστερήσεις ή ακυρώσεις δρομολογίων κατά τη διάρκεια ισχύος της, μπορούν να ζητήσουν ανάλογη αποζημίωση, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις περί παροχής αποζημιώσεων από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τα κριτήρια του προσδιορισμού της καθυστέρησης και του υπολογισμού της αποζημίωσης.

Η αποζημίωση για την καθυστέρηση υπολογίζεται σε σχέση με την τιμή την οποία έχει όντως καταβάλει ο επιβάτης για το δρομολόγιο που έχει καθυστέρηση.

Όταν η σύμβαση μεταφοράς αφορά ταξίδι με επιστροφή, η αποζημίωση για καθυστέρηση σε οποιαδήποτε κατεύθυνση υπολογίζεται με βάση το ήμισυ του καταβληθέντος κομίστρου. Κατά τον ίδιο τρόπο, το ποσό για καθυστερημένο δρομολόγιο δυνάμει οποιασδήποτε άλλης μορφής σύμβασης μεταφοράς που επιτρέπει ταξίδι σε διαδοχικές διαδρομές, υπολογίζεται αναλογικά προς την πλήρη τιμή.

Για τον υπολογισμό του χρόνου καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη καθυστέρηση για την οποία η επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι σημειώθηκε εκτός των εδαφών στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

2. Η αποζημίωση του κομίστρου καταβάλλεται εντός ενός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) ή/και άλλες υπηρεσίες εάν οι όροι παρέχουν ευελιξία (ιδίως όσον αφορά την περίοδο ισχύος και τον προορισμό). Η αποζημίωση καταβάλλεται σε χρήμα κατόπιν αιτήματος του επιβάτη.

3. Η αποζημίωση του κομίστρου δεν μειώνεται με τη χρέωση εξόδων συναλλαγής, όπως τέλη, τηλεφωνικά έξοδα ή γραμματόσημα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση. Το όριο αυτό δεν υπερβαίνει τα 4 ευρώ.

4. Ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα για αποζημίωση εάν πληροφορήθηκε την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου, ή εάν η ώρα άφιξης λόγω συνέχισης σε διαφορετική γραμμή ή επαναδρομολόγησης παραμένει κάτω των 60 λεπτών.

## Άρθρο 18

**Συνδρομή**

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή στην αναχώρηση, οι επιβάτες τηρούνται ενήμεροι σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης, από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον υπεύθυνο σταθμού αμέσως μόλις υπάρξει σχετική πληροφορία.

2. Στην περίπτωση τυχόν καθυστέρησης κατά την παράγραφο 1 που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:

α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με το χρόνο αναμονής, εάν υπάρχουν στην αμαξοστοιχία ή στο σταθμό ή μπορούν να εξασφαλισθούν ευλόγως·

β) ξενοδοχείο ή άλλο κατάλυμα και μεταφορά μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού και του τόπου καταλύματος, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παραμονή για μία ή περισσότερες νύκτες ή μια επιπρόσθετη παραμονή, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό·

γ) εάν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη εκτός σταθμού, μεταφορά από την αμαξοστοιχία στο σιδηροδρομικό σταθμό, στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό.

3. Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες.

4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πιστοποιούν επί του εισιτηρίου, εφόσον τους ζητηθεί από τον επιβάτη, ότι σημειώθηκε καθυστέρηση, με αποτέλεσμα την απώλεια ανταπόκρισης, ή ότι το δρομολόγιο ακυρώθηκε, ανάλογα με την περίπτωση.

5. Κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1, 2 και 3, η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση προσέχει ιδιαίτερα τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και τα πρόσωπα που τους συνοδεύουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

## Άρθρο 19

**Δικαίωμα στη μεταφορά**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι σιδηροδρομικών σταθμών, με την ενεργή συμμετοχή αντιπροσωπευτικών οργάνωσεων των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα θεσπίζουν, εάν δεν διαθέτουν ήδη, κανόνες πρόσβασης που δεν εισάγουν διακρίσεις και οι οποίοι εφαρμόζονται στη μεταφορά ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα.

2. Η κράτηση και η χορήγηση εισιτηρίων σε άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα πραγματοποιείται χωρίς επιπλέον κόστος. Η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να αρνηθεί την κράτηση ή τη χορήγηση εισιτηρίου σε άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα ή να απαιτήσει να συνοδεύεται το άτομο αυτό από άλλο άτομο μόνον εφόσον τούτο είναι απολύτως αναγκαίο για την τήρηση των διατάξεων πρόσβασης περι των οποίων η παράγραφος 1.

#### Άρθρο 20

### Πληροφορίες στα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα

1. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας παρέχουν στα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα πληροφορίες σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και στις συνθήκες πρόσβασης στις αμαξοστοιχίες, σύμφωνα με τους κανόνες πρόσβασης με την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 1, και ενημερώνουν τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα για τις υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας.

2. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση, πωλητής εισιτηρίων ή/και ταξιδιωτικός πράκτορας εφαρμόζουν την παρέκκλιση του άρθρου 19 παράγραφος 2, ενημερώνουν γραπτώς, κατόπιν σχετικού αιτήματος, το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα για τους λόγους που το πράττουν, εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την άρνηση της κράτησης ή της έκδοσης του εισιτηρίου ή της επιβολής του όρου για συνοδεία.

#### Άρθρο 21

### Δυνατότητα πρόσβασης

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι σταθμού μεριμνούν, σύμφωνα με την ΤΠΔ για πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης στο σταθμό, στις αποβάθρες, στους συρμούς και στις λοιπές υποδομές για άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα.

2. Εφόσον δεν υπάρχει προσωπικό συνοδείας επί της αμαξοστοιχίας ή προσωπικό στο σταθμό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να δοθεί η δυνατότητα σε άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα να έχουν πρόσβαση στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις.

#### Άρθρο 22

### Συνδρομή στο σιδηροδρομικό σταθμό

1. Κατά την αναχώρηση, μετεπιβίβαση ή άφιξη σε επανδρωμένο σιδηροδρομικό σταθμό ατόμου με αναπηρία ή ατόμου με μειωμένη κινητικότητα, ο υπεύθυνος σταθμού παρέχει δωρεάν συνδρομή κατά τρόπο ώστε το πρόσωπο αυτό να είναι σε θέση να επιβιβασθεί στην αναχωρούσα αμαξοστοιχία ή να αποβιβάσθει από την αφικνούμενη αμαξοστοιχία της γραμμής για την οποία αγόρασε εισιτήριο, με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης κατά το άρθρο 19 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στην περίπτωση προσώπων που ταξιδεύουν σε υπηρεσίες που υπόκεινται σε σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθη σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, υπό τον όρον ότι η αρμόδια αρχή έχει εγκαταστήσει εναλλακτικές διευκολύνσεις ή έχει θεσπίσει ρυθμίσεις που εγγυώνται ισοδύναμη ή καλύτερη πρόσβαση των υπηρεσιών μεταφοράς.

3. Στις περιπτώσεις μη επανδρωμένων σταθμών, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο υπεύθυνος του σταθμού εξασφαλίζουν ότι προβάλλονται ευκόλως διαθέσιμες πληροφορίες, σύμφωνα με τους κανόνες πρόσβασης περι των οποίων το άρθρο 19 παράγραφος 1, όσον αφορά τους πλησιέστερους επανδρωμένους σταθμούς και αμέσως διαθέσιμη βοήθεια για τα άτομα με αναπηρία και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

#### Άρθρο 23

### Συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας

Με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης του άρθρου 19 παράγραφος 2, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δωρεάν συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από αυτήν.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας νοείται κάθε λογική προσπάθεια να παρασχεθεί βοήθεια σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα προκειμένου να μπορέσει το πρόσωπο αυτό να έχει πρόσβαση στις ίδιες υπηρεσίες στην αμαξοστοιχία όπως οι άλλοι επιβάτες εφόσον η αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα του προσώπου δεν του επιτρέπει να έχει πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές με ανεξαρτησία και ασφάλεια.

#### Άρθρο 24

### Όροι παροχής της συνδρομής

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες συνεργάζονται για να παρέχουν συνδρομή σε άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με τα άρθρα 22 και 23 και με τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) η συνδρομή παρέχεται υπό τον όρο ότι κοινοποιείται η ανάγκη του προσώπου για τη συνδρομή αυτή στη σιδηροδρομική επιχείρηση, στον υπεύθυνο σταθμού, στον πωλητή ή στον ταξιδιωτικό πράκτορα από τον οποίο αγοράστηκε το εισιτήριο, τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη στιγμή που απαιτείται η συνδρομή. Όταν το εισιτήριο επιτρέπει πολλαπλά ταξίδια, αρκεί μία κοινοποίηση, εφόσον παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για το χρονοδιάγραμμα των επόμενων ταξιδιών·
- β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την παραλαβή κοινοποιήσεων·
- γ) εάν δεν υπάρξει κοινοποίηση κατά την έννοια του στοιχείου α), η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο υπεύθυνος σταθμού καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για την παροχή συνδρομής ώστε το άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα να μπορέσει να ταξιδέψει·

- δ) με την επιφύλαξη των εξουσιών άλλων οντοτήτων όσον αφορά χώρους εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, ο υπεύθυνος σταθμού ή οποιοσδήποτε άλλος αρμόδιος καθορίζει σημεία, εντός και εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, όπου τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να δηλώσουν την άφιξή τους στο σιδηροδρομικό σταθμό και, εάν χρειάζεται, να ζητήσουν συνδρομή.
- ε) συνδρομή παρέχεται εφόσον το άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα παρουσιαστεί στο καθορισμένο σημείο την ώρα που έχει καθορίσει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο υπεύθυνος σταθμού που παρέχει τη συνδρομή αυτή. Η καθορισμένη ώρα δεν υπερβαίνει τα 60 λεπτά πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή από την ώρα κατά την οποία πρέπει να επιβιβασθούν όλοι οι επιβάτες. Εάν δεν έχει καθοριστεί ώρα κατά την οποία πρέπει να παρουσιαστεί, το άτομο με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα, παρουσιάζεται τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή από την ώρα κατά την οποία πρέπει να επιβιβασθούν όλοι οι επιβάτες.

#### Άρθρο 25

#### Αποζημίωση για εξοπλισμό μετακίνησης ή άλλο ειδικό εξοπλισμό

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την ολική ή μερική απώλεια ή ζημία εξοπλισμού μετακίνησης ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, δεν ισχύει κανένα όριο αποζημίωσης.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

#### ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

#### Άρθρο 26

#### Προσωπική ασφάλεια των επιβατών

Σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών και υπεύθυνοι σταθμού, λαμβάνουν μέτρα στους αντίστοιχους τομείς αρμοδιοτήτων τους και τα προσαρμόζουν στο επίπεδο ασφάλειας που ορίζουν οι δημόσιες αρχές ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στις αμαξοστοιχίες και να αντιμετωπίζονται οι κίνδυνοι. Συνεργάζονται και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την αποτροπή πράξεων που ενδέχεται να υποβιβάσουν το επίπεδο ασφάλειας.

#### Άρθρο 27

#### Παράπονα

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συγκροτούν μηχανισμό διεκπεραίωσης παραπόνων για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Η σιδηροδρομική επιχείρηση γνωστοποιεί ευρέως στους επιβάτες τους τρόπους επαφής και τη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας της.

2. Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν παράπονα σε κάθε εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση. Εντός ενός μηνός, ο αρμόδιος απαντά αιτιολογημένα ή, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη για την ημερομηνία εντός της οποίας μπορεί να αναμένει την απάντηση και η οποία δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία του παραπόνου.

3. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει στην ετήσια έκθεση του άρθρου 28 τον αριθμό και τις κατηγορίες των παραπόνων που παρέλαβε και διεκπεραίωσε, το χρόνο απάντησης και τα μέτρα βελτίωσης που ενδεχομένως έλαβε.

#### Άρθρο 28

#### Πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών και εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να τη διατηρήσουν. Αυτά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που απαριθμούνται στο παράρτημα III.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρακολουθούν τις επιδόσεις τους όπως αντανακλώνται στα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών. Μαζί με την ετήσια έκθεσή τους, δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για την επίδοσή τους όσον αφορά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών. Οι εκθέσεις επιδόσεων για τα πρότυπα υπηρεσιών δημοσιεύονται επίσης στον ιστότοπο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

#### ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

#### Άρθρο 29

#### Ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές των σιδηροδρομικών σταθμών και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, όταν πωλούν εισιτήρια για σιδηροδρομικά ταξίδια, ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να συμμορφωθούν προς την υποχρέωση αυτή πληροφόρησης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές των σιδηροδρομικών σταθμών και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μπορούν να χρησιμοποιούν περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού την οποία ετοιμάζει η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη θέτει στη διάθεσή τους.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές των σιδηροδρομικών σταθμών ενημερώνουν τους επιβάτες, τόσο στο σταθμό όσο και επί της αμαξοστοιχίας, σχετικά με τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή φορέων που ορίζει κάθε κράτος μέλος ως υπεύθυνο σύμφωνα με το άρθρο 30.

#### Άρθρο 30

#### Επιβολή της εφαρμογής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν ή περισσότερους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Κάθε φορέας λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ο σεβασμός των δικαιωμάτων των επιβατών.

Κάθε φορέας διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, απέναντι σε οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το διοριζόμενο σύμφωνα με την παράγραφο αυτή φορέα ή φορείς και τα αντίστοιχα πεδία ευθύνης τους.

2. Κάθε επιβάρυνση δύναται να υποβάλλει καταγγελία στον αρμόδιο φορέα που ορίζεται βάσει της παραγράφου 1 ή σε οποιονδήποτε άλλον αρμόδιο φορέα ορίζει κράτος μέλος, για παραβίαση διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 31

##### Συνεργασία των φορέων ελέγχου της εφαρμογής

Οι ελεγκτικοί φορείς του άρθρου 30 ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες τους και σχετικά με τις αρχές και πρακτικές που διέπουν τη λήψη των αποφάσεών τους, για τους σκοπούς συντονισμού, σε κοινοτικό επίπεδο, των αρχών που διέπουν τη λήψη των αποφάσεών τους. Η Επιτροπή τους στηρίζει στο έργο αυτό.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

#### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 32

##### Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και μέτρα στην Επιτροπή έως τις 3 Ιουνίου 2010 το αργότερο, και κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τους επηρεάζει.

#### Άρθρο 33

##### Παραρτήματα

Τα μέτρα που αποβλέπουν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με την προσαρμογή των παραρτημάτων του, πλην του παραρτήματος I, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 35 παράγραφος 2.

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

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

#### Άρθρο 34

##### Τροποποιητικές διατάξεις

1. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με τη συμπλήρωσή του και είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 2, 10 και 12 θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 2.

2. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά μετατροπής των δημοσιονομικών ποσών που σημειώνονται σε αυτόν, πλην των ποσών του παραρτήματος I, ενόψει του πληθωρισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 2.

#### Άρθρο 35

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 11α της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

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

#### Άρθρο 36

##### Έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 και ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών.

Η έκθεση βασίζεται σε πληροφοριακά στοιχεία τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και σύμφωνα με το άρθρο 10β της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ. Η έκθεση συνοδεύεται, εφόσον απαιτείται, από σχετικές προτάσεις.

#### Άρθρο 37

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει 24 μήνες από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. LOBO ANTUNES



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Απόσπασμα από τους ενιαίους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)

## Προσάρτημα Α

της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 3ης Ιουνίου 1999

## ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ

## ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

## Άρθρο 6

## Σύμβαση μεταφοράς

1. Με τη σύμβαση μεταφοράς, ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον επιβάτη καθώς και, κατά περίπτωση, αποσκευές και οχήματα στον τόπο προορισμού και να παραδώσει τις αποσκευές και τα οχήματα στον τόπο προορισμού.
2. Η σύμβαση μεταφοράς πρέπει να αποδεικνύεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη. Ωστόσο, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα της σύμβασης, την οποία εξακολουθούν να διέπουν οι παρόντες ενιαίοι κανόνες.
3. Ο τίτλος μεταφοράς αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου της σύμβασης μεταφοράς.

## Άρθρο 7

## Τίτλος μεταφοράς

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο των τίτλων μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους αυτοί πρέπει να τυπώνονται και να συμπληρώνονται.
2. Στον τίτλο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:
  - α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς·
  - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπόκειται, παρά την οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό μπορεί να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV·
  - γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτό το συμβόλαιο.
3. Ο επιβάτης πρέπει, κατά την παραλαβή του τίτλου μεταφοράς, να βεβαιωθεί ότι ο τίτλος μεταφοράς συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.
4. Ο τίτλος μεταφοράς είναι μεταβιβάσιμος εάν δεν είναι ονομαστικός και εάν το ταξίδι δεν έχει αρχίσει.
5. Ο τίτλος μεταφοράς δύναται να συνταχθεί με τη μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων, τα οποία μπορούν να μετατραπούν σε ευανάγνωστους γραφικούς χαρακτήρες. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εγγραφή και την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι ισότιμοι από λειτουργική άποψη, κυρίως σε ό,τι αφορά την αποδεικτική ισχύ του τίτλου μεταφοράς που αντιπροσωπεύεται από αυτά τα δεδομένα.

## Άρθρο 8

## Πληρωμή και επιστροφή του κομιστρου μεταφοράς

1. Το κόμιστρο προκαταβάλλεται, εκτός αν συμφωνείται αντιθέτως μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα.
2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν με ποιους όρους λαμβάνει χώρα η επιστροφή του κομιστρου.

## Άρθρο 9

**Δικαίωμα μεταφοράς. Αποκλεισμός από τη μεταφορά**

1. Από την έναρξη του ταξιδιού, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς μπορούν να προβλέπουν:

- α) ότι επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει, εκτός από το κόμιστρο, πρόστιμο·
- β) ότι επιβάτης ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομιστρου ή του προστίμου μπορεί να αποκλειστεί από τη μεταφορά·
- γ) εάν και με ποιους όρους λαμβάνει χώρα επιστροφή προστίμου.

2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύνανται να προβλέπουν ότι, επιβάτες οι οποίοι:

- α) παρουσιάζουν κίνδυνο για την ασφάλεια και την καλή λειτουργία της εκμετάλλευσης ή για την ασφάλεια των άλλων επιβατών·
- β) ενοχλούν με ανυπόφορο τρόπο τους άλλους επιβάτες,

αποκλείονται από τη μεταφορά ή μπορεί να τους ζητηθεί να τερματίσουν το ταξίδι τους και ότι τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν δικαίωμα επιστροφής ούτε του κομιστρου ούτε του τιμήματος που κατέβαλαν για τη μεταφορά των αποσκευών τους.

## Άρθρο 10

**Εκπλήρωση των διοικητικών διατυπώσεων**

Ο επιβάτης οφείλει να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απαιτούν τα τελωνεία ή άλλες διοικητικές αρχές.

## Άρθρο 11

**Κατάργηση και καθυστέρηση αμαξοστοιχίας. Απώλεια ανταπόκρισης**

Ο μεταφορέας οφείλει, εάν συμβεί κάτι τέτοιο, να βεβαιώσει πάνω στον τίτλο μεταφοράς ότι η αμαξοστοιχία καταργήθηκε ή ότι χάθηκε η ανταπόκριση.

## ΤΙΤΛΟΣ III

**ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΖΩΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

## Κεφάλαιο I

**Κοινές διατάξεις**

## Άρθρο 12

**Αντικείμενα και ζώα που γίνονται δεκτά**

1. Ο επιβάτης μπορεί να πάρει μαζί του αντικείμενα που είναι εύκολο να μεταφερθούν (χειραποσκευές) καθώς και ζώα, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Ωστόσο, ο επιβάτης μπορεί να πάρει μαζί του ογκώδη αντικείμενα σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Αντικείμενα ή ζώα που πιθανώς ενοχλούν ή παρενοχλούν τους επιβάτες ή προκαλούν ζημία δεν επιτρέπονται ως χειραποσκευές.

2. Ο επιβάτης μπορεί να αποστείλει, ως αποσκευές, αντικείμενα και ζώα σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

3. Ο μεταφορέας μπορεί να αποδεχτεί τη μεταφορά οχημάτων επ' ευκαιρία της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις των Γενικών Όρων Μεταφοράς.

4. Η μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικά, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος τίτλου, ως χειραποσκευές, αποσκευές, καθώς και εντός ή πάνω σε οχήματα, πρέπει να είναι σύμφωνη με τον κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

## Άρθρο 13

**Επαλήθευση**

1. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, σε περίπτωση σοβαρής ένδειξης μη τήρησης των όρων μεταφοράς, να επαληθεύσει, όταν οι νόμοι και οι διατάξεις του κράτους όπου η επαλήθευση πρέπει να λάβει χώρα δεν το απαγορεύουν, εάν τα αντικείμενα (χειραποσκευές, αποσκευές, οχήματα συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και τα ζώα που μεταφέρονται πληρούν τους όρους μεταφοράς. Ο επιβάτης πρέπει να κληθεί να παρευρεθεί κατά την επαλήθευση. Εάν δεν παρευρεθεί ή εάν δεν μπορεί να βρεθεί, ο μεταφορέας πρέπει να καλέσει δύο ανεξάρτητους μάρτυρες.

2. Όταν διαπιστωθεί ότι οι όροι μεταφοράς δεν τηρήθηκαν, ο μεταφορέας μπορεί να απαιτήσει από τον επιβάτη την πληρωμή των εξόδων που προκλήθηκαν από την επαλήθευση.

## Άρθρο 14

**Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων**

Ο επιβάτης οφείλει, επ' ευκαιρία της μεταφοράς του, να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τα τελωνεία ή από άλλες διοικητικές αρχές κατά τη μεταφορά αντικειμένων (χειραποσκευών, αποσκευών, οχημάτων συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και ζώων. Οφείλει να παρευρεθεί στον έλεγχο αυτών των αντικειμένων, εκτός εάν προβλέπεται εξαίρεση από τους νόμους και τις διατάξεις κάθε κράτους.

## Κεφάλαιο II

**Χειραποσκευές και ζώα**

## Άρθρο 15

**Επίβλεψη**

Ο επιβάτης οφείλει να επιβλέπει τις χειραποσκευές και τα ζώα που παίρνει μαζί του.

## Κεφάλαιο III

**Αποσκευές**

## Άρθρο 16

**Αποστολή αποσκευών**

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με την προώθηση αποσκευών πρέπει να διαπιστώνονται με δελτίο αποσκευών που παραδίδεται στον επιβάτη.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του δελτίου αποσκευών δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα των συμβάσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών, οι οποίες παραμένουν υποκείμενες στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Το δελτίο αποσκευών αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της εγγραφής των αποσκευών και των όρων μεταφοράς τους.

4. Μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, θεωρείται ότι, κατά την ανάληψή τους από το μεταφορέα, οι αποσκευές ήταν εμφανώς σε καλή κατάσταση και ότι ο αριθμός και το βάρος των δεμάτων των αποσκευών αντιστοιχούσαν στις ενδείξεις που εμφανίζονται στο δελτίο αποσκευών.

## Άρθρο 17

**Δελτίο αποσκευών**

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου αποσκευών καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται. Οι διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 5 εφαρμόζονται κατ' αναλογία.

2. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:

α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς·

β) η ένδειξη ότι η μεταφορά διέπεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό μπορεί να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV·

- γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς.
3. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί κατά την παραλαβή του δελτίου αποσκευών, ότι αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

#### Άρθρο 18

##### Εγγραφή και μεταφορά

1. Εκτός εξαίρεσης προβλεπόμενης στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, η εγγραφή των αποσκευών λαμβάνει χώρα μόνο με την επίδειξη τίτλου μεταφοράς που ισχύει τουλάχιστον έως τον τόπο προορισμού των αποσκευών. Ωστόσο, η εγγραφή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο αποστολής.
2. Όταν οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς προβλέπουν ότι οι αποσκευές μπορούν να γίνουν δεκτές προς μεταφορά χωρίς επίδειξη τίτλου μεταφοράς, οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές του εφαρμόζονται κατ' αναλογία στον αποστολέα των αποσκευών.
3. Ο μεταφορέας δύναται να προωθήσει τις αποσκευές με άλλη αμαξοστοιχία ή άλλο μέσο μεταφοράς και με άλλο δρομολόγιο από αυτά τα οποία χρησιμοποίησε ο επιβάτης.

#### Άρθρο 19

##### Καταβολή του τιμήματος για τη μεταφορά αποσκευών

Εκτός αντίθετης σύμβασης μεταξύ του επιβάτη και του μεταφορέα, το τίμημα για τη μεταφορά των αποσκευών καταβάλλεται κατά την εγγραφή τους.

#### Άρθρο 20

##### Σήμανση των αποσκευών

Ο επιβάτης πρέπει να σημειώνει και κατά τρόπο ευανάγνωστο και ανθεκτικό σε εμφανές μέρος κάθε δέματος της αποσκευής:

- α) το όνομα και τη διεύθυνσή του·
- β) τον τόπο προορισμού.

#### Άρθρο 21

##### Δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών

1. Εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις και δεν αντιτίθενται σ' αυτό οι διατάξεις των τελωνείων ή άλλων διοικητικών αρχών, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει την επιστροφή των αποσκευών στον τόπο αποστολής, με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, όταν αυτό προβλέπεται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, με την επίδειξη του τίτλου μεταφοράς.
2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύναται να προβλέπουν άλλες διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών, κυρίως τροποποιήσεις του τόπου προορισμού και τις ενδεχόμενες οικονομικές συνέπειες που επιβαρύνουν τον επιβάτη.

#### Άρθρο 22

##### Παράδοση

1. Η παράδοση των αποσκευών λαμβάνει χώρα με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, αν συντρέχει περίπτωση, με την πληρωμή των εξόδων που βαρύνουν την αποστολή.
- Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, χωρίς να είναι υποχρεωμένος γι' αυτό, να επαληθεύσει εάν ο κάτοχος του δελτίου έχει ιδιότητα να τις παραλάβει.
2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον κάτοχο του δελτίου αποσκευών:
- α) η παράδοση των αποσκευών στους χώρους αποστολής ή στις αποθήκες των τελωνειακών ή φορολογικών αρχών όταν αυτές δεν βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα·
- β) η ανάθεση σε τρίτο των ζώντων ζώων, όταν αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.



3. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών μπορεί να ζητήσει την παράδοση των αποσκευών στον τόπο προορισμού μόλις θα έχει περάσει ο συμφωνημένος χρόνος, καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, ο απαραίτητος χρόνος για τις πραγματοποιούμενες λειτουργίες από τα τελωνεία ή από άλλες διοικητικές αρχές.
4. Ελλείψει παράδοσης του δελτίου αποσκευών, ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να παραδώσει τις αποσκευές παρά σε αυτόν ο οποίος αιτιολογεί το δικαίωμά του αυτό. Εάν αυτή η αιτιολόγηση φαίνεται ανεπαρκής, ο μεταφορέας μπορεί να απαιτήσει εγγύηση.
5. Οι αποσκευές παραδίδονται στον τόπο προορισμού για τον οποίον ενεγράφησαν.
6. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών στον οποίο δεν παραδόθηκαν οι αποσκευές μπορεί να απαιτήσει τη διαπίστωση, επί του δελτίου αποσκευών, της ημέρας και της ώρας κατά τις οποίες ζήτησε την παράδοση σύμφωνα με την παράγραφο 3.
7. Ο δικαιούχος μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή των αποσκευών, εάν ο μεταφορέας δεν δίνει συνέχεια στο αίτημά του να προβεί στην επαλήθευση των αποσκευών με σκοπό να διαπιστωθεί η ζημία που επικαλείται.
8. Ωστόσο, η παράδοση των αποσκευών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

#### Κεφάλαιο IV

#### Οχήματα

##### Άρθρο 23

#### Όροι μεταφοράς

Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων, που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, καθορίζουν κυρίως τους όρους αποδοχής προς μεταφορά, εγγραφής, φόρτωσης και μεταφοράς, εκφόρτωσης και παράδοσης, καθώς και τις υποχρεώσεις του επιβάτη.

##### Άρθρο 24

#### Δελτίο μεταφοράς

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με τη μεταφορά οχημάτων πρέπει να διαπιστώνονται με δελτίο μεταφοράς που παραδίδεται στον επιβάτη. Το δελτίο μεταφοράς μπορεί να είναι ενσωματωμένο στον τίτλο μεταφοράς του επιβάτη.
2. Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται. Οι διατάξεις της παραγράφου 5 του άρθρου 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία.
3. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να εγγράφονται:
  - α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς·
  - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό μπορεί να πραγματοποιείται με την ένδειξη των αρχικών CIV·
  - γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων και που επιτρέπει στον επιβάτη να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.
4. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί, κατά την παραλαβή του δελτίου μεταφοράς, ότι αυτό εξεδόθη σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

##### Άρθρο 25

#### Εφαρμοστέο δίκαιο

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, οι διατάξεις του κεφαλαίου III σχετικά με τη μεταφορά αποσκευών εφαρμόζονται και στα οχήματα.

## ΤΙΤΛΟΣ IV

## ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

## Κεφάλαιο I

## Ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμούς επιβατών

## Άρθρο 26

## Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει εκ του θανάτου, των τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η οποία προκλήθηκε από ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε ενώ ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη:
  - α) εάν το ατύχημα προκλήθηκε από εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης·
  - β) στο μέτρο που το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη·
  - γ) εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.
3. Εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου και εάν, παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο γ), αυτός ευθύνεται πλήρως εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.
4. Για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται με την παράγραφο 1, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν επηρεάζουν την ευθύνη που μπορεί να βαρύνει το μεταφορέα.
5. Όταν μεταφορά που αποτελεί αντικείμενο ενιαίας σύμβασης μεταφοράς πραγματοποιείται από διαδοχικούς μεταφορείς, σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας στον οποίο, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ανήκε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας προκλήθηκε το ατύχημα. Όταν αυτή η υπηρεσία μεταφοράς δεν πραγματοποιήθηκε από το μεταφορέα αλλά από έναν υποκαθιστώντα μεταφορέα, οι δύο μεταφορείς είναι αλληλέγγυα υπεύθυνοι, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

## Άρθρο 27

## Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:
  - α) τα αναγκαία έξοδα που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτά της μεταφοράς της σορού και της κηδείας·
  - β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 28 εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.
2. Εάν, από το θάνατο του επιβάτη, τα πρόσωπα προς τα οποία είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει του νόμου, στερούνται της στήριξής τους, αυτά πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο επιβάτης χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο παραμένει υπαγόμενη στο εθνικό δίκαιο.

## Άρθρο 28

## Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

Σε περίπτωση τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

- α) τα αναγκαία έξοδα, κυρίως αυτά της θεραπείας και μεταφοράς·
- β) την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε είτε από την ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία, είτε από την αύξηση των αναγκών.

## Άρθρο 29

**Αποκατάσταση άλλων σωματικών βλαβών**

Το εθνικό δίκαιο ορίζει εάν και σε ποιο βαθμό, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για σωματικές βλάβες άλλη από αυτή που προβλέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 27 και 28.

## Άρθρο 30

**Μορφή και ύψος αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών**

1. Η αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 27 παράγραφος 2 και το άρθρο 28 στοιχείο β), πρέπει να χορηγείται υπό μορφή εφάπαξ κεφαλαίου. Ωστόσο, εάν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει τη χορήγηση ετήσιας προσόδου, η αποζημίωση χορηγείται υπό τη μορφή αυτή όταν το ζητήσει ο ζημιωθείς επιβάτης ή οι δικαιούχοι περί των οποίων το άρθρο 27 παράγραφος 2.

2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει της παραγράφου 1, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή, καθορίζεται ανώτατο όριο 175 000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σε αυτό το κεφάλαιο, για κάθε επιβάτη, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

## Άρθρο 31

**Άλλα μέσα μεταφοράς**

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών δεν εφαρμόζονται στις ζημιές που επήλθαν κατά τη διάρκεια μεταφοράς η οποία, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, δεν ήταν σιδηροδρομική μεταφορά.

2. Ωστόσο, όταν τα σιδηροδρομικά οχήματα μεταφέρονται με πλοίο, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών εφαρμόζονται στις κατά το άρθρο 26 παράγραφος 1 και το άρθρο 33 παράγραφος 1, ζημιές που έχουν προκληθεί από ατύχημα σε σχέση με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση, το οποίο επήλθε ενώ ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά.

3. Όταν, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, η σιδηροδρομική εκμετάλλευση έχει προσωρινά διακοπεί και οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλο μέσο μεταφοράς, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

## Κεφάλαιο II

**Ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης του πίνακα δρομολογίων**

## Άρθρο 32

**Ευθύνη σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης ή απώλειας ανταπόκρισης**

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων. Η αποζημίωση περιλαμβάνει τα εύλογα έξοδα καταλύματος καθώς και τα εύλογα έξοδα που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής, όταν η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια ανταπόκρισης οφείλονται σε μία από τις παρακάτω αιτίες:

- α) περιστάσεις εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας, δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαραίτητη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης·
- β) σφάλμα του επιβάτη ή
- γ) συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.

3. Το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για βλάβες άλλες από αυτές που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 1. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44.

## Κεφάλαιο III

**Ευθύνη για τις χειραποσκευές, τα ζώα, τις αποσκευές και τα οχήματα**

## ΤΜΗΜΑ 1

**Χειραποσκευές και ζώα**

## Άρθρο 33

**Ευθύνη**

1. Σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών ο μεταφορέας είναι, επιπλέον, υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων που ο επιβάτης είχε, είτε επάνω του, είτε μαζί του ως χειραποσκευές. Το ίδιο ισχύει επίσης για τα ζώα που είχε πάρει ο επιβάτης μαζί του. Οι διατάξεις του άρθρου 26 εφαρμόζονται κατ' αναλογία.

2. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων, χειραποσκευών ή ζώων, η εποπτεία των οποίων ανήκει στον επιβάτη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παρά μόνον εάν η βλάβη αυτή προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα. Οι διατάξεις των άλλων άρθρων του τίτλου IV, με εξαίρεση αυτών του άρθρου 51, και οι διατάξεις του τίτλου VI δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή.

## Άρθρο 34

**Όρια της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αντικειμένων**

Όταν ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 33, αυτός πρέπει να αποκαταστήσει τη ζημία μέχρι ποσού 1 400 λογιστικών μονάδων για κάθε επιβάτη.

## Άρθρο 35

**Απαλλαγή της ευθύνης**

Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προέκυψε από το γεγονός ότι ο επιβάτης δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών αρχών.

## ΤΜΗΜΑ 2

**Αποσκευές**

## Άρθρο 36

**Βάση της ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη των αποσκευών που επήλθαν από τη στιγμή της ανάληψης από το μεταφορέα έως την παράδοση καθώς και για την καθυστέρηση παράδοσης.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία σφάλμα του επιβάτη, εντολή του που δεν απέρρευε από σφάλμα του μεταφορέα, ελάττωμα των ίδιων των αποσκευών ή περιστάσεις που δεν μπορούσε ο μεταφορέας να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα:

- α) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας·
- β) ειδική φύση των αποσκευών·
- γ) αποστολή ως αποσκευών αντικειμένων που εξαιρούνται από τη μεταφορά.

## Άρθρο 37

**Βάρος αποδείξεως**

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 36, βαρύνει το μεταφορέα.



2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη προέκυψε, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 36, τεκμαίρεται ότι προέκυψε από αυτούς. Ο δικαιούχος ωστόσο διατηρεί το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν οφειλόταν, ολκώς ή μερικώς, σε έναν από αυτούς τους κινδύνους.

#### Άρθρο 38

##### Διαδοχικοί μεταφορείς

Όταν μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενιαίας σύμβασης μεταφοράς πραγματοποιείται από πολλούς διαδοχικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορέας, αναλαμβάνοντας τις αποσκευές με το δελτίο αποσκευών ή το όχημα με το δελτίο μεταφοράς, συμμετέχει, ως προς την προώθηση των αποσκευών ή τη μεταφορά των οχημάτων, στη σύμβαση μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους του δελτίου αποσκευών ή του δελτίου μεταφοράς και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν εξ αυτών. Σε αυτή την περίπτωση, κάθε μεταφορέας ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής έως την παράδοση.

#### Άρθρο 39

##### Υποκαθιστών μεταφορέας

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ' ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στη σύμβαση μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.

2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 48 και 52 εφαρμόζονται όταν εγείρεται αγωγή κατά των υπαλλήλων/εκπροσώπων/πρακτόρων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

3. Οποιαδήποτε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς είναι χωρίς ισχύ προς τον υποκαθιστόντα μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστών μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή τη σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει ωστόσο συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.

4. Όταν και καθόσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.

5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από το μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους υπαλλήλους/εκπροσώπους/πράκτορες και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να υπάρξουν ανάμεσα στον μεταφορέα και τον υποκαθιστόντα μεταφορέα.

#### Άρθρο 40

##### Τεκμήριο απώλειας

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει δέμα αποσκευών απολεσθέν όταν δεν παραδόθηκε ή δεν τέθηκε στη διάθεσή του εντός των δεκατεσσάρων ημερών που ακολουθούν μετά το αίτημα παράδοσης που κατατέθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 22.

2. Εάν δέμα αποσκευών που χαρακτηρίστηκε απολεσθέν βρεθεί εντός του έτους που ακολουθεί το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας πρέπει να πληροφορήσει το δικαιούχο, όταν είναι γνωστή η διεύθυνσή του ή μπορεί αυτή να βρεθεί.

3. Εντός των τριάντα ημερών που ακολουθούν μετά τη λήψη της ειδοποίησης περί της οποίας η παράγραφος 2, ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει να του παραδοθεί το δέμα αποσκευών. Στη περίπτωση αυτή, πρέπει να πληρώσει τα τέλη σχετικά με τη μεταφορά του δέματος από τον τόπο αποστολής έως τον τόπο παράδοσης και να επιστρέψει την αποζημίωση που έλαβε, αφού αφαιρέσει, αν συντρέχει περίπτωση, τα τέλη που θα είχαν συμπεριληφθεί στην αποζημίωση αυτή. Ωστόσο, διατηρεί τα δικαιώματα αποζημίωσής του για καθυστέρηση παράδοσης που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 43.

4. Εάν το δέμα αποσκευών που βρέθηκε δεν ζητηθεί εντός της προθεσμίας της παραγράφου 3 ή εάν το δέμα βρεθεί μετά ένα έτος από το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται σε δέμα αποσκευών.

## Άρθρο 41

**Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας**

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, αποκλεισμένης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης:
  - α) εάν το ποσό της ζημίας αποδεικνύεται, αποζημίωση ίση με αυτό το ποσό χωρίς αυτό να ξεπερνά ωστόσο 80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μεικτού βάρους ή 1 200 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών·
  - β) εάν το ποσό της ζημίας δεν αποδεικνύεται, εφάπαξ αποζημίωση 20 λογιστικών μονάδων ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μεικτού βάρους ή 300 λογιστικών μονάδων ανά δέμα αποσκευών,

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά ελλείπον χιλιόγραμμο ή ανά δέμα αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

2. Ο μεταφορέας οφείλει επιπλέον να επιστρέψει το κόμιστρο για τη μεταφορά των αποσκευών και τα άλλα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος δέματος αποσκευών καθώς και τους τελωνειακούς δασμούς και τους φόρους που ήδη καταβλήθηκαν.

## Άρθρο 42

**Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης**

1. Σε περίπτωση βλάβης αποσκευών, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλεισμένης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης, αποζημίωση ίση με την απώλεια της αξίας των αποσκευών.
2. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει:
  - α) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση ολικής απώλειας, αν από τη βλάβη επήλθε απώλεια της αξίας του συνόλου των αποσκευών·
  - β) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση απώλειας του τμήματος των αποσκευών στο οποίο επήλθε απώλεια της αξίας, αν από τη βλάβη επήλθε απώλεια της αξίας τμήματος μόνον των αποσκευών.

## Άρθρο 43

**Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης**

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, ανά αδιαίρετη περίοδο είκοσι τεσσάρων ωρών υπολογιζόμενης από το αίτημα παράδοσης, αλλά με ανώτατο όριο δεκατεσσάρων ημερών:
  - α) αποζημίωση ίση με το ύψος της ζημίας έως το πολύ 0,80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μεικτού βάρους των αποσκευών ή 14 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι η ζημία, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, προέκυψε εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης παράδοσης·
  - β) εφάπαξ αποζημίωση ίση με 0,14 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μεικτού βάρους των αποσκευών ή 2,80 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος δεν αποδεικνύει ότι προέκυψε ζημία εξ αυτής της καθυστέρησης παράδοσης.

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά χιλιόγραμμο ή ανά δέμα αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 δεν λειτουργεί σωρευτικά με την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 41.
3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 καταβάλλεται για το μη απολεσθέν τμήμα.
4. Σε περίπτωση βλάβης αποσκευών που δεν απορρέει από την καθυστέρηση παράδοσης, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 λειτουργεί σωρευτικά, αν υπάρχει λόγος, σε εκείνη που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 42.
5. Σε καμία περίπτωση, η σφύρευση της αποζημίωσης που προβλέπει η παράγραφος 1 με τις αποζημιώσεις που προβλέπουν τα άρθρα 41 και 42 δεν οδηγεί στην καταβολή αποζημίωσης που υπερβαίνει την αποζημίωση που θα οφειλόταν σε περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών.

## ΤΜΗΜΑ 3

**Οχήματα**

## Άρθρο 44

**Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης**

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν το μεταφορέα ή καθυστέρησης στην παράδοση οχήματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση της οποίας το ποσό δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν ο δικαιούχος αποδείξει ότι εξ αυτής της καθυστέρησης προέκυψε ζημία.
2. Εάν ο δικαιούχος παραιτείται της σύμβασης μεταφοράς, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν το μεταφορέα, το κόμιστρο επιστρέφεται στο δικαιούχο. Επιπλέον, αυτός μπορεί να ζητήσει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν αποδείξει ότι προέκυψε ζημία από αυτή την καθυστέρηση.

## Άρθρο 45

**Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας**

Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας οχήματος, η αποζημίωση, που πρέπει να καταβληθεί στο δικαιούχο για την αποδεδειγμένη ζημία, υπολογίζεται σύμφωνα με τη συνήθη αξία του οχήματος. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τις 8 000 λογιστικές μονάδες. Ρυμολκούμενο με ή χωρίς φορτίο θεωρείται ανεξάρτητο όχημα.

## Άρθρο 46

**Ευθύνη σε σχέση με άλλα αντικείμενα**

1. Όσον αφορά τα αντικείμενα που έχουν αφεθεί εντός του οχήματος ή που βρίσκονται εντός των χώρων αποσκευών του οχήματος (π.χ. για αποσκευές ή για σκι) καλά στερεωμένα στο όχημα, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για τη ζημία που προκλήθηκε από σφάλμα του. Η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει τις 1 400 λογιστικές μονάδες.
2. Όσον αφορά τα αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αποσκευών περί των οποίων η παράγραφος 1, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνον αν αποδειχτεί ότι η ζημία προέκυψε από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει τέτοια ζημία, είτε βεβιασμένα και έχοντας συνείδηση ότι τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

## Άρθρο 47

**Εφαρμοστέο δίκαιο**

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος τμήματος, οι διατάξεις του τμήματος 2 σχετικά με την ευθύνη για τις αποσκευές εφαρμόζονται στα οχήματα.

## Κεφάλαιο IV

**Κοινές διατάξεις**

## Άρθρο 48

**Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης**

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες καθώς και στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που περιορίζουν τις αποζημιώσεις σε ορισμένο ποσό, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει τέτοια ζημία, είτε βεβιασμένα και έχοντας συνείδηση ότι τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

## Άρθρο 49

**Μετατροπή και τόκοι**

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.

2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης από την ημέρα της απαίτησης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 55, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως, ή, αν δεν υπήρξε απαίτηση, από την ημέρα κατάθεσης αγωγής.
3. Ωστόσο, οι τόκοι για τις αποζημιώσεις που οφείλονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 27 και 28, δεν τρέχουν παρά από την ημέρα που έλαβαν χώρα τα γεγονότα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για τον προσδιορισμό του ποσού της αποζημίωσης, εάν η ημέρα εκείνη είναι μεταγενέστερη από εκείνη της απαίτησης ή της κατάθεσης της αγωγής.
4. Όσον αφορά τις αποσκευές, οι τόκοι δεν οφείλονται παρά μόνον εάν η αποζημίωση υπερβαίνει τις 16 λογιστικές μονάδες ανά δελτίο αποσκευών.
5. Όσον αφορά τις αποσκευές, εάν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στο μεταφορέα τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την οριστική εξόφληση της απαίτησης εντός ικανοποιητικής προθεσμίας που του έχει καθοριστεί, τότε οι τόκοι δεν τρέχουν μεταξύ της εκπνοής της καθορισμένης προθεσμίας και της πραγματικής προσκόμισης αυτών των δικαιολογητικών.

#### Άρθρο 50

##### Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης που τον βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από πυρηνικό ατύχημα και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται πυρηνική εγκατάσταση ή άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά, κατ' εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας.

#### Άρθρο 51

##### Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τους υπαλλήλους/εκπροσώπους/πράκτορες του και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν αυτοί οι υπάλληλοι/εκπρόσωποι/πράκτορες ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας πραγματοποιείται η μεταφορά θεωρούνται πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

#### Άρθρο 52

##### Άλλες αγωγές

1. Σε όλες τις περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αγωγή περί ευθύνης, με οποιονδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του μεταφορέα παρά μόνο εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αγωγή που ασκείται κατά των υπαλλήλων/εκπροσώπων/πρακτόρων και των άλλων προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51.

#### ΤΙΤΛΟΣ V

##### ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ

#### Άρθρο 53

##### Ειδικές αρχές ευθύνης

Ο επιβάτης ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημία:

- α) η οποία προκύπτει από τη μη τήρηση των υποχρεώσεών του δυνάμει:
  1. των διατάξεων των άρθρων 10, 14 και 20,
  2. των ειδικών διατάξεων για τη μεταφορά των οχημάτων, που περιλαμβάνονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, ή
  3. του κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ή
- β) η οποία προκαλείται από τα αντικείμενα ή τα ζώα που αυτός παίρνει μαζί του,

εκτός εάν αποδεικνύει ότι η ζημία προκλήθηκε από περιστάσεις τις οποίες δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρότι επέδειξε την απαιτούμενη προσοχή ευσυνειδητού επιβάτη. Η διάταξη αυτή δεν επηρεάζει την ευθύνη που μπορεί να βαρύνει το μεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 και της παραγράφου 1 του άρθρου 33.



## ΤΙΤΛΟΣ VI

## ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

## Άρθρο 54

## Διαπίστωση μερικής απώλειας ή βλάβης

1. Όταν η μερική απώλεια ή βλάβη αντικειμένου που μεταφέρεται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα (αποσκευές, οχήματα) ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από το μεταφορέα ή της οποίας ο δικαιούχος ισχυρίζεται την ύπαρξη, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση και εάν είναι δυνατόν παρουσία του δικαιούχου, πρωτόκολλο διαπίστωσης που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του αντικειμένου και κατά δυνατόν τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή κατά την οποία αυτή έλαβε χώρα.
2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στο δικαιούχο.
3. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση των αποσκευών ή του οχήματος καθώς η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα μέρη του συμβολαίου μεταφοράς ή διά της δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και τις διατάξεις του κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

## Άρθρο 55

## Διοικητικές αιτήσεις

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμού επιβατών πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στο μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή. Στην περίπτωση μεταφοράς που αποτελεί αντικείμενο ενιαίου συμβολαίου και η οποία πραγματοποιήθηκε από διαδοχικούς μεταφορείς, οι αιτήσεις δύναται επίσης να απευθύνονται στον πρώτο ή στον τελευταίο μεταφορέα καθώς και στο μεταφορέα που έχει, στο κράτος κατοικίας ή συνήθους διαμονής του επιβάτη, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.
2. Οι άλλες διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στο μεταφορέα που ορίζεται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 56.
3. Τα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυναφθούν στη διοικητική αίτηση πρέπει να υποβληθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεόντως επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας. Κατά την τακτοποίηση της αίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την επιστροφή του τίτλου μεταφοράς, του δελτίου αποσκευών και του δελτίου μεταφοράς.

## Άρθρο 56

## Μεταφορείς κατά των οποίων δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Η αγωγή που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμού επιβατών δύναται να ασκηθεί μόνον κατά μεταφορέα υπευθύνου υπό την έννοια του άρθρου 26 παράγραφος 5.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, οι λοιπές αγωγές των επιβατών που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύναται να ασκηθούν μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας συνέβη το γεγονός που προκάλεσε την αγωγή.
3. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που όφειλε να παραδώσει την αποσκευή ή το όχημα είναι εγγεγραμμένος με τη συγκατάθεσή του επί του δελτίου αποσκευών ή επί του δελτίου μεταφοράς, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, ακόμα και αν δεν παρέλαβε την αποσκευή ή το όχημα.
4. Η αγωγή για την επιστροφή ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.
5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά μεταφορέα άλλου από εκείνους που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 και 4, όταν υποβάλλεται ως ανταγωγική απαίτηση ή ως ένσταση κύριας αγωγής που βασίζεται στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.
6. Εφόσον οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθιστώντα μεταφορέα, δύναται να ασκηθεί αγωγή επίσης και κατά αυτού.
7. Εάν ο ενάγων έχει επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που καταθέτει αγωγή κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει επίσης και αν ο ενάγων έχει την επιλογή μεταξύ ενός ή περισσότερων μεταφορέων και ενός υποκαθιστώντος μεταφορέα.

## Άρθρο 58

**Απόβρωση του δικαιώματος άσκησης αγωγής σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών**

1. Οποιοδήποτε δικαίωμα άσκησης αγωγής του δικαιούχου που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμών επιβατών αποσβέννεται, εάν το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη δεν γνωστοποιηθεί από το δικαιούχο, εντός δώδεκα μηνών αφότου έλαβε γνώση της ζημίας, σε έναν από τους μεταφορείς στους οποίους μπορεί να απευθυνθεί διοικητική αίτηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 55 παράγραφος 1. Όταν ο δικαιούχος γνωστοποιεί προφορικά το ατύχημα στο μεταφορέα, αυτός οφείλει να του χορηγήσει βεβαίωση της προφορικής αυτής αναγγελίας.
2. Ωστόσο, το δικαίωμα άσκησης αγωγής δεν αποσβέννεται εάν:
  - α) ο δικαιούχος απηύθυνε αίτηση προς έναν από τους μεταφορείς που ορίζονται με το άρθρο 55 παράγραφος 1, εντός της προθεσμίας που προβλέπει η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου·
  - β) ο υπεύθυνος μεταφορέας έλαβε γνώση, δι' άλλης οδού, για το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη, εντός της προθεσμίας που προβλέπει η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου·
  - γ) το ατύχημα δεν αναγγέλθηκε ή αναγγέλθηκε καθυστερημένα, λόγω περιστάσεων που δεν αποδίδονται στο δικαιούχο·
  - δ) ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι το ατύχημα οφειλόταν σε σφάλμα του μεταφορέα.

## Άρθρο 59

**Απόβρωση του δικαιώματος άσκησης που γεννάται από τη μεταφορά αποσκευών**

1. Η αποδοχή των αποσκευών από το δικαιούχο αποσβένει οποιοδήποτε δικαίωμα άσκησης αγωγής, κατά του μεταφορέα, που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης.
2. Ωστόσο, το δικαίωμα άσκησης αγωγής δεν αποσβέννεται:
  - α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν:
    1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54, πριν από την παραλαβή των αποσκευών από το δικαιούχο,
    2. η διαπίστωση, που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54, παραλείφθηκε μόνον από σφάλμα του μεταφορέα·
  - β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή των αποσκευών από το δικαιούχο, εάν αυτός:
    1. ζητήσει τη διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός τριών ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, και
    2. αποδείξει, επιπλέον, ότι η ζημία προκλήθηκε στο διάστημα μεταξύ της ανάληψης των αποσκευών από το μεταφορέα και της παράδοσης·
  - γ) σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματά του, εντός είκοσι μιας ημερών, ενώπιον ενός από τους κατά το άρθρο 56 παράγραφος 3 μεταφορείς·
  - δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα.

## Άρθρο 60

**Παραγραφή**

1. Οι αξιώσεις περί αποζημιώσεων που στηρίζονται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών παραγράφονται:
  - α) για τον επιβάτη, τρία έτη μετά την επόμενη ημέρα του ατυχήματος·
  - β) για τους άλλους δικαιούχους, τρία έτη από την επόμενη ημέρα από το θάνατο επιβάτη, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να μπορεί να υπερβεί τα πέντε έτη από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος.

2. Οι άλλες αξιώσεις που γεννώνται από το συμβόλαιο μεταφοράς παραγράφονται σε ένα έτος. Ωστόσο, η παραγραφή ανέρχεται σε δύο έτη εάν πρόκειται για αγωγή λόγω ζημίας που προέκυψε από πράξη ή παράλειψη διαπραχθείσα είτε με πρόθεση να προκληθεί τέτοια ζημία, είτε βεβιασμένα και έχοντας συνείδηση ότι τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

3. Η παραγραφή που προβλέπει η παράγραφος 2 τρέχει:

- α) για την αξίωση περί αποζημίωσης για ολική απώλεια: από τη δέκατη τέταρτη ημέρα από τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται από τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 22·
- β) για την αξίωση περί αποζημίωσης για μερική απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης: από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση·
- γ) για όλες τις άλλες περιπτώσεις σχετικά με τη μεταφορά επιβατών: από την ημέρα λήξης της ισχύος του τίτλου μεταφοράς.

Η ημέρα που προσδιορίζεται ως σημείο εκκίνησης της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται ποτέ εντός της προθεσμίας.

4. [...]

5. [...]

6. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

## ΤΙΤΛΟΣ VII

### ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

#### Άρθρο 61

##### Κατανομή του κομίστρου

1. Κάθε μεταφορέας πρέπει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς το μερίδιο που τους ανήκει επί του κομίστρου που εισέπραξε ή που θα έπρεπε να είχε εισπράξει. Οι τρόποι καταβολής καθορίζονται με συμφωνία ανάμεσα στους μεταφορείς.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 6, της παραγράφου 3 του άρθρου 16 και του άρθρου 25 εφαρμόζονται και στις σχέσεις ανάμεσα στους διαδοχικούς μεταφορείς.

#### Άρθρο 62

##### Δικαίωμα αναγωγής

1. Ο μεταφορέας που κατέβαλε αποζημίωση δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

- α) ο μεταφορέας που προκάλεσε τη ζημία είναι ο μόνος υπεύθυνος·
- β) όταν η ζημία προκλήθηκε από πολλούς μεταφορείς, καθένας από αυτούς έχει ευθύνη για τη ζημία που προκάλεσε. Εάν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με τις διατάξεις του στοιχείου γ) της παρούσης παραγράφου·
- γ) εάν δεν μπορεί να αποδειχτεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, με εξαίρεση αυτούς τους οποίους αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν προκλήθηκε από αυτούς. Η κατανομή πραγματοποιείται κατ' αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε μεταφορέα.

2. Σε περίπτωση αφερέγγυότητας ενός από αυτούς τους μεταφορείς, το μερίδιο που τον βαρύνει και δεν το κατέβαλλε κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, κατ' αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε καθέναν από αυτούς.

#### Άρθρο 63

##### Διαδικασία αναγωγής

1. Η καλή θεμελίωση της πληρωμής που πραγματοποιήθηκε από το μεταφορέα που άσκησε αναγωγή, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 62, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από το μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε δικαστικώς και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας, δέοντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής που επιλαμβάνεται της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.

2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημά του σε μία και την αυτή διαδικασία κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει την το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εγκαλέσει.
3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση για όλες τις αναγωγές των οποίων έχει επιληφθεί.
4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές αρχές του κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς.
5. Όταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής μπορεί να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.
6. Η κατάθεση προσφυγής δεν μπορεί να συνδυάζεται στην ίδια διαδικασία με αίτημα αποζημίωσης που έχει ασκηθεί από το δικαιούχο του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 64

**Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών**

Οι μεταφορείς είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους διατάξεις που παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 61 και 62.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

**ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ  
Ή/ΚΑΙ ΟΙ ΠΩΛΗΤΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ****Μέρος Ι: Πληροφορίες προ του ταξιδιού**

Γενικοί όροι που ισχύουν στο πλαίσιο της σύμβασης

Ωράριο και όροι του χρονικά συντομότερου ταξιδιού

Ωράριο και όροι της χαμηλότερης χρέωσης

Προσπελασιμότητα, όροι πρόσβασης και ύπαρξη επί της αμαξοστοιχίας διευκολύνσεων για άτομα με αναπηρίες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Δυνατότητα και όροι φόρτωσης ποδηλάτων

Διαθεσιμότητα θέσεων για καπνίζοντες και μη καπνίζοντες, για επιβάτες πρώτης και δεύτερης θέσης καθώς και θέσεις σε άμαξες κλινοθέσεων και κλινάμαξες

Κάθε δραστηριότητα που είναι δυνατόν να διακόψει ή να καθυστερήσει τις υπηρεσίες μεταφοράς

Διαθεσιμότητα υπηρεσιών επί της αμαξοστοιχίας

Διαδικασίες αναζήτησης απωλεσθέντων αποσκευών

Διαδικασίες υποβολής παραπόνων/καταγγελιών

**Μέρος ΙΙ: Πληροφορίες στη διάρκεια του ταξιδιού**

Υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας

Επόμενος σταθμός

Καθυστερήσεις

Κύριες ανταποκρίσεις

Θέματα ασφάλειας και προστασίας



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πληροφορίες και εισιτήρια

Χρονική ακρίβεια εκτέλεσης των δρομολογίων, και γενικές αρχές για την αντιμετώπιση των ανωμαλιών

Ακυρώσεις δρομολογίων

Καθαριότητα του τροχαίου υλικού και των εγκαταστάσεων των σταθμών (ποιότητα του αέρα στις άμαξες, καθαριότητα των εγκαταστάσεων υγιεινής κ.λπ.)

Έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των πελατών

Διαχείριση παραπόνων, επιστροφές ποσών και αποζημιώσεις για τη μη εκπλήρωση ποιοτικών προτύπων υπηρεσιών

Συνδρομή παρεχόμενη στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

---

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1372/2007 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**  
**της 23ης Οκτωβρίου 2007**

**για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 577/98 του Συμβουλίου για τη διενέργεια δειγματοληπτικής έρευνας εργατικού δυναμικού στην Κοινότητα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 285 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης <sup>(1)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τη στρατηγική της Λισαβόνας και όπως επιβεβαιώθηκε από την ενδιάμεση επανεξέτασή της το 2005, η Ευρώπη πρέπει να επικεντρώσει περισσότερο τις πολιτικές της στην ανάπτυξη και στην απασχόληση ώστε να επιτύχει τους στόχους της Λισαβόνας.
- (2) Η ανάπτυξη της Κοινότητας και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αυξάνουν την ανάγκη για συγκρίσιμα δεδομένα που να επιτρέπουν την αξιολόγηση του αντίκτυπου που έχει η διάρθρωση και η κατανομή των αποδοχών στην αγορά εργασίας, ιδίως ως μέσο για την ανάλυση της προόδου της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- (3) Για να μπορέσει να φέρει εις πέρας τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί, η Επιτροπή χρειάζεται δεδομένα σχετικά με την ταξινόμηση των αποδοχών ανάλογα με κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά καθώς επίσης και σε σχέση με διάφορες μορφές μισθωτής απασχόλησης· τα δεδομένα αυτά είναι αναγκαία για την ανάλυση και την κατανόηση της αγοράς εργασίας και των αλλαγών που υφίσταται η δομή του εργατικού δυναμικού. Από την άποψη αυτή, τα πλεονεκτήματα της ταξινόμησης δεδομένων για τις αποδοχές σε δεκατημόρια σε σχέση με άλλα χαρακτηριστικά της απασχόλησης είναι ευρέως αναγνωρισμένα.
- (4) Η κοινοτική έρευνα για το εργατικό δυναμικό είναι, βασικά, η πρώτη και η εγκυρότερη πηγή αναφοράς όσον αφορά τις πληροφορίες για την αγορά εργασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση,

ενώ οι αμοιβές, ως θεμελιώδης μεταβλητή που εξηγεί τη συμπεριφορά της αγοράς εργασίας, πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της εν λόγω έρευνας έτσι ώστε η ανάλυση των αγορών εργασίας να είναι πληρέστερη.

- (5) Ζητήθηκε η γνώμη της επιτροπής στατιστικού προγράμματος, η οποία συστάθηκε με την απόφαση 89/382/ΕΟΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, σύμφωνα με το άρθρο 3 της εν λόγω απόφασης.
- (6) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 577/98 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 577/98 τροποποιείται ως εξής:

1. στο άρθρο 4, το στοιχείο ιβ) της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ιβ) αποδοχές από την κύρια εργασία»

2. το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

**Διαβίβαση των αποτελεσμάτων**

Εντός δώδεκα εβδομάδων από τη λήξη της περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στη Eurostat τα αποτελέσματα της έρευνας, χωρίς άμεσα αναγνωριστικά στοιχεία.

Στην περίπτωση που για την παροχή αυτών των πληροφοριών χρησιμοποιούνται διοικητικά δεδομένα που αντιστοιχούν στο χαρακτηριστικό της έρευνας «αποδοχές από την κύρια εργασία», τα δεδομένα αυτά μπορούν να διαβιβαστούν στην Eurostat εντός είκοσι ενός μηνών από τη λήξη της περιόδου αναφοράς».

<sup>(1)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Ιουλίου 2007 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2007.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 181 της 28.6.1989, σ. 47.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 77 της 14.3.1998, σ. 3. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2257/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 336 της 23.12.2003, σ. 6).

*Άρθρο 2*

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

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

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. LOBO ANTUNES

---

## ΟΔΗΓΙΕΣ

## ΟΔΗΓΙΑ 2007/58/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού κειμένου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής στις 31 Ιουλίου 2007 <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(4)</sup>, είχε σκοπό να διευκολυνθεί η προσαρμογή των κοινοτικών σιδηροδρόμων στις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
- (2) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την

κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής <sup>(5)</sup>, αφορά τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και τη χρέωση τελών σιδηροδρομικής υποδομής και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

- (3) Η Επιτροπή είχε εξαγγείλει στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», την πρόθεσή της να συνεχίσει την οικοδόμηση της εσωτερικής αγοράς για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες προτείνοντας άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών.
- (4) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι το άνοιγμα της αγοράς για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας, και, συνεπώς, δεν θα πρέπει να αφορά τις υπηρεσίες μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας υπηρεσίες που αφορούν διέλευση μέσω της Κοινότητας.
- (5) Η σημερινή κατάσταση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπεριέχει αντιθέσεις. Από τη μία πλευρά, οι υπηρεσίες μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (παραδείγματος χάριν νυκτερινά τρένα) αντιμετωπίζουν δυσκολίες και οι οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, τελευταίως, αποσύρει πολλές από αυτές τις υπηρεσίες, προκειμένου να περιορίσουν τις απώλειες. Από την άλλη πλευρά, στην αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεγάλης ταχύτητας, η κυκλοφορία σημείωσε μεγάλη αύξηση και πρόκειται να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο με τον διπλασιασμό και τη διασύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας έως το έτος 2010. Ωστόσο, η πίεση του ανταγωνισμού από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι πολύ σημαντική και στις δύο περιπτώσεις. Επομένως, είναι ουσιώδους σημασίας να τονωθούν νέες πρωτοβουλίες με την προώθηση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 221 της 8.9.2005, σ. 56.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 71 της 22.3.2005, σ. 26.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (ΕΕ C 227 Ε της 21.9.2006, σ. 460), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 (ΕΕ C 289 Ε της 28.11.2006, σ. 30), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2007 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2007.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44). Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

- (6) Το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών δεν θα ήταν δυνατό χωρίς λεπτομερείς διατάξεις για την πρόσβαση στην υποδομή, ουσιώδη πρόοδο στον τομέα της διαλειτουργικότητας και αυστηρό πλαίσιο για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλα αυτά τα στοιχεία συντρέχουν πλέον, με τη μεταφορά στο δίκαιο των κρατών μελών της οδηγίας 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, της οδηγίας 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, της οδηγίας 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις <sup>(3)</sup>, της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, καθώς και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(4)</sup>. Είναι ανάγκη να υποστηριχθεί το νέο αυτό κανονιστικό πλαίσιο, με τη σύσταση εδραιωμένων πρακτικών έως την ημερομηνία που προτείνεται για το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών. Αυτό θα απαιτήσει ορισμένο χρονικό διάστημα. Για τον λόγο αυτόν, η 1η Ιανουαρίου 2010 θα πρέπει να καθορισθεί ως ημερομηνία-στόχος για το άνοιγμα της αγοράς.
- (7) Ο αριθμός των σιδηροδρομικών υπηρεσιών χωρίς ενδιάμεσες στάσεις είναι πολύ περιορισμένος. Στις διαδρομές που περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις, είναι ουσιώδους σημασίας να επιτρέπεται στις νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής, προκειμένου να εξασφαλισθεί, για τις επιχειρήσεις αυτές, ρεαλιστική πιθανότητα προκειμένου τα δρομολόγια αυτά να είναι οικονομικά βιώσιμα και προκειμένου να μην τίθενται οι εν δυνάμει ανταγωνιστές σε μειονεκτική θέση ως προς τις υφιστάμενες επιχειρήσεις στις οποίες επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής. Το δικαίωμα αυτό θα πρέπει να ισχύει υπό την επιφύλαξη κοινοτικών και εθνικών κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικών με την πολιτική του ανταγωνισμού.
- (8) Η εισαγωγή αυτών των νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφορών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις θα πρέπει να μην έχει ως επακόλουθο το άνοιγμα της αγοράς για υπηρεσίες μεταφορών επιβατών εσωτερικού, αλλά θα πρέπει απλώς να επικεντρωθεί σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών. Στη βάση αυτή, η εισαγωγή τους θα πρέπει να αφορά υπηρεσίες μεταφορών των οποίων ο βασικός σκοπός είναι η μεταφορά επιβατών σε διεθνές ταξίδι. Ο προσδιορισμός του κατά πόσον αυτός είναι ο βασικός σκοπός μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη κριτήρια, όπως είναι ο λόγος του κύκλου εργασιών επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον κύκλο εργασιών επιβατών διεθνών μεταφορών και του αριθμού των επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον αριθμό των επιβατών εξωτερικών μεταφορών καθώς και το μήκος του δρομολογίου. Ο προσδιορισμός αυτός θα πρέπει να διενεργείται από τον αντίστοιχο εθνικό ρυθμιστικό φορέα, κατόπιν αιτήσεως ενός των ενδιαφερομένων μερών.
- (9) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(5)</sup> για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, επιτρέπει στα κράτη μέλη και στις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις αυτές ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.
- (10) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό, το οποίο περιλαμβάνει το δικαίωμα επιβίβασης επιβατών σε κάθε σταθμό που βρίσκεται επί της διαδρομής του διεθνούς δρομολογίου και αποβίβασης τους σε άλλο σταθμό, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκομένων στο ίδιο κράτος μέλος, μπορεί να έχει επιπτώσεις για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στα πλαίσια σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα κατά το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (11) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν κινηθεί ήδη προς το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την παροχή ορισμένων από τις υπηρεσίες αυτές, η οποία είναι διαφανής και ανοικτή. Δεν θα πρέπει να οφείλουν να παράσχουν τελείως ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών, δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός αυτός για το δικαίωμα χρήσης ορισμένων σιδηροδρομικών διαδρομών εμπεριέχει ικανοποιητική δοκιμασία της αγοραστικής αξίας της λειτουργίας των εν λόγω υπηρεσιών.
- (12) Η εκτίμηση του εάν θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια, όπως είναι ο αντίκτυπος στην αποδοτικότητα κάθε υπηρεσίας μεταφορών παρεχόμενης στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνακόλουθων επιπτώσεων στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή ανάθεσης της σύμβασης, η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι διακανονισμοί ως προς τα εισιτήρια, η θέση και ο αριθμός των στάσεων εκατέρωθεν των συνόρων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο σεβασμού της εκτίμησης αυτής και της απόφασης του σχετικού ρυθμιστικού φορέα, τα κράτη μέλη θα είχαν τη δυνατότητα να χορηγούν, να τροποποιούν ή να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης για την επιδιωκόμενη υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της χρέωσης του φορέα εκμετάλλευσης νέας υπηρεσίας διεθνών μεταφορών επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική ανάλυση και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο και τις αρχές της ισότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.

(1) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

(2) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164. Διορθωμένη έκδοση: ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 58.

(3) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26.

(4) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

(5) Βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.



- (13) Προκειμένου να συμβάλουν στη λειτουργία υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε διαδρομές που υπόκεινται στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα πρέπει τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στις αρχές που είναι αρμόδιες για τις υπηρεσίες αυτές να εισπράττουν εισφορά για τις υπηρεσίες μεταφορών επιβατών που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Η εισφορά αυτή θα πρέπει να συμβάλει στη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζουν οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθησαν κατά το κοινοτικό δίκαιο. Η εισφορά θα πρέπει να επιβάλλεται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, και ιδίως με τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας.
- (14) Ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να λειτουργεί κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων και κάθε δυνατή ανάμειξη στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η λειτουργική του ανεξαρτησία, εάν για λόγους οργανωτικούς ή νομικής φύσεως είναι στενά συνδεδεμένος με την αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς υπηρεσίας και, εφόσον απαιτείται, των πιθανών οικονομικών επιπτώσεων στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (15) Η παρούσα οδηγία αποτελεί περαιτέρω φάση του ανοίγματος της αγοράς των σιδηροδρόμων. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη ανοίξει την αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στο έδαφός τους. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εννοηθεί ως δημιουργούσα υποχρεώσεις για τα εν λόγω κράτη μέλη ώστε αυτά να χορηγήσουν, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν άδεια σε κράτος μέλος στο οποίο δεν έχουν χορηγηθεί παρόμοια δικαιώματα.
- (16) Για την προώθηση των επενδύσεων σε υπηρεσίες που χρησιμοποιούν ειδικευμένες υποδομές, όπως οι σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας, οι αιτούντες πρέπει να είναι σε θέση να προγραμματίζουν και απαιτούν ασφάλεια δικαίου, ανταποκρινόμενη στις εκτεταμένες και μακροπρόθεσμες επενδύσεις που αναλαμβάνουν. Για τον λόγο αυτόν, θα πρέπει να επιτραπεί στις επιχειρήσεις αυτές να συνάπτουν κατά κανόνα συμφωνίες-πλαίσιο με διάρκεια έως 15 έτη.
- (17) Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει, βάσει του άρθρου 31 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και, εφόσον αρμόζει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να συντονίζονται όσον αφορά τις αρχές και τις πρακτικές της εκτίμησης του κινδύνου της οικονομικής ισορροπίας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θα πρέπει να αναπτύξουν βαθμιαία κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία τους.
- (18) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση έκθεση που θα υποβάλει η Επιτροπή δύο έτη από την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Η έκθεση αυτή θα πρέπει επίσης να αναλύει την ανάπτυξη της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης της προετοιμασίας για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Με την έκθεση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αναλύει τα διάφορα πρότυπα οργάνωσης της αγοράς και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και στη χρηματοδότησή τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και τις ενδογενείς διαφορές μεταξύ των κρατών μελών (πυκνότητα δικτύων, αριθμός επιβατών, μέση απόσταση διαδρομών). Με την έκθεσή της η Επιτροπή θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προτείνει συμπληρωματικά μέτρα για τη διευκόλυνση του εν λόγω ανοίγματος και θα πρέπει να εκτιμά τις επιπτώσεις των τυχόν σχετικών μέτρων.
- (19) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή των οδηγιών 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ θα πρέπει να ληφθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (!).
- (20) Ενδεικνύεται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει τα παραρτήματα των εν λόγω οδηγιών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων των εν λόγω οδηγιών, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (21) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν αντιμετωπίζουν άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν τις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ. Επομένως, τα κράτη μέλη αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν, για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, από την υποχρέωση να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκτυο και να εφαρμόσουν τις εν λόγω οδηγίες.
- (22) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, δεδομένης της ανάγκης να εξασφαλίζονται δίκαιοι όροι πρόσβασης στην υποδομή, χωρίς διακρίσεις, και να λαμβάνεται υπόψη η προφανής διεθνής διάσταση του τρόπου λειτουργίας σημαντικών τμημάτων των σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και η ανάγκη για συντονισμένη διακρατική δράση, και μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (23) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας (2), τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

(2) ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

(24) Θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κάθε υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών που παρέχεται με διέλευση διά της Κοινότητας και η οποία έχει έναρξη και πέρας εκτός του κοινοτικού εδάφους».

2. Στο άρθρο 3, απαλείφεται η τέταρτη περίπτωση.

3. Στο άρθρο 3, μετά την πέμπτη περίπτωση, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— “υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών”: υπηρεσία μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο της οποίας η αμαξοστοιχία διέρχεται τουλάχιστον μία συνοριακή γραμμή κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· η αμαξοστοιχία μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα μπορεί να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον μία συνοριακή γραμμή».

4. Στο άρθρο 3, μετά την έκτη περίπτωση, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— “διέλευση”: η διάσχιση κοινοτικού εδάφους, η οποία πραγματοποιείται χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβαση τους στο κοινοτικό έδαφος».

5. Στο άρθρο 5 παράγραφος 3 απαλείφεται η πρώτη περίπτωση.

6. Στο άρθρο 8 παράγραφος 1 απαλείφονται οι λέξεις «και οι διευθύνσεις ενώσεις».

7. Στο άρθρο 10 απαλείφεται η παράγραφος 1.

8. Στο άρθρο 10 παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3α. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 χορηγείται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2010, δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή όλων των κρατών μελών με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, όταν παρέχουν υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων στο ίδιο κράτος μέλος.

Το δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή των κρατών μελών για τα οποία το μερίδιο των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών αντιπροσωπεύει πλέον του 50 % του κύκλου εργασιών του τμήματος επιβατών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο εν λόγω κράτος μέλος, παρέχεται έως την 1η Ιανουαρίου 2012.

Το ζήτημα αν ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη προσδιορίζεται από τον ή τους οικείους ρυθμιστικούς φορείς του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, κατόπιν αιτήματος των σχετικών αρμόδιων αρχών ή/και των ενδιαφερομένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3β. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που καθορίζεται στην παράγραφο 3α όσον αφορά υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ του σημείου αναχώρησης και του σημείου προορισμού, οι οποίες διέπονται από μία ή περισσότερες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία. Ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να επιφέρει τον περιορισμό του δικαιώματος επιβίβασης επιβατών σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών και αποβίβασής τους σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκόμενων στο ίδιο κράτος μέλος, εκτός από τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η άσκηση αυτού του δικαιώματος θα έθετε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Το ζήτημα αν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία προσδιορίζεται από τον ή τους οικείους ρυθμιστικούς φορείς του άρθρου 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης και προκαθορισμένων κριτηρίων, κατόπιν αιτήματος:

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

Οι αρμόδιες αρχές και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα ή φορείς τις πληροφορίες που ευλόγως απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες πληροφορίες, διαβουλευόμενος με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου ευλόγου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός δύο μηνών από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους:

- η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές,
- ο διαχειριστής της υποδομής,

- η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή
- η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση,

μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση της απόφασης.

3γ. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να περιορίζουν το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών σε σταθμούς εντός του αυτού κράτους μέλους σε διαδρομή κατά την οποία παρέχεται υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών όταν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα διακίνησης επιβατών μεταξύ αυτών των σταθμών σύμφωνα με σύμβαση παραχώρησης που έχει ανατεθεί πριν από τις 4 Δεκεμβρίου 2007, με βάση διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών, εντός δικαίου ανταγωνιστικού πλαισίου, και σύμφωνα με τις σχετικές αρχές του κοινοτικού δικαίου. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί καθ' όλη την αρχική διάρκεια της σύμβασης, ή επί 15 χρόνια, αναλόγως του ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο.

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

3ε. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3β, 3γ και 3δ υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

3στ. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3β, τα κράτη μέλη δύνανται, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να εξουσιοδοτούν την υπεύθυνη για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αρχή να επιβάλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της εν λόγω αρχής και πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών του οικείου κράτους μέλους.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες εθνικών ή διεθνών μεταφορών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των εν λόγω συνδέσεων.

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

Η εισφορά διέπεται από το κοινοτικό δίκαιο, με σεβασμό ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της μέσης τιμής της υπηρεσίας και του επιπέδου της εισφοράς. Το σύνολο των επιβληθεισών εισφορών κατά την παρούσα παράγραφο δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στην οποία επιβάλλονται.

Οι αρμόδιες αρχές διατηρούν τις αναγκαίες πληροφορίες ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης των εισφορών και της χρήσης τους. Τα κράτη μέλη παρέχουν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή».

9. Στο άρθρο 10 αντικαθίσταται η παράγραφος 8 από το ακόλουθο κείμενο:

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

Η έκθεση αυτή αφορά:

- την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη, ιδίως τις επιπτώσεις της στα κράτη μέλη κατά την παράγραφο 3α, δεύτερο εδάφιο, και την αποτελεσματική λειτουργία των διάφορων φορέων τους οποίους αφορά,
- τις εξελίξεις της αγοράς, ιδίως τις διεθνείς τάσεις της κυκλοφορίας, τις δραστηριότητες και το μερίδιο αγοράς όλων των παραγόντων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων.»

10. Στο άρθρο 10 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«9. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση για την εφαρμογή των διατάξεων των παραγράφων 3α έως 3στ.

Η εκτίμηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πραγματοποιείται βάσει εκθέσεως που θα υποβληθεί στην Επιτροπή δύο έτη από την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς διεθνών μεταφορών επιβατών.

Η έκθεση αυτή αναλύει επίσης την ανάπτυξη της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της κατάστασης της προετοιμασίας για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Με την έκθεση αυτή, η Επιτροπή αναλύει επίσης τα διάφορα πρότυπα οργάνωσης της αγοράς και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και στη χρηματοδότησή τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (\*) και τις ενδογενείς διαφορές μεταξύ των κρατών μελών (πυκνότητα δικτύων, αριθμός επιβατών, μέση απόσταση ταξιδιών). Με την έκθεσή της η Επιτροπή προτείνει, κατά περίπτωση, συμπληρωματικά μέτρα για τη διευκόλυνση του εν λόγω ανοίγματος και εκτιμά τις επιπτώσεις των τυχόν σχετικών μέτρων.

(\*) EE L 315 της 3.12.2007, σ. 1».



11. Στο άρθρο 11 αντικαθίσταται η παράγραφος 2 από το ακόλουθο κείμενο:

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

12. Στο άρθρο 11α αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

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

13. Στο άρθρο 15 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

## Άρθρο 2

Η οδηγία 2001/14/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 παράγραφος 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«ε) δραστηριότητες μεταφορών υπό μορφή παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση διά της Κοινότητας».

2. Στο άρθρο 2 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«ιδ) “διέλευση”: η διάσχιση κοινοτικού εδάφους, η οποία πραγματοποιείται χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο κοινοτικό έδαφος».

3. Στο άρθρο 13 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή υπηρεσίας διεθνών μεταφορών επιβατών, όπως ορίζεται με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού της διεθνούς υπηρεσίας να μεταφέρει επιβάτες μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, και τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι ενημερώνεται κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3β της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών».

4. Στο άρθρο 17 αντικαθίσταται η παράγραφος 5 από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την

αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

5α. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 24, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

Στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατόν να απαιτηθεί από τον αιτούντα λεπτομερής καθορισμός των χαρακτηριστικών χωρητικότητας της υποδομής, μεταξύ άλλων της συχνότητας, του όγκου και της ποιότητας των σιδηροδρομικών διαδρομών, που παραχωρείται στον αιτούντα για τη διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα χωρητικότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 27.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, μπορεί να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκτέλεσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 30 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής».

5. Στο άρθρο 30 παράγραφος 1, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίοδος πριν από την τελευταία:

«Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητοι από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

6. Στο άρθρο 34 αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας και αφορούν την προσαρμογή των παραρτημάτων της θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 3».

7. Στο άρθρο 35 αντικαθίσταται η παράγραφος 3 από το ακόλουθο κείμενο:

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

8. Στο άρθρο 38 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

## Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από τις 4 Ιουνίου 2009. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα τον οποίο διέπει η παρούσα οδηγία.

3. Οι διατάξεις των σημείων 2, 5, 6 και 7 του άρθρου 1 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2010.

## Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. LOBO ANTUNES



**ΟΔΗΓΙΑ 2007/59/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 23ης Οκτωβρίου 2007**

**σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού κειμένου που ενέκρινε η επιτροπή συνδιαλλαγής της 31ης Ιουλίου 2007 <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(4)</sup>, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, απαιτεί από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να οργανώσουν το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας με τρόπο ώστε το σιδηροδρομικό σύστημα να είναι τουλάχιστον ικανό να επιτύχει τους κοινούς στόχους ασφάλειας και να τηρεί τους εθνικούς κανόνες και απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), ώστε να εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τμήματα των κοινών μεθόδων ασφάλειας. Τα συστήματα αυτά προβλέπουν, μεταξύ άλλων, προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού και συστήματα που διασφαλίζουν ότι διατηρούνται οι δεξιότητες του προσωπικού και ότι οι εργασίες εκτελούνται σωστά.
- (2) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ προβλέπει ότι, προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, μια σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να έχει πιστοποιητικό ασφάλειας.
- (3) Σύμφωνα με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(5)</sup>, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια έχουν, μεταξύ άλλων, από τις 15 Μαρτίου 2003, δικαίωμα πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών

εμπορευματικών μεταφορών και, από το 2007 το αργότερο, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο εσωτερικών και διεθνών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών. Η σταδιακή αυτή διεύρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα φέρει αναπόφευκτα αύξηση των διασυνοριακών μετακινήσεων των μηχανοδηγών με αποτέλεσμα αυξημένη ζήτηση για μηχανοδηγούς που έχουν εκπαιδευθεί και πιστοποιηθεί σε πλείονα κράτη μέλη.

- (4) Μελέτη που πραγματοποίησε η Επιτροπή το 2002 κατέδειξε ότι οι νόμοι των κρατών μελών όσον αφορά τις προϋποθέσεις πιστοποίησης των μηχανοδηγών διαφέρουν σημαντικά. Χρειάζονται λοιπόν κοινοτικοί κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι διαφορές αυτές και να διατηρηθεί το σημερινό υψηλό επίπεδο ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος.
- (5) Τέτοιοι κοινοτικοί κανόνες θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων των κοινοτικών πολιτικών για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, την ελεύθερη εγκατάσταση και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ενώ παράλληλα θα αποτρέπουν οιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού.
- (6) Οι παρούσες κοινές διατάξεις θα πρέπει ιδίως να στοχεύουν στο να διευκολύνουν τη μετακίνηση των μηχανοδηγών από ένα κράτος μέλος σε άλλο, αλλά και από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη, και γενικά την αναγνώριση της άδειας και του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού από όλους τους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα. Προς τούτο, είναι σημαντικό να τεθούν οι στοιχειώδεις απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούν οι αιτούντες για να λάβουν την άδεια ή το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό.
- (7) Η παρούσα οδηγία ακολουθεί και βασίζεται ευρέως στην ιστορική ισομερή συμφωνία η οποία συνήφθη μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (ET-F), σχετικά με ορισμένα θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες <sup>(6)</sup>.
- (8) Ακόμη και αν κράτος μέλος εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τους μηχανοδηγούς που εργάζονται αποκλειστικά σε ορισμένες κατηγορίες σιδηροδρομικών συστημάτων, δικτύων και υποδομών, αυτό ουδολως περιορίζει την υποχρέωση αυτού του κράτους να σέβεται την ισχύ της άδειας σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού στις σχετικές υποδομές.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 221 της 8.9.2005, σ. 64.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 71 της 22.3.2005, σ. 26.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (ΕΕ C 227 Ε της 21.9.2006, σ. 464), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14ης Σεπτεμβρίου 2006 (ΕΕ C 289 Ε της 28.11.2006, σ. 42), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιανουαρίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2007 και απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2007.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344).

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 195 της 27.7.2005, σ. 18.

- (9) Οι απαιτήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον την κατώτατη ηλικία για οδήγηση τρένου, τη φυσική και ψυχολογική κατάσταση του αιτούντος, την επαγγελματική εμπειρία και τη γνώση ορισμένων θεμάτων σχετικών με την οδήγηση τρένου, τη γνώση των υποδομών επί των οποίων κινούνται οι μηχανοδηγοί και τη γλώσσα που χρησιμοποιείται σε αυτές.
- (10) Για την αύξηση κόστους/αποτελεσματικότητας, η εκπαίδευση στην οποία υποβάλλονται οι μηχανοδηγοί για να λάβουν το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό θα πρέπει να εστιάζεται, στο μέτρο που είναι εφικτό και επιθυμητό από άποψη ασφαλείας, στις συγκεκριμένες εργασίες που θα εκτελεί ο μηχανοδηγός, όπως, π.χ., υπηρεσίες συντήρησης, ελιγμοί, μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Κατά την αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων (εφεξής «Οργανισμός») θα πρέπει να εκτιμήσει την ανάγκη τροποποίησης των απαιτήσεων κατάρτισης που καθορίζονται με το παράρτημα ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τη νέα δομή της αγοράς.
- (11) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής που εκδίδουν τα εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι γενική επαγγελματική εκπαίδευση, γλωσσική εκπαίδευση, γνώση όσον αφορά το τροχαίο υλικό και τις υποδομές. Ωστόσο, όσον αφορά τις εξετάσεις, θα πρέπει να αποφεύγεται οιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων, χωρίς να αποκλείεται η δυνατότητα ότι ο εξεταστής μπορεί να ανήκει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στο διαχειριστή υποδομής που χορηγεί το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό.
- (12) Κατά το άρθρο 13 παράγραφος 4 της οδηγίας 2004/49/EK, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής είναι υπεύθυνοι για το επίπεδο κατάρτισης των οδηγών τους. Προς το σκοπό αυτό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, κατά την πρόσληψη των οδηγών, την κατάρτιση που έχουν λάβει και τα προσόντα που έχουν ήδη αποκτήσει, κατά το άρθρο 13 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας. Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλισθεί ότι εκπαιδεύεται επαρκής αριθμός οδηγών. Συναφώς, είναι επίσης ανάγκη να ληφθούν μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί ότι από την επένδυση στην οποία έχει προβεί σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την κατάρτιση οδηγού δεν θα επωφεληθεί αδικαιολογητως άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλος διαχειριστής υποδομής, εφόσον ο εν λόγω οδηγός μεταπηδά εθελουσίως στην άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον άλλο διαχειριστή υποδομής. Τα μέτρα αυτά μπορούν να είναι κάθε φύσεως, π.χ. εθνική νομοθεσία, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, ρήτρες των συμβάσεων των οδηγών με τους εργοδότες, ή επίσης συμφωνίες που ρυθμίζουν τους όρους μετάβασης των οδηγών από μία εταιρεία σε άλλη, εφόσον οι οδηγοί αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη των εν λόγω συμφωνιών.
- (13) Τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού και οι όροι υγείας και ασφάλειας θεσπίζονται στο πλαίσιο των οδηγιών διαλειτουργικότητας, ιδίως δε ως μέρος των ΤΠΔ για τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας. Πρέπει να εξασφαλιστεί συνοχή μεταξύ των οικείων ΤΠΔ και των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας. Αυτό θα το επιτύχει η Επιτροπή με τροποποιήσεις ή προσαρμογές των αντίστοιχων ΤΠΔ στην παρούσα οδηγία και στα παραρτήματά της, χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες που προβλέπονται με την οδηγία 96/48/EK του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας <sup>(1)</sup>, και την οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος <sup>(2)</sup>.
- (14) Προκειμένου να αυξηθεί η ελευθερία μετακίνησης των εργαζομένων και η ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή για τα λοιπά μέλη του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια σε μηχανές έλξης και συρμούς. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα λοιπά μέλη του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια, πληρούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις που καθορίζονται στα ΤΠΔ για τη διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας. Λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά σχέδια εφαρμογής που θα κοινοποιήσουν τα κράτη μέλη σε σχέση με την εφαρμογή των ΤΠΔ, ο Οργανισμός θα πρέπει να προσδιορίσει πιθανές εναλλακτικές λύσεις για την πιστοποίηση των λοιπών αυτών μελών του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια και να εκτιμήσει τον αντίκτυπο των διαφορών αυτών εναλλακτικών λύσεων. Βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή θα πρέπει, εφόσον απαιτείται, να υποβάλει πρόταση επί των όρων και διαδικασιών όσον αφορά την πιστοποίηση των λοιπών μελών του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια.
- (15) Οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την άδεια και το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό, θα πρέπει να αφορούν μόνον τις νομικές προϋποθέσεις που δίδουν στο μηχανοδηγό το δικαίωμα να οδηγήσει συρμό. Όλες οι άλλες νομικές υποχρεώσεις, οι οποίες είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία και εφαρμόζονται αμερολήπτως και οι οποίες αφορούν τη σιδηροδρομική επιχείρηση, το διαχειριστή υποδομής, την υποδομή και το τροχαίο υλικό, θα πρέπει επίσης να τηρούνται, προκειμένου ο μηχανοδηγός να οδηγήσει συρμό σε συγκεκριμένη υποδομή.
- (16) Η παρούσα οδηγία ισχύει υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών <sup>(3)</sup>, και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών <sup>(4)</sup>.

(1) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).

(2) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/EK.

(3) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

(4) ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1.

- (17) Για να εξασφαλισθούν η απαραίτητη ομοιομορφία και διαφάνεια, η Κοινότητα θα πρέπει να θεσπίσει ενιαίο πρότυπο πιστοποίησης, αναγνωρισμένο από όλα τα κράτη μέλη, το οποίο θα πιστοποιεί τόσο τη συμμόρφωση των μηχανοδηγών με ορισμένες στοιχειώδεις απαιτήσεις όσο και τα επαγγελματικά προσόντα και τις γλωσσικές τους ικανότητες, αφήνοντας στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών την αρμοδιότητα για την έκδοση της άδειας και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές υποδομής την αρμοδιότητα για την έκδοση του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού.
- (18) Ο Οργανισμός θα πρέπει να εξετάσει επίσης τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας αντί της άδειας και των εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών. Η κάρτα έχει το πλεονέκτημα να συνδυάζει αυτά τα δύο στοιχεία σε ένα και να μπορεί να χρησιμοποιείται και σε άλλες εφαρμογές, είτε στον τομέα της ασφάλειας, είτε στον τομέα της διαχείρισης των μηχανοδηγών.
- (19) Όλες οι πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό και τα μητρώα αδειών και εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τις αρχές ασφαλείας για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της πιστοποίησης του προσωπικού την οποία προβλέπουν τα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και για να επιταχυνθεί η έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με τα άρθρα αυτά.
- (20) Η απασχόληση μηχανοδηγών πιστοποιημένων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να άρει την υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής να διαθέτουν σύστημα παρακολούθησης και εσωτερικού ελέγχου της επάρκειας και της συμπεριφοράς των μηχανοδηγών τους, σύμφωνα με το άρθρο 9 και το παράρτημα III της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, και θα πρέπει να αποτελεί μέρος του συστήματος αυτού. Το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό δεν θα πρέπει να απαλλάσσει ούτε τη σιδηροδρομική επιχείρηση ούτε το διαχειριστή υποδομής από την ευθύνη τους για την ασφάλεια, και ιδίως για την εκπαίδευση του προσωπικού τους.
- (21) Ορισμένες εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες μηχανοδηγού σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής. Στις περιπτώσεις αυτές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής που προσλαμβάνουν το μηχανοδηγό είναι αρμόδιες για να εξασφαλίζουν ότι ο μηχανοδηγός έχει σχετική άδεια και πιστοποίηση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (22) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική συνέχεια της λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι μηχανοδηγοί που έκαναν ήδη αυτό το επάγγελμα πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να διατηρήσουν τις άδειες που έχουν λάβει για μεταβατικό χρονικό διάστημα.
- (23) Θα πρέπει να αποφευχθούν αδικαιολόγητες διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις κατά την αντικατάσταση των αδειών οδήγησης που είχαν εκδοθεί σε μηχανοδηγούς πριν από την εφαρμογή των συναφών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, από εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά και άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διατηρηθούν, στο μέτρο του δυνατού, τυχόν ήδη χορηγηθείσες άδειες οδήγησης των μηχανοδηγών. Οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει κατά την αντικατάσταση των αδειών να συνεκτιμούν τα προσόντα και την πείρα κάθε μηχανοδηγού ή ομάδας μηχανοδηγών. Οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει να αποφασίζουν, με βάση τα προσόντα ή/και την πείρα, εάν ο μηχανοδηγός ή η ομάδα μηχανοδηγών πρέπει να υποβληθούν σε πρόσθετη εξέταση ή/και εκπαίδευση προτού τους χορηγηθούν οι νέες άδειες και εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά. Συνεπώς, οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν ότι τα προσόντα ή/και η προϋπηρεσία επαρκούν για την έκδοση των αναγκαίων αδειών και εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών και δεν χρειάζεται περαιτέρω εξέταση ή εκπαίδευση.
- (24) Θα πρέπει να αποφεύγονται αδικαιολόγητες διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις κατά την αλλαγή εργοδότη. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που προσλαμβάνει τον οδηγό θα πρέπει να συνεκτιμά τα προσόντα που απέκτησε προηγουμένως και να μην τον υποβάλλει, στο μέτρο του δυνατού, σε νέα εξέταση ή εκπαίδευση.
- (25) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να δημιουργήσει δικαιώματα αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης τις οποίες έχουν αποκτήσει οι μηχανοδηγοί πριν από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, με την επιφύλαξη του γενικού συστήματος αμοιβαίας αναγνώρισης βάσει της οδηγίας 2005/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων<sup>(1)</sup>, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει έως το τέλος της μεταβατικής περιόδου.
- (26) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(2)</sup>.
- (27) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καθορίσει τους αναγκαίους όρους και κριτήρια για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας ή τη συμπλήρωσή της, με την προϋπόθεση νέων μη ουσιωδών στοιχείων, πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(1) ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 22. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/100/ΕΚ (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 141).

(2) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).



- (28) Όταν, για λόγους κατεπείγουσας ανάγκης, δεν μπορούν να τηρηθούν οι συνθήκες προθεσμίες στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εφαρμόσει τη διαδικασία επείγοντος του άρθρου 5α παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ για τη θέσπιση κοινοτικών κριτηρίων όσον αφορά την επιλογή εξεταστών και τις εξετάσεις κατά την παρούσα οδηγία και για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας κατά τα προβλεπόμενα από αυτήν.
- (29) Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας <sup>(1)</sup>, ενθαρρύνουν τα κράτη μέλη να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιούν.
- (30) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ελέγχουν τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία και να λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα σε περίπτωση παραβίασης της εκ μέρους του οδηγού.
- (31) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν κατάλληλες κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των εθνικών διατάξεων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (32) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η θέσπιση κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών μηχανών έλξης και συρμών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και συνεπώς, ως εκ της κλίμακος και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Κοινότητας, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (33) Μπορεί να κριθεί σκόπιμο, για λόγους κόστους-αποτελεσματικότητας, να εξαιρεθούν για περιορισμένο χρονικό διάστημα από την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που αφορούν τις υποχρεωτικές άδειες και τα εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά, οι μηχανοδηγοί που εργάζονται αποκλειστικά στο έδαφος ενός κράτους μέλους. Οι όροι που διέπουν τις εξαιρέσεις θα πρέπει να ορισθούν σαφώς.
- (34) Τα κράτη μέλη που δεν έχουν σιδηροδρομικό σύστημα ούτε άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα επιβαρύνονταν με δυσανάλογες και περιττές υποχρεώσεις αν ήταν υποχρεωμένα να μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω κράτη θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση μεταφοράς και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό σύστημα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

**ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ**

Άρθρο 1

**Σκοπός**

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας. Η παρούσα οδηγία καθορίζει επίσης τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

Άρθρο 2

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς που οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, για λογαριασμό σιδηροδρομικής επιχείρησης η οποία χρειάζεται πιστοποιητικό ασφαλείας ή διαχειριστή υποδομής ο οποίος χρειάζεται έγκριση ασφαλείας.

2. Τα κράτη μέλη δεν εμποδίζουν, βάσει των εθνικών διατάξεων που αφορούν το λοιπό προσωπικό των εμπορευματικών συρμών, εμπορευματικούς συρμούς να διασχίζουν τα σύνορα ή να παρέχουν υπηρεσίες εσωτερικών μεταφορών στο έδαφός τους.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τα μέτρα που θεσπίζουν για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας τους μηχανοδηγούς που οδηγούν αποκλειστικώς:

- α) το μετρό, τα τραμ και άλλα ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα·
- β) τα δίκτυα τα οποία είναι λειτουργικώς χωριστά από τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά συστήματα και προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων·
- γ) τη σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου·
- δ) τα τμήματα σιδηροτροχιών επί των οποίων προσωρινά απαγορεύεται η κανονική κυκλοφορία, για λόγους συντήρησης, ανανέωσης ή αναβάθμισης του σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 3

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «αρμόδια αρχή»: η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·

<sup>(1)</sup> EE C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

- β) «μηχανοδηγός»: το άτομο που είναι ικανό και εξουσιοδοτημένο να οδηγεί συρμούς, συμπεριλαμβανομένων των μηχανών έλξης, των μηχανών ελιγμών, των συρμών εργασιών, των σιδηροδρομικών οχημάτων συντήρησης ή των συρμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων με τρόπο αυτόνομο, υπεύθυνο και ασφαλή·
- γ) «λοιπά μέλη του προσωπικού που εκτελούν καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια»: το προσωπικό επί της αμαξοστοιχίας, εκτός των μηχανοδηγών, το οποίο συμβάλλει στη διασφάλιση της ασφάλειας του συρμού, των επιβατών και των μεταφερομένων αγαθών·
- δ) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύστημα που απαρτίζεται από σιδηροδρομικές υποδομές και περιλαμβάνει γραμμές και σταθερές εγκαταστάσεις του συστήματος σιδηροτροχιών συν το τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προελεύσεως που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής, όπως ορίζεται με τις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·
- ε) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε οργανισμός ή επιχείρηση που ευθύνονται ιδίως για την εγκατάσταση ή τη συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και, ενδεχομένως, για τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας των υποδομών. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής σε ένα δίκτυο ή σε τμήμα δικτύου είναι δυνατό να ανατίθενται σε διαφορετικούς οργανισμούς ή επιχειρήσεις·
- στ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως ορίζεται στην οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής (1), και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, βάσει της αρχής ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει την έλξη. Ο όρος συμπεριλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον την έλξη·
- ζ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» ή «ΤΠΔ»: οι προδιαγραφές οι οποίες αφορούν κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος έτσι ώστε να πληρούνται οι ουσιαστικές αιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, τόσο υψηλής ταχύτητας όσο και συμβατικών, όπως ορίζονται με τις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ·
- η) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (2), της 29ης Απριλίου 2004·
- θ) «πιστοποιητικό ασφαλείας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·
- ι) «πιστοποιητικό»: το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό το οποίο περιέχει ένδειξη της υποδομής επί της οποίας ο κάτοχος είναι εξουσιοδοτημένος να οδηγεί και το τροχαίο υλικό το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος να οδηγεί·

- ια) «έγκριση ασφαλείας»: η άδεια που χορηγείται σε διαχειριστή υποδομής από αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ·
- ιβ) «εκπαιδευτικό κέντρο»: οντότητα η οποία είναι διαπιστευμένη ή αναγνωρισμένη από την αρμόδια αρχή και παρέχει εκπαίδευση.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ

## Άρθρο 4

## Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης

- Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα:
  - άδεια η οποία αποδεικνύει ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, τη βασική εκπαίδευση και τα γενικά επαγγελματικά προσόντα. Στην άδεια αναγράφονται τα στοιχεία του μηχανοδηγού, η αρχή έκδοσης και η διάρκεια ισχύος της. Η άδεια πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι, έως ότου εγκριθεί το κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4·
  - ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί, και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι.
- Ωστόσο, η απαίτηση κατοχής πιστοποιητικού για συγκεκριμένο μέρος της υποδομής δεν ισχύει στις κατωτέρω εξαιρετικές περιπτώσεις εάν ένας άλλος μηχανοδηγός, που διαθέτει έγκυρο απαιτούμενο πιστοποιητικό για τη συγκεκριμένη υποδομή βρίσκεται δίπλα στο μηχανοδηγό κατά την οδήγηση:
  - όταν, λόγω διατάραξης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, απαιτείται εκτροπή των οδηγούμενων συρμών ή συντήρηση των γραμμών, την οποία έχει ορίσει ο διαχειριστής υποδομής·
  - για εξαιρετικές και έκτακτες υπηρεσίες που χρησιμοποιούν συρμούς ιστορικής αξίας·
  - για εξαιρετικές και έκτακτες υπηρεσίες εμπορευμάτων, εφόσον συμφωνεί ο διαχειριστής υποδομής·
  - για την παράδοση ή επίδειξη νέου συρμού ή μηχανής έλξης·
  - για τους σκοπούς της εκπαίδευσης και εξέτασης μηχανοδηγών.

(1) ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ.

(2) ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1. Διορθωμένη έκδοση στην ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 3.

Η χρήση της δυνατότητας αυτής αποφασίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν είναι δυνατόν να επιβάλλεται ούτε από τον οικείο διαχειριστή υποδομής ούτε από την αρμόδια αρχή.



Όταν κατά τα ανωτέρω χρησιμοποιείται πρόσθετος μηχανοδηγός, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνεται εκ των προτέρων.

3. Το πιστοποιητικό επιτρέπει την οδήγηση για μια ή περισσότερες από τις κάτωθι κατηγορίες:

α) κατηγορία Α: μηχανές ελιγμών, συρμοί εργασιών, σιδηροδρομικά οχήματα συντήρησης και όλες οι άλλες μηχανές έλης εφόσον χρησιμοποιούνται για ελιγμούς·

β) κατηγορία Β: μεταφορά επιβατών ή/και εμπορευμάτων.

Το πιστοποιητικό μπορεί να περιλαμβάνει άδεια για όλες τις κατηγορίες, οι οποίες αφορούν όλους τους κωδικούς σύμφωνα με την παράγραφο 4.

4. Έως τις 4 Δεκεμβρίου 2008, η Επιτροπή θεσπίζει, βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός, κοινοτικό υπόδειγμα για την άδεια, το πιστοποιητικό και το επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού, και καθορίζει επίσης τα φυσικά χαρακτηριστικά τους, λαμβάνοντας υπόψη της μέτρα κατά της πλαστογράφησης. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3.

Έως τις 4 Δεκεμβρίου 2008, η Επιτροπή θεσπίζει τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, διά της συμπλήρωσής της, και αφορούν κοινοτικούς κωδικούς για τους διάφορους τύπους της κατηγορίας Α και Β κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3, βάσει σύστασης του Οργανισμού.

#### Άρθρο 5

##### Μέτρα κατά της απάτης

Οι αρμόδιες αρχές και οι εκδίδοντες οργανισμοί μεριμνούν για να αποφεύγονται οι κίνδυνοι πλαστογράφησης των αδειών και των πιστοποιητικών και παραποίησης των μητρώων του άρθρου 22.

#### Άρθρο 6

##### Κυριότητα, γλώσσα και εκδίδοντες οργανισμοί

1. Η άδεια αποτελεί ιδιοκτησία του κατόχου και χορηγείται από την αρμόδια αρχή του άρθρου 3 στοιχείο α). Όταν αρμόδια αρχή ή υπάλληλος της εκδίδουν άδεια σε εθνική γλώσσα η οποία δεν είναι κοινοτική γλώσσα, συντάσσουν και διγλώση μορφή της άδειας χρησιμοποιώντας μία κοινοτική γλώσσα.

2. Το πιστοποιητικό εκδίδεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως το μηχανοδηγό. Το πιστοποιητικό είναι ιδιοκτησία της εκδότριας επιχείρησης ή του διαχειριστή. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, οι μηχανοδηγοί δικαιούνται να λαμβάνουν

επικυρωμένο αντίγραφο. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής εκδίδουν πιστοποιητικό σε εθνική γλώσσα η οποία δεν είναι κοινοτική γλώσσα, συντάσσουν και διγλώση μορφή της άδειας η οποία περιλαμβάνει μία κοινοτική γλώσσα.

#### Άρθρο 7

##### Γεωγραφική ισχύς

1. Η άδεια ισχύει σε όλο το έδαφος της Κοινότητας.

2. Το πιστοποιητικό ισχύει μόνον για τις υποδομές και το τροχαίο υλικό που αναγράφει.

#### Άρθρο 8

##### Αναγνώριση εγγράφων πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτων χωρών

Τα έγγραφα πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτης χώρας οι οποίοι εργάζονται αποκλειστικά σε διασυνοριακά τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος ενός κράτους μέλους μπορούν να αναγνωρίζονται από αυτό το κράτος μέλος βάσει διμερών συμφωνιών με τη συγκεκριμένη τρίτη χώρα.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

##### ΟΡΟΙ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

#### Άρθρο 9

##### Στοιχειώδεις απαιτήσεις

1. Για να αποκτήσει άδεια, ο υποψήφιος οφείλει να πληροί τις στοιχειώδεις απαιτήσεις των άρθρων 10 και 11. Για να αποκτήσει πιστοποιητικό και για να διατηρήσει σε ισχύ το πιστοποιητικό αυτό, ο υποψήφιος πρέπει να διαθέτει άδεια και να πληροί τις στοιχειώδεις απαιτήσεις των άρθρων 12 και 13.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόσει αυστηρότερες απαιτήσεις στη χορήγηση αδειών στο έδαφός του. Ωστόσο, αναγνωρίζει τις άδειες που εκδίδονται από άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 7.

#### Τμήμα I

##### Άδεια

#### Άρθρο 10

##### Κατώτατη ηλικία

Τα κράτη μέλη καθορίζουν την κατώτατη ηλικία των υποψηφίων για τη χορήγηση άδειας, η οποία πρέπει να είναι τουλάχιστον τα 20 έτη. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν άδεια σε υποψηφίους από την ηλικία των 18 ετών, οπότε η ισχύς της άδειας αυτής περιορίζεται στο έδαφος του κράτους μέλους που τη χορηγεί.

## Άρθρο 11

**Βασικές απαιτήσεις**

1. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς τουλάχιστον εννεαετή (πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια) εκπαίδευση καθώς και βασική εκπαίδευση ισοδύναμη του επιπέδου 3, κατά την απόφαση 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουλίου 1985, για την αντιστοιχία των τίτλων επαγγελματικής εκπαίδευσης μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας <sup>(1)</sup>.

2. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει τη σωματική του ικανότητα με ιατρική εξέταση που διενεργείται από ή υπό την εποπτεία γιατρού διαπιστευμένου ή αναγνωρισμένου –σύμφωνα με το άρθρο 20. Αυτό αποφασίζεται από το κράτος μέλος. Η εξέταση αφορά τουλάχιστον τα κριτήρια που αναγράφονται στο παράρτημα II σημεία 1.1, 1.2, 1.3 και 2.1.

3. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδείξει την επαγγελματική ψυχολογική του ικανότητα με επιτυχή εξέταση που διενεργείται από ή υπό την εποπτεία ψυχολόγου ή γιατρού διαπιστευμένου ή αναγνωρισμένου σύμφωνα με το άρθρο 20. Αυτό αποφασίζεται από το κράτος μέλος. Η εξέταση αφορά τουλάχιστον τα κριτήρια του παραρτήματος II σημείο 2.2.

4. Ο υποψήφιος πρέπει να αποδεικνύει τα γενικά επαγγελματικά προσόντα του με εξέταση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο παράρτημα IV.

## Τμήμα II

**Πιστοποιητικό**

## Άρθρο 12

**Γλωσσικές γνώσεις**

Το κριτήριο των γλωσσικών γνώσεων κατά το παράρτημα VI πρέπει να πληρούται και να ελέγχεται για την υποδομή επί της οποίας ισχύει το πιστοποιητικό.

## Άρθρο 13

**Επαγγελματικά προσόντα**

1. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξετασθεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις και επάρκεια που αφορούν το τροχαίο υλικό για το οποίο ζητείται πιστοποιητικό· η εξέταση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο παράρτημα V.

2. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξεταστεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις και επάρκεια που αφορούν τις υποδομές για τις οποίες ζητείται πιστοποιητικό. Η εξέταση αφορά τουλάχιστον τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο παράρτημα VI. Ανάλογα με την περίπτωση, η εξέταση αφορά επίσης τις γλωσσικές γνώσεις σύμφωνα με το παράρτημα VI σημείο 8.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 56.

3. Ο υποψήφιος εκπαιδεύεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας που προβλέπει η οδηγία 2004/49/ΕΚ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ**

## Άρθρο 14

**Απόκτηση αδειάς**

1. Η αρμόδια αρχή δημοσιεύει τη διαδικασία απόκτησης αδειάς.
2. Κάθε αίτηση αδειάς υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή από τον υποψήφιο μηχανοδηγό ή από οποιαδήποτε οντότητα εξ ονόματός του.
3. Οι αιτήσεις που υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή μπορούν να αφορούν τη χορήγηση νέας αδειάς, την προσαρμογή των στοιχείων της αδειάς στα πρόσφατα δεδομένα, την ανανέωση ή τη χορήγηση αντιγράφου.
4. Η αρμόδια αρχή εκδίδει την άδεια το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο ένα μήνα μετά την παραλαβή όλων των αναγκαίων εγγράφων.
5. Η άδεια έχει δεκαετή ισχύ, με την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 1.
6. Η άδεια χορηγείται σε ένα μόνο πρωτότυπο. Απαγορεύεται οιαδήποτε αναπαραγωγή της αδειάς, εκτός αν ζητηθεί αντίγραφο από την αρμόδια αρχή.

## Άρθρο 15

**Απόκτηση πιστοποιητικού**

Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής καθορίζει τις οικείες διαδικασίες χορήγησης ή προσαρμογής στα πρόσφατα δεδομένα των πιστοποιητικών σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ως μέρος του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, καθώς και διαδικασία προσφυγής που δίνουν τη δυνατότητα στους μηχανοδηγούς να ζητούν αναθεώρηση απόφασης σχετικά με την έκδοση, την προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα, την αναστολή ή την ανάκληση πιστοποιητικού.

Σε περίπτωση διαφωνίας, τα μέρη δύνανται να αναφερθούν στην αρμόδια αρχή ή σε κάθε ανεξάρτητο σώμα προσφυγών.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής προσαρμόζουν το πιστοποιητικό στα πρόσφατα δεδομένα, χωρίς καθυστέρηση, όταν ο κάτοχος του πιστοποιητικού έχει λάβει πρόσθετες άδειες όσον αφορά το τροχαίο υλικό ή την υποδομή.

## Άρθρο 16

**Περιοδικοί έλεγχοι**

1. Για να παραμείνει έγκυρη η άδεια, ο κάτοχός της υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις ή/και δοκιμασίες που αφορούν τις απαιτήσεις του άρθρου 11 παράγραφοι 2 και 3. Όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, πρέπει να τηρείται η κατώτατη συχνότητα βάσει του παραρτήματος II σημείο 3.1. Οι ιατρικές εξετάσεις διενεργούνται από γιατρούς διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους σύμφωνα με το άρθρο 20, ή υπό την εποπτεία τους. Όσον αφορά τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις, εφαρμόζεται το άρθρο 23 παράγραφος 8.

Όταν ανανεώνει την άδεια, η αρμόδια αρχή ελέγχει στο μητρώο του άρθρου 22 παράγραφος 1 στοιχείο α), αν ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

2. Προκειμένου να διατηρήσει το πιστοποιητικό την ισχύ του, ο κάτοχος υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις ή/και δοκιμασίες που αφορούν τις προϋποθέσεις των άρθρων 12 και 13. Η συχνότητα των εν λόγω εξετάσεων/δοκιμασιών καθορίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως το μηχανοδηγό, σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης ασφαλείας, και τηρεί τις κατώτατες συχνότητες που καθορίζονται με το παράρτημα VII.

Για καθέναν από τους ελέγχους αυτούς, ο εκδίδων οργανισμός βεβαιώνει, με μνεία επί του πιστοποιητικού και στο μητρώο του άρθρου 22 παράγραφος 2 στοιχείο α), ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

3. Σε περίπτωση μη προσέλευσης σε περιοδικό έλεγχο ή σε περίπτωση αρνητικού αποτελέσματος, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 18.

## Άρθρο 17

**Παύση εργασίας**

Όταν μηχανοδηγός παύσει να εργάζεται σε σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστή υποδομής, ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση την αρμόδια αρχή.

Η άδεια διατηρεί την ισχύ της εφόσον τηρούνται οι όροι του άρθρου 16 παράγραφος 1.

Το πιστοποιητικό καθίσταται άκυρο όταν ο κάτοχος παύει να εργάζεται ως μηχανοδηγός. Ωστόσο, ο κάτοχος λαμβάνει επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού και όλων των εγγράφων που αποδεικνύουν την κατάρτισή του, τα επαγγελματικά του προσόντα, την εμπειρία του και την επαγγελματική του επάρκεια. Όταν εκδίδει πιστοποιητικό σε μηχανοδηγό, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη όλα αυτά τα έγγραφα.

## Άρθρο 18

**Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν και ελέγχουν ότι οι άδειες και τα πιστοποιητικά των μηχανοδηγών που απασχολούν αμέσως ή εμμέσως είναι έγκυρα.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής καθιερώνουν σύστημα παρακολούθησης των μηχανοδηγών τους. Εάν τα αποτελέσματα της παρακολούθησης αυτής θέτουν σε αμφισβήτηση την επαγγελματική επάρκεια μηχανοδηγού, καθώς και τη συνέχιση της ισχύος της άδειας ή του πιστοποιητικού του, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα.

2. Εάν μηχανοδηγός κρίνει ότι η κατάσταση της υγείας του επηρεάζει την ικανότητά του για την εκτέλεση της εργασίας του, ενημερώνει αμέσως τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής, κατά περίπτωση.

Μόλις η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής αντιληφθεί ή ενημερωθεί από γιατρό ότι η κατάσταση της υγείας του μηχανοδηγού έχει υποβαθμισθεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να εκτελέσει την εργασία του, λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης που περιγράφεται στο παράρτημα II σημείο 3.1 και, εφόσον απαιτείται, της αφαίρεσης του πιστοποιητικού καθώς και της ενημέρωσης του μητρώου του άρθρου 22 παράγραφος 2. Περαιτέρω, μεριμνά ώστε στη διάρκεια της υπηρεσίας τους οι μηχανοδηγοί να μην είναι ποτέ υπό την επήρεια οιασδήποτε ουσίας που είναι πιθανόν να επηρεάσει τη συγκέντρωσή, την προσοχή ή τη συμπεριφορά τους. Η αρμόδια αρχή ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση όταν η ανικανότητα προς εργασία υπερβαίνει το τρίμηνο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ**

## Άρθρο 19

**Καθήκοντα της αρμόδιας αρχής**

1. Η αρμόδια αρχή εκτελεί με διαφάνεια και αμεροληψία τα εξής καθήκοντα:

- α) έκδοση και ανανέωση αδειών, και χορήγηση αντιγράφων, όπως προβλέπουν τα άρθρα 6 και 14·
- β) διεξαγωγή περιοδικών εξετάσεων ή/και δοκιμασιών όπως προβλέπει το άρθρο 16 παράγραφος 1·
- γ) αναστολή και ανάκληση αδειών και ειδοποίηση του εκδίδοντος οργανισμού για τις αιτιολογημένες αιτήσεις αναστολής πιστοποιητικών, όπως προβλέπει το άρθρο 29·
- δ) εφόσον έχει οριστεί για το σκοπό αυτό από το κράτος μέλος, αναγνώριση προσώπων ή οργανισμών, όπως προβλέπουν τα άρθρα 23 και 25·

- ε) δημοσίευση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα του μητρώου διαπιστευμένων ή αναγνωρισμένων προσώπων και οργανισμών, όπως προβλέπει το άρθρο 20·
- στ) τήρηση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου αδειών όπως προβλέπουν το άρθρο 16 παράγραφος 1 και το άρθρο 22 παράγραφος 1·
- ζ) παρακολούθηση της διαδικασίας πιστοποίησης των μηχανοδηγών, όπως προβλέπει το άρθρο 26·
- η) διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπει το άρθρο 29·
- θ) καθορισμός εθνικών κριτηρίων για τους εξεταστές, όπως προβλέπει το άρθρο 25 παράγραφος 5.

Η αρμόδια αρχή ανταποκρίνεται ταχέως στις αιτήσεις πληροφοριών και ζητεί χωρίς καθυστέρηση τυχόν συμπληρωματικές πληροφορίες κατά την προετοιμασία των αδειών.

2. Η αρμόδια αρχή απαγορεύεται να μεταβιβάζει σε τρίτους τα καθήκοντα κατά την παράγραφο 1 στοιχεία γ), ζ) και θ).

3. Τα καθήκοντα μεταβιβάζονται σε τρίτους κατά διαφανή και αμερόληπτο τρόπο, και δεν πρέπει να προκαλούν σύγκρουση συμφερόντων.

4. Όταν η αρμόδια αρχή μεταβιβάζει ή αναθέτει τα καθήκοντα κατά την παράγραφο 1 στοιχεία α) ή β), σε σιδηροδρομική επιχείρηση, πρέπει να πληρούται τουλάχιστον ο ένας από τους εξής δύο όρους:

- α) η σιδηροδρομική επιχείρηση εκδίδει άδειες μόνο για τους δικούς της μηχανοδηγούς·
- β) η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν έχει την αποκλειστικότητα, στο αντίστοιχο έδαφος, για κανένα από τα καθήκοντα που της έχουν μεταβιβασθεί ή ανατεθεί.

5. Όταν η αρμόδια αρχή μεταβιβάζει ή αναθέτει καθήκοντα, οι εντολοδόχοι ή οι συμβασιούχοι της πρέπει να τηρούν, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων αυτών, τις υποχρεώσεις της παρούσας οδηγίας που ισχύουν για τις αρμόδιες αρχές.

6. Όταν η αρμόδια αρχή μεταβιβάζει ή αναθέτει καθήκοντα, εφαρμόζει σύστημα ελέγχου του τρόπου εκτέλεσης των καθηκόντων αυτών και εξασφαλίζει ότι τηρούνται οι όροι των παραγράφων 2, 4 και 5.

#### Άρθρο 20

##### Διαπίστευση και αναγνώριση

1. Η διαπίστευση προσώπων ή οργανισμών δυνάμει της παρούσας οδηγίας γίνεται από οργανισμό διαπίστευσης που ορίζει το οικείο κράτος μέλος. Η διαδικασία διαπίστευσης βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, όπως τα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς EN 45 000, καθώς και στην

αξιολόγηση του φακέλου που υποβάλλει ο υποψήφιος με τον οποίο αποδεικνύονται δεόντως οι ικανότητές του στο συγκεκριμένο τομέα.

2. Εναλλακτικώς της διαπίστευσης κατά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που αναγνωρίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή ή από οργανισμό που ορίζει το οικείο κράτος μέλος. Η αναγνώριση βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας· ωστόσο, αν η συγκεκριμένη ικανότητα είναι ιδιαίτερα σπάνια, επιτρέπεται εξαίρεση από τον κανόνα αυτό ύστερα από θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 2.

Το κριτήριο της ανεξαρτησίας δεν εφαρμόζεται στην εκπαίδευση που προβλέπει το άρθρο 23 παράγραφοι 5 και 6.

3. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει τη δημοσίευση και την προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου των προσώπων και οργανισμών που έχει διαπιστεύσει ή αναγνωρίσει, δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

#### Άρθρο 21

##### Αποφάσεις της αρμόδιας αρχής

1. Η αρμόδια αρχή αιτιολογεί τις αποφάσεις της.
2. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει διαδικασία διοικητικής προσφυγής που επιτρέπει στους εργοδότες και τους μηχανοδηγούς να ζητούν αναθεώρηση μιας απόφασης η οποία αφορά οιαδήποτε εφαρμογή δυνάμει της παρούσας οδηγίας.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν το δικαστικό έλεγχο των αποφάσεων της αρμόδιας αρχής.

#### Άρθρο 22

##### Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων

1. Οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται:
  - α) να τηρούν μητρώο όλων των αδειών που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, ανανεωθεί, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα κάθε αδειάς που προβλέπονται στο παράρτημα Ι σημείο 4, τα οποία μπορούν να ανευρεθούν με τη βοήθεια του εθνικού αριθμού που χορηγείται σε κάθε μηχανοδηγό. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα·
  - β) να παρέχουν, κατόπιν αιτιολογημένης αιτήσεως, πληροφορίες για την κατάσταση των εν λόγω αδειών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών, στον Οργανισμό ή σε κάθε εργοδότη μηχανοδηγών.



2. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής υποχρεούνται:

- α) να τηρούν μητρώο όλων των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απολεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί, ή να μεριμνούν για την τήρηση του μητρώου. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα που προβλέπει το παράρτημα I σημείο 4, για κάθε πιστοποιητικό, καθώς και τα δεδομένα για τους περιοδικούς ελέγχους κατά το άρθρο 16. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα·
- β) να συνεργάζονται με την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένοι για να ανταλλάσσουν πληροφορίες με την αρμόδια αρχή και να της παρέχουν πρόσβαση στα ζητούμενα δεδομένα·
- γ) να παρέχουν, κατόπιν σχετικής αιτήσεως, πληροφορίες για το περιεχόμενο των πιστοποιητικών αυτών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών, όταν αυτό απαιτείται λόγω των διασυνοριακών τους δραστηριοτήτων.

3. Οι μηχανοδηγοί έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που τους αφορούν και είναι αποθηκευμένα στο μητρώο των αρμοδίων αρχών ή στο μητρώο των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ύστερα από σχετικά αίτηση, λαμβάνουν αντίγραφο των εν λόγω δεδομένων.

4. Οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τον Οργανισμό για να εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα των μητρώων των παραγράφων 1 και 2.

Προς το σκοπό αυτόν, η Επιτροπή καθορίζει έως τις 4 Δεκεμβρίου 2008, βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός, τις βασικές παραμέτρους των μητρώων που πρέπει να τηρούνται, όπως είναι τα προς καταγραφή δεδομένα, η μορφή τους, καθώς και το πρωτόκολλο ανταλλαγής δεδομένων, τα δικαιώματα πρόσβασης, η διάρκεια της διατήρησης των δεδομένων, και οι διαδικασίες σε περίπτωση πτώχευσης. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3.

5. Οι αρμόδιες αρχές, οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξασφαλίζουν ότι τα μητρώα των παραγράφων 1 και 2 και οι τρόποι εκμετάλλευσης των μητρώων αυτών είναι σύμφωνοι προς την οδηγία 95/46/EK.

6. Ο Οργανισμός εξασφαλίζει ότι το σύστημα που εφαρμόζεται δυνάμει της παραγράφου 2 στοιχεία α) και β), είναι σύμφωνο προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

#### ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ

##### Άρθρο 23

##### Εκπαίδευση

1. Η εκπαίδευση των μηχανοδηγών περιλαμβάνει ένα μέρος το οποίο αφορά την άδεια και αντικατοπτρίζει τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις όπως περιγράφονται στο παράρτημα IV, και ένα μέρος το οποίο αφορά το πιστοποιητικό, όπως περιγράφεται στα παραρτήματα V και VI.

2. Η εκπαιδευτική μέθοδος πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος III.

3. Οι αναλυτικοί στόχοι της εκπαίδευσης καθορίζονται στο παράρτημα IV όσον αφορά την άδεια, και στα παραρτήματα V και VI όσον αφορά το πιστοποιητικό. Οι αναλυτικοί αυτοί στόχοι της εκπαίδευσης μπορούν να συμπληρώνονται:

- α) είτε με τις σχετικές ΤΠΔ που θεσπίζονται σύμφωνα με την οδηγία 96/48/EK ή την οδηγία 2001/16/EK. Στην περίπτωση αυτή η Επιτροπή εξασφαλίζει συνοχή μεταξύ των ΤΠΔ και των παραρτημάτων IV, V και VI·
- β) είτε με τα κριτήρια τα οποία προτείνει ο Οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004. Τα κριτήρια αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστικών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3.

4. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2004/49/EK, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί να έχουν ισότιμη και αμερόληπτη πρόσβαση στην εκπαίδευση που απαιτείται για να εκπληρώσουν τους όρους απόκτησης της άδειας και του πιστοποιητικού.

5. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τις γενικές επαγγελματικές γνώσεις όπως προβλέπει το άρθρο 11 παράγραφος 4, τις γλωσσικές γνώσεις όπως προβλέπει το άρθρο 12 και τις επαγγελματικές γνώσεις σχετικά με το τροχαίο υλικό όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 1, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους σύμφωνα με το άρθρο 20.

6. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται η υποδομή.

7. Όσον αφορά τις άδειες, το γενικό σύστημα αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων της οδηγίας 2005/36/EK εξακολουθεί να ισχύει για την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων των μηχανοδηγών οι οποίοι είναι πολίτες κράτους μέλους και οι οποίοι έχουν αποκτήσει το πιστοποιητικό εκπαίδευσής τους σε τρίτη χώρα.

8. Πρέπει να συσταθεί διαδικασία επιμόρφωσης για να διατηρείται η επάρκεια του προσωπικού, σύμφωνα με το παράρτημα III σημείο 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 2004/49/EK.

##### Άρθρο 24

##### Έξοδα κατάρτισης

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επωφεληθεί αδικαιολογήτως από την επένδυση στην οποία έχει προβεί σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής για την κατάρτιση οδηγού άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή άλλος διαχειριστής υποδομής, εφόσον ο εν λόγω οδηγός μεταπηδά εθελουσίως στην άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον άλλο διαχειριστή υποδομής.



2. Η εφαρμογή του παρόντος άρθρου αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής στο πλαίσιο της έκθεσης του άρθρου 33, ιδίως όσον αφορά το στοιχείο στ).

#### Άρθρο 25

##### Εξετάσεις

1. Οι εξετάσεις και οι εξεταστές που προβλέπονται για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων καθορίζονται:

- α) για το μέρος που αφορά την άδεια: από την αρμόδια αρχή, κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης άδειας κατ' άρθρο 14 παράγραφος 1·
- β) για το μέρος που αφορά το πιστοποιητικό: από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από το διαχειριστή υποδομής κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης πιστοποιητικού κατ' άρθρο 15.

2. Οι εξετάσεις της παραγράφου 1 επιτηρούνται από ικανούς εξεταστές, διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους σύμφωνα με το άρθρο 20. Οι εξετάσεις οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων.

3. Η αξιολόγηση των γνώσεων για την υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων για το δρομολόγιο και τους κανόνες λειτουργίας, πραγματοποιείται από πρόσωπα ή οργανισμούς διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται η υποδομή.

4. Οι εξετάσεις της παραγράφου 1 οργανώνονται έτσι ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων, υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας ο εξεταστής να ανήκει στη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που εκδίδει το πιστοποιητικό.

5. Η επιλογή των εξεταστών και οι εξετάσεις μπορούν να υπόκεινται σε κοινοτικά κριτήρια τα οποία καθορίζονται βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός. Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών διατάξεων της παρούσας οδηγίας διά της συμπλήρωσής της, θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3. Όταν συντρέχουν λόγοι κατεπείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή δύναται να εφαρμόζει τη διαδικασία επείγοντος στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 4.

Ελλείψει κοινοτικών κριτηρίων, οι αρμόδιες αρχές θεσπίζουν εθνικά κριτήρια.

6. Στο τέλος της εκπαίδευσης, πρέπει να προβλέπονται θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις. Η αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης πραγματοποιείται με δοκιμασίες οδήγησης στο δίκτυο. Προσομοιωτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για τον έλεγχο εφαρμογής των κανόνων λειτουργίας και των επιδόσεων του μηχανοδηγού σε ιδιαίτερα δυσχερείς καταστάσεις.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

##### ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

#### Άρθρο 26

##### Ποιοτικά πρότυπα

Οι αρμόδιες αρχές εξασφαλίζουν ότι όλες οι δραστηριότητες που συνδέονται με την εκπαίδευση, την αξιολόγηση των δεξιοτήτων και

την προσαρμογή των αδειών και των πιστοποιητικών στα πρόσφατα δεδομένα παρακολουθούνται συνεχώς στο πλαίσιο συστήματος ποιοτικών προτύπων. Η παρούσα διάταξη δεν ισχύει για δραστηριότητες που καλύπτονται ήδη από συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που εγκαθίστούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/EK.

#### Άρθρο 27

##### Ανεξάρτητη αξιολόγηση

1. Σε κάθε κράτος μέλος και τουλάχιστον ανά πενταετία, πραγματοποιείται ανεξάρτητη αξιολόγηση των διαδικασιών απόκτησης και αξιολόγησης των επαγγελματικών γνώσεων και της επάρκειας, καθώς και του συστήματος έκδοσης αδειών και πιστοποιητικών. Η παρούσα διάταξη δεν ισχύει για δραστηριότητες που καλύπτονται ήδη από συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας που εγκαθίστούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/EK. Η αξιολόγηση πραγματοποιείται από ειδικευμένα άτομα που δεν συμμετέχουν προσωπικά στις συγκεκριμένες δραστηριότητες.

2. Τα αποτελέσματα των ανεξάρτητων αυτών αξιολογήσεων τεκμηριώνονται δεόντως και κοινοποιούνται στις ενδιαφερόμενες αρμόδιες αρχές. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για να αντιμετωπίζουν τις τυχόν ελλείψεις που διαπιστώνονται κατά την ανεξάρτητη αξιολόγηση.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

##### ΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

#### Άρθρο 28

##### Έκθεση για το λοιπό προσωπικό

1. Σε έκθεση που υποβάλλεται έως τις 4 Ιουνίου 2009, και λαμβάνοντας υπόψη τις ΤΠΔ για τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας που καθορίστηκαν δυνάμει των οδηγιών 96/48/EK και 2001/16/EK, ο Οργανισμός προσδιορίζει τα προσόντα και τα καθήκοντα του λοιπού προσωπικού που εκτελεί καθήκοντα κρίσιμα για την ασφάλεια και του οποίου, συνεπώς, τα επαγγελματικά προσόντα συμβάλλουν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και θα πρέπει να ρυθμίζονται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω συστήματος αδειών ή/και πιστοποιητικών το οποίο μπορεί να είναι παρόμοιο με το σύστημα της παρούσας οδηγίας.

2. Βάσει της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή, έως τις 4 Ιουνίου 2010, υποβάλλει έκθεση και, εφόσον ενδείκνυται, νομοθετική πρόταση για το σύστημα πιστοποίησης του λοιπού προσωπικού περί του οποίου η παράγραφος 1.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

##### ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

#### Άρθρο 29

##### Έλεγχοι από την αρμόδια αρχή

1. Η αρμόδια αρχή μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να λαμβάνει μέτρα για να ελέγξει, στους συρμούς που κυκλοφορούν στην περιοχή δικαιοδοσίας της, αν ο μηχανοδηγός διαθέτει τα έγγραφα που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Παρά τον έλεγχο κατά την παράγραφο 1, σε περίπτωση αμέλειας στον τόπο εργασίας, η αρμόδια αρχή μπορεί να ελέγξει εάν ο οικείος μηχανοδηγός πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 13.

3. Η αρμόδια αρχή μπορεί να διενεργεί έρευνες σχετικά με την τήρηση της παρούσας οδηγίας από τους μηχανοδηγούς, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους διαχειριστές υποδομής, τους εξεταστές και τα εκπαιδευτικά κέντρα που εργάζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας της.

4. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι μηχανοδηγός δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα:

- α) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από την αρμόδια αρχή: η αρμόδια αρχή αναστέλλει αμέσως την άδεια. Η αναστολή είναι προσωρινή ή οριστική ανάλογα με το μέγεθος των προβλημάτων που δημιουργούνται για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως τον ενδιαφερόμενο και τον εργοδότη του για την αιτιολογημένη απόφασή της, με την επιφύλαξη του δικαιώματος προσφυγής κατ' άρθρο 21. Η αρμόδια αρχή εξηγεί τη διαδικασία για την ανάκτηση της άδειας.
- β) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, η αρμόδια αρχή επικοινωνεί με αυτήν και της υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα είτε για τη διεξαγωγή περαιτέρω επιθεώρησης είτε για αναστολή της άδειας. Η αιτούσα αρμόδια αρχή ενημερώνει την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για το αίτημά της. Η αρχή η οποία εξέδωσε τη συγκεκριμένη άδεια αναλαμβάνει να εξετάσει το αίτημα εντός τεσσάρων εβδομάδων και να κοινοποιήσει την απόφασή της στην άλλη αρχή. Η αρχή η οποία εξέδωσε την άδεια ενημερώνει επίσης την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για την απόφασή της. Οιαδήποτε αρμόδια αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας της μέχρι να της κοινοποιηθεί η απόφασή της εκδούσας αρχής.
- γ) Εφόσον πρόκειται για πιστοποιητικό, η αρμόδια αρχή επικοινωνεί με τον εκδόντα οργανισμό και ζητεί είτε τη διενέργεια περαιτέρω επιθεώρησης είτε την αναστολή του πιστοποιητικού. Ο εκδούς οργανισμός λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ενημερώνει την αρμόδια αρχή εντός τεσσάρων εβδομάδων. Η αρμόδια αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας της εν αναμονή της έκθεσης του εκδίδοντος οργανισμού, και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές.

Εν πάση περιπτώσει, εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι συγκεκριμένος μηχανοδηγός συνιστά σοβαρή απειλή για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, π.χ. ζητεί από το διαχειριστή υποδομής να σταματήσει το συρμό και απαγορεύει στο μηχανοδηγό να εργάζεται στην περιοχή δικαιοδοσίας της καθ' όσο διάστημα απαιτείται. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για κάθε τέτοια απόφαση.

Σε όλες τις περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή ή ο οργανισμός που έχει οριστεί προς τούτο, αναπροσαρμόζει το μητρώο του άρθρου 22.

5. Εάν αρμόδια αρχή κρίνει ότι απόφαση που έλαβε αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους βάσει της παραγράφου 4 δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, προσφεύγει στην Επιτροπή, η οποία γνωμοδοτεί εντός τριμήνου. Εφόσον απαιτείται, προτείνονται διορθωτικά μέτρα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Σε περίπτωση διαφωνίας ή διαφοράς, το θέμα παραπέμπεται στην επιτροπή του άρθρου 32 παράγραφος 1, και η Επιτροπή λαμβάνει τα τυχόν αναγκαία μέτρα σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 32 παράγραφος 2. Κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί την απαγόρευση οδήγησης του μηχανοδηγού στο έδαφός του σύμφωνα με την παράγραφο 4, μέχρις ότου ληφθεί οριστική απόφαση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

### Άρθρο 30

#### Κυρώσεις

Με την επιφύλαξη άλλων κυρώσεων ή διαδικασιών που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των επιβλητέων κυρώσεων για παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο την ημερομηνία που καθορίζει το άρθρο 36 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο, και της κοινοποιούν οιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατό.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ X

#### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

### Άρθρο 31

#### Προσαρμογή των παραρτημάτων

1. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, με προσαρμογή των παραρτημάτων στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3. Όταν συντρέχουν λόγοι κατεπείγουσας ανάγκης, η Επιτροπή δύναται να εφαρμόζει τη διαδικασία επείγοντος στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 4.

2. Εφόσον οι προσαρμογές αφορούν την υγεία και τις συνθήκες ασφαλείας ή τα επαγγελματικά προσόντα, η Επιτροπή διασφαλίζει ότι προηγείται διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους.

### Άρθρο 32

#### Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

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

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1, 2, 4 και 6, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

### Άρθρο 33

#### Έκθεση

Ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη της πιστοποίησης των μηχανοδηγών που πραγματοποιείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Υποβάλλει στην Επιτροπή, το αργότερο τέσσερα έτη μετά τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων κατά το άρθρο 22 παράγραφος 4, έκθεση με τις τυχόν βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα όσον αφορά:

- α) τις διαδικασίες χορήγησης των αδειών και πιστοποιητικών·
- β) τη διαπίστωση των εκπαιδευτικών κέντρων και των εξεταστών·
- γ) το σύστημα ποιότητας που εφαρμόζουν οι αρμόδιες αρχές·
- δ) την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών·
- ε) την επάρκεια των απαιτήσεων κατάρτισης που προσδιορίζονται στα παραρτήματα IV, V, και VI σε σχέση με τη δομή της αγοράς και τις κατηγορίες του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)·
- στ) τη διασύνδεση των μητρώων και την κινητικότητα στην αγορά εργασίας.

Πέραν τούτων, στην εν λόγω έκθεση ο Οργανισμός μπορεί, αν το κρίνει ενδεδειγμένο, να συστήσει μέτρα σχετικά με τη θεωρητική και πρακτική εξέταση των επαγγελματικών γνώσεων των υποψηφίων για το εναρμονισμένο πιστοποιητικό τροχαίου υλικού και συναφούς υποδομής.

Η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με βάση τις συστάσεις αυτές και προτείνει, ενδεχομένως, τροποποιήσεις στην παρούσα οδηγία.

### Άρθρο 34

#### Χρήση προγραμματισμένων καρτών

Ο Οργανισμός αξιολογεί έως τις 4 Δεκεμβρίου 2012 τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας που συνδυάζει την άδεια και τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στο άρθρο 4 και καταρτίζει σχετικώς ανάλυση κόστους/οφέλους.

Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων της παρούσας οδηγίας και αφορούν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές των προγραμματισμένων αυτών καρτών θεσπίζονται βάσει σχεδίου που καταρτίζει ο Οργανισμός και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 3.

Αν η εισαγωγή της χρήσης της προγραμματισμένης κάρτας δεν συνεπάγεται τροποποίηση της παρούσας οδηγίας ή των παραρτημάτων της, οι προδιαγραφές της προγραμματισμένης κάρτας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 2.

### Άρθρο 35

#### Συνεργασία

Τα κράτη μέλη αλληλοβοηθούνται στην υλοποίηση της παρούσας οδηγίας. Οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται κατά το στάδιο της υλοποίησης.

Ο Οργανισμός υποστηρίζει τη συνεργασία αυτή και οργανώνει τις απαραίτητες συναντήσεις με εκπρόσωπους των αρμοδίων αρχών.

### Άρθρο 36

#### Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 4 Δεκεμβρίου 2009. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου, τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή πληροφορεί τα άλλα κράτη μέλη σχετικά.

3. Οι υποχρεώσεις μεταφοράς και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα, για όσο διάστημα δεν διαθέτουν στο έδαφός τους σιδηροδρομικό σύστημα.

### Άρθρο 37

#### Προοδευτική έναρξη εφαρμογής και μεταβατικές περιόδους

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε εφαρμογή προοδευτικά, όπως προβλέπεται παρακάτω.

1. Η τήρηση των μητρώων του άρθρου 22 αρχίζει δύο έτη από τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων, κατά το άρθρο 22 παράγραφος 4.
2. α) Εντός δύο ετών από τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων, κατά το άρθρο 22 παράγραφος 4, εκδίδονται πιστοποιητικά ή άδειες σύμφωνα με την παρούσα οδηγία σε μηχανοδηγούς που εργάζονται σε διασυνοριακά δρομολόγια, σε ενδομεταφορές ή μεταφορές εμπορευμάτων σε άλλο κράτος μέλος, ή που εργάζονται σε τουλάχιστον δύο κράτη μέλη, με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 3.

Από την ίδια ημερομηνία, όλοι οι μηχανοδηγοί που εκτελούν τα ανωτέρω καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που δεν διαθέτουν ακόμη άδεια ή πιστοποιητικό σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, πρέπει να συμμορφώνονται με τους τακτικούς ελέγχους που προβλέπει το άρθρο 16.

- β) Εντός δύο ετών από την έναρξη τήρησης των μητρώων κατά το σημείο 1, όλες οι νέες άδειες και πιστοποιητικά εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη των διατάξεων του σημείου 3.
- γ) Εντός επτά ετών από την έναρξη τήρησης του μητρώου του σημείου 1, όλοι οι μηχανοδηγοί πρέπει να διαθέτουν άδειες και πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Οι εκδίδουσες αρχές λαμβάνουν υπόψη όλες τις επαγγελματικές δεξιότητες που έχει ήδη αποκτήσει κάθε μηχανοδηγός, ώστε η παρούσα απαίτηση να μη δημιουργεί περιττή διοικητική και οικονομική επιβάρυνση. Άδειες οδήγησης που έχουν ήδη χορηγηθεί στους μηχανοδηγούς πρέπει να κατοχυρώνονται, όσο είναι δυνατόν. Παρ' όλα αυτά, οι εκδίδουσες αρχές μπορούν να αποφασίζουν, για μεμονωμένους μηχανοδηγούς ή για ομάδες μηχανοδηγών, ότι απαιτούνται επιπλέον εξετάσεις ή/και εκπαίδευση για τη χορήγηση των αδειών ή/και των πιστοποιητικών βάσει της παρούσας οδηγίας.
3. Οι μηχανοδηγοί οι οποίοι εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από την εφαρμογή του σημείου 2 στοιχείο α) ή β), μπορούν να συνεχίσουν να ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες βάσει των αδειών τους, χωρίς να εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, επί επτά το πολύ έτη μετά την έναρξη τήρησης των μητρώων του σημείου 1.

Στην περίπτωση μαθητευομένων που έχουν αρχίσει εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης και κατάρτισης ή εγκεκριμένο κύκλο κατάρτισης πριν από την εφαρμογή του σημείου 2 στοιχείο α) ή β), τα κράτη μέλη μπορούν να πιστοποιούν τους εν λόγω μηχανοδηγούς σύμφωνα με την κείμενη εθνική νομοθεσία.

Για τους μηχανοδηγούς και τους μαθητευόμενους που μνημονεύονται στην παρούσα παράγραφο, η αρμόδια αρχή ή αρχές μπορούν να χορηγούν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, απαλλαγές από τις ιατρικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα II. Η ισχύς της άδειας που εκδίδεται με τέτοια εξαίρεση περιορίζεται στο έδαφος των οικείων κρατών μελών.

4. Οι αρμόδιες αρχές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν τη σταδιακή εφαρμογή τακτικών ελέγχων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 16, στους μηχανοδηγούς που δεν διαθέτουν άδειες και πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
5. Όταν το ζητήσει κράτος μέλος, η Επιτροπή ζητεί από τον Οργανισμό, σε διαβούλευση με το εν λόγω κράτος μέλος, να πραγματοποιήσει ανάλυση κόστους/οφέλους της εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στους μηχανοδηγούς που ασκούν τα καθήκοντά τους αποκλειστικά στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Η ανάλυση καλύπτει περίοδο δέκα ετών και υποβάλλεται στην Επιτροπή μέσα σε δύο έτη μετά την έναρξη τήρησης των μητρώων κατά το σημείο 1.

Εάν η ανάλυση κόστους/οφέλους καταδειξει ότι το κόστος της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στους εν λόγω μηχανοδηγούς είναι μεγαλύτερο από το όφελος, η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 2, αποφασίζει εντός έξι μηνών από την υποβολή των πορισμάτων της ανάλυσης, ότι οι διατάξεις του σημείου 2 στοιχεία β) και γ) του παρόντος άρθρου δεν χρειάζεται να τεθούν σε ισχύ έναντι των εν λόγω μηχανοδηγών για χρονικό διάστημα μέχρι δέκα ετών στο έδαφος του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

Το αργότερο 24 μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής αυτής εξαίρεσης, η Επιτροπή, συνεκτιμώντας τις εξελίξεις στον τομέα των σιδηροδρόμων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 2, από τον Οργανισμό να πραγματοποιήσει νέα ανάλυση κόστους/οφέλους και να της την υποβάλει το αργότερο δώδεκα μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής εξαίρεσης. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία του δευτέρου εδαφίου του παρόντος σημείου.

#### Άρθρο 38

##### Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### Άρθρο 39

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Οκτωβρίου 2007.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. LOBO ANTUNES



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

## 1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Τα υλικά χαρακτηριστικά της άδειας μηχανοδηγού τηρούν τα πρότυπα ISO 7810 και ISO 7816-1.

Η κάρτα είναι κατασκευασμένη από πολυανθρακικό πλαστικό.

Οι μέθοδοι ελέγχου των χαρακτηριστικών των αδειών που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμόρφωσής τους με τα διεθνή πρότυπα τηρούν το πρότυπο ISO 10373.

## 2. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Η εμπρόσθια όψη της άδειας περιλαμβάνει:

- α) τη μνεία «άδεια μηχανοδηγού» τυπωμένη με μεγάλα στοιχεία στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια·
- β) το όνομα του κράτους μέλους χορήγησης της άδειας·
- γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια, αποτελούμενο από τον κωδικό ISO 3166 της χώρας, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα κυανό ορθογώνιο και περιβαλλόμενο κυκλικά από δώδεκα κίτρινα αστέρια·
- δ) τις ειδικές πληροφορίες της χορηγούμενης άδειας, με την εξής σειρά:
  - i) επώνυμο του κατόχου,
  - ii) όνομα ή ονόματα του κατόχου,
  - iii) ημερομηνία και τόπο γέννησης του κατόχου,
  - iv) — ημερομηνία έκδοσης της άδειας,  
— ημερομηνία λήξης ισχύος της άδειας,  
— επωνυμία της εκδίδουσας αρχής,  
— αριθμός αναφοράς που έχει δοθεί στον εργαζόμενο από τον εργοδότη (προαιρετικώς),
  - v) τον αριθμό της άδειας, που επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα του εθνικού μητρώου,
  - vi) φωτογραφία του κατόχου,
  - vii) υπογραφή του κατόχου,
  - viii) τόπο κατοικίας ή ταχυδρομική διεύθυνση (προαιρετικώς)·
- ε) τη μνεία «υπόδειγμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων» στην ή στις γλώσσες του κράτους μέλους που χορηγεί την άδεια και τη μνεία «άδεια μηχανοδηγού» στις υπόλοιπες γλώσσες της Κοινότητας, τυπωμένη σε κίτρινο χρώμα ώστε να αποτελεί το φόντο της άδειας·
- στ) χρώματα αναφοράς:
  - κυανό: Pantone Reflex blue,
  - κίτρινο: Pantone yellow·



- ζ) περαιτέρω πληροφορίες, ή ιατρικούς περιορισμούς χρήσης επιβεβλημένους από αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παράρτημα III, υπό κωδικοποιημένη μορφή.

Οι κωδικοί αποφασίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 32 παράγραφος 2, βάσει συστάσεως του Οργανισμού.

### 3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Το πιστοποιητικό περιέχει:

- α) το επώνυμο του κατόχου·
- β) το όνομα ή τα ονόματα του κατόχου·
- γ) την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του κατόχου·
- δ) — την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού,  
— την ημερομηνία λήξης ισχύος του πιστοποιητικού,  
— την επωνυμία της εκδίδουσας αρχής,  
— τον αριθμό αναφοράς που έχει δοθεί στον εργαζόμενο από τον εργοδότη (προαιρετικώς)·
- ε) τον αριθμό της άδειας, που επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα του εθνικού μητρώου·
- στ) φωτογραφία του κατόχου·
- ζ) την υπογραφή του κατόχου·
- η) τον τόπο μονίμου κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση του κατόχου (προαιρετικώς)·
- θ) το όνομα και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής για λογαριασμό των οποίων επιτρέπεται να οδηγεί συρμούς ο οδηγός·
- ι) την κατηγορία για την οποία ο κάτοχος έχει άδεια να οδηγεί·
- ια) τον τύπο ή τους τύπους τροχαίου υλικού που επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος·
- ιβ) τις υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος·
- ιγ) τις τυχόν πρόσθετες ή περιοριστικές μνείες·
- ιδ) τις γλωσσικές γνώσεις.

### 4. ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΜΗΤΡΩΑ

- α) Δεδομένα σχετικά με την άδεια:

Όλα τα δεδομένα που αναγράφονται στην άδεια συν τα δεδομένα τα σχετικά με τις απαιτήσεις ελέγχου που εκτίθενται στα άρθρα 11 και 16.

- β) Δεδομένα σχετικά με το πιστοποιητικό

Όλα τα δεδομένα που αναγράφονται στο πιστοποιητικό συν τα δεδομένα τα σχετικά με τις απαιτήσεις ελέγχου που εκτίθενται στα άρθρα 12, 13 και 16.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

## 1. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1.1. Οι μηχανοδηγοί δεν πρέπει να πάσχουν από πάθηση ή να υποβάλλονται σε θεραπευτική ή φαρμακευτική αγωγή ούτε να λαμβάνουν φάρμακα ή ουσίες ικανές να προκαλέσουν:

- αιφνίδια απώλεια συνείδησης,
- μείωση της προσοχής ή της συγκέντρωσης,
- αιφνίδια ανικανότητα,
- απώλεια της ισορροπίας ή του συντονισμού,
- σημαντικό περιορισμό κινητικότητας.

## 1.2. Όραση

Πρέπει να πληρούνται οι κάτωθι απαιτήσεις για την όραση:

- οξύτητα όρασης σε απόσταση, υποβοηθούμενη ή μη: 1,0· ελάχιστη 0,5 για τον πλέον ασθενή οφθαλμό,
- μέγιστοι διορθωτικοί φακοί: υπερμετρωπία +5/μυωπία – 8. Επιτρέπονται παρεκκλίσεις σε εξαιρετικές περιπτώσεις και μετά τη γνωμάτευση ειδικού, κατόπιν της οποίας ο ιατρός αποφασίζει,
- όραση κοντινής και ενδιάμεσης απόστασης: επαρκής, υποβοηθούμενη ή μη,
- επιτρέπονται οι φακοί επαφής και τα γυαλιά εφόσον ελέγχονται τακτικά από ειδικό,
- φυσιολογική αντίληψη των χρωμάτων: χρήση αναγνωρισμένου τεστ, όπως το Ishihara, συμπληρωμένου από άλλο αναγνωρισμένο τεστ εφόσον απαιτείται,
- οπτικό πεδίο: πλήρες,
- όραση και για τους δύο οφθαλμούς: αποτελεσματική· δεν απαιτείται αν το άτομο έχει κατάλληλη προσαρμογή και επαρκή πείρα αντιστάθμισης. Μόνο στην περίπτωση απώλειας της διοφθαλμικής όρασης μετά την έναρξη της απασχόλησής του,
- διοφθαλμική όραση: αποτελεσματική,
- αναγνώριση των έγχρωμων σημάτων: η δοκιμή θα βασίζεται στην αναγνώριση απλών χρωμάτων και όχι σε σχετικές διαφορές,
- ευαισθησία στις αντιθέσεις: επαρκής,
- έλλειψη σταδιακά επιδεινούμενης ασθένειας των οφθαλμών,
- τα οφθαλμικά εμφυτεύματα, οι κερατοτομές και οι κερατεκτομές επιτρέπονται μόνον εφόσον παρακολουθούνται σε ετήσια βάση ή με περιοδικότητα που έχει επιβάλει ο ιατρός,
- ικανότητα αντοχής στο θάμβος,
- δεν επιτρέπονται οι έγχρωμοι φακοί επαφής και οι φωτοχρωματικοί φακοί, επιτρέπονται όμως οι φακοί με υπεριώδη ηθμό.

### 1.3. Απαιτήσεις για την ακοή και την ομιλία

Επαρκής ακοή επιβεβαιωμένη με ακουόγραμμα, ήτοι:

- επαρκής ακοή για τη διεξαγωγή τηλεφωνικής συνδιάλεξης και για την ικανότητα αντίληψης των ακουστικών σημάτων συναγεμού και των ραδιοφωνικών μηνυμάτων.

Οι κάτωθι τιμές πρέπει να εκλαμβάνονται ως ενδεικτικές:

- η μείωση της ακοής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40 dB σε 500 και 1 000 Hz,
- η μείωση της ακοής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 45 dB σε 2 000 Hz για το αυτί που έχει τη χειρότερη εναέρια αγωγιμότητα του ήχου,
- να μην υπάρχει ανωμαλία του αιθουσαίου συστήματος,
- να μην υπάρχει χρόνια διαταραχή της ομιλίας (δεδομένης της ανάγκης ανταλλαγής ηχηρών και σαφών μηνυμάτων),
- επιτρέπεται σε εξαιρετικές περιπτώσεις η χρήση ακουστικών βαρηκοΐας.

### 1.4. Εγκυμοσύνη

Σε περίπτωση χαμηλής ανοχής ή παθολογικής κατάστασης, η εγκυμοσύνη θεωρείται προσωρινή αιτία αποκλεισμού για τις μηχανοδηγούς. Οι νομικές διατάξεις προστασίας των εγκύων μηχανοδηγών πρέπει να εφαρμόζονται.

## 2. ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

### 2.1. Ιατρικές εξετάσεις

- γενική ιατρική εξέταση,
- εξετάσεις των αισθήσεων (όραση, ακοή, αντίληψη των χρωμάτων),
- αιματολογική ή ουρολογική ανάλυση, για την ανίχνευση μεταξύ άλλων του σακχαρώδους διαβήτη, στο βαθμό που είναι απαραίτητες για την εκτίμηση της σωματικής ικανότητας του υποψήφιου,
- ηλεκτροκαρδιογράφημα αναπαύσεως,
- δοκιμές για την ανίχνευση ψυχοτρόπων ουσιών, όπως παράνομων ναρκωτικών ή ψυχοτρόπων φαρμάκων, και της κατάχρησης οινόπνευματος, περιστάσεων που θίγουν την καταλληλότητα προς εργασία,
- γνωστικές εξετάσεις: προσοχή και συγκέντρωση, μνήμη, αντίληψη, συλλογιστική ικανότητα,
- επικοινωνία,
- ψυχοκινητικές εξετάσεις: χρόνος απόκρισης, συντονισμός των χεριών.

### 2.2. Ψυχολογικές εξετάσεις για την επαγγελματική καταλληλότητα

Σκοπός των ψυχολογικών εξετάσεων για την επαγγελματική καταλληλότητα είναι να βοηθήσουν στην πρόσληψη και στη διαχείριση του προσωπικού. Στον καθορισμό του περιεχομένου της ψυχολογικής αξιολόγησης, η εξέταση πρέπει να κρίνει ότι ο υποψήφιος μηχανοδηγός δεν πάσχει από διαπιστωμένα επαγγελματοψυχολογικά προβλήματα, ιδίως στις λειτουργικές του ικανότητες ή σε οποιονδήποτε συναφή παράγοντα προσωπικότητας, ικανά να παρακωλύσουν την ασφαλή άσκηση των καθηκόντων του.

## 3. ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΛΗΨΗ

### 3.1. Συχνότητα

Ιατρικές εξετάσεις (σωματική κατάσταση) γίνονται τουλάχιστον κάθε τρία έτη έως την ηλικία των 55 ετών, ακολούθως δε κάθε έτος.

Ο αναγνωρισμένος ή διαπιστευμένος δυνάμει του άρθρου 20 ιατρός ορίζει μεγαλύτερη συχνότητα εξέτασης εφόσον το απαιτεί η κατάσταση υγείας του μέλους του προσωπικού.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 1, διενεργείται κατάλληλη ιατρική εξέταση όποτε υπάρχουν λόγοι αμφιβολίας για το κατά πόσον ο κάτοχος άδειας ή πιστοποιητικού έχει παύσει να πληροί τις οριζόμενες στο παράρτημα II σημείο 1 ιατρικές απαιτήσεις.

Η σωματική ικανότητα ελέγχεται τακτικά και ύστερα από κάθε εργατικό ατύχημα και κάθε χρονικό διάστημα διακοπής της εργασίας ύστερα από ατύχημα με θύματα. Ο διαπιστευμένος ή αναγνωρισμένος δυνάμει του άρθρου 20 ιατρός μπορεί να αποφασίσει τη διενέργεια κατάλληλης συμπληρωματικής ιατρικής εξέτασης, ιδίως μετά αναρρωτική άδεια τουλάχιστον τριάντα ημερών. Ο εργοδότης πρέπει να ζητήσει από τον διαπιστευμένο ή αναγνωρισμένο δυνάμει του άρθρου 20 ιατρό να ελέγξει τη σωματική ικανότητα του μηχανοδηγού εφόσον υποχρεώθηκε να τον αποσύρει από την υπηρεσία για λόγους ασφαλείας.

### 3.2. Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης

Εφόσον ο μηχανοδηγός πληροί τα απαιτούμενα κριτήρια της εξέτασης που πραγματοποιείται πριν από την πρόσληψή του, οι περιοδικές εξετάσεις περιλαμβάνουν τουλάχιστον:

- γενική ιατρική εξέταση,
- εξέταση των αισθήσεων (όραση, ακοή, αντίληψη των χρωμάτων),
- αιματολογική ή ουρολογική εξέταση για τον εντοπισμό σακχαρώδους διαβήτη και άλλων καταστάσεων που έδειξε η κλινική εξέταση,
- δοκιμές για ναρκωτικά όταν το καθιστά ενδεδειγμένο η κλινική εξέταση.

Για τους άνω των 40 ετών μηχανοδηγούς, απαιτείται επίσης ηλεκτροκαρδιογράφημα αναπαύσεως.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Χρειάζεται ορθή κατανομή μεταξύ της θεωρητικής εκπαίδευσης (διδασκαλία σε αίθουσα και επιδείξεις) και της πρακτικής εκπαίδευσης (πείρα εργασίας, οδήγηση με εποπτεία και οδήγηση χωρίς εποπτεία σε σιδηροτροχιές που είναι κλειστές στην κυκλοφορία για εκπαιδευτικούς λόγους).

Η εκπαίδευση με υπολογιστή είναι αποδεκτή για την ατομική εκμάθηση των κανόνων εκμετάλλευσης, των καταστάσεων σηματοδότησης κ.λπ.

Η χρήση προσομοιωτών, παρόλο που δεν είναι υποχρεωτική, μπορεί να αποβεί χρήσιμη στην αποτελεσματική εκπαίδευση των μηχανοδηγών· χρησιμοποιούνται ιδίως για την εξάσκηση σε ασυνήθεις καταστάσεις εργασίας ή για κανονισμούς που εφαρμόζονται σπάνια. Οι προσομοιωτές διαθέτουν ιδιαίτερο πλεονέκτημα λόγω της ικανότητάς τους να παρέχουν μάθηση μέσω της πρακτικής εξάσκησης για καταστάσεις για τις οποίες δεν είναι δυνατή η εξάσκηση σε πραγματικές συνθήκες. Κατ' αρχήν, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται προσομοιωτές τελευταίας γενιάς.

Όσον αφορά την απόκτηση γνώσεων για τις διαδρομές, πρέπει να προτιμάται η συνοδεία του υποψήφιου μηχανοδηγού από άλλο μηχανοδηγό επί ένα κατάλληλο αριθμό διαδρομών κατά μήκος του δρομολογίου, ημέρα και νύκτα. Οι μαγνητοσκοπήσεις των διαδρομών, όπως αυτές φαίνονται στο θάλαμο οδήγησης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν, μεταξύ άλλων μεθόδων, ως συμπλήρωμα εκπαίδευσης.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ

Στο πλαίσιο της γενικής κατάρτισης επιδιώκονται οι κάτωθι στόχοι:

- απόκτηση της γνώσης και της πρακτικής των σιδηροδρομικών τεχνολογιών, περιλαμβανομένων των αρχών της ασφάλειας και της φιλοσοφίας που διαπνέει τους κανόνες εκμετάλλευσης,
- απόκτηση γνώσεων και πρακτικής των κινδύνων που συνδέονται με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση και των διάφορων μέσων που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπισή τους,
- απόκτηση γνώσεων και πρακτικής που αφορούν τις αρχές που καθοδηγούν έναν ή περισσότερους τρόπους εκμετάλλευσης σιδηροδρόμων,
- απόκτηση γνώσεων και πρακτικής σχετικά με τους συρμούς, τη σύνθεσή τους και τις απαιτήσεις επί των μονάδων έλξης, τα φορτηγά και επιβατικά βαγόνια και τα άλλα είδη τροχαίου υλικού.

Συγκεκριμένα, ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι ικανός:

- να εκτιμά τις συγκεκριμένες συνθήκες άσκησης του επαγγέλματος του μηχανοδηγού, το συμφέρον και τις επαγγελματικές και προσωπικές απαιτήσεις (μακρές περίοδοι εργασίας, απουσία από την οικογενειακή εστία κ.λπ.),
- να θέτει σε πρακτική εφαρμογή τους κανόνες ασφαλείας του προσωπικού,
- να αναγνωρίζει το τροχαίο υλικό,
- να γνωρίζει και να εφαρμόζει με ακριβή τρόπο μια μέθοδο εργασίας,
- να αναγνωρίζει τα διάφορα έγγραφα αναφοράς και εφαρμογής (εγχειρίδιο διαδικασιών και βιβλιάριο γραμμής, όπως αυτά καθορίζονται στην ΤΠΔ «εκμετάλλευσης», εγχειρίδιο μηχανοδηγού, οδηγός επισκευών κ.λπ.),
- να μαθαίνει μορφές συμπεριφοράς συμβατές με τις κρίσιμες για την ασφάλεια ευθύνες,
- να γνωρίζει την ύπαρξη των διαδικασιών σε περίπτωση ατυχήματος με θύματα,
- να διακρίνει τους κινδύνους που συνδέονται με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση εν γένει,
- να γνωρίζει τις αρχές που διέπουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας,
- να γνωρίζει τις βασικές αρχές της ηλεκτροτεχνικής.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

**ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ  
ΜΕ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ**

Μετά το πέρας της ειδικής εκπαίδευσης στο τροχαίο υλικό, ο μηχανοδηγός πρέπει να μπορεί να εκτελέσει τα εξής καθήκοντα.

**1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ**

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να συλλέγει τα αναγκαία έγγραφα και εξοπλισμό,
- να ελέγχει τις ικανότητες της μονάδας έλξης,
- να ελέγχει τις ενδείξεις που αναγράφονται στα επί της μονάδας έλξης έγγραφα,
- να εξακριβώνει, πραγματοποιώντας τους προβλεπόμενους ελέγχους και δοκιμές, ότι η μονάδα έλξης μπορεί να εξασφαλίσει την απαιτούμενη δύναμη έλξης και ότι ο εξοπλισμός ασφαλείας λειτουργεί,
- να ελέγχει την ετοιμότητα και τη λειτουργικότητα των προβλεπόμενων εξοπλισμών προστασίας και ασφαλείας κατά την παράδοση μιας μηχανής έλξης ή κατά την αρχή του ταξιδιού,
- να εκτελεί εργασίες συνήθους προληπτικής συντήρησης.

**2. ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ**

Για να οδηγήσει μια μηχανή έλξης, ο μηχανοδηγός οφείλει να γνωρίζει όλα τα όργανα χειρισμού και τους δείκτες που έχει στη διάθεσή του, ιδίως εκείνα που αφορούν:

- την έλξη,
- την πέδηση,
- τα συστήματα ασφαλείας της κυκλοφορίας.

Για να μπορεί να αναγνωρίζει και να εντοπίζει τυχόν ανωμαλίες στο τροχαίο υλικό, να τις επισημαίνει και να κρίνει τι χρειάζεται για την επιδιόρθωσή τους, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να παρεμβαίνει, οφείλει να είναι εξοικειωμένος με:

- τις μηχανικές δομές,
- τα όργανα ανάρτησης και ζεύξης,
- τα κινούμενα στοιχεία,
- τον εξοπλισμό ασφαλείας,
- τις δεξαμενές καυσίμου, τις διατάξεις τροφοδοσίας σε καύσιμο, τις διατάξεις εξάτμισης,
- τη σημασία των σημάνσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές όψεις του τροχαίου υλικού, ιδίως δε τα σύμβολα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- τα συστήματα καταγραφής διαδρομών,
- τα ηλεκτρικά και αεροϋδροστατικά συστήματα,
- τα συστήματα τροφοδοσίας με ηλεκτρικό ρεύμα και υψηλής τάσης,
- τον εξοπλισμό επικοινωνίας (ραδιοεπικοινωνία εδάφους-συρμού κ.λπ.),
- τις ρυθμίσεις των διαδρομών,

- τα συστατικά στοιχεία του τροχαίου υλικού, το ρόλο τους και τις ιδιαίτερες διατάξεις του ρυμολκούμενου υλικού, ιδίως το σύστημα ακινητοποίησης του συρμού με εξαερισμό του σωλήνα πέδησης,
- το σύστημα πέδησης,
- τα ιδιαίτερα στοιχεία των μηχανών έλξης,
- την αλυσίδα έλξης, τους κινητήρες και τις μεταδόσεις κίνησης.

### 3. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να ελέγχει και να υπολογίζει, πριν από την αναχώρηση του συρμού, ότι η ισχύς πέδησης του συρμού αντιστοιχεί στην απαιτούμενη ισχύ πέδησης για τη συγκεκριμένη γραμμή, όπως προσδιορίζεται στα έγγραφα του οχήματος,
- να ελέγχει τη λειτουργία των διάφορων εξαρτημάτων του συστήματος πέδησης της μηχανής έλξης και του συρμού, αν κεραιάζεται, πριν από την εκκίνηση, κατά την έναρξη λειτουργίας και εν κινήσει.

### 4. ΤΥΠΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει γνώση των πληροφοριών που του μεταδίδονται πριν από την αναχώρηση,
- να καθορίζει τον τύπο κίνησης και τη μέγιστη ταχύτητα του συρμού συναρτήσει μεταβλητών όπως περιορισμοί ταχύτητας, καιρικές συνθήκες ή ενδεχόμενες μεταβολές της σηματοδότησης.

### 5. ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΦΘΕΙΡΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Ή ΤΟ ΥΛΙΚΟ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να χρησιμοποιεί το σύνολο των διατάξεων ελέγχου που έχει στη διάθεσή του, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες,
- να θέτει σε εκκίνηση το συρμό σεβόμενος τους περιορισμούς πρόσφυσης και ισχύος,
- να χρησιμοποιεί την πέδη για τις επιβραδύνσεις και τις στάσεις, σεβόμενος το τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις.

### 6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να διακρίνει τα ασυνήθη περιστατικά στη συμπεριφορά του συρμού,
- να επιθεωρεί το συρμό και να αναγνωρίζει τις ενδείξεις ανωμαλιών, να διακρίνει τις διαφορές μεταξύ τους, να αντιδρά αναλόγως και να προσπαθεί να τις διορθώσει, δίνοντας πάντα προτεραιότητα στην ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και των προσώπων,
- να γνωρίζει τα διαθέσιμα μέσα προστασίας και επικοινωνίας.

### 7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει τα μέτρα προστασίας και συναγεμμού σε περίπτωση ατυχήματος προσώπου επιβαίνοντος στο συρμό,
- να προσδιορίζει εάν ο συρμός μεταφέρει επικίνδυνες ύλες και να τις αναγνωρίζει με βάση τα έγγραφα του συρμού και τους πίνακες των αμαξοστοιχιών,
- να γνωρίζει τις διαδικασίες εκκένωσης του συρμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

8. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ ΣΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Ύστερα από περιστατικό, ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να κρίνει εάν το όχημα μπορεί να συνεχίσει να κυκλοφορεί και υπό ποιες συνθήκες, ώστε να ενημερώσει σχετικώς το ταχύτερο δυνατόν το διαχειριστή της υποδομής.

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να κρίνει αν είναι απαραίτητος έλεγχος από ειδικό πριν ο συρμός μπορέσει να συνεχίσει.

9. ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να λαμβάνει μέτρα ούτως ώστε ο συρμός ή μέρη του να μην τίθενται άκαιρα σε λειτουργία ή σε κίνηση, ακόμη και υπό τις πλέον δυσμενείς συνθήκες.

Επιπλέον, ο μηχανοδηγός οφείλει να γνωρίζει τα μέτρα που σταματούν το συρμό ή μέρη του αν έχουν τεθεί άκαιρα σε κίνηση.

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

## ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

## Θέματα σχετικά με τις υποδομές

## 1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΕΝΟ

Ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι ικανός να ελέγχει και να υπολογίζει, πριν από την αναχώρηση του συρμού, ότι η ισχύς πέδησης του συρμού αντιστοιχεί στην απαιτούμενη ισχύ πέδησης για τη συγκεκριμένη γραμμή, όπως προσδιορίζεται στα έγγραφα του οχήματος.

## 2. ΤΥΠΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΓΙΣΤΟ ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει γνώση των πληροφοριών που του μεταδίδονται, όπως, παραδείγματος χάρη, τα όρια ταχύτητας ή οι ενδεχόμενες μεταβολές της σηματοδότησης,
- να προσδιορίζει τον τύπο κίνησης και το όριο ταχύτητας του συρμού του συναρτήσει των χαρακτηριστικών της γραμμής.

## 3. ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός να προβλέπει τα προβλήματα και να αντιδρά αναλόγως σε ό,τι αφορά την ασφάλεια και τις άλλες επιδόσεις, όπως ακρίβεια δρομολογίου και οικονομικές πτυχές. Κατά συνέπεια, οφείλει να έχει καλή γνώση των γραμμών και των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων από τις οποίες διέρχεται, καθώς ενδεχομένως και τα εναλλακτικά δρομολόγια που έχουν συμφωνηθεί.

Τα κάτωθι στοιχεία είναι σημαντικά:

- οι συνθήκες εκμετάλλευσης (αλλαγές σιδηροτροχιών, μονόδρομη κυκλοφορία κ.λπ.),
- η ικανότητα να κάνει έλεγχο διαδρομής και να συμβουλευέται τα σχετικά έγγραφα,
- η αναγνώριση των σιδηροτροχιών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για έναν δεδομένο τύπο κυκλοφορίας,
- οι εφαρμοστέοι κανόνες κυκλοφορίας και η σημασία του συστήματος σηματοδοσίας,
- το καθεστώς εκμετάλλευσης,
- ο τύπος του συστήματος αποκλεισμού και οι σχετικοί κανονισμοί,
- η ονομασία, η θέση και η εξ' αποστάσεως αναγνώριση των σιδηροδρομικών σταθμών και των θέσεων σηματοδοσίας για την προσαρμογή της οδήγησης,
- η σηματοδότηση μετάβασης από το ένα σύστημα εκμετάλλευσης ή τροφοδοσίας σε ενέργεια στο άλλο,
- τα όρια ταχύτητας για τις διάφορες κατηγορίες οδηγούμενων συρμών,
- τα τοπογραφικά στοιχεία,
- οι ιδιαίτερες συνθήκες πέδησης, όπως σε ιδιαίτερα επικλινείς γραμμές,
- οι ιδιαιτερότητες εκμετάλλευσης: ιδιαίτερα σήματα ή πινακίδες, συνθήκες αναχώρησης κ.λπ.



## 4. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να θέτει το συρμό σε κίνηση μόνον εφόσον πληρούνται οι ρυθμιστικοί όροι (ωράριο, εντολή ή σήμα αναχώρησης, λειτουργία των σημάτων ενδεχομένως κ.λπ.),
- να παρατηρεί τη σηματοδότηση (πλευρική και μέσα στο θάλαμο οδήγησης), να την ερμηνεύει χωρίς δισταγμό ή σφάλμα και να πράττει τα δέοντα,
- να κυκλοφορεί με πλήρη ασφάλεια σύμφωνα με τους ιδιαίτερους τρόπους εκμετάλλευσης: ιδιαίτερος τρόπος κίνησης κατόπιν εντολής, προσωρινοί περιορισμοί της ταχύτητας, κυκλοφορία σε αντίθετη κατεύθυνση από την κανονική, άδεια παραβίασης κλειστών σημάτων, ελιγμοί, στροφές, κυκλοφορία σε εργοταξιακή γραμμή κ.λπ.,
- να σέβεται τις προγραμματισμένες και προαιρετικές στάσεις και να εκτελεί ενδεχομένως εργασίες εξυπηρέτησης των επιβατών κατά τη διάρκεια των στάσεων αυτών, ιδίως το άνοιγμα και το κλείσιμο των θυρών.

## 5. ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή τη θέση του επί της γραμμής από την οποία διέρχεται,
- να χρησιμοποιεί την πέδηση για τις επιβραδύνσεις και τις στάσεις, σεβόμενος το τροχαίο υλικό και τις εγκαταστάσεις,
- να ρυθμίζει την κίνηση του συρμού σύμφωνα με το ωράριο και τις τυχόν οδηγίες εξοικονόμησης ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά της μηχανής έλξης, του συρμού, της γραμμής και του περιβάλλοντος.

## 6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να προσέχει, εφόσον το επιτρέπει η οδήγηση του συρμού, τα ασυνήθη περιστατικά που αφορούν την υποδομή και το περιβάλλον: σήματα, σιδηροτροχιές, τροφοδοσία σε ενέργεια, διέλευση από ανισόπεδες διαβάσεις, περίγυρος της σιδηροτροχιάς, άλλη κυκλοφορία,
- να γνωρίζει τη συγκεκριμένη απόσταση για την αποφυγή εμποδίων,
- να ειδοποιεί, το συντομότερο δυνατό, το διαχειριστή της υποδομής για τον τόπο και τη φύση των ανωμαλιών που διαπίστωσε και να βεβαιώνεται ότι έγινε πλήρως αντιληπτός από το συνομιλητή του,
- λαμβάνοντας υπόψη την υποδομή, να εξασφαλίζει ή να λαμβάνει μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια της κυκλοφορίας και των προσώπων, όποτε αυτό είναι αναγκαίο.

## 7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

- να λαμβάνει τα μέτρα προστασίας και συναγερμού σε περίπτωση ατυχήματος προσώπου,
- να αποφασίζει το σημείο στάσης του συρμού σε περίπτωση πυρκαγιάς και να διευκολύνει ενδεχομένως την εκκένωση των επιβατών,
- να δίνει, μόλις αυτό είναι δυνατόν, τις πληροφορίες σχετικά με την πυρκαγιά εφόσον δεν μπορεί ο ίδιος να την αντιμετωπίσει,
- να ενημερώνει με την πρώτη ευκαιρία το διαχειριστή υποδομής για τις συγκεκριμένες συνθήκες,
- να εκτιμά κατά πόσον η υποδομή επιτρέπει στο όχημα να συνεχίσει να κυκλοφορεί και υπό ποιες συνθήκες.

## 8. ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

Οι μηχανοδηγοί που χρειάζεται να επικοινωνούν με το διαχειριστή της υποδομής για θέματα κρίσιμα για την ασφάλεια πρέπει να διαθέτουν γνώση της γλώσσας που ορίζει ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής, και δη σε βαθμό που να τους επιτρέπει να επικοινωνούν ενεργά και αποτελεσματικά υπό συνθήκες ρουτίνας, δυσκολιών ή έκτακτης ανάγκης.

Οι μηχανοδηγοί οφείλουν να είναι ικανοί να χρησιμοποιούν τα μηνύματα και τη μέθοδο επικοινωνίας που προσδιορίζονται στις ΤΠΔ εκμετάλλευσης. Οι μηχανοδηγοί οφείλουν να είναι ικανοί να επικοινωνούν σύμφωνα με το επίπεδο 3 του ακόλουθου πίνακα:

Επίπεδο γλώσσας και επικοινωνίας

Η ικανότητα προφορικής χρήσης μιας γλώσσας μπορεί να ταξινομηθεί σε πέντε επίπεδα:

Επίπεδο	Περιγραφή
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— προσαρμόζει τον τρόπο που μιλά σε οποιοδήποτε συνομιλητή</li> <li>— μπορεί να εκφράσει μια γνώμη</li> <li>— μπορεί να διαπραγματευθεί</li> <li>— μπορεί να πείσει</li> <li>— μπορεί να συμβουλευτεί</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— μπορεί να αντιμετωπίσει τελείως απροσδόκητες καταστάσεις</li> <li>— μπορεί να κάνει παραδοχές</li> <li>— μπορεί να υποστηρίξει τη γνώμη του με επιχειρήματα</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— μπορεί να αντιμετωπίσει πρακτικές καταστάσεις όπου υπεισέρχεται απρόβλεπτο στοιχείο</li> <li>— μπορεί να περιγράψει</li> <li>— μπορεί να κρατήσει μια απλή συνομιλία</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— μπορεί να αντιμετωπίσει απλές πρακτικές καταστάσεις</li> <li>— μπορεί να κάνει ερωτήσεις</li> <li>— μπορεί να απαντήσει σε ερωτήσεις</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— μπορεί και μιλά με απομνημονευμένες φράσεις</li> </ul>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

## ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Η ελάχιστη συχνότητα των περιοδικών ελέγχων είναι η εξής:

- α) γλωσσικές γνώσεις (μόνο προκειμένου για άτομα άλλης μητρικής γλώσσας): κάθε τρία έτη ή ύστερα από απουσία άνω του ενός έτους·
  - β) γνώση της υποδομής (συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών και των κανόνων εκμετάλλευσης): κάθε τρία έτη ή ύστερα από απουσία άνω του ενός έτους από την οικεία διαδρομή·
  - γ) γνώση του τροχαίου υλικού: κάθε τρία έτη.
-