ΘΕΣΗ (ΕΕ) αριθ. 8/2012 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

ενόψει της έγκρισης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (Αναδιατύπωση)

Υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 8 Μαρτίου 2012

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/C 108 E/02)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

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

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([3]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ([4]), η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([5]) και 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 ([6]), τροποποιήθηκαν ουσιωδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη.

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

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

(4) Τα κράτη μέλη τα οποία μοιράζονται σημαντικό μέρος της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας με τρίτες χώρες που έχουν το ίδιο εύρος σιδηροτροχιών, διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, θα πρέπει να μπορούν να διαθέτουν λειτουργικούς κανόνες ώστε να εξασφαλίζονται τόσο ο συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής τους και των διαχειριστών υποδομής τρίτων χωρών όσο και ο δίκαιος ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

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

(6) Σε συμφωνία με το εταιρικό δίκαιο των κρατών μελών σχετικά με τους εποπτικούς φορείς των ιδιωτικών πολυμετοχικών εταιριών, οι μέτοχοι σιδηροδρομικών εταιριών θα πρέπει να είναι σε θέση, να απαιτούν προηγούμενη έγκριση για τις σημαντικές αποφάσεις διοίκησης εταιριών, όπως αγορές, επενδύσεις και στρατηγική. Οι εξουσίες των εποπτικών φορέων δυνάμει του εταιρικού δικαίου των κρατών μελών, όπως ο διορισμός των μελών του διοικητικού συμβουλίου, δεν θα πρέπει να θίγονται από την παρούσα οδηγία.

(7) Για να εξασφαλιστεί η μελλοντική ανάπτυξη και η αποτελεσματική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να καθιερωθεί διάκριση μεταξύ της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς και της διαχείρισης της υποδομής. Υπ' αυτές τις συνθήκες, είναι ανάγκη οι δύο αυτές δραστηριότητες να τίθενται υπό χωριστή διαχείριση και να έχουν χωριστή λογιστική. Υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι απαιτήσεις διαχωρισμού, ότι δεν προκύπτουν συγκρούσεις συμφερόντων και ότι διασφαλίζεται το απόρρητο των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναθέτουν συγκεκριμένα διοικητικά καθήκοντα, όπως την είσπραξη τελών, σε οντότητες διαφορετικές από εκείνες που δραστηριοποιούνται στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών.

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

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

([1]) ΕΕ C 132, 3.5.2011, σ. 99.
([2]) ΕΕ C 104, 2.4.2011, σ. 53.
([3]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της … (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 8ης Μαρτίου 2012 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της … (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της … (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).
([4]) ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 25.
([5]) ΕΕ L 143, 27.6.1995, σ. 70.
([6]) ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ. 29.

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

(11) Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι διαχειριστές υποδομών και οι 1 υπάρχουσες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο του δημοσίου έχουν υγιή δημοσιονομική διάρθρωση λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τους κανόνες της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων. Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση υποδομών.

(12) Θα πρέπει να δίδεται στους αιτούντες η ευκαιρία να εκφράζουν τη γνώμη τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρηματικού σχεδίου, όσον αφορά τη χρήση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής. Αυτό δεν θα πρέπει να συνεπάγεται υποχρεωτικά πλήρη κοινοποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου που καταρτίζει ο διαχειριστής της υποδομής.

(13) Δεδομένου ότι οι ιδιωτικές και παρακαμπτήριες γραμμές, π.χ. σε ιδιωτικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις δεν αποτελούν τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία, οι διαχειριστές των υποδομών αυτών δεν θα πρέπει να υπόκεινται στις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους διαχειριστές υποδομών δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Ωστόσο, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε ιδιωτικές και παρακαμπτήριες γραμμές, ανεξάρτητα από το ποιος τις κατέχει, όπουείναι απαραίτητες για την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι αναγκαίες για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς και όταν εξυπηρετούν ή δύνανται να εξυπηρετούν περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

(14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να αποφασίζουν να καλύπτουν τις δαπάνες υποδομής με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης, όπως με σύμπραξη ιδιωτικού-δημόσιου τομέα και χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα.

(15) Ο ισολογισμός των λογαριασμών του διαχειριστή υποδομής πρέπει να εξασφαλίζεται εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος το οποίο, αφού καθορισθεί, μπορεί να παραταθεί σε έκτακτες περιστάσεις, όπως σε μείζονα και αιφνίδια επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης κράτους μέλους που επηρεάζει ουσιαστικά το επίπεδο κυκλοφορίας στην υποδομή ή το επίπεδο της διαθέσιμης δημόσιας χρηματοδότησης.

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

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

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

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

(20) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές [1], επιτρέπει στα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες, ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.

(21) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών επιβατικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, μπορεί να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν εναλλακτική επιλογή να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν υποβολής σχετικού αιτήματος από τις αρμόδιες αρχές ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(22) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια, όπως είναι ο αντίκτυπος στην αποδοτικότητα κάθε υπηρεσίας μεταφορών παρεχόμενης στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνακόλουθων επιπτώσεων στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή ανάθεσης της σύμβασης, η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι διακανονισμοί ως προς τα εισιτήρια, η θέση και ο αριθμός των

[1] ΕΕ L 315, 3.12.2007, σ. 1.

στάσεων εκατέρωθεν των συνόρων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας. Βάσει αυτής της εκτίμησης και της απόφασης του σχετικού ρυθμιστικού φορέα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν 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 δίκαιο της Ένωσης και τις αρχές της ισότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.

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

(24) 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. Οι εξουσίες του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθούν προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς υπηρεσίας και, εφόσον απαιτείται, των πιθανών οικονομικών επιπτώσεων στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

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

(27) Για να εξασφαλισθούν θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, και πλήρης διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στις υπηρεσίες και παροχή υπηρεσιών, χρειάζεται διαχωρισμός μεταξύ παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών και λειτουργίας των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης. Έτσι, είναι αναγκαία η ανεξάρτητη διαχείριση αυτών των δύο τύπων δραστηριότητας όταν ο διαχειριστής της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών ανήκει σε φορέα ή επιχείρηση που κατέχει εξέχουσα θέση και επίσης δραστηριοποιείται σε εθνικό επίπεδο, σε τουλάχιστον μία εκ των αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στην οποία χρησιμοποιείται η εγκατάσταση. Η ανεξαρτησία αυτή δεν θα πρέπει να συνεπάγεται σύσταση χωριστού φορέα ή επιχείρησης για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών.

(28) Οι διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών θα πρέπει να διευκολύνουν την παροχή ισότιμης πρόσβασης στην αγορά για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της ΕΕ και τρίτων χωρών σε αμοιβαία βάση.

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

(30) Για την προστασία των πελατών και των τρίτων, είναι ουσιώδες να εξασφαλιστεί ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι επαρκώς ασφαλισμένες έναντι αστικής ευθύνης. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπεται η κάλυψη της ευθύνης αυτής σε περίπτωση ατυχήματος μέσω εγγυήσεων που παρέχουν οι τράπεζες ή άλλες επιχειρήσεις, υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη παρέχεται με συνθήκες της αγοράς, δεν συνεπάγεται κρατική ενίσχυση και δεν περιέχει στοιχεία διακρίσεων κατά άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(31) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξάλλου, θα πρέπει να τηρούν τις εθνικές διατάξεις και τους κανόνες της Ένωσης όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, χωρίς την επιβολή διακρίσεων, με στόχο να διασφαλιστεί ότι είναι σε θέση να ασκούν τη δραστηριότητά τους σε συγκεκριμένες διαδρομές με πλήρη ασφάλεια και τηρώντας δεόντως τις διατάξεις που αφορούν την υγεία, τις κοινωνικές συνθήκες και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών.

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

(33) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και στις υπηρεσίες στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για την άσκηση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα πρέπει να δημοσιεύονται σε δήλωση δικτύου.

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

(35) Θα πρέπει να δίνονται κίνητρα στους διαχειριστές υποδομής ώστε να μειώνονται τα τέλη πρόσβασης και οι δαπάνες παροχής υποδομής, όπως πριμ για τους διευθύνοντες συμβούλους.

(36) Η υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν ότι οι στόχοι επιδόσεων και τα μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα έσοδα του διαχειριστή υποδομής καλύπτονται από συμβατική συμφωνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής δεν θα πρέπει να θίγει τη αρμοδιότητα των κρατών μελών όσον αφορά το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

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

(38) Οι μέθοδοι επιμερισμού δαπανών που εγκρίνουν οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να βασίζονται στην καλύτερη διαθέσιμη ανάλυση της προέλευσης του κόστους και να επιμερίζουν το κόστος των διαφόρων υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, κατά περίπτωση, στους τύπους των σιδηροδρομικών οχημάτων.

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

(40) Κατά την επιβολή προσαύξησης, τα διακριτά τμήματα της αγοράς θα πρέπει να καθορίζονται από το διαχειριστή υποδομής, όταν το κόστος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, οι τιμές τους στην αγορά ή οι σχετικές απαιτήσεις ποιότητας διαφέρουν σημαντικά.

(41) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να αποβλέπουν, στην κατά το δυνατόν ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών και τύπων μετακίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Τα συστήματα αυτά θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

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

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

(45) Ο θόρυβος κύλισης από τα τροχοπέδιλα με τεχνολογία χυτοσίδηρου η οποία χρησιμοποιείται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες αποτελεί ένα από τα αίτια εκπομπών θορύβου που θα μπορούσαν να μειωθούν με ενδεδεγμένες τεχνικές λύσεις. Διαφοροποιημένα ανάλογα με το θόρυβο τέλη χρήσης υποδομής θα πρέπει κατά πρώτον να επιβάλλονται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες οι οποίες δεν πληρούν τις απαιτήσεις της απόφασης 2006/66/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα θόρυβος τροχαίου υλικού του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος [1]. Όταν η διαφοροποίηση συνεπάγεται απώλεια εσόδων για το διαχειριστή υποδομής, δεν θα πρέπει να θίγει τους κανόνες της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις.

(46) Προκειμένου να επισπευσθεί η εγκατάσταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών στα οχήματα κίνησης, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να τροποποιήσουν το σύστημα χρέωσης με προσωρινή διαφοροποίηση για τους συρμούς που είναι εξοπλισμένοι με ETCS,. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να μπορούν να εξασφαλίσουν ότι η εν λόγω διαφοροποίηση δεν συνεπάγεται απώλεια εσόδων.

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

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

(49) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την εναλλακτική επιλογή να επιτρέπουν στους αγοραστές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών να έχουν απ' ευθείας πρόσβαση στη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας.

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

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

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

(53) Θα πρέπει να καταστεί δυνατόν να λαμβάνεται υπόψη στα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας το γεγονός ότι τα διάφορα τμήματα του δικτύου σιδηροδρομικών υποδομών ενδέχεται να έχουν σχεδιαστεί με βάση διαφορετικούς κύριους χρήστες.

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

[1] ΕΕ L 37, 8.2.2006, σ. 1.

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

(56) Στα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι συνέπειες του αυξανόμενου κορεσμού της χωρητικότητας της υποδομής και, τελικά, της ανεπάρκειας της χωρητικότητας.

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

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

(59) Εξαιτίας της μονοπωλιακής τους θέσης οι διαχειριστές υποδομής, θα υποχρεούνται να εξετάζουν την διαθέσιμη χωρητικότητα της υποδομής και τις μεθόδους βελτίωσής της, όταν η διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας δεν επιτρέπει την ικανοποίηση των αιτημάτων των χρηστών.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(73) Η κατανομή της χωρητικότητας συνδέεται με το κόστος που αναλαμβάνει ο διαχειριστής της υποδομής, για το οποίο θα πρέπει να ζητείται πληρωμή.

(74) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της σιδηροδρομικής υποδομής, απαιτούν την σύσταση ρυθμιστικού φορέα, ο οποίος θα εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων που περιλαμβάνει η παρούσα οδηγία και θα ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να ενδυναμώσει τις αιτήσεις παροχής πληροφοριών και τις αποφάσεις του μέσω κατάλληλων κυρώσεων.

(75) Η χρηματοδότηση του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να εγγυάται την ανεξαρτησία του και να γίνεται είτε μέσω του κρατικού προϋπολογισμού είτε μέσω υποχρεωτικών συνεισφορών του κλάδου, τηρώντας τις αρχές της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας.

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

(77) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά τις τεχνικές τροποποιήσεις σχετικά με τις πληροφορίες που πρέπει να παράσχει η επιχείρηση η οποία υποβάλλει αίτηση άδειας, με τον κατάλογο των κατηγοριών καθυστέρησης, με το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας κατανομής και με τα λογιστικά στοιχεία που πρέπει να παρέχονται στους ρυθμιστικούς φορείς. Έχει ιδιαίτερη σημασία η Επιτροπή να προβαίνει σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και ενδεδειγμένη διαβίβαση σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(78) Για την εξασφάλιση ενιαίων όρων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση των κανόνων και των γενικών αρχών που διέπουν τα συστήματα ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή ([1]).

(79) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ενίσχυση της ανάπτυξης των σιδηροδρόμων της Ένωσης, η θέσπιση γενικών αρχών για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ο συντονισμός των ρυθμίσεων, στα κράτη μέλη, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση τους, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της πρόδηλης διεθνούς διάστασης της έκδοσης των εν λόγω αδειών και της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων και λόγω της ανάγκης εξασφάλισης δίκαιων και χωρίς διακρίσεις όρων πρόσβασης στην υποδομή, και, ως εκ τούτου, οι στόχοι μπορούν, δεδομένων των διασυνοριακών τους επιπτώσεων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας κατά το άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο 5, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

(80) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα πρέπει να περιορισθεί στις διατάξεις που συνιστούν τροποποιήσεις κατ'ουσία των προϋπαρχουσών οδηγιών. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που δεν τροποποιούνται κατ' ουσία σε σχέση με τις προυπάρχουσες οδηγίες απορρέει από τις οδηγίες αυτές.

(81) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν αντιμετωπίζουν άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν ώφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν τα Κεφάλαια II και IV της παρούσας οδηγίας. Επομένως, αυτά τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση αυτή.

(82) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας ([2]), τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδιον συμφέρον και προς το συμφέρον της Ένωσης, πίνακες οι οποίοι, στο μέτρο του δυνατού, θα υποδεικνύουν την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν.

(83) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των προϋπαρχουσών οδηγιών που παρατίθενται στο Παράρτημα IX μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία θεσπίζει:

α) τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν σε κράτος μέλος όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο II.

β) τα κριτήρια που εφαρμόζονται για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση από κράτος μέλος αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ένωση όπως ορίζονται στο Κεφάλαιο III.

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

([1]) ΕΕ L 55, 28.2.2011, σ. 13.

([2]) ΕΕ C 321, 31.12.2003, σ. 1.

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

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

1. Το Κεφάλαιο II δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές μεταφορές σε τοπικά και περιφερειακά μεμονωμένα δίκτυα για υπηρεσίες μεταφορών σε σιδηροδρομικές υποδομές ή σε δίκτυα που προορίζονται μόνο για την εκτέλεση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.

Παρά τα προβλεπόμενα στο πρώτο εδάφιο, όταν μια τέτοια σιδηροδρομική επιχείρηση τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο επιχείρησης ή άλλου φορέα που εκτελεί ή ενσωματώνει δρομολόγια σιδηροδρομικών μεταφορών, πλην των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 5. Το άρθρο 6 εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τη σχέση μεταξύ της σιδηροδρομικής επιχείρησης και της επιχείρησης ή φορέα που την ελέγχει άμεσα ή έμμεσα.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή του κεφαλαίου III:

α) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή·

β) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές μεταφορές επιβατών·

γ) επιχειρήσεις, που εκτελούν μόνον περιφερειακές σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων·

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

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 8, 13 και του Κεφαλαίου IV:

α) τοπικά και περιφερειακά αυτόνομα δίκτυα επιβατικών μεταφορών σε σιδηροδρομική υποδομή·

β) δίκτυα με σκοπό μόνο την εκμετάλλευση αστικών και προαστιακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών·

γ) περιφερειακά δίκτυα τα οποία χρησιμοποιούνται για περιφερειακές μεταφορές εμπορευμάτων αποκλειστικά από σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν εμπίπτει στην παράγραφο 1, μέχρις ότου άλλος αιτών ζητήσει χωρητικότητα στο δίκτυο αυτό·

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

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν τις τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές υποδομές που δεν έχουν στρατηγική σημασία για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 3 και τις τοπικές σιδηροδρομικές υποδομές που δεν έχουν στρατηγική σημασία για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου IV. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να εξαιρέσουν τις εν λόγω σιδηροδρομικές υποδομές. Σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 62, παράγραφος 2, η Επιτροπή αποφασίζει αν η σιδηροδρομική υποδομή μπορεί να θεωρηθεί άνευ στρατηγικής σημασίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν το μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών, το επίπεδο της χρήσης τους και τον όγκο της κυκλοφορίας που ενδεχομένως θα επηρεαστεί.

5. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 31, παράγραφος 5, τα οχήματα που κυκλοφορούν ή πρόκειται να κυκλοφορήσουν από και προς τρίτες χώρες και κινούνται σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς διαφέρει από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης.

6. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν χρονικές περιόδους και προθεσμίες κατανομής της χωρητικότητας διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 43 παράγραφος 2, στο σημείο 2 στοιχείο β) του παραρτήματος VI και στα σημεία 3, 4 και 5 του παραρτήματος VII για σιδηροδρομικές διαδρομές που θα καθορίζονται σε συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής τρίτων χωρών σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να δημοσιεύουν το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που ισχύουν συγκεκριμένα για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης με διαφορετικές πράξεις και προθεσμίες από αυτές που προβλέπει το άρθρο 29 παράγραφος 1 όταν αυτό απαιτείται για την εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού.

8. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου IV τις σιδηροδρομικές υποδομές των οποίων το εύρος τροχιάς διαφέρει από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης και οι οποίες συνδέουν τους διασυνοριακούς σταθμούς ενός κράτους μέλους με την επικράτεια τρίτης χώρας.

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

10. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του Κεφαλαίου II, εκτός του άρθρου 14 και του Κεφαλαίου IV, της παρούσας οδηγίας κάθε σιδηροδρομική μεταφορά που παρέχεται με διαμετακόμιση μέσω της Ένωσης.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

(1) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η εκτέλεση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·

(2) «διαχειριστής της υποδομής»: κάθε φορέας ή επιχείρηση που ευθύνεται κυρίως για την εγκατάσταση, τη διαχείριση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας και του ελέγχου-χειρισμού και της σηματοδότησης. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·

(3) «σιδηροδρομική υποδομή»: τα στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα I.

(4) «διεθνής εμπορευματική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο·

(5) «διεθνής επιβατική υπηρεσία»: υπηρεσία μεταφοράς επιβατών κατά την οποία ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός της οποίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· ο συρμός μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται, και τα διάφορα τμήματα είναι δυνατόν να έχουν διαφορετικές προελεύσεις και διαφορετικούς προορισμούς, με την προϋπόθεση ότι όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον ένα σύνορο·

(6) «αστικά και προαστιακά δρομολόγια»: δρομολόγια μεταφοράς που έχουν ως κύριο σκοπό να εξυπηρετούν τις ανάγκες αστικού κέντρου ή αστικής περιοχής, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής αστικής περιοχής σε συνδυασμό με τις ανάγκες μεταφορών μεταξύ ενός τέτοιου κέντρου ή αστικής περιοχής και των προαστίων του·

(7) «περιφερειακά δρομολόγια»: τα δρομολόγια που έχουν ως κύριο σκοπό την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιοχών.

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

(9) «εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών»: η εγκατάσταση, συμπεριλαμβανομένων του γηπέδου και του εξοπλισμού, η οποία έχει ειδικά διαμορφωθεί, εν όλω ή εν μέρει, ώστε να επιτρέπει την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών που αναφέρονται στα σημεία (2) έως (4) του παραρτήματος II·

(10) «φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών»: οιοσδήποτε δημόσος ή ιδιωτιός φορέας, υπεύθυνος για τη διαχείριση μίας ή περισσότερων εγκαταστάσεων ή για την παροχή μίας ή περισσότερων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα σημεία (2) έως (4) του παραρτήματος II·

(11) «διασυνοριακή συμφωνία»: οιαδήποτε συμφωνία μεταξύ δύο ή περισσοτέρων κρατών μελών ή μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών που έχει ως σκοπό να διευκολύνει την παροχή διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών·

(12) «άδεια»: η έγκριση που χορηγείται από φορέα έκδοσης άδειας σε επιχείρηση, με την οποία αναγνωρίζεται η ικανότητά της να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ως σιδηροδρομική επιχείρηση. Η ικανότητα αυτή μπορεί να περιοριστεί στην παροχή ορισμένων μόνον ειδών υπηρεσιών·

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

(14) «συμβατική συμφωνία»: συμφωνία ή, τηρουμένων των αναλογιών, διακανονισμός εντός του πλαισίου διοικητικών ή ρυθμιστικών μέτρων·

(15) «εύλογο κέρδος»: συντελεστής απόδοσης του ιδίου κεφαλαίου που λαμβάνει υπ' όψιν τον κίνδυνο, μεταξύ άλλων, των εσόδων ή την έλλειψη του κινδύνου, που αντιμετωπίζει ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, και ευθυγραμμίζεται με το μέσο συντελεστή του συγκεκριμένου τομέα κατά τα πρόσφατα έτη·

(16) «κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από διαχειριστή υποδομής·

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

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

(19) «σχέδιο ανάπτυξης χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής για τον μετριασμό των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός στοιχείου υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής»·

(20) «συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής·

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

(22) «χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο·

(23) «δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής·

(24) «δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας η οποία περιέχει όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·

(25) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα·

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Διαχειριστική ανεξαρτησία

Άρθρο 4

Ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομών

1 Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που, άμεσα ή έμμεσα, τελούν υπό την κυριότητα ή τον έλεγχο των κρατών μελών, έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς, οι οποίοι είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, τους οποίους θεσπίζουν τα κράτη μέλη, είναι υπεύθυνος για τη δική του διαχείριση, διοίκηση και εσωτερικό έλεγχο.

Άρθρο 5

Διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των αρχών της αγοράς

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να μπορούν να προσαρμόζουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά και να τις διαχειρίζονται υπ' ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την απαιτούμενη ποιότητα εξυπηρέτησης.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους. Αυτό ισχύει ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που τους επιβάλλουν τα κράτη μέλη καθώς και τις συμβάσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που συνάπτουν με τις αρμόδιες αρχές του κράτους.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων τους. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να αναφέρονται τα μέσα επίτευξης αυτών των στόχων.

3. Με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές γενικής πολιτικής που εκδίδει κάθε κράτος μέλος, και λαμβανομένων υπόψη των εθνικών σχεδίων ή συμβάσεων (ενδεχομένως πολυετών), συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών προγραμμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι ελεύθερες ιδίως:

α) να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 7, 29 και 39,

β) να ελέγχουν την προσφορά και την εμπορία των υπηρεσιών μεταφορών και να καθορίζουν τις τιμές τους,

γ) να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις προμήθειές τους,

δ) να αυξάνουν το μερίδιο της αγοράς που τους ανήκει, να αναπτύσσουν νέες τεχνολογίες και νέες υπηρεσίες και να υιοθετούν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης,

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

Η παρούσα παράγραφος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

ΤΜΗΜΑ 2

Διαχωρισμός της διαχείρισης της υποδομής από τη μεταφορική δραστηριότητα και από τους διαφόρους τύπους μεταφορικής δραστηριότητας

Άρθρο 6

Λογιστικός διαχωρισμός

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

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

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και ισολογισμοί, αφενός, για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Τα δημόσια κονδύλια τα οποία καταβάλλονται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 στους σχετικούς λογαριασμούς και δεν μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

4. Οι λογαριασμοί που αφορούν τους διαφορετικούς τομείς δραστηριότητας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 τηρούνται κατά τρόπον που να επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγόρευσης της μεταφοράς δημόσιων κονδυλίων από έναν τομέα δραστηριοτήτων σε άλλον.

Άρθρο 7

Ανεξαρτησία βασικών καθηκόντων των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα βασικά καθήκοντα, τα οποία είναι καθοριστικά για μια δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Ανεξάρτητα από τις οργανωτικές δομές, ο στόχος αυτός πρέπει να αποδειχθεί ότι επιτεύχθηκε.

Τα βασικά καθήκοντα είναι:

α) λήψη αποφάσεων για την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής μεμονωμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων, και

β) λήψη αποφάσεων για τη χρέωση χρήσης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, με την επιφύλαξη του άρθρου 29, παράγραφος 1.

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

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

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

ΤΜΗΜΑ 3

Οικονομική εξυγίανση

Άρθρο 8

Χρηματοδότηση των διαχειριστών υποδομής

1. Τα κράτη μέλη αναπτύσσουν την εθνική τους σιδηροδρομική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Ένωσης συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης συνεργασίας με γειτονικές τρίτες χώρες. Προς το σκοπό αυτό, δημοσιεύουν το αργότερο … (*), ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής με στόχο την ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας όσον αφορά τη συντήρηση, ανανέωση και ανάπτυξη της υποδομής με βάση βιώσιμη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών δικτύων. Η εν λόγω στρατηγική καλύπτει περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών και είναι ανανεώσιμη.

2. Στα πλαίσια των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να χορηγούν στο διαχειριστή υποδομής χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντά του σύμφωνα με το σημείο 2 του άρθρου 3, τις διαστάσεις της υποδομής και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν να χρηματοδοτήσουν αυτές τις επενδύσεις με μέσα διαφορετικά της άμεσης κρατικής χρηματοδότησης.

3. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος μέλος και λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική που αναφέρεται στην παράγραφο 1, και τη χρηματοδότηση από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το σχέδιο καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση, διάθεση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων. Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι οι γνωστοί αιτούντες και, κατόπιν αιτήσεώς τους, οι εν δυνάμει αιτούντες έχουν πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες και δυνατότητα να εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με το περιεχόμενο του επιχειρηματικού σχεδίου όσον αφορά τους

(*) δύο έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας

όρους πρόσβασης και χρήσης, τη φύση, την παροχή και την ανάπτυξη της υποδομής πριν από την έγκρισή του από το διαχειριστή υποδομής.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει την αναφερόμενη στο άρθρο 30 παράγραφος 2 περίοδο ισχύος της συμβατικής συμφωνίας, οι λογαριασμοί των διαχειριστών υποδομής, ισοσκελίζουν τουλάχιστον τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική και ιδιωτική χρηματοδότηση αφενός συμπεριλαμβανόμενων των προκαταβολών από το κράτος, ενδεχομένως, και των δαπανών υποδομής, μεταξύ άλλων, για μακροπρόθεσμη ανανέωση και ενίσχυση στοιχείων του ενεργητικού αφετέρου.

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

Άρθρο 9

Διαφανής διαγραφή χρεών

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 της Συνθήκης τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατάλληλους μηχανισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη μείωση των χρεών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που ανήκουν ή ελέγχονται από το δημόσιο σε επίπεδο που δεν παρακωλύει την υγιή οικονομική διαχείριση, καθώς και την εξυγίανση της οικονομικής κατάστασής τους.

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

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

3. Οι παράγραφοι 1 και 2 ισχύουν μόνο για τα χρέη ή τους συναφείς τόκους που βαρύνουν τις επιχειρήσεις οι οποίες βρίσκοντα υπό την κατοχή ή τον έλεγχο του δημοσίου έως την ημερομηνία του ανοίγματος της αγοράς για το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στο συγκεκριμένο κράτος μέλος και οπωσδήποτε έως τις 15 Μαρτίου 2001 ή την ημερομηνία προσχώρησης στην Ένωση για τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην Ένωση μετά την ημερομηνία αυτή.

ΤΜΗΜΑ 4

Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή και τις υπηρεσίες

Άρθρο 10

Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

1. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Σε αυτήν περιλαμβάνεται και η πρόσβαση στην υποδομή που συνδέει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικές ναυσιπλοΐας και άλλες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, και στην υποδομή που εξυπηρετεί ή δύναται να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις χορηγείται, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα, κατά την παροχή υπηρεσιών διεθνούς μεταφοράς επιβατών, να επιβιβάζουν επιβάτες σε οποιονδήποτε σταθμό βρίσκεται επί της διεθνούς διαδρομής και να τους αποβιβάζουν σε άλλον, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ.

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

4. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων της ομάδας εργασίας του άρθρου 57, παράγραφος 1 Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 11

Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών

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

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

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

β) κάθε άλλης ενδιαφερόμενης αρμόδιας αρχής με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του παρόντος άρθρου,

γ) του διαχειριστή της υποδομής,

δ) της σιδηροδρομικής επιχείρησης που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

3. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους, οιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης:

α) η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές,

β) ο διαχειριστής της υποδομής,

γ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή

δ) η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

4. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων της ομάδας εργασίας του άρθρου 57, παράγραφος 1. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

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

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2, 3 και 5 υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο.

Άρθρο 12

Εισφορά που επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 11 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη δύνανται, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να εξουσιοδοτούν την αρμόδια για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αρχή να επιβάλλει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών εισφορά για την εκμετάλλευση συνδέσεων, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της εν λόγω αρχής και πραγματοποιούνται μεταξύ δύο σταθμών του οικείου κράτους μέλους.

Στην περίπτωση αυτή, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εθνικών ή διεθνών μεταφορών επιβατών υπόκεινται στην ίδια εισφορά για την εκμετάλλευση των συνδέσεων που εμπίπτουν στην δικαιοδοσία της εν λόγω αρχής.

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

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

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

5. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων της ομάδας εργασίας του άρθρου 57, παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 13

Όροι πρόσβασης στις υπηρεσίες

1. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που καθορίζεται στο σημείο 1 του παραρτήματος ΙΙ.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης παρέχουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τις υπηρεσίες που περιγράφονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ παρέχονται χωρίς διακρίσεις.

3. Προκειμένου να εξασφαλισθούν πλήρης διαφάνεια και ίση πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2, στοιχεία α), β), γ) και στ) του παραρτήματος ΙΙ καθώς και η παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο εταιρίας ή φορέα που επίσης δραστηριοποιείται και κατέχει εξέχουσα θέση σε εθνικές αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών για τις οποίες χρησιμοποιείται η εγκατάσταση, οι φορείς εκμετάλλευσης των εν λόγω εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ανεξάρτητοι από την εταιρία ή τον φορέα σε επίπεδο οργάνωσης και λήψης αποφάσεων. Η ανεξαρτησία αυτή δεν συνεπάγεται τη σύσταση χωριστής εταιρίας ή φορέα για τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, και μπορεί να υλοποιείται με την οργάνωση διακριτών τμημάτων εντός μιας και μόνο επιχείρησης.

Όσον αφορά όλες τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, ο φορέας εκμετάλλευσης και η εταιρία ή φορέας έχουν χωριστούς λογαριασμούς, μεταξύ άλλων, χωριστούς ισολογισμούς και λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως.

Όταν υπεύθυνος για τη λειτουργία της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών είναι ο διαχειριστής υποδομής ή ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο διαχειριστή υποδομής, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι αποδεικνύεται με την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 7.

4. Τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών μπορούν να απορριφθούν μόνο εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές, οι οποίες τους επιτρέπουν την εκμετάλλευση των οικείων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών στις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές υπό οικονομικά αποδεκτούς όρους. Αυτό δεν υποχρεώνει το φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να επενδύει σε πόρους ή εγκαταστάσεις ούτως ώστε να ικανοποιεί όλα τα αιτήματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Όταν τα αιτήματα σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αφορούν την πρόσβαση και παροχή υπηρεσιών στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών την οποία διαχειρίζεται φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στην παράγραφο 3, ο εν λόγω φορέας αιτιολογεί κάθε αρνητική απόφαση και αναφέρει τις βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές σε άλλες εγκαταστάσεις.

5. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, αντιμετωπίζει συγκρουόμενα αιτήματα επιχειρεί το βέλτιστο δυνατό συνδυασμό όλων των απαιτήσεων. Εάν δεν υφίσταται βιώσιμη εναλλακτική επιλογή και είναι αδύνατον να συνδυαστούν όλα τα αιτήματα χρήσης χωρητικότητας της οικείας εγκατάστασης βάσει των αποδεδειγμένων αναγκών, ο αιτών δύναται να προσφύγει στο ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55, ο οποίος εξετάζει την υπόθεση και λαμβάνει μέτρα, κατά περίπτωση, για να εξασφαλίσει ότι το ενδεικνυόμενο μέρος της χωρητικότητας διατίθεται στον αιτούντα.

6. Αν μια εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ, δεν χρησιμοποιηθεί επί τουλάχιστον τρία συναπτά έτη και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν εκφράσει ενδιαφέρον στο φορέα εκμετάλλευσής της βάσει αποδεδειγμένων αναγκών, ο ιδιοκτήτης της ανακοινώνει δημόσια ότι η εκμετάλλευση της εγκατάστασης διατίθεται για απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση ως σιδηροδρομική εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, εν όλω ή εν μέρει, εκτός αν ο φορέας εκμετάλλευσής της αποδείξει ότι μια εν εξελίξει διαδικασία μετατροπής εμποδίζει τη χρήση της από οιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

7. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο σημείο 3 του παραρτήματος ΙΙ, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

8. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν υπό μορφή βοηθητικών υπηρεσιών, ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών απαριθμούμενων στο σημείο 4 του παραρτήματος ΙΙ από το διαχειριστή υποδομής ή από άλλους φορείς εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης δεν υποχρεούται να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές. Όταν ο φορέας εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών αποφασίσει να παράσχει σε άλλους οποιοδήποτε μέρος του φάσματος των λόγω υπηρεσιών, τις παρέχει κατόπιν αιτήματος στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις.

9. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και των δράσεων της ομάδας εργασίας του άρθρου 57, παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια πρόσβασης στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών των σημείων 2 έως 4 του παραρτήματος ΙΙ. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

ΤΜΗΜΑ 5

Διασυνοριακές συμφωνίες

Άρθρο 14

Γενικές αρχές για διασυνοριακές συμφωνίες

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διατάξεις που περιλαμβάνονται σε διασυνοριακές συμφωνίες δεν εισάγουν διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ούτε περιορίζουν την ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε διασυνοριακή συμφωνία το αργότερο … (*) όσον αφορά τις συμφωνίες που θα συναφθούν πριν από την εν λόγω ημερομηνία και πριν από τη σύναψή τους όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. Η Επιτροπή αποφασίζει αν οι εν λόγω συμφωνίες συμμορφούνται προς το δίκαιο της Ένωσης εντός εννέα μηνών από την κοινοποίηση όσον αφορά τις συμφωνίες που θα συναφθούν πριν από … (**) και εντός τεσσάρων μηνών όσον αφορά νέες ή ανανεωμένες συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 62, παράγραφος 2.

3. Με την επιφύλαξη της κατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών, βάσει του δικαίου της Ένωσης, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να αρχίσουν διαπραγματεύσεις και να συνάψουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.

4. Εάν, εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πρόθεσης του κράτους μέλους να αρχίσει τις διαπραγματεύσεις σύμφωνα με την παράγραφο 2, η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να υπονομεύσουν τους στόχους των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων της Ένωσης με τις συγκεκριμένες τρίτες χώρες και/ή να οδηγήσουν σε συμφωνία ασύμβατη προς το δίκαιο της Ένωσης, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος.

Τα κράτη, μέλη ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή για τυχόν διαπραγματεύσεις αυτού του είδους και, κατά περίπτωση, την καλούν να συμμετάσχει σε αυτές ως παρατηρήτρια.

5. Τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εφαρμόζουν προσωρινά και/ή να συνάπτουν νέες ή ανανεωμένες διασυνοριακές συμφωνίες με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατές προς το δίκαιο της Ένωσης και δεν θίγουν το στόχο και το σκοπό της πολιτικής μεταφορών της Ένωσης. Η Επιτροπή θεσπίζει τις εν λόγω αποφάσεις εξουσιοδότησης. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 64, παράγραφος 2.

(*) ΕΕ: να συμπληρωθεί η ημερομηνία - έξι μήνες μετά την έναρξη οδηγίας της παρούσας οδηγίας.

(**) ΕΕ: να συμπληρωθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΤΜΗΜΑ 6

Εποπτικά καθήκοντα της Επιτροπής

Άρθρο 15

Πεδίο εφαρμογής της παρακολούθησης της αγοράς

1. Η Επιτροπή προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να παρακολουθεί τις τεχνικές και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις στην αγορά των ενωσιακών σιδηροδρομικών μεταφορών.

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών και αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, προκειμένου να τους δώσει τη δυνατότητα να παρακολουθούν καλύτερα την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και την εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούν τις συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύουν τον αντίκτυπο των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των συνθηκών-πλαίσιο στον τομέα των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρέωση τελών για την υποδομή, την κατανομή της χωρητικότητας, τις εξελίξεις όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, τις σιδηροδρομικές μεταφορές που καλύπτονται από συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας, τη χορήγηση αδειών και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης μεταξύ κρατών μελών.

4. Η Επιτροπή υποβάλλει κάθε δύο έτη έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών

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

γ) την κατάσταση του ενωσιακού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών·

δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·

ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών·

στ) τους περιορισμούς της υποδομής·

ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.

5. Για την παρακολούθηση της αγοράς από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή σε ετήσια βάση τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των όρων πλαισίου του τομέα των σιδηροδρόμων.

6. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει μέτρα για την εξασφάλιση της συνοχής των υποχρεώσεων υποβολής πληροφοριών των κρατών μελών. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62, παράγραφος 3.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση

Άρθρο 16

Αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση

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

Η αρμόδια αρχή για την αδειοδότηση δεν παρέχει η ίδια υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητη από τέτοιες επιχειρήσεις ή φορείς.

ΤΜΗΜΑ 2

Όροι αδειοδότησης

Άρθρο 17

Γενικές απαιτήσεις

1. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση δικαιούται να ζητήσει άδεια στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη.

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

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

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

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

5. Η Επιτροπή μπορεί να λάβει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς τη χρήση κοινού υποδείγματος της άδειας και, εφόσον απαιτείται για την εξασφάλιση δίκαιου και αποτελεσματικού ανταγωνισμού σε αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών, την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 18

Όροι απόκτησης της άδειας

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

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

Άρθρο 19

Απαιτήσεις αξιοπιστίας

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

α) δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα, περιλαμβανομένων των αδικημάτων εμπορικού χαρακτήρα,

β) δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας πτώχευσης,

γ) δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις νομοθετικών διατάξεων που ισχύουν στον τομέα των μεταφορών,

δ) δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρίας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.

Άρθρο 20

Απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας

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

2. Ο φορέας έκδοσης των αδειών ελέγχει τη χρηματοοικονομική επιφάνεια ιδίως μέσω των ετήσιων λογαριασμών της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή, όταν η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν είναι σε θέση να υποβάλει ετήσιους λογαριασμούς, μέσω του ισολογισμού της. Κάθε επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας παρέχει τουλάχιστον τις πληροφορίες του Παραρτήματος ΙΙΙ.

3. Ο φορέας έκδοσης των αδειών θεωρεί ότι η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας δεν διαθέτει οικονομική επιφάνεια εάν παρατηρούνται σημαντικές ή συχνές καθυστερήσεις της καταβολής φόρων ή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης συνεπεία της δραστηριότητας της επιχείρησης.

4. Ο φορέας έκδοσης των αδειών δύναται να απαιτήσει την υποβολή έκθεσης λογιστικού ελέγχου και κατάλληλων εγγράφων από τράπεζα, δημόσιο ταμιευτήριο, οικονομικό ελεγκτή ή ορκωτό λογιστή. Τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν τα στοιχεία του Παραρτήματος ΙΙΙ.

5. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά ορισμένες τροποποιήσεις του Παραρτήματος III. Ως εκ τούτου το Παράρτημα III μπορεί να τροποποιείται ώστε να καθορίζονται τα στοιχεία που παρέχει αρχικά ή συμπληρωματικά η επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας βάσει της πείρας των φορέων έκδοσης των αδειών ή της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικων μεταφορών.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις επαγγελματικής επάρκειας

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

Άρθρο 22

Απαιτήσεις κάλυψης της αστικής ευθύνης

Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις και σύμφωνα με τα άρθρα 93, 107 και 108 της Συνθήκης, η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι επαρκώς ασφαλισμένη, ή διαθέτει εγγυήσεις βάσει όρων της αγοράς ώστε να καλύπτεται κατ' εφαρμογήν της εθνικής και διεθνούς νομοθεσίας από πλευράς αστικής ευθύνης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά, τους επιβάτες, τις αποσκευές, τα εμπορεύματα, το ταχυδρομείο και τους τρίτους

ΤΜΗΜΑ 3

Ισχύς της άδειας

Άρθρο 23

Εδαφική και χρονική ισχύς

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

2. Η άδεια ισχύει ενόσω η σιδηροδρομική εκμετάλλευση εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που καθορίζει το παρόν κεφάλαιο. Ωστόσο, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να προβλέψει την επανεξέτασή της, σε τακτά διαστήματα. Σε αυτή την περίπτωση επανεξέταση διεξάγεται τουλάχιστον ανά πενταετία.

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

Άρθρο 24

Προσωρινή άδεια, έγκριση, αναστολή και ανάκληση

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

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

2. Εάν ο φορέας έκδοσης των αδειών ενός κράτους μέλους έχει σοβαρές αμφιβολίες όσον αφορά την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος κεφαλαίου από σιδηροδρομική επιχείρηση της οποίας την άδεια έχει εκδώσει φορέας άλλου κράτους μέλους, ενημερώνει αμελλητί τον φορέα αυτόν.

3. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1, όταν μια άδεια αναστέλλεται ή ανακαλείται λόγω μη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις χρηματοοικονομικής επιφάνειας, ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να χορηγήσει προσωρινή άδεια μέχρις ότου αναδιοργανωθεί οικονομικά η σιδηροδρομική επιχείρηση, με την προϋπόθεση ότι η ασφάλεια δεν διακυβεύεται. Ωστόσο, η ισχύς της προσωρινής άδειας δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της άδειας.

4. Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση διακόψει τη δραστηριότητά της επί έξι μήνες ή δεν την αρχίσει εντός έξι μηνών από τη χορήγηση της άδειας, ο αρμόδιος φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να αποφασίσει ότι πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αίτηση έγκρισης ή ότι η άδεια αναστέλλεται.

Σε περίπτωση έναρξης δραστηριοτήτων, η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, λόγω της ιδιαιτερότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

5. Ο φορέας έκδοσης των αδειών μπορεί να απαιτήσει από σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία έχει χορηγήσει άδεια να του υποβάλει εκ νέου την άδεια αυτή για έγκριση, σε περίπτωση μεταβολής η οποία επηρεάζει τη νομική κατάσταση της επιχείρησης, ιδίως μάλιστα σε περίπτωση συγχώνευσης ή εξαγοράς. Η εν λόγω σιδηροδρομική επιχείρηση έχει το δικαίωμα να συνεχίσει τις δραστηριότητές της, εκτός αν ο φορέας έκδοσης των αδειών κρίνει ότι διακυβεύεται η ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, η σχετική απόφαση πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη.

6. Αν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταβάλει ή να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε σημαντικό βαθμό, η άδεια πρέπει να υποβάλλεται στο φορέα έκδοσης των αδειών για επανεξέταση.

7. Ο φορέας έκδοσης των αδειών δεν επιτρέπει σε σιδηροδρομική επιχείρηση, εναντίον της οποίας έχει κινηθεί πτωχευτική ή ανάλογη διαδικασία, να διατηρήσει την άδεια, εάν πεισθεί ότι δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανάκαμψης της επιχείρησης σε λογικό χρονικό διάστημα.

8. Όταν ο φορέας έκδοσης των αδειών εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μιαν άδεια, ενημερώνει αμέσως τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων σχετικά. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ενημερώνει αμέσως τους φορείς έκδοσης αδειών των λοιπών κρατών μελών.

Άρθρο 25

Διαδικασία χορήγησης αδειών

1. Οι διαδικασίες χορήγησης αδειών δημοσιεύονται από ο οικείο κράτος μέλος το οποίο και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

2. Ο φορέας χορήγησης των αδειών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε εντός τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών, ιδίως δε των στοιχείων που αναφέρονται στο Παράρτημα V. Ο φορέας χορήγησης των αδειών λαμβάνει υπόψη όλα τα διαθέσιμα στοιχεία. Η απόφαση ανακοινώνεται αμελλητί στην επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης, αναφέρονται σχετικοί λόγοι.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

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

ΤΜΗΜΑ 1

Γενικές αρχές

Άρθρο 26

Αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας της υποδομής

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

Άρθρο 27

Δήλωση δικτύου

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους, το οποίο δεν υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της εν λόγω δήλωσης. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται σε τουλάχιστον δύο επίσημες γλώσσες της Ένωσης. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου διατίθεται δωρεάν υπό ηλεκτρονική μορφή στη διαδικτυακή πύλη του διαχειριστή υποδομής και είναι προσβάσιμο μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης την οποία δημιουργούν οι διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με τα άρθρα 37 και 40.

2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή.Περιέχει επίσης πληροφορίες για τον καθορισμό των όρων για την πρόσβαση στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο Παράρτημα IV.

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

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

Άρθρο 28

Συμφωνίες μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διαχειριστών υποδομής

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

ΤΜΗΜΑ 2

Τέλη υποδομής και υπηρεσιών

Άρθρο 29

Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών

1. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα την προϋπόθεση διαχειριστικής ανεξαρτησίας που αναφέρεται στο άρθρο 4.

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

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης ή αναφέρει ιστότοπο στον οποίο δημοσιεύονται το πλαίσιο και οι κανόνες χρέωσης.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει και εισπράττει το τέλος χρήσης της υποδομής. σύμφωνα με το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

Με την επιφύλαξη της ανεξάρτητης διαχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 4 και υπό την προϋπόθεση ότι το δικαίωμα αυτό έχει εκχωρηθεί άμεσα δυνάμει του συνταγματικού δικαίου πριν … (*), το εθνικό κοινοβούλιο δύναται να ελέγξει και, κατά περίπτωση, να επανεξετάσει το επίπεδο χρέωσης που έχει καθορίσει ο διαχειριστής υποδομής. Οποιαδήποτε τέτοια επανεξέταση διασφαλίζει ότι η χρέωση συμμορφούται προς την παρούσα οδηγία και το επίπεδο και τους κανόνες χρέωσης που έχουν καθιερωθεί.

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

(*) τρία έτη πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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

4. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

Άρθρο 30

Κόστος υποδομής και λογαριασμοί

1. Λαμβανομένων δεόντως υπ' όψιν των θεμάτων ασφάλειας καθώς συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα στους διαχειριστές υποδομής για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

2. Με την επιφύλαξη της αρμοδιότητάς τους σχετικά με το σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση σιδηροδρομικής υποδομής, και με την επιφύλαξη της δημοσιονομικής αρχής της ετήσιας διάρκειας κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρμόδια αρχή και ο διαχειριστής υποδομής συνάπτουν συμβατική συμφωνία η οποία καλύπτει τις βασικές αρχές και παραμέτρους του Παραρτήματος V και ισχύει για τουλάχιστον τρία έτη

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συμβατικές συμφωνίες που ισχύουν στις … (*) τροποποιούνται ώστε να ευθυγραμμισθούν με την παρούσα οδηγία κατά την ανανέωσή τους ή το αργότερο έως τις … (**).

3. Τα κράτη μέλη υλοποιούν τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μέσω της συμβατικής συμφωνίας της παραγράφου 2 ή μέσω ρυθμιστικών μέτρων, ή μέσω συνδυασμού κινήτρων για τη μείωση του κόστους στη συμβατική συμφωνία και του επιπέδου χρέωσης μέσω ρυθμιστικών μέτρων.

4. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να υλοποιήσει τα κίνητρα της παραγράφου 1 μέσω ρυθμιστικών μέτρων, αυτό βασίζεται σε ανάλυση των επιτεύξιμων μειώσεων του κόστους, με την επιφύλαξη των εξουσιών του ρυθμιστικού φορέα για την επανεξέταση της χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 56.

5. Οι όροι της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αρμόδια αρχή και ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνουν αιτούντες, και κατόπιν αιτήματός τους, τους εν δυνάμει αιτούντες, και τους παρέχουν τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους καταλλήλως σχετικά με το περιεχόμενο της συμβατικής συμφωνίας πριν από την υπογραφή της. Η συμβατική συμφωνία δημοσιεύεται εντός μηνός από τη σύναψή της.

Ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ των διατάξεων της συμβατικής συμφωνίας και του επιχειρηματικού σχεδίου.

7. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και τηρούν μητρώο των περιουσιακών τους στοιχείων και των περιουσιακών στοιχείων για τη διαχείριση των οποίων είναι υπεύθυνοι που θα χρησιμεύει στην εκτίμηση της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους. Αυτό θα συνοδεύεται από στοιχεία των δαπανών για τη βελτίωση και ανανέωση της υποδομής.

8. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν μέθοδο επιμερισμού του κόστους. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Η μέθοδος αυτή αναπροσαρμόζεται περιοδικά με βάση την καλύτερη διεθνή πρακτική.

Άρθρο 31

Αρχές χρέωσης

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

2. Τα κράτη μέλη απαιτούν από το διαχειριστή υποδομής και τον φορέα εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών να παρέχουν στον ρυθμιστικό φορέα όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη, ούτως ώστε ο ρυθμιστικός φορέας να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του σύμφωνα με το άρθρο 56. Ο διαχειριστής υποδομής και ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών πρέπει, εν προκειμένω, να είναι σε θέση να αποδείξουν ότι τα τέλη υποδομής και παροχής υπηρεσιών που τιμολογούνται πραγματικά στην σιδηροδρομική επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 30 έως 37, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 32, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών

Πριν … (***), η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα για τον καθορισμό της μεθόδου υπολογισμού του κόστους το οποίο προκύπτει έμμεσα ως αποτέλεσμα της λειτουργίας του συρμού. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62, παράγραφος 3.

Ο διαχειριστής υποδομής δύναται να αποφασίσει να προσαρμοσθεί σταδιακά στη μέθοδο αυτή κατά τη διάρκεια περιόδου που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη μετά … (***).

4. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τέλος το οποίο εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

(*) έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(**) τρία έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.
(***) 36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

5. Τα τέλη χρήσης υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι δυνατόν να τροποποιούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Κάθε τέτοια τροποποίηση διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Βάσει της πείρας των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των ρυθμιστικών φορέων και των αρμόδιων αρχών, και αναγνωρίζοντας τα υπάρχοντα συστήματα διαφοροποίησης ανάλογα με το θόρυβο, η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικασίες για την επιβολή της χρέωσης του κόστους των επιπτώσεων του θορύβου, συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας επιβολής, και καθίσταται δυνατή η διαφοροποίηση των τελών χρήσης υποδομής ώστε να λαμβάνονται υπ' όψιν, κατά περίπτωση, η ευαισθησία της περιοχής που επηρεάζεται, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του πληθυσμού που επηρεάζεται, και η σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62, παράγραφος 3.

Ο καταλογισμός περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση των συνολικών εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εν τούτοις, μόνον εφόσον παρόμοια χρέωση επιβάλλεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

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

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι φυλάσσονται οι αναγκαίες πληροφορίες και διασφαλίζεται η δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσης της χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους και της επιβολής της. Τα κράτη μέλη παρέχουν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματός της.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη του τέλους υποδομής, σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς.

7. Το τέλος που επιβάλλεται για την πρόσβαση σε σιδηροτροχιές εντός των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος ΙΙ και την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής τους, συν ένα εύλογο κέρδος.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 3 και 4 του παραρτήματος ΙΙ ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία δεν υπερβαίνει το κόστος παροχής της, συν ένα εύλογο κέρδος.

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

10. Ο φορέας εκμετάλλευσης της εγκατάστασης παροχής των υπηρεσιών των σημείων 2, 3 και 4 του Παραρτήματος ΙΙ παρέχει στον διαχειριστή της υποδομής τις πληροφορίες σχετικά με τα τέλη που πρέπει να συμπεριληφθούν στη δήλωση δικτύου ή αναφέρει δικτυακό τόπο όπου διατίθενται αυτές οι πληροφορίες δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή σύμφωνα με το άρθρο 27.

Άρθρο 32

Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

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

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

Πριν από την έγκριση της επιβολής προσαυξήσεων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν τη σκοπιμότητά τους για συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, λαμβάνοντας υπ' όψιν τουλάχιστον τα ζεύγη που περιλαμβάνονται στο σημείο 1 του παραρτήματος VI και διατηρώντας τα σημαντικά από αυτά. Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς που καταρτίζουν οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής τρία στοιχεία: εμπορευματικές μεταφορές, επιβατικά δρομολόγια εντός του πλαισίου σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας και λοιπά επιβατικά δρομολόγια.

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να προβούν σε περαιτέρω διάκριση των τμημάτων της αγοράς σύμφωνα με τα εμπορεύματα ή τους επιβάτες που μεταφέρονται.

Καθορίζονται επίσης τα τμήματα της αγοράς στα οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν δραστηριοποιούνται προς το παρόν αλλά ενδέχεται να παράσχουν υπηρεσίες κατά την περίοδο ισχύος του συστήματος χρέωσης. Ο διαχειριστής υποδομής δεν επιβάλλει προσαύξηση στο σύστημα χρέωσης για τα εν λόγω τμήματα της αγοράς.

Ο κατάλογος των τμημάτων της αγοράς δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου και επανεξετάζεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης, οι διαχειριστές δικτύου μπορούν να επιβάλλουν υψηλότερα τέλη ώστε να επιτυγχάνουν πλήρη ανάκτηση του κόστους.

3. Για συγκεκριμένα μελλοντικά επενδυτικά σχέδια ή για συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια που ολοκληρώθηκαν μετά το 1988, ο διαχειριστής υποδομής είναι δυνατόν να καθορίζει ή να εξακολουθεί να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα εν λόγω σχέδια αυξάνουν την αποτελεσματικότητα ή την οικονομική αποδοτικότητα ή αμφότερες και ειδάλλως δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί. Αυτή η ρύθμιση της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

4. Τα τέλη υποδομής μπορούν να διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/ΕΚ [1] της Επιτροπής και επακόλουθες μορφές.

Κατόπιν αξιολόγησης του αντίκτυπου, η Επιτροπή δύναται να θεσπίσει μέτρα με τα οποία καθορίζονται οι ακολουθητέες διαδικασίες για την εφαρμογή της διαφοροποίησης του τέλους υποδομής συμπεριλαμβανομένης της διάρκειας εφαρμογής. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62, παράγραφος 3.

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

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

Άρθρο 33

Εκπτώσεις

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101,102, 106 και 107 της Συνθήκης και παρά την αρχή του άμεσου κόστους του άρθρου 31 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία μεταφορών, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

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

3. Οι διαχειριστές υποδομών δύνανται να εισάγουν καθεστώτα προσιτά σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις με σκοπό την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών μεταφορών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται αισθητά.

4. Οι εκπτώσεις επιτρέπεται να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων. Τα συστήματα εκπτώσεων εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Άρθρο 34

Συστήματα αποζημίωσης για μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής

1. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να εφαρμόζουν χρονικώς περιορισμένο σύστημα αποζημίωσης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένα μη καταβληθέν περιβαλλοντικό κόστος, κόστος ατυχημάτων και κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

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

3. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και οι υπολογισμοί που εκτελούνται πρέπει να δημοσιοποιούνται. Ειδικότερα πρέπει να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς διακρίσεις.

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

Άρθρο 35

Σύστημα επιδόσεων

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

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

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος VI ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

3. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60 όσον αφορά τις τροποποιήσεις του σημείου 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI. Ως εκ τούτου το σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος VI, δύναται να τροποποιείται βάσει της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και της πείρας των ρυθμιστικών φορέων του άρθρου 55, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Με τις τροποποιήσεις αυτές προσαρμόζονται οι κατηγορίες καθυστέρησης στις βέλτιστες πρακτικές που αναπτύσσει η βιομηχανία.

Άρθρο 36

Τέλη κράτησης

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που διατίθεται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Το τέλος καταβάλλεται είτε από τον αιτούντα είτε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 41, παράγραφος 1

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

Άρθρο 37

Συνεργασία σχετικά με συστήματα χρέωσης σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για να διασφαλίσουν την εφαρμογή αποδοτικών συστημάτων χρέωσης και συνεταιρίζονται με σκοπό το συντονισμό της χρέωσης ή τη χρέωση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση από περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης. Οι διαχειριστές υποδομής αποβλέπουν συγκεκριμένα στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της αποτελεσματικής χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Προς τούτο, θεσπίζουν τις απαραίτητες προς το σκοπό αυτό διαδικασίες, με την επιφύλαξη των κανόνων που θέτει η παρούσα οδηγία.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την αποτελεσματική εφαρμογή των προσαυξήσεων του άρθρου 32 και των συστημάτων επιδόσεων του άρθρου 35, για δρομολόγια που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης

ΤΜΗΜΑ 3

Κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής

Άρθρο 38

Δικαιώματα χωρητικότητας

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

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας.

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

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

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

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

4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή διεθνών μεταφορών επιβατών, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν ο σκοπός της διεθνούς υπηρεσίας είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, και ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι ενημερώνεται κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει, επί της διαδρομής, υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή με δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 11, και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 39

Κατανομή χωρητικότητας

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

2. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

Άρθρο 40

Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται ώστε να επιτρέπουν την αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής διερχόμενης από περισσότερα του ενός δίκτυα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, και με βάση τις συμφωνίες-πλαίσιο που αναφέρονται στο άρθρο 42. Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες βάσει των κανόνων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία, και οργανώνουν αναλόγως σιδηροδρομικές διαδρομές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής, των οποίων οι αποφάσεις περί κατανομής έχουν επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίσουν την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο χωρίς να θίγονται οι συγκεκριμένοι κανόνες της νομοθεσίας της Ένωσης περί σιδηροδρομικών δικτύων μεταφοράς εμπορευμάτων. Στις διαδικασίες αυτές μπορούν να συμμετέχουν κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής από τρίτες χώρες.

2. Η Επιτροπή ενημερώνεται σχετικά και καλείται να παρίσταται ως παρατηρητής στις βασικές συσκέψεις στις οποίες καταρτίζονται κοινές αρχές και πρακτικές για την κατανομή της υποδομής. Οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με την ανάπτυξη κοινών αρχών και πρακτικών για την κατανομή της υποδομής και από συστήματα κατανομής βάσει ΤΠ ώστε να είναι σε θέση να εκτελούν την ρυθμιστική τους εποπτεία σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 56.

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

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

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

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

Άρθρο 41

Αιτούντες

1. Τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από αιτούντες. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με το διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες με τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 44, παράγραφος 1.

2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Καθορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 3 στοιχείο β) του παραρτήματος IV. Οι απαιτήσεις επιτρέπεται να περιλαμβάνουν μόνον την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

3. Πριν από … (*), η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία για την εφαρμογή της παραγράφου 2. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62, παράγραφος 3.

Άρθρο 42

Συμφωνίες-πλαίσιο

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της Συνθήκης, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων.

Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά έχει συνταχθεί έτσι ώστε να ικανοποιεί τις νόμιμες εμπορικές ανάγκες του αιτούντος. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει εκ των προτέρων έγκριση της εν λόγω συμφωνίας-πλαίσιο από τον ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της παρούσας οδηγίας.

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

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

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

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

(*) 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

6. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 49, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

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

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

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

8. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δράσεων της ομάδας εργασίας του άρθρου 57, παράγραφος 1, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει μέτρα που καθορίζουν λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

Άρθρο 43

Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο Παράρτημα VII.

2. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να θεσπίζει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60 σχετικά με ορισμένες τροποποιήσεις του Παραρτήματος VII. Ως εκ τούτου, κατόπιν διαβούλευσης με όλους τους διαχειριστές υποδομής, το Παράρτημα VII μπορεί να τροποποιείται ώστε να λαμβάνονται υπ' όψιν οι λειτουργικές πτυχές της διαδικασίας κατανομής. Οι τροποποιήσεις αυτές βασίζονται στα απαιτούμενα, βάσει πείρας, ώστε να εξασφαλίζεται κατάλληλη διαδικασία κατανομής και να απηχείται ο προβληματισμός των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τη λειτουργία.

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

Άρθρο 44

Αίτηση

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

2. Στις αιτήσεις που σχετίζονται με τον τακτικό πίνακα δρομολογίων τηρούνται οι προθεσμίες που προβλέπονται στο Παράρτημα VII.

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

4. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές διαδρομές που διέρχονται από περισσότερα του ενός δίκτυα, οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να αιτούνται θυρίδα μίας στάσης που μπορεί να είναι είτε κοινός φορέας ο οποίος έχει συσταθεί από τους διαχειριστές υποδομής είτε ένας και μόνο διαχειριστής υποδομής που δραστηριοποιείται στη σιδηροδρομική διαδρομή. Ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής μπορεί να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής. Η απαίτηση αυτή εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές [1].

Άρθρο 45

Προγραμματισμός

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

2. Κατά τις διαδικασίες προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένα δρομολόγια αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 47 και 49.

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

4. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιεσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

[1] ΕΕ L 276, 20.10.2010, σ. 22.

Άρθρο 46

Διαδικασία συντονισμού

1. Κατά τη διαδικασία προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 45, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

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

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιλύσει τυχόν διαφορές. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και εγγράφως ή ηλεκτρονικώς:

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

β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια,

γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2,

δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής.

Σύμφωνα με το άρθρο 39, παράγραφος 2, οι πληροφορίες αυτές παρέχονται χωρίς να αποκαλύπτεται η ταυτότητα των άλλων αιτούντων, εκτός εάν οι αιτούντες έχουν συμφωνήσει αυτή την κοινοποίηση.

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

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

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

Άρθρο 47

Κορεσμένη χωρητικότητα

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

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

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 6 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηρισθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επιπλέον να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4. Στα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνεται υπόψη η κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία- που πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

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

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

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

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

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

Άρθρο 48

Αιτήματα ad hoc

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

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

Άρθρο 49

Εξειδικευμένη υποδομή

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

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

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

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

Άρθρο 50

Ανάλυση χωρητικότητας

1. Σκοπός της ανάλυσης χωρητικότητας, είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Στην ανάλυση χωρητικότητας εντοπίζονται οι λόγοι που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

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

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

Άρθρο 51

Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας

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

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

Εντοπίζει:

α) τους λόγους της συμφόρησης·

β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας·

γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής·

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

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

Για το σχέδιο αυτό, ενδέχεται να απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του κράτους μέλους.

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

α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, ή

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

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

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

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

Άρθρο 52

Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών

1. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους όρους υπό τους οποίους λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

2. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος.

Άρθρο 53

Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την εκτέλεση εργασιών συντήρησης υποβάλλονται κατά τη διαδικασία κατάρτισης δρομολογίου.

2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από το διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης της γραμμής στους αιτούντες.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής λόγω μη προγραμματισμένων εργασιών συντήρησης.

Άρθρο 54

Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

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

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης που καθιστά την υποδομή προσωρινά αδύνατον να χρησιμοποιηθεί, οι κατανεμηθείσες σιδηροδρομικές διαδρομές επιτρέπεται να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

ΤΜΗΜΑ 4

Ρυθμιστικός φορέας

Άρθρο 55

Ρυθμιστικός φορέας

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν μοναδικό εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον σιδηροδρομικό τομέα. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, ο φορέας αυτός, είναι αυτοτελής αρχή, ανεξάρτητη και νομικά διακριτή σε επίπεδο οργανωτικό λειτουργικό, ιεραρχικό και λήψης αποφάσεων από οιονδήποτε άλλο ιδιωτικό ή δημόσιο φορέα. Επίσης διαθέτει ανεξαρτησία όσον αφορά τα θέματα οργάνωσής του, χρηματοδότησης, νομικής διάρθρωσης και λήψης των αποφάσεών του, έναντι οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή σιδηροδρομική επιχείρηση. Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητος από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2. Τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να ορίσουν ρυθμιστικούς φορείς με αρμοδιότητα σε περισσότερους τομείς υπαγόμενους σε κανονιστικές ρυθμίσεις, εάν οι εν λόγω ενοποιημένες ρυθμιστικές αρχές πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Ο ρυθμιστικός φορέας για το σιδηροδρομικό τομέα δύναται επίσης να συμπράξει οργανωτικά με την εθνική αρχή ανταγωνισμού, η οποία αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης [1], το φορέα έκδοσης αδειών που ιδρύθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκου Κοινοβουλιου και του Συμβουλιου της 29ης Απριλίου 2004 για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων [2] ή την αρχή αδειοδότησης που αναφέρεται στο Κεφάλαιο III της παρούσας οδηγίας, εφόσον ο μικτός αυτός φορέας πληροί τα κριτήρια ανεξαρτησίας της παραγράφου 1.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο τρόπος στελέχωσης και διαχείρισης του ρυθμιστικού φορέα εγγυάται την ανεξαρτησία του. Συγκεκριμένα, εξασφαλίζουν ότι τα πρόσωπα τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας σύμφωνα με το άρθρο 56, όπως τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, κατά περίπτωση, ενεργούν ανεξάρτητα από τα συμφέροντα της αγοράς που αφορούν τον κλάδο των σιδηροδρόμων και συνεπώς, δεν έχουν συμφέροντα ή επαγγελματικές σχέσεις με οποιαδήποτε από τις υπό ρύθμιση επιχειρήσεις ή φορείς και δεν ζητούν ούτε λαμβάνουν οδηγίες από κυβερνήσεις ή άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ρυθμιστικού φορέα.

Τα πρόσωπα τα οποία είναι αρμόδια για τις αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας σύμφωνα με το άρθρο 56 είναι πλήρως υπεύθυνα για την στελέχωση και τη διοίκηση του προσωπικού του ρυθμιστικού φορέα.

[1] ΕΕ L 1, 4.1.2003, σ. 1 Σημείωση: Ο τίτλος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.ο 1/2003 έχει προσαρμοστεί ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η επαναρίθμηση των άρθρων της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, σύμφωνα με το άρθρο 5 της Συνθήκης της Λισαβόνας, η αρχική αναφορά γινόταν στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης.

[2] ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 29.

Άρθρο 56

Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 46 παράγραφος 6 ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα κατά αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, κατά περίπτωση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του φορέα εκμετάλλευσης εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, σχετικά με:

α) τη δήλωση δικτύου στην προσωρινή και τελική της μορφή·

β) τα κριτήρια που καθορίζονται σε αυτή·

γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμά της·

δ) το σύστημα χρέωσης·

ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τελών χρήσης υποδομής των οποίων η καταβολή απαιτείται ή μπορεί να απαιτείται·

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με τα άρθρα 10, 11 12 και 13·

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

2. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ο ρυθμιστικός φορέας έχει εξουσία παρακολούθησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών και συγκεκριμένα, ελέγχει την εφαρμογή των στοιχείων α) έως ζ) της παραγράφου 1 με δική του πρωτοβουλία και με στόχο την πρόληψη των διακρίσεων κατά των αιτούντων. Ελέγχει, ιδίως, εάν η δήλωση δικτύου περιλαμβάνει ρήτρες που εισάγουν διακρίσεις ή παρέχει διακριτική ευχέρεια στον διαχειριστή υποδομής που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί για την εισαγωγή διακρίσεων κατά των αιτούντων.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν ότι ο ρυθμιστικός φορέας έχει το καθήκον να εγκρίνει μη δεσμευτικές γνώμες σχετικά με τις προσωρινές μορφές του επιχειρηματικού σχεδίου που αναφέρεται στο άρθρο 8, παράγραφος 3, τη συμβατική συμφωνίακαι το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας ώστε να αναφέρει συγκεκριμένα ότι τα εν λόγω μέσα συμμορφούνται προς την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας διαθέτει την αναγκαία οργανωτική ικανότητα για την εκπλήρωση των καθηκόντων του.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής είναι σύμφωνα με το τμήμα 2 του Κεφαλαίου IV και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγματεύσεις μεταξύ αιτούντων και διαχειριστή υποδομής σχετικά με το ύψος των τελών υποδομής επιτρέπονται μόνο εφόσον πραγματοποιούνται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

6. Ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να ζητεί σχετικές πληροφορίες από το διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

Οι αιτηθείσες πληροφορίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξουσιοδοτείται να επιβάλλει κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων για την ικανοποίηση παρόμοιων αιτημάτων. Οι πληροφορίες που πρέπει να διαβιβαστούν στον ρυθμιστικό φορέα περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία που ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας στο πλαίσιο των καθηκόντων του σχετικά με προσφυγές και με την παρακολούθηση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 2. Σε αυτές περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που απαιτούνται για την κατάρτιση στατιστικών και για την παρακολούθηση της αγοράς.

7. Ο ρυθμιστικός φορέας είναι υποχρεωμένος να αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και να λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από την παραλαβή όλων των πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών των εθνικών αρχών ανταγωνισμού για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο ρυθμιστικός φορέας, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική του πρωτοβουλία για τα ενδεικνυόμενα μέτρα διόρθωσης ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά τα στοιχεία α) έως ζ) της παραγράφου 1.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει, και δεν υπόκειται στον έλεγχο άλλης διοικητικής αρχής. Ο ρυθμιστικός φορέας πρέπει να έχει εξουσία επιβολής των αποφάσεών του με κατάλληλες κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των προστίμων.

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

8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται σε δικαστική επανεξέταση. Η επανεξέταση είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου, κατά περίπτωση

9. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη δημοσίευση των αποφάσεων του ρυθμιστικού φορέα.

10. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει ελέγχους των διαχειριστών υποδομής, των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και, όπου απαιτείται, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για να επαληθευτεί η συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού. Εν προκειμένω, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να ζητήσει

σχετικές πληροφορίες. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από το διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση υποδομών όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 και στο άρθρο 13 να παρέχουν το σύνολο ή μέρος των λογιστικών στοιχείων του παραρτήματος VIII με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των εν ισχύι αρμοδιοτήτων των υπεύθυνων για τις κρατικές ενισχύσεις εθνικών αρχών, ο ρυθμιστικός φορέας δύναται επίσης, από τους λογαριασμούς να συνάγει συμπεράσματα σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων τα οποία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

11. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να θεσπίζει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60 σχετικά με ορισμένες τροποποιήσεις του παραρτήματος VIII. Ως εκ τούτου, το παράρτημα VIII μπορεί να τροποποιείται ώστε να προσαρμόζεται στην εξέλιξη των λογιστικών και εποπτικών πρακτικών και/ή να συμπληρώνεται με πρόσθετα στοιχεία, απαραίτητα για την τήρηση χωριστών λογαριασμών.

Άρθρο 57

Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

1. Οι ρυθμιστικοί φορείς ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά το έργο τους, καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζουν στη λήψη αποφάσεων και, συνεργάζονται προκειμένου να συντονίζουν τις αποφάσεις που λαμβάνουν σε ολόκληρη την Ένωση. Προς το σκοπό αυτό συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο ομάδας εργασίας που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Προκειμένου να εξασφαλίζεται η ενεργή συνεργασία μεταξύ των κατάλληλων ρυθμιστικών φορέων, η Επιτροπή τους επικουρεί στο έργο τους αυτό,

2. Οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στενά, και μέσω συμφωνιών εργασίας για τους σκοπούς αμοιβαίας αρωγής όσον αφορά τα καθήκοντα τους για παρακολούθηση της αγοράς και τον χειρισμό καταγγελιών ή ερευνών.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας ή έρευνας με δική τους πρωτοβουλία επί ζητημάτων πρόσβασης ή χρέωσης που αφορούν διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή, καθώς και στο πλαίσιο της παρακολούθησης του ανταγωνισμού στην αγορά διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο οικείος ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχεται η αντίστοιχη διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή και ζητεί από αυτούς όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν λάβει απόφαση.

4. Οι ρυθμιστικοί φορείς των οποίων ζητείται η γνώμη βάσει της παραγράφου 3 παρέχουν όλες τις πληροφορίες που έχουν οι ίδιοι το δικαίωμα να ζητούν με βάση την εθνική τους νομοθεσία. Οι εν λόγω πληροφορίες είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς χειρισμού της καταγγελίας ή της έρευνας της παραγράφου 3.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας που παραλαμβάνει την προσφυγή ή διεξάγει έρευνα με δική του πρωτοβουλία διαβιβάζει τις συναφείς πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα προκειμένου ο εν λόγω φορέας να λάβει μέτρα για τα ενδιαφερόμενα μέρη.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τυχόν αρμόδιοι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1 παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από τον ρυθμιστικό φορέα του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο αρμόδιος εκπρόσωπος. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει τις εν λόγω πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

7. Οι ρυθμιστικοί φορείς καταρτίζουν κοινές αρχές και πρακτικές για την λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχουν εξουσιοδοτηθεί βάσει της παρούσας οδηγίας. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων και των δραστηριοτήτων της ομάδας εργασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και εφόσον απαιτείται για τον αποτελεσματικό συντονισμό των ρυθμιστικών φορέων η Επιτροπή δύναται να λάβει μέτρα που καθορίζουν τις εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις θεσπίζονται με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 62 παράγραφος 3.

8. Οι ρυθμιστικοί φορείς εξετάζουν αποφάσεις και πρακτικές ενώσεων διαχειριστών υποδομής των άρθρων 37 και 40 παράγραφος 1 που εφαρμόζουν διατάξεις της παρούσας οδηγίας ή διευκολύνουν με άλλον τρόπο τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 58

Κανόνες για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων

Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαικού 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 ([1]).

Άρθρο 59

Παρεκκλίσεις

1. Μέχρι τις 15 Μαρτίου 2013 η Ιρλανδία, ως κράτος μέλος - νησί, με σιδηροδρομική σύνδεση με μόνο ένα άλλο κράτος μέλος, και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, επί της ίδιας βάσης

α) δεν απαιτείται να αναθέσουν σε ανεξάρτητο φορέα την αποστολή καθορισμού ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο,

([1]) ΕΕ L 134, 30.4.2004, σ. 1.

στο μέτρο που το εν λόγω άρθρο υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που εκτελούν τις εργασίες που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2

β) δεν απαιτείται να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις του άρθρου 27, του άρθρου 29 παράγραφος 2, των άρθρων 38, 39 και 42, του άρθρου 46 παράγραφοι 4 και 6, του άρθρου 47, του άρθρου 49 παράγραφος 3, των άρθρων 50 έως 53, του άρθρου 55 και του άρθρου 56, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής ή η επιβολή τελών μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής, εφόσον τούτο ζητηθεί γραπτώς από σιδηροδρομική επιχείρηση, ενώπιον ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος αποφασίζει εντός δύο μηνών από την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών και του οποίου η απόφαση υπόκειται σε δικαστικό έλεγχο.

2. Στις περιπτώσεις που περισσότερες από μια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 17 ή, στην περίπτωση της Ιρλανδίας και της Βορείου Ιρλανδίας, μια εταιρία σιδηροδρόμων που έχει λάβει άδεια αλλού, υποβάλουν επίσημη αίτηση για την εκτέλεση ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών δρομολογίων στην, προς ή από την Ιρλανδία, ή τη Βόρειο Ιρλανδία, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 62 παράγραφος 2.

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

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

3. Παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να ανανεωθεί για μέγιστη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε ετών. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της παρέκκλισης, το κράτος μέλος που χαίρει της εν λόγω παρέκκλισης, δύναται να απευθύνει στην Επιτροπή αίτημα ανανέωσης της παρέκκλισης. Το αίτημα αυτό αιτιολογείται δεόντως. Η Επιτροπή εξετάζει το αίτημα και εκδίδει απόφαση σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2. Η εν λόγω διαδικασία εφαρμόζεται σε κάθε απόφαση συνδεόμενη με το αίτημα.

Η Επιτροπή, κατά την έκδοση της απόφασης, λαμβάνει υπόψη όλες τις εξελίξεις της γεωπολιτικής κατάστασης και τις εξελίξεις της σιδηροδρομικής αγοράς στο, από και προς, το κράτος μέλος που ζήτησε την ανανέωση της παρέκκλισης.

Άρθρο 60

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Οι εξουσίες για την έκδοση πράξεων κατ'εξουσιοδότηση ανατίθενται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.

2. Η εξουσία που αναφέρεται στα άρθρα 20, 35 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 2 και 56 παράγραφος 11 ανατίθεται στην Επιτροπή για πέντε έτη από … (*). Η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την ανάθεση εξουσίας το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετίας. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιτεθεί στην παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η ανάθεση εξουσίας που αναφέρεται στα άρθρα 20, 35 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 2 και 56 παράγραφος 11 δύναται να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης θέτει τέρμα στην ανάθεση εξουσίας που διευκρινίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την ημέρα που έπεται της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που καθορίζεται στην απόφαση. Δεν επηρεάζει την ισχύ των ήδη εφαρμοζόμενων κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

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

5. Μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τα άρθρα 20, 35 παράγραφος 3, 43 παράγραφος 2 και 56 παράγραφος 11 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν εκφράσει αντίρρηση εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της εν λόγω περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να φέρουν αντίρρηση. Η περίοδος παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 61

Μέτρα εφαρμογής

Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εξετάζει τα συγκεκριμένα μέτρα που θεσπίζουν οι εθνικές αρχές σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τους όρους πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές και υπηρεσίες, τη χορήγηση άδειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα τέλη χρήσης υποδομής και την κατανομή της χωρητικότητας εντός δώδεκα μηνών από τη λήψη των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 62 παράγραφος 2 αν το σχετικό μέτρο δύναται να εξακολουθεί να εφαρμόζεται εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή της αίτησης.

(*) έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 62

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή η οποία συγκροτείται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η Επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης.

Άρθρο 63

Έκθεση

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

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

Άρθρο 64

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων, φορέων εκμετάλλευσης, αιτούντων, αρχών και άλλων οντοτήτων το αργότερο έως … (*). Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση που διευκρινίζει ότι οι αναφορές στις οδηγίες που καταργούνται από την παρούσα οδηγία οι οποίες περιέχονται στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της αναφοράς και η διατύπωση αυτής της δήλωσης καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Το άρθρο 55 παράγραφος 1, τίθεται σε ισχύ στις … (**).

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

Άρθρο 65

Κατάργηση

Οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ και 2001/14/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες που εμφαίνονται στο Παράρτημα IX μέρος Α, καταργούνται από την … (***), με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφαίνονται στο μέρος Β του Παραρτήματος IX.

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

Άρθρο 66

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 67

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Έγινε στ […],

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
…	…

(*) 36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας

(**) 60 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(***) έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

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

— γήπεδα·

— χωματουργικά, ιδίως επιχώματα, τάφροι, αύλακες και οπές αποστραγγίσεως, κτισμένοι τάφροι, οχετοί, τοίχοι επικαλύψεως, φυτά προστασίας των πρανών κλπ· κρηπιδώματα επιβατών και εμπορευμάτων, μεταξύ άλλων, σε επιβατικούς και εμπορικούς τερματικούς σταθμούς· ερείσματα οδών και διαβάσεις πεζών· τοίχοι περιφράξεως, φράκτες εκ φυτών, φράκτες εκ πασσάλων λωρίδες πυρασφαλείας· συσκευές για τη θέρμανση των κλειδιών· διασταυρώσεις, κλπ.· συσκευές αντιχιονικής προστασίας·

— Τεχνικά: γέφυρες, αναχώματα, και λοιπές διαβάσεις, σήραγγες, κεκαλυμμένες τάφροι, και άλλες υπόγειες διαβάσεις· τοίχοι υποστηρίξεως και αντιστηρίξεως και έργα προστασίας από χιονοστιβάδες, λιθοπτώσεις κλπ·

— ισόπεδες διαβάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των έργων για την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας·

— Επιδομές, ιδίως: σιδηροτροχιές, αυλακωτές σιδηροτροχιές και αντιτροχιές· στρωτήρες, διαμήκεις στρωτήρες, μικρά εξαρτήματα συνενώσεως, λιθορριπές περιλαμβανομένου και του αμμοχαλίκου·κλειδιά, διασταυρώσεις, κλπ.· περιστρεφόμενες πλατφόρμες και άμαξες μεταμορφώσεως (εξαιρέσει εκείνων που εξυπηρετούν αποκλειστικά τα οχήματα κινήσεως)·

— Διαβάσεις για ταξιδιώτες και εμπορεύματα συμπεριλαμβανομένων και των οδών ή διαδρόμων προσβάσεως·

— Εγκαταστάσεις ασφαλείας, σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών για γραμμές, σταθμούς και σταθμούς διαλογής, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων παραγωγής, μετατροπής και διανομής της ηλεκτρικής ενεργείας για την υπηρεσία σηματοδοτήσεως και τηλεπικοινωνιών·κτίρια για τις ανωτέρω εγκαταστάσεις· τροχοπέδες γραμμών·

— Εγκαταστάσεις φωτισμού για την διευκόλυνση και την ασφάλεια της κυκλοφορίας των οχημάτων·

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

— Κτήρια στέγασης των υπηρεσιών διοικήσεως συμπεριλαμβανομένου ορισμένου αριθμού εγκαταστάσεων για την είσπραξη μεταφορικών τελών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 13)

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:

   α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής·

   β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας·

   γ) χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων σημείων και κόμβων της τροχιάς·

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

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

   ζ) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

2. Δίδεται πρόσβαση συμπεριλαμβανομένης της τροχαίας πρόσβασης στις ακόλουθες εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, εφόσον υπάρχουν, και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εν λόγω εγκαταστάσεις:

   α) επιβατικούς σταθμούς, τα κτήριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρονικών πινάκων ανακοινώσεων ταξιδιωτικών πληροφοριών και του χώρου έκδοσης εισιτηρίων·

   β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς εμπορευμάτων·

   γ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων διαλογής συρμού·

   δ) αμαξοστάσια φύλαξης·

   ε) εγκαταστάσεις συντήρησης, εξαιρουμένων των υπηρεσιών συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται αποκλειστικά για συγκεκριμένους τύπους τροχαίου υλικού για επιβατικές υπηρεσίες και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων καθαρισμού και πλύσης·

   στ) εγκαταστάσεις θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες·

   ζ) εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας·

   η) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού και παροχή καυσίμου στις εν λόγω εγκαταστάσεις· τα σχετικά τέλη εμφαίνονται στα τιμολόγια χωριστά.

3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες δύνανται να περιλαμβάνουν:

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

   β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·

   γ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

      — έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,

      — βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες δύνανται να περιλαμβάνουν:

   α) σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·

   β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·

   γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού·

   δ) υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων σε επιβατικούς σταθμούς·

   ε) υπηρεσίες συντήρησης μεγάλων απαιτήσεων που παρέχονται στις εγκαταστάσεις συντήρησης και προορίζονται αποκλειστικά για συγκεκριμένους τύπους τροχαίου υλικού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ

(αναφερόμενη στο άρθρο 20)

Οι πληροφορίες τις οποίες παρέχουν οι επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση για την παροχή άδειας σύμφωνα με το άρθρο 20 καλύπτουν τα ακόλουθα:

α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων των τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων·

β) κεφάλαια και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση·

γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης·

δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού·

ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης.

στ) φόροι και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

(αναφερόμενο στο άρθρο 27)

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Οι πληροφορίες αυτού του τμήματος αντιστοιχούν σε ετήσια βάση ή αναφέρονται στα μητρώα σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ.

2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη και άλλες συναφείς πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο Παράρτημα ΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή των άρθρων 31 έως 36, σχετικά τόσο με τις δαπάνες όσο και με τις χρεώσεις. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται για τα επόμενα πέντε έτη, εάν διατίθενται.

3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:

   α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες δύνανται να ζητούν χωρητικότητα από το διαχειριστή υποδομής·

   β) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες·

   γ) χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης·

   δ) αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού και το σύστημα επίλυσης των διαφορών που διατίθεται ως μέρος της εν λόγω διαδικασίας·

   ε) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη·

   στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής·

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

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

4. Τμήμα για τις πληροφορίες σχετικά με την αίτηση έκδοσης άδειας μεταφορών του άρθρου 25 της παρούσας οδηγίας και τα πιστοποιητικά σιδηροδρομικής ασφάλειας που εκδίδονται βάσει της οδηγίας 2004/49/ΕΚ ή παραπομπή σε ιστότοπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

5. Τμήμα για τις πληροφορίες περί των διαδικασιών επίλυσης διαφορών και προσφυγής σχετικά με ζητήματα πρόσβασης σε σιδηροδρομική υποδομή και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και με τον μηχανισμό επιδόσεων του άρθρου 35.

6. Τμήμα για πληροφορίες περί πρόσβασης και χρέωσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών του παρατήματος ΙΙ. Οι φορείς εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή υποδομής παρέχουν πληροφορίες για τα τέλη πρόσβασης στην εγκατάσταση και για την παροχή υπηρεσιών, καθώς και πληροφορίες για τους τεχνικούς όρους πρόσβασης, οι οποίες περιλαμβάνονται στη δήλωση δικτύου ή παραπέμπουν σε ιστότοπο όπου οι πληροφορίες αυτές διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή.

7. Υπόδειγμα συμφωνίας για την σύναψη συμφωνιών-πλαισίων μεταξύ διαχειριστή υποδομής και αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 42.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΜΟΔΙΩΝ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 30)

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

1. το πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας αναφορικά με την υποδομή και τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, με δομή βάσει του Παραρτήματος II. Καλύπτει όλες τις πτυχές της διαχείρισης της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της ανανέωσης της ήδη λειτουργούσας υποδομής,

2. τη δομή των πληρωμών ή των κεφαλαίων που διατίθενται στις υπηρεσίες υποδομής του Παραρτήματος II, τη συντήρηση και την αντιμετώπιση των υφιστάμενων καθυστερήσεων συντήρησης,

3. τους στόχους επιδόσεων με επίκεντρο τον χρήστη, υπό τη μορφή δεικτών και κριτηρίων ποιότητας που καλύπτουν στοιχεία όπως:

   α) επιδόσεις των συρμών, π.χ. όσον αφορά την ταχύτητα των γραμμών, και την αξιοπιστία, και ικανοποίηση των πελατών,

   β) χωρητικότητα του δικτύου,

   γ) διαχείριση στοιχείων ενεργητικού,

   δ) όγκοι δραστηριοτήτων,

   ε) επίπεδα ασφάλειας και

   στ) προστασία του περιβάλλοντος,

4. το ποσοστό της ενδεχόμενης καθυστέρησης συντήρησης και τα στοιχεία ενεργητικού που θα αποσυρθούν σταδιακά και κατά συνέπεια θα προκαλέσουν διαφορετικές χρηματορροές,

5. τα κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 30 παράγραφος 1, εξαιρουμένων όσων υλοποιούνται βάσει ρυθμιστικών μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 3,

6. τις ελάχιστες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα υποβολής εκθέσεων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να δημοσιεύονται ετησίως,

7. τη συμφωνηθείσα διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, που αντιστοιχεί και συνάδει με την διάρκεια του επιχειρηματικού σχεδίου, της εκχώρησης ή της άδειας, κατά περίπτωση, του διαχειριστής υποδομής, καθώς και το πλαίσιο και τους κανόνες χρέωσης που καθορίζει το κράτος,

8. τους κανόνες για την αντιμετώπιση μεγάλων διαταραχών της λειτουργίας και καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων έκτακτης ανάγκης και την πρόωρη καταγγελία της συμβατικής συμφωνίας και την ενημέρωση των χρηστών,

9. διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση που αμφότερα τα μέρη παραβούν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις ή σε εξαιρετικές περιστάσεις που επηρεάζουν τη διαθεσιμότητα της δημόσιας χρηματοδότησης. Αυτά περιλαμβάνουν τους όρους και τις διαδικασίες για την επαναδιαπραγμάτευση και την πρόωρη καταγγελία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

(αναφερόμενες στο άρθρο 32 παράγραφος 1 και το άρθρο 35)

1. Στα ζεύγη που λαμβάνουν υπ' όψιν οι διαχειριστές υποδομής όταν καταρτίζουν κατάλογο των τμημάτων της αγοράς για να εισάγουν προσαυξήσεις στο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 1 περιλαμβάνονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

   α) Δρομολόγια μεταφοράς επιβατών έναντι μεταφοράς εμπορευμάτων,

   β) Συρμοί που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα έναντι άλλων συρμών μεταφοράς εμπορευμάτων,

   γ) Δρομολόγια εσωτερικού έναντι διεθνών,

   δ) Δρομολόγια συνδυασμένων μεταφορών έναντι δρομολογίων χωρίς ενδιάμεσες στάσεις,

   ε) Αστικά ή περιφερειακά έναντι υπεραστικών δρομολογίων μεταφοράς επιβατών,

   στ) Κλειστοί συρμοί έναντι συρμών με μεμονωμένες φορτάμαξες,

   ζ) Τακτικά έναντι περιστασιακών σιδηροδρομικών δρομολογίων.

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

   α) Για να επιτευχθεί το συμφωνημένο επίπεδο επιδόσεων και να μην διακυβευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας, ο διαχειριστής υποδομής συμφωνεί με τους αιτούντες τις κύριες παραμέτρους του συστήματος επιδόσεων, ιδίως τις τιμές για τις καθυστερήσεις, τα κατώφλια των οφειλών στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων όσον αφορά τόσο τα μεμονωμένα δρομολόγια όσο και το σύνολο των δρομολογίων σιδηροδρομικής επιχείρησης για δεδομένη χρονική περίοδο·

   β) Ο διαχειριστής υποδομής κοινοποιεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τουλάχιστον πέντε ημέρες πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου, τον πίνακα δρομολογίων, βάσει του οποίου υπολογίζονται οι καθυστερήσεις. Η περίοδος κοινοποίησης από το διαχειριστή υποδομής δύναται να είναι μικρότερη σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή καθυστερημένων τροποποιήσεων του πίνακα δρομολογίων·

   γ) Όλες οι καθυστερήσεις εντάσσονται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες και υποκατηγορίες καθυστερήσεων:

      1. Διαχείριση εκμετάλλευσης/προγραμματισμού που αποδίδεται στον διαχειριστή υποδομής

      1.1. Κατάρτιση πίνακα δρομολογίων

      1.2. Σύνθεση συρμού

      1.3. Λάθη στη διαδικασία εκμετάλλευσης

      1.4. Εσφαλμένη εφαρμογή κανόνων προτεραιότητας

      1.5. Προσωπικό

      1.6. Λοιπές αιτίες

      2. Εγκαταστάσεις υποδομής που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

      2.1. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης

      2.2. Εγκαταστάσεις σηματοδότησης σε ισόπεδες διαβάσεις

      2.3. Εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών

      2.4. Εξοπλισμός ηλεκτροδότησης

      2.5. Τροχιά

2.6. Υπερδομές

2.7. Προσωπικό

2.8. Λοιπές αιτίες

3. Αιτίες προερχόμενες από τεχνικά έργα που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής

3.1. Προγραμματισμένες εργασίες κατασκευών

3.2. Παρατυπίες κατά την εκτέλεση κατασκευαστικών εργασιών

3.3. Μειώσεις ταχύτητας λόγω ελαττωματικής τροχιάς

3.4. Λοιπές αιτίες

4. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλους διαχειριστές υποδομής

4.1. Προκλήθηκε από προηγούμενο διαχειριστή υποδομής

4.2. Προκλήθηκε από επόμενο διαχειριστή υποδομής

5. Εμπορικές αιτίες που αποδίδονται στην σιδηροδρομική επιχείρηση

5.1. Υπέρβαση του χρόνου στάσης

5.2. Αίτημα της σιδηροδρομικής επιχείρησης

5.3. Εργασίες φόρτωσης

5.4. Παρατυπίες φόρτωσης

5.5. Εμπορική προετοιμασία του συρμού

5.6. Προσωπικό

5.7. Λοιπές αιτίες

6. Τροχαίο υλικό που αποδίδεται στην σιδηροδρομική επιχείρηση

6.1. Προγραμματισμός τροχαίου υλικού/επαναπρογραμματισμός

6.2. Σχηματισμός συρμού από την σιδηροδρομική επιχείρηση

6.3. Προβλήματα που επηρεάζουν τα οχήματα (μεταφορά επιβατών)

6.4. Προβλήματα που επηρεάζουν τα βαγόνια (μεταφορά εμπορευμάτων)

6.5. Προβλήματα που επηρεάζουν αμαξοστοιχίες, μηχανές και αυτοκινητάμαξες

6.6. Προσωπικό

6.7. Λοιπές αιτίες

7. Αιτίες που αποδίδονται σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

7.1. Προκλήθηκε από επόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση

7.2. Προκλήθηκε από προηγούμενη σιδηροδρομική επιχείρηση

8. Εξωτερικές αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση

8.1. Απεργία

8.2. Διοικητικές διατυπώσεις

8.3. Εξωτερική επιρροή

8.4. Επιπτώσεις καιρικών συνθηκών και φυσικών αιτίων

8.5. Καθυστέρηση λόγω εξωτερικών αιτίων στο επόμενο δίκτυο

8.6. Λοιπές αιτίες

9. Δευτερεύουσες αιτίες που δεν είναι δυνατόν να αποδοθούν σε διαχειριστή υποδομής ούτε σε σιδηροδρομική επιχείρηση

9.1. Επικίνδυνα περιστατικά, ατυχήματα και απειλές

9.2. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης του ιδίου συρμού

9.3. Κατάληψη της τροχιάς λόγω καθυστέρησης διαφορετικού συρμού

9.4. Αναστροφή

9.5. Ανταπόκριση

9.6. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα

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

ε) Για τον υπολογισμό της πληρωμής συνυπολογίζονται η μέση καθυστέρηση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας με παρόμοιες απαιτήσεις ακριβείας.

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

ζ) Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 56, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά το σύστημα επιδόσεων, διατίθεται σύστημα επίλυσης των διαφορών για ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα επίλυσης διαφορών είναι αμερόληπτο έναντι των εμπλεκόμενων μερών. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιος μηχανισμός, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

η) Μία φορά το χρόνο, ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το ετήσιο μέσο επίπεδο των επιδόσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει των κύριων παραμέτρων που έχουν συμφωνηθεί στο μηχανισμό επιδόσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ

(αναφερόμενο στο άρθρο 43)

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

2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν υπόψη, κατά περίπτωση, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου, καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές των υποδομών δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.

3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.

4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινά διεθνή δρομολόγια συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.

5. Το αργότερο τέσσερις μήνες από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει σχέδιο πίνακα δρομολογίων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΟΠΙΝ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ

(αναφερόμενοι στο άρθρο 56 παράγραφος 8)

1. Λογιστικός διαχωρισμός

α) χωριστοί λογαριασμοί κερδών και ζημιών και ισολογισμούς για δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και για την διαχείριση της υποδομής·

β) λεπτομερείς πληροφορίες για μεμονωμένες πηγές και χρήσεις δημόσιων κονδυλίων κατά διαφανή και αναλυτικό τρόπο· περιλαμβάνεται και λεπτομερής ανασκόπηση της χρηματορροής της επιχείρησης προκειμένου να προσδιοριστεί ο τρόπος που δαπανήθηκαν τα δημόσια κονδύλια·

γ) κατηγορίες δαπανών και κερδών που επιτρέπουν να προσδιοριστεί αν πραγματοποιήθηκαν διασταυρούμενες επιδοτήσεις μεταξύ αυτών των διαφορετικών δραστηριοτήτων, βάσει των απαιτήσεων του ρυθμιστικού φορέα·

δ) μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή των δαπανών στις διάφορες δραστηριότητες·

ε) αν η υπαγόμενη στις ρυθμίσεις εταιρία αποτελεί μέρος ομίλου, πλήρη στοιχεία των πληρωμών μεταξύ των εταιρειών του ομίλου προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή χρήση των δημόσιων κονδυλίων.

2. Παρακολούθηση των τελών τροχαίας πρόσβασης

α) διάφορες κατηγορίες δαπανών, ιδίως με επαρκείς πληροφορίες για τις οριακές/άμεσες δαπάνες των διάφορων υπηρεσιών ή ομάδων υπηρεσιών, ώστε να είναι δυνατή η παρακολούθηση των τελών υποδομής·

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

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

3. Αναφορά οικονομικών επιδόσεων

α) δήλωση οικονομικών επιδόσεων,

β) συνοπτική δήλωση δαπανών,

γ) δήλωση δαπανών συντήρησης,

δ) δήλωση δαπανών λειτουργίας,

ε) δήλωση εσόδων,

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Μέρος Α

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΜΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ ΤΩΝ ΔΙΑΔΟΧΙΚΩΝ ΤΟΥΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 65)

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου. (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25)	
Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15/3/2001, σ. 1)	
Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164)	
Οδηγία 2006/103/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 344)	μόνον το σημείο Β του παραρτήματος
Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44)	μόνο το άρθρο 1
Οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου. (ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70)	
Οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26)	
Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)	μόνο το άρθρο 29
Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29)	
Απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 289 της 26.10.2002, σ. 30)	
Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)	μόνο το άρθρο 30
Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 44)	μόνο το άρθρο 2

Μέρος Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΩΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΩΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

(που αναφέρονται στο άρθρο 65)

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 2 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1 παράγραφος 1
		Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2
Άρθρο 2 παράγραφος 2			Άρθρο 2 παράγραφος 1
	Άρθρο 1 παράγραφος 2		Άρθρο 2 παράγραφος 2
		Άρθρο 1 παράγραφος 3	Άρθρο 2 παράγραφος 3
			Άρθρο 2 παράγραφοι 4 έως 9
Άρθρο 2 παράγραφος 4			Άρθρο 2 παράγραφος 10
Άρθρο 3			Άρθρο 3 σημεία 1 έως 8
			Άρθρο 3 σημεία 9 έως 11
	Άρθρο 2 στοιχεία β) και γ)		Άρθρο 3 σημεία 12 και 13
			Άρθρο 3 σημεία 14 και 15
		Άρθρο 2	Άρθρο 3 σημεία 16 έως 26
Άρθρο 4			Άρθρο 4
Άρθρο 5			Άρθρο 5
Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 9 παράγραφος 4			Άρθρο 6 παράγραφος 3
Άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο			Άρθρο 6 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφος 3 και Παράρτημα ΙΙ			Άρθρο 7 παράγραφος 1
		Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 14 παράγραφος 2.	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 7 παράγραφοι 1, 3 και 4			Άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2 και 3
		Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 4
Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2			Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 10, παράγραφοι 3 και 3α			Άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 10 παράγραφος 3β			Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2 και 3
			Άρθρο 11, παράγραφος 4
Άρθρο 10 παράγραφοι 3γ και 3ε			Άρθρο 11 παράγραφοι 5 και 6
Άρθρο 10 παράγραφος 3στ			Άρθρο 12 παράγραφοι 1 έως 4
			Άρθρο 12 παράγραφος 5
		Άρθρο 5	Άρθρο 13
			Άρθρο 14

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 10β			Άρθρο 15
	Άρθρο 3		Άρθρο 16
	Άρθρο 4 παράγραφοι 1 έως 4		Άρθρο 17 παράγραφοι 1 έως 4
	Άρθρο 5		Άρθρο 18
	Άρθρο 6		Άρθρο 19
	Άρθρο 7 παράγραφος 1		Άρθρο 20 παράγραφος 1
	Παράρτημα, Τμήμα Ι σημείο 1		Άρθρο 20 παράγραφος 2
			Άρθρο 20 παράγραφος 3
	Άρθρο 8		Άρθρο 21
	Άρθρο 9		Άρθρο 22
	Άρθρο 4 παράγραφος 5		Άρθρο 23 παράγραφος 1
	Άρθρο 10		Άρθρο 23 παράγραφοι 2 και 3
	Άρθρο 11		Άρθρο 24
	Άρθρο 15		Άρθρο 25
		Άρθρο 1 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 26
		Άρθρο 3	Άρθρο 27
Άρθρο 10 παράγραφος 5			Άρθρο 28
		Άρθρο 4 παράγραφοι 1, 3, 4, 5 και 6	Άρθρο 29
		Άρθρο 6 παράγραφοι 2 έως 5	Άρθρο 30
		Άρθρο 7	Άρθρο 31
		Άρθρο 8	Άρθρο 32
		Άρθρο 9	Άρθρο 33
		Άρθρο 10	Άρθρο 34
		Άρθρο 11	Άρθρο 35
		Άρθρο 12	Άρθρο 36
		Άρθρο 13	Άρθρο 38
		Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 3	Άρθρο 39
		Άρθρο 15	Άρθρο 40
		Άρθρο 16	Άρθρο 41
		Άρθρο 17	Άρθρο 42
		Άρθρο 18	Άρθρο 43
		Άρθρο 19	Άρθρο 44
		Άρθρο 20 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 45 παράγραφοι 1, 2 και 3
			Άρθρο 45 παράγραφος 4

Οδηγία 91/440/ΕΟΚ	Οδηγία 95/18/ΕΚ	Οδηγία 2001/14/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
		Άρθρο 20 παράγραφος 4	Άρθρο 45 παράγραφος 5
		Άρθρο 21	Άρθρο 46
		Άρθρο 22	Άρθρο 47
		Άρθρο 23	Άρθρο 48
		Άρθρο 24	Άρθρο 49
		Άρθρο 25	Άρθρο 50
		Άρθρο 26	Άρθρο 51
		Άρθρο 27	Άρθρο 52
		Άρθρο 28	Άρθρο 53
		Άρθρο 29	Άρθρο 54
		Άρθρο 30 παράγραφος 1	Άρθρο 55
		Άρθρο 30 παράγραφος 2	Άρθρο 56 παράγραφος 1
		Άρθρο 31	Άρθρο 57
Άρθρο 12			Άρθρο 58
Άρθρο 14α		Άρθρο 33 παράγραφοι 1,2 και 3	Άρθρο 59
			Άρθρο 61
			Άρθρο 61
			Άρθρο 62
Άρθρο 11		Άρθρο 34	Άρθρο 63
Άρθρο 11α		Άρθρο 35 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 64
Άρθρο 10 παράγραφος 9			Άρθρο 65
		Άρθρο 38	Άρθρο 66
			Άρθρο 67
	Άρθρο 17	Άρθρο 39	Άρθρο 68
Άρθρο 16	Άρθρο 18	Άρθρο 40	Άρθρο 69
			Παράρτημα I
Παράρτημα II			Παράρτημα II
		Παράρτημα II	Παράρτημα III
			Παράρτημα IV
	Παράρτημα		Παράρτημα V
		Παράρτημα I	Παράρτημα VI
			Παράρτημα VII
			Παράρτημα VIII
		Παράρτημα III	Παράρτημα IX
			Παράρτημα X

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 21 Σεπτεμβρίου 2010, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο την πρότασή της για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) ([1]).

Στις 16 Νοεμβρίου 2011, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση ([2]).

Στις 12 Δεκεμβρίου 2011, το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία για το σχέδιο οδηγίας. Μετά την οριστική διατύπωση του κειμένου από τους Γλωσσομαθείς Νομικούς το Συμβούλιο καθόρισε την θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 8 Μαρτίου 2012, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, όπως ορίζεται στο άρθρο 204 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τις εργασίες του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και της Επιτροπής των Περιφερειών.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

1. Γενικές παρατηρήσεις

Η πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (αναδιατύπωση) έχει ως σκοπό την αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους, προκειμένου να απλουστεύσει, να αποσαφηνίσει και να εκσυγχρονίσει το ρυθμιστικό περιβάλλον στον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα, σημειώνοντας παράλληλα πρόοδο όσον αφορά τη Στρατηγική «Ευρώπη 2020». Στόχος της πρωτοβουλίας αναδιατύπωσης είναι η νομική απλούστευση, με την παγίωση και αποσαφήνιση της νομοθεσίας περί πρόσβασης στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης, υπάρχει η πρόθεση να επικαιροποιηθεί η νομοθεσία μέσα από τη διαγραφή παρωχημένων διατάξεων και την καθιέρωση νέων οι οποίες ανταποκρίνονται καταλληλότερα στη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών σήμερα.

Η πρόταση αναδιατύπωσης που υπέβαλε η Επιτροπή περιλαμβάνει κυρίως:

— τη χρηματοδότηση και χρέωση των σιδηροδρομικών υποδομών·

— τους όρους πρόσβασης και ανταγωνισμού στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών·

— τη ρυθμιστική εποπτεία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών.

Μολονότι το Συμβούλιο συμφωνεί με την Επιτροπή όσον αφορά το στόχο της πρότασης, η προσέγγιση του Συμβουλίου περιέλαβε αρκετές προσαρμογές της αρχικής πρότασης. Ορισμένες από τις προτεινόμενες διατάξεις δεν είναι αποδεκτές, επειδή θεωρείται ότι έχουν υπερβολικά εκτεταμένο αντίκτυπο, ιδίως όσον αφορά τις συνθήκες πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υπηρεσίες, τις αρχές της χρέωσης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης καθώς και σχετικά με τις λειτουργίες του ρυθμιστικού φορέα. Άλλες διατάξεις αναδιατυπώθηκαν για να απλουστεύσουν και να διευκρινίσουν τις τρεις υφιστάμενες οδηγίες.

Λόγω της προσέγγισης αυτής η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση τροποποιεί ως κάποιο βαθμό την αρχική πρόταση της Επιτροπής, αναδιατυπώνοντας και διαγράφοντας διάφορες διατάξεις του κειμένου. Αυτό σημαίνει ότι οι τροπολογίες που περιέχονται στην γνώμη πρώτης ανάγνωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αφορούν τις διαγραμμένες αυτές διατάξεις, δεν μπορούν να γίνουν δεκτές από το Συμβούλιο.

([1]) Έγγρ. 13788/10
([2]) TA/2011/503/P7

2. **Βασικά θέματα πολιτικής**

i) Συνθήκες πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και στις υπηρεσίες που παρέχονται στις εγκαταστάσεις αυτές (Άρθρο 13 και Παράρτημα III)

Προκειμένου να παρασχεθεί κατάλληλη πρόσβαση στην αγορά σε νέες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και έτσι να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στον τομέα των σιδηροδρόμων, η Επιτροπή προτείνει να εισαχθούν απαιτήσεις ανεξαρτησίας, ιδίως νομικής, οργανωτικής και ως προς τη λήψη αποφάσεων, για τη διαχείριση των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και την παροχή σιδηροδρομικών μεταφορών ώστε να εξαλειφθούν συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ παρόχων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή ιδιοκτητών των εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης, από τη μια πλευρά, και των κατεστημένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από την άλλη.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η πρόταση της Επιτροπής χρειάζεται τροποποίηση ως προς το σημείο αυτό, προκειμένου η αναφορά σε «νομική ανεξαρτησία» να αντικατασταθεί από την απαίτηση ανεξαρτησίας «ως προς την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων». Πιο συγκεκριμένα, το Συμβούλιο εισάγει μια διάκριση ανάμεσα στις βασικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης για τις οποίες πρέπει να εξασφαλίζεται αυξημένο επίπεδο ανταγωνισμού, από τη μία πλευρά, και τις υπόλοιπες παροχές υπηρεσιών, από την άλλη. Για το τελευταίο, το Συμβούλιο προβλέπει διαχωρισμό μόνο των λογαριασμών· για τις βασικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των οποίων η πρόσβαση πρέπει να βελτιωθεί, το Συμβούλιο εισάγει την απαίτηση ανεξαρτησίας όσον αφορά την οργάνωση και λήψη αποφάσεων.

Επιπλέον, το Συμβούλιο προσθέτει ότι αυτή η απαίτηση ανεξαρτησίας δεν συνεπάγεται σύσταση χωριστής εταιρίας ή οντότητας για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και μπορεί να πληρούται με την οργάνωση χωριστών οργανικών τμημάτων στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης.

Επιπλέον, στο αρχικό της κείμενο, η Επιτροπή προτείνει την εισαγωγή διατάξεων για «απώλεια σε περίπτωση μη χρήσης» (use-it-or-lose-it) όσον αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης. Όταν μια εγκατάσταση εξυπηρέτησης δεν έχει χρησιμοποιηθεί για μια χρονική περίοδο, ο ιδιοκτήτης της πρέπει να τη διαθέσει (με απλή μίσθωση ή χρονομίσθωση) σε άλλον ενδιαφερόμενο. Το προτεινόμενο μέτρο σκοπό έχει να αυξήσει τη διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων στην αγορά με την αποφυγή προβλημάτων τεχνητού κορεσμού.

Το Συμβούλιο συμφωνεί με την προτεινόμενη προσέγγιση, αλλά προτείνει η χρονική περίοδος να καθοριστεί σε τρία χρόνια, αντί για τα δύο που προβλέπει η αρχική πρόταση της Επιτροπής. Επιπλέον, το Συμβούλιο θεωρεί ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να εκφράσει το ενδιαφέρον της στο φορέα εκμετάλλευσης να χρησιμοποιεί την εγκατάσταση, το οποίο θα βασίζεται σε αποδεδειγμένες ανάγκες. Τέλος, το Συμβούλιο προσθέτει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης έχει το δικαίωμα να αποτρέπει την απλή μίσθωση και τη χρονομίσθωση της εγκατάστασης αποδεικνύοντας ότι βρίσκεται σε εξέλιξη μια διαδικασία μετατροπής.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει να επιβληθεί ευρύτερο πεδίο εφαρμογής για τις απαιτήσεις διαχωρισμού στο άρθρο 13 παράγραφος 2, ενώ το Συμβούλιο δεν δέχεται να υποβληθούν περισσότερες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης στις απαιτήσεις διαχωρισμού.

Εν προκειμένω, η τροπολογία 62 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν έγινε δεκτή από το Συμβούλιο.

ii) Αρχές χρέωσης και εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης (άρθρα 31, 32 και Παράρτημα VIII)

Άμεσες δαπάνες

Στην αρχική της πρόταση, η Επιτροπή προβλέπει ότι το τέλος για την «ελάχιστη δέσμη πρόσβασης» για υπηρεσίες που προβλέπεται στο Παράρτημα III Σημείο 1 ορίζεται ως ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, σύμφωνα με το Παράρτημα VIII Σημείο 1. Το τελευταίο περιλαμβάνει έναν κατάλογο στοιχείων που πρέπει να αποκλειστούν κατά τον υπολογισμό του άμεσου κόστους της ελάχιστης δέσμης πρόσβασης. Η Επιτροπή προτείνει να προβλεφθεί η δυνατότητα να τροποποιείται μέσω πράξεων κατ' εξουσιοδότηση.

Το Συμβούλιο υποστηρίζει την αρχή ότι τα τέλη για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για πρόσβαση σε υποδομές που συνδέουν εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, αλλά θεωρεί ότι το Παράρτημα VIII-Σημείο 1 πρέπει να αφαιρεθεί και η μεθοδολογία για τον υπολογισμό των άμεσων δαπανών που προκύπτουν ως

αποτέλεσμα της λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών να εγκριθεί μέσω εκτελεστικών πράξεων, προκειμένου να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Τέλος, το Συμβούλιο καθιερώνει επίσης τη δυνατότητα του διαχειριστή υποδομής να αποφασίζει να προσαρμόσει σταδιακά τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους κατά τη διάρκεια περιόδου πέντε ετών από τη λήξη της προθεσμίας για τη μεταφορά της οδηγίας. Σκοπός της διάταξης αυτής είναι να δώσει χρόνο στα κράτη μέλη να αυξήσουν σταδιακά τη χρηματοδότηση των υποδομών τους προκειμένου να συμμορφωθούν με την κοινή αυτή μεθοδολογία.

Χρέωση του θορύβου

Όταν επιβάλλεται χρέωση για το κόστος φαινομένων θορύβου, πράγμα που επιτρέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης που ισχύει για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η Επιτροπή προτείνει να τροποποιούνται τα τέλη υποδομής ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος φαινομένων θορύβου που προκαλούνται από τη λειτουργία του τραίνου. Η προτεινόμενη διαφοροποίηση των τελών τροχαίας πρόσβασης με βάση τις εκπομπές θορύβου έχει ως στόχο να δημιουργήσει ένα σαφές κίνητρο για τον εκσυγχρονισμό του τροχαίου υλικού.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η προσέγγιση της Επιτροπής σχετικά με τη χρέωση για το κόστος φαινομένων θορύβου πρέπει να παραμείνει ένα προαιρετικό σύστημα για τα κράτη μέλη ώστε να αποφευχθούν αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις για τους διαχειριστές υποδομής. Επιπλέον, καθιερώνεται δυνατότητα της Επιτροπής να θεσπίζει εκτελεστικά μέτρα για να καθορίζει τις ακολουθητέες διαδικασίες για την επιβολή της χρέωσης του κόστους των φαινομένων θορύβου, εξασφαλίζοντας ότι η διαφοροποίηση των τελών λαμβάνει υπόψη, κατά περίπτωση, την ευαισθησία της περιοχής που επηρεάζεται, ιδίως όσον αφορά το μέγεθος του πληθυσμού που επηρεάζεται, και τη σύσταση του συρμού που έχει επιπτώσεις στη στάθμη των εκπομπών θορύβου.

Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών

Η πρόταση που υπέβαλε η Επιτροπή προβλέπει ότι τραίνα εφοδιασμένα με το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών ((ETCS) απολαύουν προσωρινής μείωσης του τέλους χρήσης υποδομής. Το Συμβούλιο υποστηρίζει μια προαιρετική προσέγγιση και αντιτίθεται σε οποιαδήποτε υποχρεωτικό μέτρο για το ζήτημα αυτό.

Σε γενικές γραμμές, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ακολουθεί την προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τους βασικούς κανόνες για τη χρέωση των υποδομών. Προτείνει μάλιστα να ενισχυθεί η πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά τις προϋποθέσεις για τη χρέωση του θορύβου, και ιδίως να γίνει υποχρεωτική ανεξάρτητα από τυχόν μέτρα στον οδικό τομέα. Το Κοινοβούλιο επιμένει επίσης να γίνει υποχρεωτικό μέτρο η μείωση των τελών για τραίνα που είναι εξοπλισμένα με ETCS. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο προτείνει να περιοριστεί η δυνατότητα να χρεώνονται άλλα περιβαλλοντικά κόστη μόνο εάν επιβάλλεται η χρέωση αυτή από την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και επιμένει να δεσμευθούν τα πιθανά έσοδα υπέρ των συστημάτων μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, το Συμβούλιο δεν μπορεί να λάβει υπόψη τις τροπολογίες 78, 79, 80 και 132.

iii) Χρηματοδότηση του διαχειριστή υποδομών, κόστος και λογαριασμοί υποδομών (άρθρα 8, 30 και Παράρτημα VII)

Στην αρχική της πρόταση, η Επιτροπή ορίζει ότι στους διαχειριστές υποδομής πρέπει να δοθούν κίνητρα ώστε να μειώσουν τις δαπάνες παροχής υποδομής και το ύψος των τελών πρόσβασης. Η εφαρμογή αυτών των κινήτρων προτείνεται να μπορεί να γίνει μόνο μέσω συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της αρμόδιας εθνικής αρχής και του διαχειριστή υποδομής σχετικά με το κόστος των υποδομών και τα τέλη πρόσβασης. Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει επίσης ότι οι συμβατικές συμφωνίες μεταξύ των εθνικών αρχών και των διαχειριστών υποδομής συνάπτονται για περίοδο όχι μικρότερη των πέντε ετών. Ο γενικός στόχος της Επιτροπής για το θέμα αυτό είναι να τονωθεί η καθιέρωση μακροπρόθεσμων στρατηγικών για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων.

Το Συμβούλιο συμφωνεί καταρχήν με την προσέγγιση της Επιτροπής για το θέμα αυτό, αλλά προτιμά να διατηρήσει τη δυνατότητα να εφαρμόζει ρυθμιστικά μέτρα για την εφαρμογή των παραπάνω κινήτρων, ως εναλλακτική λύση για τις προαναφερόμενες συμβατικές συμφωνίες, καθώς και να μειωθεί η ελάχιστη διάρκεια των συμβατικών συμφωνιών για τρία χρόνια. Επιπλέον, το Συμβούλιο προτείνει να διευκρινιστεί ότι είναι ευθύνη των κρατών μελών να καθορίζουν το ύψος της δημόσιας χρηματοδότησης που παρέχεται για χρηματοδότηση υποδομών.

Το Συμβούλιο συμμερίζεται το στόχο της Επιτροπής για την κατάστρωση μιας αναπτυξιακής στρατηγικής για διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής, με την προϋπόθεση ότι η δημοσίευση της στρατηγικής αυτής θα παραμείνει ενδεικτική. Επιπλέον, το Συμβούλιο δεν είναι υπέρ της θέσπισης σταθερής προθεσμίας για να διασφαλιστεί η ισορροπία των λογαριασμών των διαχειριστών υποδομής και προτιμά να αναφέρεται ένα εύλογο χρονικό διάστημα που να μην υπερβαίνει την περίοδο της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 παρ. 2.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει να αυξηθεί η διάρκεια των εθνικών στρατηγικών για την ανάπτυξη των υποδομών, να επεκταθεί η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις στρατηγικές ανάπτυξης, να ενισχυθεί η υποχρέωση των κρατών μελών να παρέχουν δημόσια χρηματοδότηση και να μειωθεί η προθεσμία που προτείνει η Επιτροπή στο αρχικό της κείμενο για να διασφαλιστεί η ισορροπία των λογαριασμών των διαχειριστών υποδομής. Εν προκειμένω, οι τροπολογίες 55 και 78 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου δεν έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο.

iv) Διαχωρισμός μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (Άρθρο 6 και 7)

Το Συμβούλιο συμμερίζεται προσέγγιση της Επιτροπής να μη θίξει το διαχωρισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο πλαίσιο της πρότασης αναδιατύπωσης για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Ωστόσο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει τη θέσπιση ειδικών απαιτήσεων σε σχέση με τις υπηρεσίες πληροφορικής και τις πολιτικές προσωπικού. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο τροποποιεί τις υφιστάμενες απαιτήσεις σχετικά με το διαχωρισμό των λογαριασμών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Τέλος, το Κοινοβούλιο καλεί την Επιτροπή να υποβάλει νέα νομοθετική πρόταση για το θέμα αυτό πριν από το τέλος του 2012 ώστε να εξασφαλιστεί πλήρης διαχωρισμός της διαχείρισης της υποδομής από τις δραστηριότητες μεταφορών· το Κοινοβούλιο επιμένει ότι η νέα πρόταση θα πρέπει επίσης να προβλέπει το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών επιβατών.

Γι' αυτό, το Συμβούλιο δεν μπορεί να λάβει υπόψη τις τροπολογίες 51, 52, 53 και 54.

v) Αρμοδιότητες του ρυθμιστικού φορέα (άρθρα 55-57)

Η πρόταση της Επιτροπής περιέχει πολλές νέες διατάξεις, οι οποίες αποσκοπούν να εξασφαλίσουν ότι οι ρυθμιστικές αρχές θα είναι σε θέση να εκτελούν αποτελεσματικά τα καθήκοντά τους, με βάση ενισχυμένη ανεξαρτησία, επέκταση αρμοδιοτήτων και διάθεση νέων μέσων σε αυτά.

Γι' αυτό, προτείνεται ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων περί ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων με τη ρητή αναφορά ότι πρέπει να είναι ανεξάρτητοι από οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική αρχή. Το προτεινόμενο μέτρο στοχεύει να μειώσει την πιθανότητα σύγκρουσης συμφερόντων και έτσι να ενισχύσει την εποπτική ικανότητα των ρυθμιστικών φορέων.

Επιπλέον, η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει την επέκταση των αρμοδιοτήτων των ρυθμιστικών αρχών στις ακόλουθες λειτουργίες: (1) αποφάσεις σχετικές με την πρόσβαση και τη χρέωση υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι οποίες είναι ζωτικής σημασίας για να επιτραπεί η είσοδος στην αγορά και να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός· (2) αποτροπή της μετακίνησης κρατικών κονδυλίων που διατίθενται σε μη κερδοφόρες δραστηριότητες προς τη χρηματοδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων· προτείνεται επίσης οι ρυθμιστικοί φορείς να έχουν την εξουσία να διενεργούν ελέγχους ή να αναθέτουν εξωτερικούς ελέγχους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν τον λογιστικό διαχωρισμό που αναφέρεται στο άρθρο 6. Τέλος, στην πρωτοβουλία της για αναδιατύπωση, η Επιτροπή προτείνει να παρέχονται δεδομένα κοστολόγησης από τους διαχειριστές υποδομής σε συγκεντρωτική και τυποποιημένη μορφή ως «ρυθμιστικοί λογαριασμοί», προκειμένου να επιτραπεί στους ρυθμιστικούς φορείς να λειτουργούν αποτελεσματικότερα.

Μολονότι το Συμβούλιο ακολουθεί σε γενικές γραμμές την προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά την ενίσχυση των ρυθμιστικών οργανισμών, ωστόσο θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να επανεξεταστούν οι προτεινόμενες διατάξεις όσον αφορά τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας για το προσωπικό των ρυθμιστικών αρχών. Επιπλέον, το Συμβούλιο κάνει προαιρετική τη δυνατότητα της ρυθμιστικής αρχής να παρεμβαίνει σε θέματα χρηματοδότησης, ενώ η δημοσίευση των κανονιστικών λογαριασμών δεν γίνεται δεκτή από το Συμβούλιο.

Το Συμβούλιο αποφασίζει επίσης να δώσει στο ρυθμιστικό φορέα την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές αυτές, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού προς εξασφάλιση ανταγωνισμού. Το Συμβούλιο συμφωνεί επίσης με την αρχή να δημιουργηθεί ένα συντονισμένο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών φορέων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτίθεται να δώσει μεγάλη εξουσία στους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς να επιβλέπουν την εφαρμογή της οδηγίας και προτείνει περαιτέρω να ενισχυθεί η ανεξαρτησία και τα μέσα των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, ενώ περιορίζει ταυτόχρονα η υφιστάμενη εξουσία τους προς διόρθωση ανεπιθύμητων εξελίξεων της αγοράς. Τέλος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει επίσης την επισημοποίηση της συνεργασίας μεταξύ εθνικών ρυθμιστικών αρχών, μέσω της δημιουργίας ενός δικτύου και εισάγει ένα αίτημα προς την Επιτροπή να εκδώσει νομοθετική πρόταση σχετικά με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ρυθμιστικού οργανισμού.

Εν προκειμένω, το Συμβούλιο δεν υιοθέτησε τις τροπολογίες 48, 96, 97, 98, 99 και 100.

vi) Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και εκτελεστικές πράξεις

Στην αρχική πρόταση της Επιτροπής, οι κατ'εξουσιοδότηση πράξεις προτείνονται ως μέσο για την τροποποίηση διάφορων παραρτημάτων, περιλαμβανομένων των τμημάτων τους.

Ωστόσο, το Συμβούλιο θεωρεί ότι τα παραρτήματα και τμήματα για τα οποία η Επιτροπή θα πρέπει να έχει δικαίωμα να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση πρέπει να μειωθούν και να περιοριστούν σε ορισμένες τροπολογίες στα Παραρτήματα V, VIII σημείο 4γ, IX και X. Το Συμβούλιο συνεπώς καταργεί τη δυνατότητα της Επιτροπής να προβαίνει σε τροποποιήσεις του Παραρτήματος I (στοιχεία σιδηροδρομικής υποδομής), II (βασικές λειτουργίες διαχειριστή υποδομής), III (υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις), VI (δήλωση δικτύου), VII (συμβατική συμφωνία), μέρος του Παραρτήματος VIII (έξοδα) με πράξεις κατ' εξουσιοδότηση, με την αιτιολογία ότι τα Παραρτήματα αυτά περιέχουν ουσιώδη στοιχεία.

Επιπλέον, το Συμβούλιο εισάγει εκτελεστικά μέτρα για την υιοθέτηση ομοιόμορφων προϋποθέσεων εφαρμογής ορισμένων στοιχείων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα και τα τμήματα, όπως το άρθρο 13 σχετικά με τις προϋποθέσεις πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες που σχετίζονται με το άρθρο 31 παρ. 3) για τη δημιουργία μιας μεθόδου για τον υπολογισμό του άμεσου κόστους, το άρθρο 31 παρ. 5 για τη δημιουργία μιας κοινής μεθόδου για χρέωση του θορύβου, το άρθρο 32, για τη δημιουργία κοινής μεθόδου για τη διαμόρφωση του ETCS.

Σε γενικές γραμμές, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει είτε να περιοριστούν περαιτέρω είτε να καταργηθούν εξουσίες από την Επιτροπή να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις· επιπλέον, το Κοινοβούλιο απορρίπτει τη χρήση εκτελεστικών πράξεων για την υιοθέτηση ομοιόμορφων προϋποθέσεων εφαρμογής ορισμένων στοιχείων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα και τα τμήματα.

Εν προκειμένω, οι τροπολογίες 62, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 78, 80, 81-82, 87 δεν έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο.

3. **Άλλα θέματα πολιτικής**

Σε γενικές γραμμές, το Συμβούλιο απορρίπτει τις τροπολογίες του ΕΚ οι οποίες δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της Διοργανικής Συμφωνίας για μια πιο δομημένη προσφυγή στην τεχνική της αναδιατύπωσης των νομικών πράξεων (2002/C 77/01). Στο σημείο 8 της διοργανικής αυτής συμφωνίας αναφέρεται ότι «*αν κριθεί αναγκαίο, κατά τη νομοθετική διαδικασία, να εισαχθούν στην πράξη αναδιατύπωσης τροποποιήσεις ουσίας για τις διατάξεις οι οποίες, στην πρόταση της Επιτροπής, δεν είχαν μεταβληθεί, οι τροποποιήσεις αυτές επιφέρονται στην προαναφερόμενη πράξη σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει η συνθήκη ανάλογα με την εφαρμοστέα νομική βάση.*»

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που αφορούν διατάξεις που δεν περιλαμβάνονται στην πρόταση της Επιτροπής για αναδιατύπωση δεν είναι απαραίτητες για λόγους συνοχής και σαφήνειας. Επομένως, το Συμβούλιο δεν μπορεί να λάβει υπόψη τις τροπολογίες 16, 17, 27, 29-30, 33, 36, 38, 39, 40, 51, 52, 53, 57, 59, 67, 73, 85, 88, 89, 90, 94 και 95.

4. **Άλλες τροπολογίες που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**

Άλλες τροπολογίες του ΕΚ οι οποίες δεν περιλήφθηκαν στην θέση σε πρώτη ανάγνωση του Συμβουλίου αφορούν:

— τη συμπερίληψη πρόσθετων απαιτήσεων σχετικά με την ενημέρωση και την έκδοση εισιτηρίων για τους επιβάτες (τροπολογία 57)·

— τις διατάξεις που διέπουν τις προθεσμίες για τις αποφάσεις των εθνικών ρυθμιστικών φορέων (τροπολογία 59)·

— την επέκταση του πεδίου της εποπτείας της αγοράς στην απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας καθώς και τις επενδύσεις σε σιδηροδρομικά έργα υποδομής (τροπολογία 65)·

— την απαίτηση σύμφωνα με την οποία η αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει και κατά το χρόνο της αίτησης να αποδείξει ότι διαθέτει πιστοποιητικό ασφαλείας (τροπολογία 73)·

— την υποχρέωση η δήλωση δικτύου να δημοσιεύεται στα αγγλικά (τροπολογία 75)·

— την περιοριστική προθεσμία που τάσσεται στο διαχειριστή υποδομής για να ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης (τροπολογία 93)·

— τη 12μηνη προθεσμία μεταφοράς (τροπολογία 112)·

— ενισχυμένες διατάξεις για τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες στο σταθμό (τροπολογία 115)·

— τη συμπερίληψη αναφοράς στην οδηγία 2009/72/ΕΚ όσον αφορά την παροχή ρεύματος έλξης (τροπολογία 115)·

— ην επέκταση των πληροφοριών για την παρακολούθηση της αγοράς των σιδηροδρόμων, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα IV Σημείο 1 για τη συλλογή στοιχείων για συμβάντα, ατυχήματα και τα σοβαρά ατυχήματα (τροπολογία 116)·

— πρόσθετες απαιτήσεις όσον αφορά την κάλυψη για αστική ευθύνη (τροπολογία 140).

iii) **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Κατά τον καθορισμό της θέσης του σε πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο έλαβε πλήρως υπόψη του την πρόταση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Όσον αφορά τις τροπολογίες που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο παρατηρεί ότι ένας αριθμός τροπολογιών έχει περιληφθεί –κατά το πνεύμα, εν μέρει ή πλήρως- στην θέση του σε πρώτη ανάγνωση.