

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

επί του σχεδίου νόμου «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»

Επί της αρχής:

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου προωθείται η εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών:

- (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L138/44 της 26ης Μαΐου 2016).
- (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138/102 της 26ης Μαΐου 2016).
- (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L352/1 της 23ης Δεκεμβρίου 2016).

Οι δύο πρώτες Οδηγίες αποτελούν μαζί με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, τον τεχνικό πυλώνα του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου που υιοθετήθηκε τον Μάιο του 2016. Η Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα και τις τροποποιήσεις της (2009/131/ΕΚ & 2011/18/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους. Αντίστοιχα και η Οδηγία για την ασφάλεια καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια και τις τροποποιήσεις της (2008/110/ΕΚ & 2009/149/ΕΚ & 2014/88/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους. Η Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα έχει ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 104/2010 (Α'181) και η Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια με το π.δ. 160/2007 (Α'201).

Για το σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με τις δύο ανωτέρω Οδηγίες και με στόχο την απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, αποφασίστηκε η δημιουργία ενός ενιαίου νόμου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις παλιές Οδηγίες, εισάγοντας, παράλληλα, ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο. Το παρόν σχέδιο νόμου ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας σχετικής διαβούλευσης. Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση διατάξεων των π.δ. 104/2010 (Α'181) και π.δ. 160/2007 (Α'201), τα οποία αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

Ο νόμος περιλαμβάνει 4 μέρη. Ειδικότερα στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ εναρμονίζεται η

ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στο ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ περιλαμβάνονται τελικές και άλλες διατάξεις. Επισημαίνεται ότι στο νόμο δεν συμπεριλαμβάνονται οι διατάξεις των οδηγιών που αφορούν στη δράση και τις αρμοδιότητες των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως λόγου χάρη οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Στόχος της νομοθετικής πρωτοβουλίας του τεχνικού πυλώνα του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου είναι η καθιέρωση κοινής προσέγγισης όσον αφορά τους κανόνες διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, με σκοπό την ενίσχυση των οικονομιών κλίμακας για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην Ένωση, ενώ ταυτόχρονα απλουστεύονται και αναμορφώνονται οι διαδικασίες για την έκδοση εγκρίσεων οχημάτων καθώς και πιστοποιητικών ασφάλειας, ώστε να εξαλειφθεί ο κατακερματισμός του σχετικού κανονιστικού πλαισίου στην Ένωση.

Σε γενικές γραμμές η βασική αλλαγή που εισάγουν οι δύο νέες οδηγίες είναι η ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής Οργανισμός) τόσο στον τομέα της διαλειτουργικότητας (έγκριση οχημάτων, προ-έγκριση συστημάτων ERTMS) όσο και της ασφάλειας (έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας), αρμοδιότητες οι οποίες εκτελούνταν σύμφωνα με το προγενέστερο νομοθετικό πλαίσιο από τις Αρχές Ασφαλείας των κρατών μελών (ΡΑΣ για την Ελλάδα).

Η διαλειτουργικότητα αποτελεί την τεχνική εναρμόνιση στο σιδηροδρομικό τομέα προκειμένου να επιτευχθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς. Η προσπάθεια για τη δημιουργία μιας ενιαίας κοινοτικής αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών προϋποθέτει τη θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Πιο συγκεκριμένα, η νέα Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει ένα διττό σύστημα εγκρίσεων σιδηροδρομικών οχημάτων. Ο Οργανισμός μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης (one stop-shop) εγκρίνει οχήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για διασυνοριακές δραστηριότητες ενώ για οχήματα που δραστηριοποιούνται μόνο σε εγχώριες μετακινήσεις, ο αιτών μπορεί να επιλέξει να υποβάλει αίτημα έγκρισης είτε στον Οργανισμό είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας. Επίσης για να ενισχυθεί η εναρμόνιση του ERTMS (Ευρωπαϊκού συστήματος ρύθμισης της κυκλοφορίας) σε επίπεδο ΕΕ ζητείται η γνωμοδότηση του Οργανισμού πριν από κάθε πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο υλικό ERTMS, μέσω της υπηρεσίας μίας στάσης. Επίσης η Οδηγία ρυθμίζει σημαντικά θέματα όπως:

- σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και εθνικών αρχών ασφαλείας για εγκρίσεις οχημάτων
- αποσαφήνιση των διαδικασιών που ισχύουν τόσο για την κοινοποίηση υφιστάμενων/νέων εθνικών κανόνων όσο και για την αξιολόγησή τους από τον Οργανισμό
- διαδικασία κατάρτισης Τεχνικών Προδιαγραφών Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ)
- διαδικασία έγκρισης θέσης σε λειτουργία σταθερών σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και διάθεση στην αγορά σιδηροδρομικών οχημάτων
- καθορισμός ευρωπαϊκών μητρώων

- επάρκεια οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης (Notified Bodies και Designated Bodies).

Αντίστοιχα η νέα Οδηγία για την ασφάλεια (ΕΕ) 2016/798 προβλέπει ένα διπλό σύστημα έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας. Ο Οργανισμός εκδίδει πιστοποιητικά ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε διασυνοριακές μεταφορές ενώ για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο σε εγχώριες μεταφορές, προβλέπεται η δυνατότητα επιλογής της υποβολής αιτήματος πιστοποίησης είτε στον Οργανισμό είτε στην εθνική αρχή ασφάλειας. Επίσης στην οδηγία:

- αποσαφηνίζεται ο ρόλος και οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων (κράτη-μέλη, Οργανισμός, διαχειριστές υποδομής, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κλπ) στο σιδηροδρομικό σύστημα
- αποσαφηνίζεται η διαδικασία πιστοποίησης και έγκρισης ασφάλειας
- καθιερώνεται νέος μηχανισμός για τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας
- αποσαφηνίζεται ο ρόλος της εθνικής αρχής ασφάλειας (ΡΑΣ) και του φορέα διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ)
- διευκρινίζονται οι διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται για την κοινοποίηση των εθνικών κανόνων ασφάλειας καθώς και για την αξιολόγηση που πραγματοποιεί ο Οργανισμός.

Με τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 τροποποιείται η Οδηγία 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία έχει ενσωματωθεί στην ελληνική νομοθεσία με τις διατάξεις του ν. 4408/2016 (Α' 135).

Ειδικότερα με την οδηγία (ΕΕ)2016/2370 επιδιώκεται:

- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, σε σχέση με άλλα μέσα, με την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου
- Η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω της απελευθέρωσης των εθνικών επιβατικών μεταφορών
- Η δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά με ταυτόχρονη τήρηση των κανόνων της διαφάνειας, της ίσης και ανοικτής πρόσβασης στην αγορά και της ανεξαρτησίας των διαχειριστών υποδομής από τις επιχειρήσεις

Οι αγορές σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών και διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μεταβάλλονται σταδιακά σε ανοικτές ανταγωνιστικές αγορές, από το 2007 και το 2010 αντίστοιχα, με βάση την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το Προεδρικό Διάταγμα 158/2006 (Α' 168), και την οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το Προεδρικό Διάταγμα 149/2009 (Α' 192 (4)).

Περαιτέρω με την αναδιατύπωση της νομοθεσίας σε επίπεδο Ε.Ε. με την Οδηγία 2012/34/ΕΕ (ΕΕ L 342/32 της 14.12.2012), για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και με τον Ν.4408/16, ο οποίος τη μετέφερε στην εθνική έννομη τάξη, διαμορφώθηκε ένα ενιαίο και εκτενές πλαίσιο ρυθμίσεων που αφορούν στη διακυβέρνηση της αγοράς αυτής.

Με τη νέα Οδηγία εισάγονται ορισμένες βελτιώσεις στο σύστημα διακυβέρνησης της υποδομής και απελευθερώνεται η εσωτερική αγορά επιβατικών μεταφορών και ειδικότερα:

Εξαιρέσεις εφαρμογής: προβλέπονται συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ώστε να λαμβάνονται υπόψη συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δομής και της οργάνωσης του σιδηροδρομικού συστήματος της χώρας, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής: η Οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα επιλογής οριζόντιου ή κάθετου μοντέλου διακυβέρνησης της υποδομής, με αυξημένες εγγυήσεις ανεξαρτησίας του Διαχειριστή υποδομής ως προς τα βασικά του καθήκοντα, για τη διασφάλιση των κανόνων ανταγωνισμού. Στην εθνική νομοθεσία, προτείνεται η διατήρηση της οριζόντιας διάρθρωσης των διαχειριστών υποδομής και των επιχειρήσεων.

Θεσπίζονται αυστηρές εγγυήσεις ώστε να αποφευχθεί τυχόν αθέμιτη επιρροή που ασκείται στις αποφάσεις που λαμβάνει ο διαχειριστής υποδομής σχετικά με τέτοια καθήκοντα. Λαμβάνονται επίσης κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με αμερόληπτο τρόπο, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Με στόχο τον καλύτερο συντονισμό σε ενωσιακό επίπεδο δημιουργείται ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής στο οποίο θα συμμετέχει ο εθνικός διαχειριστής υποδομής.

Πρόσβαση στην αγορά: Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Για το λόγο αυτό προβλέπεται η δυνατότητα περιορισμού του δικαιώματος πρόσβασης όταν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση απόφαση του ρυθμιστικού φορέα.

Θεσπίζεται η δυνατότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως αναθέτουσας αρχής να χορηγεί αποκλειστικά δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ή να αναθέτει απευθείας σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό τους όρους του άρθρου 5 του εν λόγω Κανονισμού και να περιορίζει το δικαίωμα πρόσβασης άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, αν οι υπηρεσίες αυτές θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Υπηρεσίες υψηλών ταχυτήτων και ενιαίο εισιτήριο: αναγνωρίζεται η ιδιαίτερη σημασία των υπηρεσιών αυτών για την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και της ενθάρρυνσης της ανταγωνιστικότητας των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών. Με σκοπό να επιτρέπεται στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων στο εσωτερικό της Ένωσης, προάγεται, μη δεσμευτικά, το κοινό σύστημα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου που έχουν αναπτυχθεί από την αγορά.

Αρμοδιότητες ρυθμιστικής αρχής: διευρύνεται το πεδίο ελέγχου της ρυθμιστικής αρχής σε περιπτώσεις παραβιάσεων της νομοθεσίας και αθέμιτου ανταγωνισμού, και αποσαφηνίζονται οι αρμοδιότητές της καθώς και σχετικές διαδικασίες.

Η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου προβλέπεται ότι θα συμβάλει στην περαιτέρω εξέλιξη των σιδηροδρομικών μεταφορών ως αξιόπιστης εναλλακτικής λύσης σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό έχει ζωτική σημασία η νομοθεσία για τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά μέσα στα καθορισθέντα χρονικά όρια.

Επί των άρθρων:

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του άρθρου 1 εστιάζουν αντικείμενο και στο πεδίο εφαρμογής του νόμου. Αντικείμενο του νόμου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο παρών νόμος καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 1 περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Στον παρόντα νόμο έχουν ενσωματωθεί τόσο οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις όσο και οι δυνητικές εξαιρέσεις. Στις υποχρεωτικές έχει αποσαφηνιστεί ότι ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται στο μετρό για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ στις δυνητικές εξαιρέσεις και ειδικότερα στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ρυθμίζεται η διαδικασία για τον προσδιορισμό τους με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η παράγραφος 5 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 για τις περιπτώσεις τραμ-τρένων, ενσωματώνεται στον παρόντα νόμο ώστε να εφαρμοστεί κατ' αντιστοιχία στην περίπτωση συρμών μετρό ώστε να κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, της οποίας διαχειριστής έχει οριστεί ο ΟΣΕ. Στο σημείο β) της παραγράφου 5 του άρθρου 1, καθορίζεται η διαδικασία που θα ακολουθείται για την έγκριση οχήματος μετρό έως ότου εκδοθούν και κοινοποιηθούν οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες του σημείου α) της ίδιας παραγράφου.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Οι διατάξεις του άρθρου 2 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του Μέρους Πρώτου του νόμου. Οι εν λόγω ορισμοί είναι

στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων.

Σημειώνεται ότι εισάγονται στην εθνική νομοθεσία οι ορισμοί «τραμ-τρένο» και «περιοχή χρήσης οχήματος».

Τέλος προστίθεται ο ορισμός του «Διαχειριστή τροχαίου υλικού» προκειμένου να γίνει μνεία στην ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε., στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση του τροχαίου υλικού το οποίο είτε ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο είτε ανήκει στην EUROFIMA και μισθώνεται από το Ελληνικό Δημόσιο δυνάμει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης.

Άρθρο 3

Βασικές απαιτήσεις

Το άρθρο 3 σε συνδυασμό με το άρθρο 52 Παράρτημα III αναφέρεται στις προϋποθέσεις που ορίζονται ως «βασικές απαιτήσεις», τις οποίες το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών οφείλουν να πληρούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4

Περιεχόμενο των ΤΠΔ

Στο άρθρο 4 παρατίθεται αναλυτικά το περιεχόμενο των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) οι οποίες ισχύουν για κάθε καλυπτόμενο υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι ΤΠΔ καθορίζουν όλους τους όρους που πρέπει να πληρούν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τη διαδικασία που πρέπει να τηρείται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης. Κάθε στοιχείο θα πρέπει να υπόκειται στη διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης και της καταλληλότητας χρήσης που αναφέρεται στις ΤΠΔ και να διαθέτει το αντίστοιχο πιστοποιητικό, το οποίο περιλαμβάνει είτε την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται απομονωμένο, προς τις απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές, είτε την αξιολόγηση της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, που θεωρείται ότι βρίσκεται εντός του σιδηροδρομικού περιβάλλοντος, σε σχέση με τις τεχνικές προδιαγραφές.

Άρθρο 5

Εκπόνηση, έκδοση και αναθεώρηση των ΤΠΔ

Στο άρθρο 5 παρατίθεται η συμμετοχή των αρμόδιων αρχών (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ΟΣΕ και Διαχειριστής τροχαίου υλικού) στην διαδικασία κατάρτισης, έκδοσης και αναθεώρησης των ΤΠΔ από τον Οργανισμό.

Άρθρο 6

Ελλείψεις των ΤΠΔ

Στο άρθρο 6 παρατίθεται η διαδικασία τροποποίησης των ΤΠΔ εφόσον μετά την έκδοσή τους διαπιστωθεί ότι είναι ελλιπείς. Στις ελλείψεις αυτές συμπεριλαμβάνονται οι περιπτώσεις που θα μπορούσαν να συνεπάγονται μη ασφαλείς λειτουργίες στην Ελλάδα. Για την εφαρμογή του τελευταίου εδαφίου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μετά από γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, υποβάλει σχετικό αίτημα στην Επιτροπή.

Άρθρο 7

Μη εφαρμογή των ΤΠΔ

Σε κάθε κράτος μέλος παρέχεται η δυνατότητα να μην εφαρμόσει ορισμένες ΤΠΔ σε περιορισμένο αριθμό δεόντως αιτιολογημένων περιπτώσεων. Στο άρθρο 7 παρατίθενται οι εν λόγω περιπτώσεις, οι διαδικασίες που ακολουθούνται σε κάθε περίπτωση και οι πληροφορίες που θα περιλαμβάνονται στον φάκελο που συνοδεύει την αίτηση για τη μη εφαρμογή μιας ή περισσότερων ΤΠΔ ή μερών τους, ώστε η Επιτροπή να εξετάσει την αίτηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 8

Όροι διάθεσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας στην αγορά

Κάθε ΤΠΔ προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που πρέπει να καλύπτονται από ευρωπαϊκές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα εντός του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος. Σύμφωνα με το άρθρο 8, τα στοιχεία διαλειτουργικότητας διατίθενται στην αγορά, μόνον εφόσον επιτρέπουν την επίτευξη της διαλειτουργικότητας, τηρουμένων ταυτόχρονα των βασικών απαιτήσεων.

Δεν απαγορεύεται, περιορίζεται ή παρεμποδίζεται στο έδαφος της Ελλάδας η διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας προοριζόμενων να χρησιμοποιηθούν στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, εφόσον τα στοιχεία αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Επιπλέον, δεν απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ».

Άρθρο 9

Συμμόρφωση ή καταλληλότητα χρήσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας πληρούν τις βασικές απαιτήσεις, εφόσον είναι σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις αντίστοιχες ΤΠΔ ή στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που έχουν συνταχθεί για τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προϋποθέσεις. Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία

διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης. Το άρθρο 9 περιγράφει τα συνοδευτικά πιστοποιητικά που συνοδεύουν τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» εφόσον απαιτείται από τις ΤΠΔ.

Άρθρο 10

Διαδικασία για τη δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ»

Η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» βεβαιώνει ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας έχουν υπαχθεί στις διαδικασίες που καθορίζονται στην αντίστοιχη ΤΠΔ για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης. Το άρθρο 10 ορίζει ότι η δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας συντάσσεται από τον κατασκευαστή ή εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του ή από κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο έχει υποβληθεί σχετική αίτηση. Εάν δεν τηρηθεί η ως άνω υποχρέωση, τότε επιβαρύνεται με τη διαδικασία κάθε πρόσωπο που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά.

Εάν διαπιστωθεί ότι η δήλωση «ΕΚ» έχει καταρτισθεί παράτυπα, τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζουν ότι το συγκεκριμένο στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν διατίθεται στην αγορά. Στην περίπτωση αυτή, ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του υποχρεούται να αποκαθιστά τη συμμόρφωση του στοιχείου διαλειτουργικότητας, υπό τους όρους που καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 11

Μη συμμόρφωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 11 ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστωθεί ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας δεν ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις ενώ καλύπτεται από δήλωση συμμόρφωσης ή καταλληλότητας χρήσης «ΕΚ» και έχει διατεθεί στην αγορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Άρθρο 12

Ελεύθερη κυκλοφορία υποσυστημάτων

Στο άρθρο 12 επισημαίνεται ότι, δεν απαιτείται για τα δομικά υποσυστήματα η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί είτε στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», είτε σε άλλα κράτη μέλη, πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση προς τις ίδιες απαιτήσεις σε ίδιες συνθήκες.

Άρθρο 13

Συμμόρφωση προς τις ΤΠΔ και τους εθνικούς κανόνες

Ένα δομικό υποσύστημα θεωρείται σύμφωνο προς τις βασικές απαιτήσεις όταν καλύπτεται, κατά περίπτωση, από τη δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που καταρτίζεται με παραπομπή στις ΤΠΔ ή από τη δήλωση επαλήθευσης που καταρτίζεται με παραπομπή στους εθνικούς κανόνες. Στο άρθρο 13 παρατίθενται οι περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζονται οι εθνικοί τεχνικοί κανόνες.

Άρθρο 14

Κοινοποίηση εθνικών κανόνων

Στο άρθρο 14 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία έγκρισης και κοινοποίησης των υπαρχόντων εθνικών τεχνικών κανόνων στον Οργανισμό και την Επιτροπή, καθώς και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες δύναται να καθοριστούν νέοι.

Άρθρο 15

Διαδικασία για τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ»

Στο άρθρο 15 αποσαφηνίζεται ο ρόλος του αιτούντα και του κοινοποιημένου οργανισμού κατά τη διαδικασία σύνταξης της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ». Ο αιτών αναλαμβάνει τη σύνταξη της δήλωσης επαλήθευσης «ΕΚ», την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που τη συνοδεύει καθώς και την τροποποίηση του τεχνικού φακέλου στην περίπτωση αναβάθμισης ή ανακαίνισης υποσυστήματος. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επαλήθευση «ΕΚ» ενός υποσυστήματος, εμπλέκεται από το στάδιο σχεδιασμού και καλύπτει όλη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της αποδοχής πριν το υποσύστημα διατεθεί στην αγορά ή τεθεί σε λειτουργία. Τέλος, με απόφαση της Αρχής Κοινοποίησης του άρθρου 27 ορίζονται οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες.

Άρθρο 16

Μη συμμόρφωση των υποσυστημάτων προς τις βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 16 ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστωθεί ότι δομικό υποσύστημα, το οποίο καλύπτεται από δήλωση επαλήθευσης «ΕΚ» που συνοδεύεται από τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος νόμου και, ιδίως, τις βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 17

Τεκμήριο συμμόρφωσης

Τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα υποσυστήματα που είναι σύμφωνα με εναρμονισμένα πρότυπα ή με μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι είναι σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις και καλύπτονται από τα εν λόγω πρότυπα ή τα μέρη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 18

Έγκριση για τη θέση σε λειτουργία σταθερών εγκαταστάσεων

Στο άρθρο 18 ορίζεται η διαδικασία έγκρισης από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων της θέσης σε λειτουργία των υποσυστημάτων παρατρόχιου ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, ενέργειας και υποδομής εφόσον αυτά έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Παρατίθεται αναλυτικά το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση για έγκριση θέσης σε λειτουργία, η επαλήθευση από τη ΡΑΣ της πληρότητας, συνάφειας και συνοχής του καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται έως την έκδοση της έγκρισης.

Άρθρο 19

Εναρμονισμένη εφαρμογή του συστήματος ERTMS στην Ένωση

Για να διασφαλιστεί ότι ο εξοπλισμός του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) πληροί τις σχετικές προδιαγραφές και να αποτραπεί η υπονόμηση της διαλειτουργικότητας του ERTMS από πρόσθετες απαιτήσεις σχετικές με αυτό, ο Οργανισμός ενεργεί ως η αρχή του συστήματος ERTMS. Προς τούτο, ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την αξιολόγηση των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων πριν από την έναρξη ή τη δημοσίευση οποιασδήποτε πρόσκλησης υποβολής προσφορών σχετικά με παρατρόχιο εξοπλισμό ERTMS, προκειμένου να ελέγχεται εάν οι εν λόγω τεχνικές λύσεις είναι σύμφωνες με τις σχετικές ΤΠΔ και πλήρως διαλειτουργικές. Με το άρθρο 19, ορίζεται η διαδικασία υποβολής έγκρισης στον Οργανισμό, το περιεχόμενο του φακέλου που συνοδεύει την αίτηση καθώς και ο ρόλος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων στην ως άνω διαδικασία με την έκδοση γνωμοδότησης.

Άρθρο 20

Διάθεση κινητών υποσυστημάτων στην αγορά

Το άρθρο 20 αναφέρει ότι τα κινητά υποσυστήματα διατίθενται στην αγορά, εφόσον ο αιτών διασφαλίσει την υποβολή της σχετικής δήλωσης επαλήθευσης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί κατά τρόπο που να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις.

Άρθρο 21

Έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά

Στο άρθρο 21 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία για την έγκριση οχήματος για διάθεση στην αγορά. Η έγκριση εκδίδεται από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 7 ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την παράγραφο 8. Στο προτεινόμενο άρθρο αναφέρονται τα αποδεικτικά έγγραφα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος που συνοδεύει την αίτηση η οποία υποβάλλεται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης. Αποσαφηνίζεται ο ρόλος του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ορίζεται η διαδικασία που ακολουθείται σε περιπτώσεις που διενεργούνται δοκιμές στο δίκτυο, σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης υφιστάμενων οχημάτων που διαθέτουν ήδη έγκριση για διάθεση στην αγορά, σε περίπτωση που ο αιτών επιθυμεί να επεκτείνει την περιοχή χρήσης του οχήματος κ.α.

Άρθρο 22

Καταχώριση οχημάτων τα οποία έχουν λάβει έγκριση για διάθεση στην αγορά

Βάσει του άρθρου 22, πριν από την πρώτη χρήση του οχήματος και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά, το όχημα καταχωρίζεται σε μητρώο οχημάτων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46, κατόπιν αιτήσεως του κατόχου.

Άρθρο 23

Έλεγχοι πριν από τη χρήση εγκριθέντων οχημάτων

Το άρθρο 23 ορίζει τα σημεία που πρέπει να ελέγξει η σιδηροδρομική επιχείρηση πριν χρησιμοποιηθεί ένα όχημα και μετά την έγκριση διάθεσης στην αγορά καθώς και τη δυνατότητα διενέργειας δοκιμών σε συνεργασία με τον διαχειριστή υποδομής.

Άρθρο 24

Έγκριση τύπου οχημάτων

Σύμφωνα με το άρθρο 24, ο Οργανισμός ή η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορούν κατά περίπτωση να χορηγούν εγκρίσεις τύπου οχήματος. Η σχετική αίτηση υποβάλλεται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης. Οι εγκρίσεις τύπου οχήματος καταχωρίζονται στο ευρωπαϊκό μητρώο εγκεκριμένων τύπων οχήματος.

Άρθρο 25

Συμμόρφωση των οχημάτων με εγκεκριμένο τύπο οχήματος

Στο άρθρο 25 διευκρινίζεται ότι ένα όχημα ή μια σειρά οχημάτων που συμμορφώνεται με εγκεκριμένο τύπο οχήματος λαμβάνει, χωρίς περαιτέρω ελέγχους, έγκριση οχήματος βάσει δήλωσης συμμόρφωσης προς τον εν λόγω τύπο οχήματος την οποία υποβάλλει ο αιτών.

Άρθρο 26

Μη συμμόρφωση οχημάτων ή τύπων οχημάτων με βασικές απαιτήσεις

Στο άρθρο 26 παρατίθεται αναλυτικά η διαδικασία που ακολουθείται όταν διαπιστώνεται, κατά τη λειτουργία, ότι ένα όχημα που χρησιμοποιείται δεν πληροί μια από τις εφαρμοστέες βασικές απαιτήσεις. Αποσαφηνίζεται ο ρόλος του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και ορίζονται οι περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται προσωρινά μέτρα ασφάλειας, αναστολή της έγκρισης τύπου του οχήματος, ανάκληση ή τροποποίηση της έγκρισης και άλλα σχετικά θέματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Άρθρο 27

Αρχή Κοινοποίησης

Με τις διατάξεις του άρθρου 27, ορίζεται η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως η αρμόδια Αρχή Κοινοποίησης, υπεύθυνη για τον καθορισμό και τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαδικασιών αξιολόγησης, κοινοποίησης και παρακολούθησης των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με το άρθρο 34 και περιγράφονται αναλυτικά οι υποχρεώσεις της.

Άρθρο 28

Απαιτήσεις σχετικά με την Αρχή Κοινοποίησης

Στο άρθρο 28, παρατίθενται οι απαιτήσεις σύστασης, οργάνωσης, δραστηριοτήτων, διαφύλαξης εμπιστευτικότητας και στελέχωσης της Αρχής Κοινοποίησης.

Άρθρο 29

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από την Αρχή Κοινοποίησης

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ως Αρχή Κοινοποίησης, ενημερώνει την Επιτροπή όσον αφορά τις διαδικασίες της για την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης και τυχόν σχετικές αλλαγές στις εν λόγω διαδικασίες. Βάσει της ως άνω υποχρέωσης και για λόγους διαφάνειας της διαδικασίας, προβλέπεται στο παρόν άρθρο η έκδοση κοινής απόφασης των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών με την οποία καθορίζεται η διαδικασία, τα δικαιολογητικά, τα πρότυπα διαπίστευσης, τα δικαιολογητικά που προσκομίζουν οι φορείς που έχουν οριστεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την αξιολόγηση, την κοινοποίηση και την παρακολούθηση των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 30

Οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Στο άρθρο 30 ορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης σχετικά με τη στελέχωση, την πολιτική, τις διαδικασίες, τα μέσα, τον εξοπλισμό και λοιπές υποχρεώσεις.

Άρθρο 31

Αμεροληψία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Το άρθρο 31 παραθέτει τις παραμέτρους-προϋποθέσεις που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης ως προς τον οργανισμό ή τον κατασκευαστή του προϊόντος που αξιολογούν.

Άρθρο 32

Προσωπικό των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Το άρθρο 32 εστιάζει στα προσόντα που οφείλει να διαθέτει το προσωπικό που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων αξιολόγησης σχετικά με την κατάρτιση, τη γνώση, την ικανότητα κ.α.

Άρθρο 33

Τεκμήριο συμμόρφωσης οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης

Εάν οι οργανισμοί αξιολόγησης της συμμόρφωσης αποδείξουν ότι πληρούν τα κριτήρια συμμόρφωσης που ορίζονται στα σχετικά εναρμονισμένα πρότυπα ή σε μέρη αυτών, τα στοιχεία των οποίων έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τεκμαίρεται ότι συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 30 έως 32, εφόσον τα εφαρμοστέα εναρμονισμένα πρότυπα καλύπτουν τις εν λόγω απαιτήσεις.

Άρθρο 34

Θυγατρικές και υπεργολάβοι κοινοποιημένων οργανισμών

Το άρθρο 34 επικεντρώνεται στις προϋποθέσεις που οφείλουν να πληρούνται ώστε ένας κοινοποιημένος οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης να αναθέσει καθήκοντα σε υπεργολάβο ή να προσφύγει σε θυγατρική.

Άρθρο 35

Διαπιστευμένα εσωτερικά όργανα

Το άρθρο 35 ορίζει τις προϋποθέσεις που οφείλουν να πληρούνται ώστε οι αιτούντες να χρησιμοποιήσουν διαπιστευμένο εσωτερικό όργανο για την εκτέλεση δραστηριοτήτων αξιολόγησης της συμμόρφωσης.

Άρθρο 36

Αίτηση για κοινοποίηση

Στο άρθρο 36 ορίζονται τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση κοινοποίησης που υποβάλλει κάθε οργανισμός αξιολόγησης της συμμόρφωσης, εγκατεστημένος στην Ελλάδα, στη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 37

Διαδικασία κοινοποίησης

Με το άρθρο 37 περιγράφεται η διαδικασία κοινοποίησης στην Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη των οργανισμών αξιολόγησης της συμμόρφωσης από τη Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών ως αρχή κοινοποίησης.

Άρθρο 38

Αριθμοί αναγνώρισης και κατάλογοι κοινοποιημένων οργανισμών

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός λαμβάνει ένα μόνο αριθμό αναγνώρισης, που χορηγείται από την Επιτροπή, ακόμη και στην περίπτωση που έχει κοινοποιηθεί βάσει διάφορων νομικών πράξεων της Ένωσης.

Άρθρο 39

Αλλαγές στην κοινοποίηση

Το άρθρο 39 τονίζει ότι εφόσον η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών διαπιστώσει ή πληροφορηθεί ότι κοινοποιημένος οργανισμός δεν πληροί πλέον τις σχετικές απαιτήσεις, περιορίζει, αναστέλλει ή αποσύρει την κοινοποίηση.

Άρθρο 40

Αμφισβητήσεις της επάρκειας των κοινοποιημένων οργανισμών

Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών ως αρχή κοινοποίησης παρέχει στην Επιτροπή όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση της κοινοποίησης ή της διατήρησης επάρκειας του οικείου οργανισμού. Η Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Μεταφορών λαμβάνει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα όταν διαπιστωθεί από την Επιτροπή ότι κοινοποιηθείς οργανισμός δεν πληροί ή παύει να πληροί τις απαιτήσεις κοινοποίησής του.

Άρθρο 41

Λειτουργικές υποχρεώσεις των κοινοποιημένων οργανισμών

Το άρθρο 41 εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο οι κοινοποιημένοι οργανισμοί διενεργούν αξιολογήσεις της συμμόρφωσης σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης των ΤΠΔ καθώς και στη διαδικασία που ακολουθείται εφόσον διαπιστωθεί ότι οι απαιτήσεις των σχετικών προδιαγραφών δεν πληρούνται από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 42

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών από τους κοινοποιημένους οργανισμούς

Στο άρθρο 42 ορίζεται η υποχρέωση των κοινοποιημένων οργανισμών να παρέχουν πληροφορίες στην αρχή κοινοποίησης, στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, στους άλλους κοινοποιημένους οργανισμούς και στον Οργανισμό.

Άρθρο 43

Συντονισμός των κοινοποιημένων οργανισμών

Βάσει του άρθρου 43, Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών διασφαλίζει ότι οι οργανισμοί, τους οποίους έχει κοινοποιήσει, συμμετέχουν στις εργασίες της τομεακής ομάδας κοινοποιημένων οργανισμών της Επιτροπής, απευθείας ή μέσω ορισθέντων αντιπροσώπων.

Άρθρο 44

Ορισμένοι οργανισμοί

Στο άρθρο 44 ορίζονται οι απαιτήσεις που πρέπει να πληρούν οι οργανισμοί υπεύθυνοι για τη διενέργεια της διαδικασίας επαλήθευσης σύμφωνα με τους εθνικούς τεχνικούς κανόνες σχετικά με τη στελέχωση, την πολιτική, τις διαδικασίες, τα μέσα, τον εξοπλισμό και λοιπές υποχρεώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΜΗΤΡΩΑ

Άρθρο 45

Σύστημα αρίθμησης οχημάτων

Το άρθρο 45 ορίζει τον ευρωπαϊκό αριθμό οχήματος (ΕΑΟ) που λαμβάνει κάθε όχημα από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, κατόπιν της έγκρισης για διάθεση στην αγορά, όταν καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο οχημάτων.

Άρθρο 46

Μητρώα οχημάτων

Στο άρθρο 46, ορίζονται οι προϋποθέσεις που πληροί και τα στοιχεία που περιλαμβάνει το εθνικό μητρώο οχημάτων που τηρεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς και ο τρόπος που αυτό ενημερώνεται.

Άρθρο 47

Μητρώο υποδομής

Στο άρθρο 47 γίνεται αναφορά στο μητρώο της υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει το μητρώο υποδομής που περιέχει τις τιμές των παραμέτρων του δικτύου για κάθε συναφές υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος, όπως ορίζεται στη σχετική ΤΠΔ και διασφαλίζει ότι αυτό είναι επικαιροποιημένο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Η

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 48

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 48 ορίζει ότι όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή του παρόντος νόμου και αφορούν στην αξιολόγηση της συμμόρφωσης ή της καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας ή την επαλήθευση υποσυστημάτων που απαρτίζουν το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα ή όλες οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 12 και 17 αιτιολογούνται επακριβώς. Κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν με μνεία των ένδικων μέσων που προβλέπονται από την ισχύουσα εθνική νομοθεσία και των προθεσμιών για την άσκηση των εν λόγω ένδικων μέσων.

Άρθρο 49

Εκθέσεις και ενημέρωση

Βάσει του άρθρου 49, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να ζητήσει από τον Οργανισμό, εργαλείο ικανό να παρέχει επισκόπηση του επιπέδου διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης. Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιεί τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στα μητρώα που προβλέπονται στο κεφάλαιο Ζ του πρώτου μέρους του νόμου.

Άρθρο 50

Μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση οχημάτων

Στο άρθρο 50 παρουσιάζεται το μεταβατικό καθεστώς για τη χρήση των οχημάτων έως ότου ο Οργανισμός αναλάβει (το αργότερο από τις 16 Ιουνίου 2019) τα καθήκοντα έγκρισης και επισημαίνεται ότι διατηρούνται σε ισχύ οι υφιστάμενες εγκρίσεις οχημάτων.

Άρθρο 51

Άλλες μεταβατικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας, εισάγονται με το άρθρο 51 κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις. Τα παραρτήματα IV, V, VII και IX του π.δ. 104/2010 διατηρούνται σε ισχύ έως την έκδοση νέων αντίστοιχων πράξεων.

Άρθρο 52

Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

Στο άρθρο 52 παρατίθενται τα παραρτήματα, τα οποία αναφέρουν τα στοιχεία που περιλαμβάνει το ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα (Παράρτημα I της Οδηγίας), περιγράφονται τα σιδηροδρομικά υποσυστήματα (Παράρτημα II της Οδηγίας) και οι βασικές απαιτήσεις (Παράρτημα III της Οδηγίας) καθώς και η διαδικασία επαλήθευσης “ΕΚ” που ακολουθείται για τα υποσυστήματα (Παράρτημα IV της Οδηγίας).

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 138)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 53

Αντικείμενο

Οι διατάξεις του άρθρου 53 εστιάζουν στο αντικείμενο του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, αφενός επισημαίνεται ότι πρόκειται για την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και αφετέρου γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 54

Πεδίο εφαρμογής

Στην παράγραφο 1 του άρθρου 54 ορίζεται ότι το πεδίο εφαρμογής του νόμου είναι το σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και στην παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Στον παρόντα νόμο έχουν ενσωματωθεί τόσο οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις όσο και οι δυνητικές εξαιρέσεις. Δεδομένου ότι στις υποχρεωτικές εξαιρέσεις συμπεριλαμβάνεται το μετρό και σήμερα υφίστανται επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται συστήματα μετρό και οι οποίες δραστηριοποιούνται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, για λόγους αποσαφήνισης της υποχρέωσης εφαρμογής του δεύτερου μέρους του νόμου από οποιασδήποτε επιχείρηση που εισέρχεται στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, προστίθεται διευκρινιστική πρόταση στην παράγραφο 2 α) του άρθρου 54. Στις δυνητικές εξαιρέσεις και ειδικότερα στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ρυθμίζεται η διαδικασία για τον καθορισμό των απαιτήσεων και ελέγχων ασφάλειας στις υπόψη υποδομές.

Άρθρο 55

Ορισμοί

Οι διατάξεις του άρθρου 55 παραθέτουν διεξοδικά τους βασικούς ορισμούς για τους σκοπούς της εφαρμογής του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω ορισμοί είναι στοιχειώδεις για τη σιδηροδρομική νομοθεσία και αποτελούν τη βάση επί της οποίας αναπτύσσονται οι πάσης φύσεως διατάξεις για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Επιπλέον, σημειώνεται ότι, μεταξύ άλλων, εισάγονται στην εθνική νομοθεσία νέες έννοιες και ειδικότερα το «είδος της υπηρεσίας», η «έκταση της υπηρεσίας» και ο «τόπος παροχής της υπηρεσίας» καθώς και ορισμοί για παράγοντες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος όπως ο «αποστολέας», ο «παραλήπτης», ο «φορτωτής», ο «εκφορτωτής», ο «υπεύθυνος πλήρωσης», ο «υπεύθυνος κένωσης» και ο «μεταφορέας».

Στον ορισμό της εθνικής αρχής ασφάλειας σημειώνεται ότι τα εν λόγω καθήκοντα έχουν ανατεθεί στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων του ν. 3891/2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Άρθρο 56

Ρόλος των παραγόντων του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος στην ανάπτυξη και τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων

Οι διατάξεις του άρθρου 56 εστιάζουν στο ρόλο των παραγόντων του σιδηροδρομικού συστήματος στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και ειδικότερα στο ρόλο της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, του διαχειριστή υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Με την επιφύλαξη των ευθυνών των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την ανάπτυξη και βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι άλλοι παράγοντες, όπως φορείς που έχουν επιφορτιστεί με τη συντήρηση, κατασκευαστές, μεταφορείς, αποστολείς, παραλήπτες, υπεύθυνοι πλήρωσης, υπεύθυνοι κένωσης, φορτωτές, εκφορτωτές, εταιρείες συντήρησης, κάτοχοι οχημάτων, πάροχοι υπηρεσιών και αναθέτοντες φορείς, δεν θα πρέπει να απαλλάσσονται από τις ευθύνες τους για τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες τους. Κάθε παράγοντας στο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα θα πρέπει να είναι υπεύθυνος, έναντι των υπόλοιπων παραγόντων, για την πλήρη και ειλικρινή κοινοποίηση όλων των σχετικών πληροφοριών, ώστε να ελέγχεται εάν τα οχήματα είναι σε κατάσταση λειτουργίας. Τούτο αφορά, ιδίως, πληροφορίες για την κατάσταση και το ιστορικό ορισμένου οχήματος, τα αρχεία συντήρησης, την ιχνηλασιμότητα των εργασιών φόρτωσης και τα έγγραφα μεταφοράς.

Άρθρο 57

Κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ)

Με το εν λόγω άρθρο καθιερώνονται κοινοί δείκτες ασφάλειας (ΚΔΑ) για να αξιολογείται εάν τα συστήματα ανταποκρίνονται στους κοινούς στόχους ασφάλειας (ΚΣΑ) και για να διευκολύνεται η παρακολούθηση των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Άρθρο 58

Κοινές μέθοδοι ασφάλειας (ΚΜΑ)

Στο άρθρο 58 παρατίθεται το περιεχόμενο των κοινών μεθόδων ασφάλειας (ΚΜΑ) και η διαδικασία αναθεώρησής τους. Καθορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνονται όλες οι αναγκαίες τροποποιήσεις στους εθνικούς μας κανόνες στο πλαίσιο της θέσπισης των ΚΜΑ και των τροποποιήσεών τους.

Άρθρο 59

Κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ)

Οι ΚΣΑ καθορίζουν τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνονται σε ολόκληρο το σύστημα και αναθεωρούνται τακτικά, με βάση τη συνολική εξέλιξη της

ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Στο άρθρο 59 καθορίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, εγκρίνεται κάθε αναγκαία τροποποίηση των κανόνων ασφάλειας ώστε να επιτευχθούν οι ΚΣΑ.

Άρθρο 60

Εθνικοί κανόνες στον τομέα της ασφάλειας

Οι διατάξεις του άρθρου 60 συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αναφορικά με τους εθνικούς κανόνες στον τομέα της ασφάλειας. Ειδικότερα, οι ήδη κοινοποιημένοι εθνικοί κανόνες ασφάλειας οφείλουν να εντάσσονται σε μία από τις κατηγορίες που προσδιορίζεται στο παράρτημα II, να συνάδουν με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας, τους ΚΣΑ και τις ΚΜΑ και να μην οδηγούν σε αυθαίρετες διακρίσεις ή σε συγκεκαλυμμένο περιορισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών. Επιπροσθέτως καθορίζονται οι περιπτώσεις στις οποίες επιτρέπεται η θέσπιση νέων εθνικών κανόνων ασφάλειας καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται. Οι νέοι εθνικοί κανόνες θεσπίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μετά από εισήγηση του Διαχειριστή Υποδομής και γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων και υποβάλλονται προς εξέταση στον Οργανισμό και την Επιτροπή πριν από την αναμενόμενη καθιέρωση του προτεινόμενου νέου κανόνα στο εθνικό νομικό σύστημα, αιτιολογώντας την καθιέρωσή του, μέσω κατάλληλου συστήματος πληροφορικής. Σκοπός του παρόντος άρθρου είναι η εναρμόνιση και η αποσαφήνιση της δομής και του περιεχομένου των εθνικών κανόνων ασφαλείας σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να εξαλειφθούν τα εμπόδια για το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς.

Άρθρο 61

Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας

Οι διατάξεις του άρθρου 61 ορίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομής και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας προκειμένου να διασφαλίζεται ο έλεγχος όλων των κινδύνων που συνδέονται με τις δραστηριότητές τους. Το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας είναι προσαρμοσμένο στο είδος, την έκταση, τον τόπο παροχής της υπηρεσίας και σε άλλες συνθήκες της επιδιωκόμενης δραστηριότητας. Στο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις από την λειτουργία των διαφόρων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στο δίκτυο. Στην παράγραφο 3 καθορίζονται τα βασικά στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Τέλος προβλέπεται υποχρέωση υποβολής στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ετήσιας έκθεσης ασφάλειας που περιλαμβάνει πληροφορίες για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης στον τομέα της ασφάλειας, αναφορά για τους ΚΔΑ, τα αποτελέσματα του εσωτερικού ελέγχου ασφάλειας, παρατηρήσεις για ανεπάρκειες και δυσλειτουργίες και έκθεση για την εφαρμογή των σχετικών ΚΜΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 62

Ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας

Στο άρθρο 62 εισάγεται η έννοια του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας το οποίο εκδίδεται είτε από τον Οργανισμό είτε από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να αποκτήσουν πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή. Ο Οργανισμός εκδίδει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με τόπο παροχής της υπηρεσίας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Στην περίπτωση αυτή ο Οργανισμός είναι η μόνη αρχή που θα αξιολογεί κατά πόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει εγκαταστήσει ορθά το σύστημά της για τη διαχείριση της ασφάλειας ενώ η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων θα συμμετέχει μόνο όσον αφορά στην αξιολόγηση των απαιτήσεων που ισχύουν βάσει των σχετικών εθνικών κανόνων. Όταν ο τόπος παροχής των υπηρεσιών περιορίζεται εντός της Ελλάδος, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί, υπ' ευθύνη της και κατόπιν αιτήσεως του αιτούντος, να εκδώσει ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας. Η επιλογή που κάνει ο αιτών θα πρέπει να είναι δεσμευτική μέχρις ότου συμπληρωθεί ή ολοκληρωθεί η διαδικασία αίτησης. Οι αιτήσεις για ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας υποβάλλονται μέσω της υπηρεσίας μιας στάσης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796. Επίσης ρυθμίζεται το δικαίωμα προσφυγής του αιτούντα ενώπιον Επιτροπής Προσφυγών που ορίζεται στο άρθρο 55 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 σε περίπτωση απορριπτικής απόφασης του Οργανισμού και ενώπιον των Ελληνικών δικαστηρίων σε περίπτωση απορριπτικής απόφασης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

Η εναρμόνιση των διαδικασιών έκδοσης πιστοποιητικών ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο μέσω της θέσπισης του ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας, αφενός θα διασφαλίσει υψηλό επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας καθιερώνοντας ισότιμους όρους για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και αφετέρου θα μειώσει το κόστος και τη διάρκεια που απαιτείται για την έκδοση πιστοποιητικού ασφάλειας σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που θέλουν να δραστηριοποιηθούν σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

Στην παράγραφο 9, με απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έπειτα από εισήγηση του διαχειριστή υποδομής και σύμφωνη γνώμη της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, επιτρέπεται σε φορείς τρίτης χώρας να αφικνούνται σε σταθμό της επικράτειας της Ελλάδας, ο οποίος προορίζεται για τις διασυνοριακές υπηρεσίες και βρίσκεται κοντά στα σύνορά της, χωρίς να κατέχουν ενιαίο πιστοποιητικό ασφάλειας, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις που διασφαλίζουν κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

Άρθρο 63

Συνεργασία μεταξύ του Οργανισμού και των εθνικών αρχών ασφάλειας για την έκδοση ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

Η νέα κατανομή αρμοδιοτήτων και καθηκόντων μεταξύ των εθνικών αρχών ασφάλειας και του Οργανισμού όσον αφορά την έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας που εισάγει η οδηγία, θα πρέπει να γίνει με αποτελεσματικό τρόπο. Προς τον σκοπό αυτό, στο άρθρο 63 προβλέπεται η σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων οι οποίες περιλαμβάνουν λεπτομερειακή περιγραφή των καθηκόντων των εμπλεκόμενων μερών.

Άρθρο 64

Έγκριση ασφάλειας του διαχειριστή υποδομής

Στο άρθρο 64 προβλέπεται ότι ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να υπόκειται σε έγκριση ασφάλειας από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, προκειμένου να έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται και να εκμεταλλεύεται με ασφάλεια την σιδηροδρομική υποδομή. Η έγκριση ασφάλειας ισχύει για πέντε έτη και ανανεώνεται κατόπιν αιτήσεως του διαχειριστή της υποδομής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μπορεί να απαιτήσει την αναθεώρηση της έγκρισης ασφάλειας μετά από ουσιαστικές μεταβολές του ρυθμιστικού πλαισίου ασφάλειας.

Άρθρο 65

Πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης

Με το άρθρο 65 μεταφέρεται το άρθρο 13 της Οδηγίας 2016/798/ΕΕ, με το οποίο καθορίζεται η άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις εγκαταστάσεις κατάρτισης του προσωπικού το οποίο σύμφωνα με το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Με το παρόν άρθρο τις υπηρεσίες κατάρτισης του προσωπικού που εκτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας, παρέχει ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος έναντι αμοιβής, χορηγώντας αντίστοιχη βεβαίωση επιτυχούς παρακολούθησης. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εγκρίνει τα αντίστοιχα προγράμματα κατάρτισης και διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες κατάρτισης πληρούν τις αντίστοιχες απαιτήσεις. Δίδεται εξουσιοδότηση στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, με απόφασή της, να καθορίζει τη διαδικασία πιστοποίησης του προσωπικού που επιτελεί κρίσιμα καθήκοντα ασφάλειας. Το επίπεδο κατάρτισης του προσωπικού των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής αποτελεί αποκλειστική ευθύνη τους.

Άρθρο 66

Συντήρηση οχημάτων

Οι διατάξεις του άρθρου 66 σε συνδυασμό και με το Παράρτημα III διαμορφώνουν το πλαίσιο για την συντήρηση των σιδηροδρομικών οχημάτων δεδομένου ότι είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος. Πιο συγκεκριμένα για κάθε όχημα, πριν χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, υπάρχει φορέας υπεύθυνος για τη συντήρησή του και ο φορέας αυτός καταχωρίζεται στο σχετικό μητρώο οχημάτων. Ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει ότι τα οχήματα για τη συντήρηση των οποίων είναι υπεύθυνος βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας και θεσπίζει σχετικό σύστημα συντήρησης. Ειδικότερα όσον αφορά τις φορτάμαξες ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας θα πρέπει να πιστοποιείται από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής, η πιστοποίηση μπορεί να ελέγχεται από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κατά τη διαδικασία πιστοποίησης ή έγκρισης της ασφάλειας.

Άρθρο 67

Παρεκκλίσεις από το σύστημα πιστοποίησης υπεύθυνων για τη συντήρηση φορέων

Στο άρθρο 67 προβλέπονται εναλλακτικά μέτρα ως προς το σύστημα συντήρησης οχημάτων του άρθρου 66 σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και μέσω παρεκκλίσεων που χορηγεί η

Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή ο Οργανισμός. Οι παρεκκλίσεις που χορηγεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αιτιολογούνται στην ετήσια έκθεσή της προς τον Οργανισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ

ΕΘΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Άρθρο 68

Καθήκοντα

Στο πλαίσιο του νέου κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, έχουν συσταθεί κατ' εφαρμογή της προγενέστερης οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια, εθνικές αρχές σε όλα τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση και την εποπτεία της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Στην Ελλάδα ως εθνική αρχή ασφάλειας είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων η οποία αποτελεί ανεξάρτητο φορέα από σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστή υποδομής, αιτούντα ή αναθέτοντα φορέα και από οποιονδήποτε φορέα που αναθέτει δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, πράγμα που διασφαλίζει ότι εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό και αμερόληπτο τρόπο, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός ενιαίου και ασφαλούς κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος. Το άρθρο 68 υπεισέρχεται διεξοδικά στις αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, όπως αυτές διαμορφώνονται μετά από τις αλλαγές που εισάγουν οι νέες οδηγίες για διαλειτουργικότητα και ασφάλεια.

Άρθρο 69

Εποπτεία

Στο άρθρο 69 θεσπίζονται διατάξεις για την εποπτεία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του διαχειριστή υποδομής. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων επιβλέπει τη συνεχή συμμόρφωση μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης ή ενός διαχειριστή υποδομής με την εκ του νόμου υποχρέωσή τους να εγκαταστήσουν σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας. Για να διαπιστωθεί η συμμόρφωση αυτή ενδέχεται να απαιτούνται όχι μόνο επιτόπιες επιθεωρήσεις στην οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον οικείο διαχειριστή υποδομών, αλλά και καθήκοντα εποπτείας εκ μέρους της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για να αξιολογεί εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομών εφαρμόζουν δεόντως το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειάς τους μετά την απόκτηση πιστοποιητικού ασφάλειας ή έγκρισης ασφάλειας. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι λοιπές αρχές ασφάλειας συντονίζουν τις εποπτικές δραστηριότητες τους σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε διαφορετικά κράτη μέλη προκειμένου να αποφεύγονται οι αλληλεπικαλύψεις επιθεωρήσεων και λογιστικών ελέγχων και ανταλλάσσουν πληροφορίες μεταξύ τους και, κατά περίπτωση, με τον Οργανισμό. Εάν η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κρίνει ότι κάτοχος ενιαίου πιστοποιητικού ασφάλειας δεν πληροί πλέον τους όρους πιστοποίησης, ζητεί από τον Οργανισμό να περιορίσει ή να ανακαλέσει το εν λόγω πιστοποιητικό. Στο πλαίσιο αυτό καθιερώνεται διαδικασία διαιτησίας για τις περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του Οργανισμού και της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρού κίνδυνου για την ασφάλεια κατά τη διάρκεια εποπτείας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων έχει τη δυνατότητα να εφαρμόζει προσωρινά μέτρα

ασφάλειας, μεταξύ άλλων να περιορίσει ή να αναστείλει αμέσως τις σχετικές δραστηριότητες της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Στο άρθρο αυτό εισάγεται επιπροσθέτως η αναγκαιότητα παρακολούθησης της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί του χρόνου εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης των μηχανοδηγών, αρμοδιότητα η οποία ανατίθεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Δεδομένης της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου στη χώρα μας, προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος προκειμένου να καθοριστούν οι κανόνες εργασίας των μηχανοδηγών, η διαδικασία ελέγχων από την Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, οι διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 70

Αρχές για τη λήψη αποφάσεων

Στο άρθρο 70 παρατίθενται οι αρχές για την λήψη αποφάσεων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων. Η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων εκτελεί τα καθήκοντά της με ανοικτό, αμερόληπτο τρόπο και με διαφάνεια, δίνοντας την δυνατότητα σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και αιτιολογώντας τις αποφάσεις της. Επίσης έχει το δικαίωμα να διενεργεί όλες τις επιθεωρήσεις, τους ελέγχους και τις έρευνες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της ενώ κατά την κατάρτιση του εθνικού κανονιστικού πλαισίου διαβουλεύεται με όλους τους εμπλεκόμενους στο σιδηροδρομικό τομέα όπως ο διαχειριστής υποδομής, ο διαχειριστής τροχαίου υλικού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι κατασκευαστές και οι φορείς συντήρησης καθώς και οι εκπρόσωποι των χρηστών και του προσωπικού.

Άρθρο 71

Ετήσιες εκθέσεις

Προβλέπεται υποχρέωση δημοσίευσης και αποστολής στον Οργανισμό ετήσιας έκθεσης για τις δραστηριότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, για την παρακολούθηση της εξέλιξης της σιδηροδρομικής ασφάλειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

Άρθρο 72

Υποχρέωση διερεύνησης

Με το άρθρο 72 μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 20 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 στο οποίο ορίζεται η υποχρέωση διερεύνησης σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας από τον φορέα διερεύνησης του άρθρου 74 (Ε.Δι.Σ.Α.Σ). Στο παρόν άρθρο διασαφηνίζεται ότι η έρευνα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων, την οποία διενεργεί η Ε.Δι.Σ.Α.Σ αποτελεί κεφαλαιώδους σημασίας έργο σε ότι αφορά στην ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και την πρόληψη ατυχημάτων. Αναφέρονται οι περιπτώσεις τις οποίες ο φορέας διερεύνησης οφείλει να λάβει υπόψη προκειμένου να αποφασίσει να διερευνήσει ένα συμβάν και

τονίζεται το γεγονός ότι η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Άρθρο 73

Καθεστώς έρευνας

Με το άρθρο 73 μεταφέρεται το άρθρο 21 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 με το οποίο καθορίζεται το γενικότερο πλαίσιο των διαδικασιών της διερεύνησης και των αρμοδιοτήτων των διερευνητών. Οι διερευνητές της Ε.Δι.Σ.Α.Σ αποκτούν πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος ή του συμβάντος και δικαίωμα χρήσης των σχετικών με το ατύχημα στοιχείων. Γίνεται επίσης σαφές ότι η έρευνα πραγματοποιείται ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διενεργούμενη δικαστική έρευνα.

Άρθρο 74

Φορέας διερεύνησης

Με το άρθρο 74 μεταφέρεται το άρθρο 22 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οπότε και ορίζεται η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Ε.Δι.Σ.Α.Σ) ως φορέας διερεύνησης. Για τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας, αμεροληψίας και αντικειμενικότητας της, η Επιτροπή είναι λειτουργικά, διοικητικά και οικονομικά ανεξάρτητη, δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή και ενεργεί ανεξάρτητα από οποιονδήποτε σιδηροδρομικό φορέα, του οποίου τα συμφέροντα συγκρούονται με την αποστολή και τις αρμοδιότητές της. Με υπουργική απόφαση δύναται η «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» να συνδυάζει τα καθήκοντά της με τα καθήκοντα διερεύνησης άλλων περιστατικών πέραν των σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων. Επιπλέον με υπουργική απόφαση δύναται να ανατίθεται στην «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» η υποχρέωση διεξαγωγής διερεύνησης σιδηροδρομικού ατυχήματος ή συμβάντος το οποίο μπορεί η ίδια να μην έχει αποφασίσει τη διερεύνησή του. Για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας και της ανεξαρτησίας της «Ε.Δι.Σ.Α.Σ», καταρτίζεται με την υποστήριξη του Οργανισμού, πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους φορείς.

Άρθρο 75

Διαδικασία διερεύνησης

Με το άρθρο 75 μεταφέρεται το άρθρο 23 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, με το οποίο καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης γενικότερα. Επίσης καθορίζεται η διαδικασία διερεύνησης σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό ατύχημα ή συμβάν συμβεί σε συνοριακή εγκατάσταση ή σε άλλο κράτος μέλος. Αποσαφηνίζεται σε ποιες περιπτώσεις καλείται από την «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» φορέας διερεύνησης άλλου κράτους μέλους και διευκρινίζεται ότι στους φορείς διερεύνησης των προσκεκλημένων κρατών μελών παρέχονται όλα τα απαραίτητα και δίνεται δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφοριακά και αποδεικτικά στοιχεία, προκειμένου αυτοί να παρέχουν συνδρομή ή να συμμετέχουν ουσιαστικά στην έρευνα, πάντα βέβαια με σεβασμό προς το εθνικό δίκαιο που διέπει τη δικαστική διαδικασία.

Άρθρο 76

Εκθέσεις

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 24 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 όπου προβλέπεται η σύνταξη και δημοσίευση έκθεσης ή απλουστευμένης έκθεσης ανάλογα με

το είδος και τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή συμβάντος, εντός 12μήνου από την ημερομηνία που συνέβη το συμβάν. Προβλέπεται κοινοποίηση της έκθεσης στα εμπλεκόμενα μέρη καθώς και δημοσίευση έως την 30η Σεπτεμβρίου εκάστου έτους ετήσιας έκθεσης απολογισμού όλων των ερευνών που διενεργήθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, των συστάσεων ασφαλείας, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν.

Άρθρο 77

Πληροφορίες προς διαβίβαση στον Οργανισμό

Με το παρόν άρθρο μεταφέρεται αυτούσιο το άρθρο 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 με το οποίο ορίζεται η υποχρέωση ενημέρωσης του Οργανισμού εντός μίας εβδομάδας από την λήψη απόφασης της Επιτροπής για διενέργεια έρευνας με αναφορά των βασικών στοιχείων του ατυχήματος ή συμβάντος. Η Επιτροπή υποχρεούται να διαβιβάζει στον Οργανισμό αντίγραφα των εκθέσεων που συντάσσει για κάθε ατύχημα ή συμβάν καθώς και της ετήσιας έκθεσης απολογισμού.

Άρθρο 78

Συστάσεις ασφαλείας

Με το άρθρο 78 μεταφέρεται το άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, με το οποίο προτείνεται η έκδοση συστάσεων ασφαλείας, οι οποίες περιέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών και η πρόληψη ατυχημάτων. Οι αποδέκτες αυτών των συστάσεων θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες. Οι αποδέκτες των συστάσεων αλλά και ο Οργανισμός και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή ανά τακτά διαστήματα για τα μέτρα που ελήφθησαν ή προγραμματίζονται ώστε να δοθεί συνέχεια σε ορισμένη σύσταση. Τονίζεται ότι οι συστάσεις ασφαλείας που εκδίδονται από την «Ε.Δι.Σ.Α.Σ» δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για το ατύχημα ή συμβάν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 79

Κυρώσεις

Σκοπός της διάταξης είναι η θέσπιση κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων των διατάξεων του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου. Οι κυρώσεις της προγενέστερης οδηγίας 2004/49/ΕΚ θεσπίστηκαν με την παράγραφο 3 του άρθρου 27 του ν.3534/2007 (Α'40) ενώ με το άρθρο 8 της υπ' αριθμ. ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (Β' 986/2009) υπουργικής απόφασης εξειδικεύτηκαν κατά περίπτωση. Δεδομένης της τροποποίησης και αναδιατύπωσης της οδηγίας 2004/49/ΕΚ από την οδηγία (ΕΕ) 2016/798, οι κυρώσεις πρέπει να επαναδιατυπωθούν και επικαιροποιηθούν. Επίσης για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των διοικητικών κυρώσεων.

Άρθρο 80

Μεταβατικές διατάξεις

Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη και ομαλή εφαρμογή της σιδηροδρομικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας, εισάγονται με το άρθρο 80 κρίσιμες μεταβατικές διατάξεις.

Άρθρο 81

Παραρτήματα Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798

Στο άρθρο 81 παρατίθενται τα παραρτήματα, τα οποία αναφέρουν τους Κοινούς δείκτες ασφάλειας (Παράρτημα I της Οδηγίας), τις κατηγορίες των εθνικών κανόνων ασφάλειας (Παράρτημα II της Οδηγίας) καθώς και τις απαιτήσεις και τα κριτήρια αξιολόγησης για τους οργανισμούς που υποβάλλουν αίτηση πιστοποιητικού υπευθύνου φορέα συντήρησης (Παράρτημα III της Οδηγίας).

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ

Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Άρθρο 82

Τροποποίηση διατάξεων του ν. 4408/2016 (Α'135)

Παράγραφος 1

Άρθρο 2. Εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής

Με την παράγραφο 1 του του νόμου αυτού, τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 4408/16 και προβλέπεται δυνατότητα εξαίρεσης εφαρμογής συγκεκριμένων άρθρων, σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370/ΕΕ. Αναλυτικότερα προστίθεται νέο εδάφιο στο τέλος της παραγράφου 1, αντικαθίσταται η εισαγωγική διάταξη της παραγράφου 2 και προστίθεται παράγραφος 4 στο άρθρο 2 του ν. 4408/16 (Α' 135). Με τη ρύθμιση αυτή, η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει ότι συγκεκριμένες εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2012/34/ΕΕ επιτρέπουν στα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τους συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δομής και της οργάνωσης των σιδηροδρομικών συστημάτων στο έδαφός τους, διασφαλίζοντας παράλληλα την ενότητα του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Παράγραφος 2

Άρθρο 3. Ορισμοί

Αντικαθίστανται και προστίθενται οι απαραίτητοι ορισμοί, τροποποιώντας το άρθρο 3 του ν. 4408/16 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ.

Με το ν.4408/16 έχει οριστεί ο ΟΣΕ ως διαχειριστής της υποδομής.

Στους ορισμούς δεν έχουν συμπεριληφθεί στοιχεία που αφορούν τις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, διότι στη χώρα μας ο διαχειριστής υποδομής ΟΣΕ είναι πλήρως δομικά διαχωρισμένος από τις επιχειρήσεις (οριζόντια διάρθρωση)

Παράγραφος 3

Άρθρο 7. Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής

Με την παράγραφο 3, μεταφέρεται η παράγραφος 4 της του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ και αντικαθίσταται το άρθρο 7 του ν. 4408/16 (Α' 135) προκειμένου να διασφαλιστεί η διακριτή οντότητα του διαχειριστή υποδομής από άλλες επιχειρήσεις. Το υφιστάμενο μοντέλο, το οποίο διατηρείται στη νομοθετική πρόταση, δηλαδή η πλήρως διαχωρισμένη διακυβέρνηση με ανεξάρτητους φορείς διασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες εγγυήσεις αμεροληψίας του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τα βασικά καθήκοντα, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τον προγραμματισμό της συντήρησης με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Διασφαλίζεται ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση σε δίκτυο και επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στο εν λόγω δίκτυο

Παράγραφος 4

Άρθρα 7α – στ. Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων

Με την διάταξη αυτή προστίθενται έξι (6) άρθρα, στο τέλος του άρθρου 7 του ν. 4408/16 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ. Σε αυτά προβλέπεται ότι θα πρέπει να ισχύουν διασφαλίσεις, ώστε να βεβαιώνεται ότι άλλες νομικές οντότητες εκτός του διαχειριστή υποδομής δεν ασκούν αποφασιστική επιρροή για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα.

Η λήψη αποφάσεων από τους διαχειριστές υποδομής όσον αφορά την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων και η λήψη αποφάσεων όσον αφορά τα τέλη υποδομής αποτελούν βασικά καθήκοντα που είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή.

Επίσης λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με αμερόληπτο τρόπο, με σκοπό να αποφεύγεται κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Η ΡΑΣ παρακολουθεί τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τον προγραμματισμό ανανέωσης, καθώς και τις προγραμματισμένες ή μη εργασίες συντήρησης, ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν επιβάλλονται διακρίσεις.

Προβλέπεται δυνατότητα ανάθεσης των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής εξωτερικά σε διαφορετικές οντότητες και μέσω συμπράξεων ΣΔΙΤ, ο διαχειριστής υποδομής ωστόσο διατηρεί την εποπτική εξουσία και φέρει την τελική ευθύνη για την άσκησή τους.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται ο σκοπός μιας τέτοιας ανάθεσης και οι όροι αυτής. Η εξουσιοδότηση αυτή είναι απαραίτητη για την ορθή εφαρμογή της ανάθεσης.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να χρησιμοποιούν τα έσοδα από δραστηριότητες διαχείρισης δικτύων υποδομής, που περιλαμβάνουν τη χρήση δημόσιων πόρων, για τη χρηματοδότηση δικών τους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ή για να διανείμουν μερίσματα στους επενδυτές τους, ως απόδοση των επενδύσεών τους σε σιδηροδρομική υποδομή. Στους εν λόγω επενδυτές είναι δυνατόν να συγκαταλέγεται το κράτος και τυχόν ιδιώτες μέτοχοι. Τα μερίσματα που προκύπτουν από δραστηριότητες οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τη χρήση κρατικών πόρων ή εσόδων από τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από επιχειρήσεις που αποτελούν μέρος κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης και ασκούν έλεγχο τόσο σε σιδηροδρομική επιχείρηση όσο και στον εν λόγω διαχειριστή υποδομής.

Οι αρχές που διέπουν τη χρέωση δεν αποκλείουν την πιθανότητα τα έσοδα από τα τέλη υποδομής να διέρχονται από κρατικούς λογαριασμούς.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηστή διαχείριση του δικτύου και αποτελεσματική χρήση της υποδομής, διασφαλίζεται ο καλύτερος συντονισμός ανάμεσα στον διαχειριστή υποδομής

και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω της εφαρμογής των κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή αποτελεσματικών και αποδοτικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ορίζεται ότι ο διαχειριστής θα συμμετέχει στο ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής.

Παράγραφος 5

Άρθρο 10. Όροι πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή

Με την παράγραφο αυτή τροποποιείται το άρθρο 10 του Ν.4408/16 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ.6 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370/ΕΕ , ώστε να ρυθμιστεί ειδικότερα το δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από και προς Τρίτη χώρα η οποία χρησιμοποιεί δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της Ένωσης και να μπορεί να περιοριστεί το δικαίωμα αυτό, εάν ανακύπτουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της εν λόγω τρίτης χώρας. Παρόμοιες στρεβλώσεις μπορούν να προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, υποβάλλει σχέδιο απόφασης για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και διαβουλεύεται με τα άλλα κράτη μέλη.

Αν κατά την εξέταση του σχεδίου απόφασης, ούτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ούτε κάποιο άλλο κράτος μέλος έχει αντιρρήσεις, η απόφαση δύναται να εκδοθεί.

Με την αντικατάσταση της παραγράφου 2 εισάγεται η απελευθέρωση της αγοράς εθνικών επιβατικών μεταφορών., με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, σχετικά με την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών (ΥΔΥ). Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον, που αναφέρεται στη δήλωση δικτύου. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος II του παρόντος νόμου.

γ) οι παράγραφοι 3 και 4 διαγράφονται.

Παράγραφος 6

Άρθρο 11. Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης και του δικαιώματος επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών

Το άρθρο 11 του Ν.4408/16, σύμφωνα με την παρ.7 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, τροποποιείται ούτως ώστε να διασφαλίζεται το δικαίωμα περιορισμού της πρόσβασης στην αγορά. σε περίπτωση που θίγεται η οικονομική βιωσιμότητα μια σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ). Η παραχώρηση σε ενωσιακές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις του δικαιώματος πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών

στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θεσπίζεται η επιλογή του περιορισμού της πρόσβασης όταν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση απόφαση του σχετικού ρυθμιστικού φορέα.

Ο περιορισμός αυτός μπορεί να επιβληθεί με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ) .η ΡΑΣ εκτιμά, βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης, κατά πόσο θα τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία των υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν αιτήματος από τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στην περίπτωση αυτή η ΡΑΣ αιτιολογεί την εισήγησή της και καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οποιοσδήποτε από τους παρακάτω δύναται να ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης εντός μηνός από την κοινοποίησή της:

α) Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

β) Ο Διαχειριστής Υποδομής

γ) Η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας

δ) Η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση.

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

Παράγραφος 7

Άρθρο 11 α. Υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

Στον ν. 4408/16 (Α' 135), άρθρο 11, σύμφωνα με την παρ.8 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται άρθρο 11^α με σκοπό:

- την ανάπτυξη της αγοράς για υψηλής ταχύτητας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και την προαγωγή της βέλτιστης χρήσης της διαθέσιμης υποδομής και της ενθάρρυνσης της ανταγωνιστικότητας των υψηλής ταχύτητας υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών,
- την πρόσβαση των επιβατών στα δεδομένα που απαιτούνται για τον προγραμματισμό ταξιδιών και την κράτηση εισιτηρίων στο εσωτερικό της Ένωσης,

Ρυθμίζεται η πρόσβαση στην αγορά για τις υπηρεσίες αυτές η οποία μπορεί να τροποποιείται αντι να περιοριστεί στην περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας κρίνει σύμφωνα με τον έλεγχο που διεξάγει ότι η εν λόγω υπηρεσία θίγει τη βιωσιμότητα μιας δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 8

Άρθρο 13 α. Κοινά συστήματα πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου

Στον ν. 4408/16 (Α' 135), άρθρο 13, σύμφωνα με την παρ.8 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται άρθρο 13^α :

Θεσπίζεται δυνητική καθιέρωση κοινού συστήματος πληροφοριών και έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου, στο οποίο μπορεί αιτείται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να ζητά από τις επιχειρήσεις να συμμετέχουν. Για λόγους ανταγωνισμού, εφόσον καθιερωθεί ένα τέτοιο σύστημα, θα πρέπει αυτό να λειτουργεί υπο την εποπτεία ή και διαχείριση ανεξάρτητου φορέα.

Επίσης με σκοπό τη βελτίωση των δικαιωμάτων των επιβατών επιβάλλεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών να εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μεριμνούν ώστε τα σχέδια αυτά να συντονίζονται δεόντως για να παρέχουν συνδρομή στους επιβάτες υπό την έννοια του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007, σε περίπτωση σημαντικής διαταραχής της κυκλοφορίας.

Παράγραφος 9

Άρθρο 19. Απαιτήσεις αξιοπιστίας

Στον ν. 4408/16 (Α' 135), άρθρο 19, σύμφωνα με την παρ.9 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται περίπτωση ε μετά την περίπτωση δ.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών απηχεί τις απαιτήσεις που συνδέονται με την εγγύηση επαρκούς κοινωνικής προστασίας, διασφαλίζοντας παράλληλα την ομαλή πρόοδο προς την ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου προστίθεται το σημείο ε) το οποίο θεσπίζει την υποχρέωση των επιχειρήσεων να πιστοποιούν ότι δεν έχουν καταδικαστεί για σοβαρά αδικήματα που σχετίζονται με υποχρεώσεις που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις, όποτε συντρέχει περίπτωση.

Στόχος της διάταξης είναι η διασφάλιση της τήρησης των υποχρεώσεων, που απορρέουν σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο από δεσμευτικές συλλογικές συμβάσεις ή συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ κοινωνικών εταίρων, καθώς και τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα. Οι υποχρεώσεις αυτές δεν θα πρέπει να θίγουν τη νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα του κοινωνικού και εργατικού δικαίου.

Παράγραφος 10

Άρθρο 32. Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης

Με την παράγραφο αυτή, αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 32 του ν. 4408/16 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370 και λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα ως κίνητρα ώστε να επιτευχθεί η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), σε συνάρτηση με τα τέλη υποδομής.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιλέγει τις κατάλληλες στρατηγικές χρηματοδότησης, που επιταχύνουν την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS).

Παράγραφος 11

Άρθρο 38. Δικαιώματα χωρητικότητας

Αντικαθίσταται η παράγραφος 4 του άρθρου 38 του 4408/16 (Α' 135), σύμφωνα με την παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2016/2370

Η διάταξη αφορά στα αιτήματα χωρητικότητας που απευθύνουν επιχειρήσεις προς το διαχειριστή υποδομής με σκοπό να παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών στην περίπτωση όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο, σύμφωνα με το άρθρο 11, δηλαδή στην περίπτωση που υπάρχει περιορισμός λόγω σύμβασης ΥΔΥ. Η επιχείρηση, ενημερώνει τον Ο.Σ.Ε. και τη Ρ.Α.Σ. τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων τα οποία αφορά η αίτηση για χωρητικότητα. Η Ρ.Α.Σ. διασφαλίζει ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 10 ημερών. Η διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση ισορροπίας του ανταγωνισμού αλλά και της δημόσιας υπηρεσίας.

Παράγραφος 12

Άρθρο 53. Χωρητικότητα υποδομής για εργασίες συντήρησης

Στη παράγραφο 3 του άρθρου 53 του ν 4408/16, σύμφωνα με την παρ. 12 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ, προστίθεται εδάφιο το οποίο θεσπίζει τη δυνατότητα της ΡΑΣ να υποχρεώσει τον Ο.Σ.Ε. να της κοινοποιεί πληροφορίες που αφορούν στη συντήρηση του δικτύου του, εάν θεωρεί ότι αυτό είναι αναγκαίο.

Παράγραφος 13

Άρθρο 54. Ειδικά μέτρα σε περίπτωση διαταραχών

Αντικαθίσταται η παράγραφος 1 του άρθρου 54 του ν. 4408/16, σύμφωνα με την παρ. 13 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ:

Η διάταξη στοχεύει στη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του σιδηροδρομικού συστήματος και θεσπίζει υποχρεώσεις αποκατάστασης της ομαλής κυκλοφορίας στο δίκτυο, σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος. Ο Ο.Σ.Ε. λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο Ο.Σ.Ε. καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι φορείς που πρέπει να ενημερωθούν σε περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρών διαταραχών της σιδηροδρομικής κίνησης. Σε περίπτωση που η διαταραχή έχει δυνητικές επιπτώσεις στη διασυνοριακή κυκλοφορία, ο Ο.Σ.Ε. κοινοποιεί κάθε σχετική πληροφορία στους λοιπούς διαχειριστές υποδομής των οποίων το δίκτυο και η κυκλοφορία ενδέχεται να επηρεαστούν από την εν λόγω διαταραχή. Οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για την ομαλοποίηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας.

Παράγραφος 14

Άρθρο 56. Αρμοδιότητες της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως ρυθμιστικός φορέας.

Το άρθρο 56 του 4408/16, σύμφωνα με την παρ. 14 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ τροποποιείται με στόχο την ενδυνάμωση και επέκταση του ρόλου της ρυθμιστικής αρχής η οποία παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στις αγορές σιδηροδρομικών υπηρεσιών και ελέγχει το διαχειριστή υποδομής μεταξύ άλλων και ως προς:

- τη διαχείριση της κυκλοφορίας·
- τον προγραμματισμό ανανέωσης και προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες εργασίες συντήρησης·
- τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν τη σύγκρουση συμφερόντων, που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 και στα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.»·

Διευρύνεται το δικαίωμα του αιτούντα για προσφυγή στη ρυθμιστική αρχή σχετικά με αποφάσεις του διαχειριστή υποδομής που συνιστούν διακριτική μεταχείριση.

Η Ρ.Α.Σ αποφασίζει για τυχόν καταγγελίες και, κατά περίπτωση, ζητεί σχετικές πληροφορίες και ξεκινά διαβουλεύσεις με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, εντός ενός μηνός από την παραλαβή της καταγγελίας. Αποφασίζει για ενδεχόμενες καταγγελίες, λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση και ενημερώνει τα εμπλεκόμενα μέρη για την αιτιολογημένη απόφασή της εντός προκαθορισμένου, εύλογου χρονικού διαστήματος και, σε κάθε περίπτωση, εντός έξι εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών. Με την επιφύλαξη των εξουσιών της Επιτροπής Ανταγωνισμού του Ν. 3959/2011 (Α 93) για τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στις αγορές υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, η Ρ.Α.Σ, κατά περίπτωση, αποφασίζει με δική της πρωτοβουλία για τα ενδεικνύόμενα μέτρα διόρθωσης διακρίσεων σε βάρος αιτούντων, στρέβλωσης στην αγορά και κάθε άλλων ανεπιθύμητων εξελίξεων στις εν λόγω αγορές, ιδίως όσον αφορά την παράγραφο 1 περιπτώσεις α) έως ι).

Η Ρ.Α.Σ, εάν το κρίνει αναγκαίο, ενημερώνει την Επιτροπή Ανταγωνισμού και μπορεί να ζητεί τη συνδρομή της σε θέματα τήρησης των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο άρθρο 7δ, η Ρ.Α.Σ έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί του Ο.Σ.Ε., φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, οι εν λόγω εξουσίες εκτείνονται σε όλες τις νομικές οντότητες. Η Ρ.Α.Σ δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον Ο.Σ.Ε., 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 του άρθρου 62 με επαρκείς λεπτομέρειες, οι οποίες κρίνονται απαραίτητες και αναλογικές.

Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών η Ρ.Α.Σ. δύναται επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω υπηρεσίες.

Χρηματοοικονομικές ροές που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 1, δάνεια που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφοι 4 και 5 και χρέη που αναφέρονται στο άρθρο 7δ παράγραφος 7 υπόκεινται σε παρακολούθηση από τη Ρ.Α.Σ.

Η Ρ.Α.Σ αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στο άρθρο 7γ παράγραφος 4.

Παράγραφος 15

Άρθρο 57. Συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων

Το άρθρο 57 του 4408/16 σύμφωνα με την παρ. 15 του άρθρου 1 της οδηγίας 2016/2370 ΕΕ τροποποιείται με στόχο τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ ρυθμιστικών φορέων των Κ-Μ, σε περιπτώσεις διεθνών υπηρεσιών.

Όταν, σε θέματα που αφορούν διεθνή υπηρεσία, απαιτείται η λήψη απόφασης από δύο ή περισσότερους ρυθμιστικούς φορείς, η Ρ.Α.Σ συνεργάζεται με τον ενδιαφερόμενο ή τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς για την προπαρασκευή των αντίστοιχων αποφάσεων τους προκειμένου να επιλυθεί το θέμα.

Η Ρ.Α.Σ καταρτίζει κοινές αρχές και πρακτικές για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί βάσει του παρόντος νόμου. Οι εν λόγω κοινές αρχές και πρακτικές περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την επίλυση των διαφορών που προκύπτουν

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

Τα άρθρα 2,3 και 4 της Οδηγίας 2016/2370 δε μεταφέρονται στη νομοθετική πρόταση, λόγω του χαρακτήρα τους, γιατί αφορούν θέματα λειτουργίας των οργάνων της Ε.Ε., την έναρξη ισχύος της οδηγίας και τις υποχρεώσεις των Κ-Μ, ως προς τις διαδικασίες.

ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ

«Τελικές και άλλες διατάξεις»

Άρθρο 83

Παράβολα σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος

Οι αιτήσεις του π.δ. 104/2010 που υποβάλλονταν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και οχημάτων συνοδεύονταν από παράβολο, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 32 του ν. 3911/2011. Επίσης είχε εκδοθεί η ΑΣ 16.4/87235/104 (Β'1517) Υπουργική Απόφαση που καθόριζε τον τρόπο υπολογισμού των παραβόλων. Στο άρθρο 83 ρυθμίζεται εκ νέου το θέμα των παραβόλων της διαλειτουργικότητας προκειμένου να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα που εισάγει η οδηγία 2016/797.

Άρθρο 84

Παράβολα ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας

Η παράγραφος 2 του άρθρου 27 του ν.3534/2007, όπως τροποποιήθηκε με την ΠΝΠ 18/18.12.12 (Α'246/2012) καθόριζε τα παράβολα για τα πιστοποιητικά ασφάλειας κατ' εφαρμογή της παλιάς οδηγίας 2004/49/EK για την ασφάλεια. Τα παράβολα των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ρυθμίζονται εκ νέου και με βάση την καινούργια οδηγία 2016/798.

Άρθρο 85

Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων

Το άρθρο 85 ρυθμίζει τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων υπευθύνων για τη συντήρηση οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου. Το άρθρο 87 του ν. 4199/2013 (Α'216) ρύθμιζε τα παράβολα για την πιστοποίηση των φορέων υπεύθυνων για την συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών σύμφωνα με το πδ 160/2007. Το άρθρο 87 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 85 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου προκειμένου να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου) αλλά και να μην αναφέρονται οι φορτάμαξες, δεδομένης της επέκτασης του συστήματος πιστοποίησης σε όλα τα οχήματα. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 86

Παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης

Το άρθρο 86 ρυθμίζει τα παράβολα για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου. Το άρθρο 88 του ν. 4199/2013 (Α'216) ρύθμιζε τα παράβολα για την πιστοποίηση των φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το πδ 160/2007. Το άρθρο 88 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 86 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου προκειμένου

να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου). Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, μπορεί να αναπροσαρμόζεται το ύψος των παραβόλων για την προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες της σιδηροδρομικής αγοράς.

Άρθρο 87

Παράβολο για επικαιροποίηση πιστοποιητικών

Στο άρθρο 87 ρυθμίζεται ότι στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 του άρθρου 87, υποβάλλεται στη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων αίτηση η οποία συνοδεύεται από παράβολο, για επικαιροποίηση των πιστοποιητικών των άρθρων 85 και 86. Το άρθρο 89 του ν. 4199/2013 καταργείται και αναδιατυπώνεται με το άρθρο 87 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου προκειμένου να γίνεται παραπομπή στη νέα νομοθεσία (άρθρο 66 του δεύτερου μέρους του νόμου).

Άρθρο 88

Τροποποιούμενες και καταργούμενες διατάξεις

Στο άρθρο αυτό προβλέπονται βελτιώσεις της υφιστάμενης νομοθεσίας και καταργήσεις διατάξεων λόγω εναρμόνισης των νέων οδηγιών. Ειδικότερα:

1. η παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 3891/2010 καταργείται, αναριθμούνται οι παράγραφοι του άρθρου, διαγράφεται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 7.γ και η παράγραφος 7.δ. αντικαθίσταται.

Η τροποποίηση αυτή ορίζει ως αναθέτουσα αρχή για τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η αρμοδιότητα ανήκε στη Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών (ΡΑΕΜ), γεγονός που δε συνάδει με τις ρυθμιστικές αρμοδιότητές της. Επιπλέον η ΡΑΕΜ δεν έχει ακόμη λειτουργήσει.

Επίσης η δημόσια υπηρεσία συνιστά επιτελική αρμοδιότητα του κράτους.

2. Η παρ.3 του άρθρου 18 του ν.4408/16 καταργείται.

Καταργείται εξουσιοδοτική διάταξη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών για τη ρύθμιση τεχνικών λεπτομερειών της αδειοδότησης σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως περιττή ρύθμιση.

3. Η παρ.2 του άρθρου 61 του Ν.4408/16 καταργείται.

Καταργείται η πρόβλεψη για έκδοση Π.Δ. αναφορικά με τις αρμοδιότητες της ρυθμιστικής αρχής, ως περιττή.

4. Το πδ 104/2010 καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου.

Δεδομένου ότι η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 αποτελεί αναδιατύπωση για την διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και καταργεί από 16.6.2020 την οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα η οποία εναρμονίστηκε στην ελληνική νομοθεσία με το πδ 104/2010, το τελευταίο πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου.

5. Το πδ 160/2007 καταργείται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

Δεδομένου ότι η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 αποτελεί αναδιατύπωση για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και καταργεί από 16.6.2020 την οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια η οποία εναρμονίστηκε στην ελληνική νομοθεσία με το πδ 160/2007, το τελευταίο πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

6. Τα άρθρα 12 έως και 16 και 18 του ν.4313/2014 καταργούνται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου

Τα άρθρα 12 έως και 16 και 18 του ν.4313/2014 αποτελούν μεταφορά των σχετικών άρθρων του Κεφαλαίου V της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια, που αφορούν στην διερεύνηση ατυχημάτων και συμβάντων και αντικαθίστανται από τα σχετικά άρθρα του Κεφαλαίου V της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, οπότε πρέπει να καταργηθούν από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

7. Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α'216) καταργούνται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου

Τα άρθρα 87, 88, 89 του ν. 4199/2013 (Α'216) ρύθμιζαν τα παράβολα για την πιστοποίηση των φορέων υπεύθυνων για την συντήρηση εμπορευματικών φορταμαξών και για την πιστοποίηση φορέων λειτουργιών συντήρησης σύμφωνα με το πδ 160/2007. Τα υπόψη άρθρα αναδιατυπώνονται με τα άρθρα 85, 86 & 87 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου.

8. Το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40) όπως ισχύει, καταργείται από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

Οι παράγραφοι 2 και 3 του άρθρου 27 του ν. 3534/2007 αφορούν αντίστοιχα στα παράβολα για τα πιστοποιητικά ασφάλειας και στις κυρώσεις, κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2004/49/ΕΚ. Για τις κυρώσεις είχε συμπληρωματικά εκδοθεί και το άρθρο 9 της ΑΣ.4.2/οικ.26697/2422 (Β' 986/2009) Υπουργικής Απόφασης που εξειδίκευε τις κυρώσεις. Τα παράβολα των ενιαίων πιστοποιητικών ασφάλειας ρυθμίζονται εκ νέου και με βάση την καινούργια οδηγία στο άρθρο 84 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου. Οι κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται με το δεύτερο μέρος του παρόντος νόμου ρυθμίζονται εκ νέου στο άρθρο 79 του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

Τέλος η παράγραφος 1 έχει ουσιαστικά καταργηθεί από τον ν.4313/2014 που ρύθμιζε τα θέματα της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων που προβλέπεται στην οδηγία 2004/49/ΕΚ.

Σε συνέχεια των ανωτέρω προκύπτει ότι το άρθρο 27 του ν.3534/2007 (Α'40), θα πρέπει να καταργηθεί από την έναρξη ισχύος του δεύτερου μέρους του παρόντος νόμου.

9. Το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12) καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου. Η απόφαση ΑΣ 16.4/87235/104 (Β'1517) «Καθορισμός του ύψους παραβόλου που συνοδεύει την αίτηση για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων και των οχημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος.» διατηρείται σε ισχύ.

Οι αιτήσεις του π.δ. 104/2010 που υποβάλλονταν στην Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων για την έγκριση θέσης σε λειτουργία των δομικών υποσυστημάτων του σιδηροδρομικού συστήματος και οχημάτων, συνοδεύονταν από παράβολο, όπως προβλεπόταν στο άρθρο 32 του ν. 3911/2011. Επίσης είχε εκδοθεί η ΑΣ 16.4/87235/104 (Β'1517) Υπουργική Απόφαση. Το θέμα των παραβόλων της διαλειτουργικότητας ρυθμίζεται εκ νέου στο άρθρο 83 του τέταρτου μέρους του παρόντος νόμου οπότε το άρθρο 32 του ν. 3911/2011 (Α'12) καταργείται από την έναρξη ισχύος του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου.