



Βρυξέλλες, 1 Οκτωβρίου 2015
(OR. en)

12243/15

Διοργανικοί φάκελοι:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 11998/15 TRANS 287 CODEC 1185

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 5960/13 TRANS 35 CODEC 209
5985/13 TRANS 36 CODEC 216

Θέμα: Τέταρτη δέσμη για τους σιδηροδρόμους:
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής
Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών
- Γενική προσέγγιση

I. Εισαγωγή

Στις 30 Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή υπέβαλε την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η οποία αποτελείται από έξι νομοθετικές προτάσεις που αποσκοπούν στην άρση των υπολειπόμενων φραγμών για την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρόμων στις μεταφορές εντός της ΕΕ.

Πιο συγκεκριμένα, ο κύριος στόχος αυτής της νομοθετικής δέσμης είναι η βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών, καταργώντας τους υπολειπόμενους νομικούς, θεσμικούς και τεχνικούς φραγμούς και προάγοντας την απόδοση και την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρομικού τομέα.

Αυτή η νομοθετική δέσμη μπορεί να διαχωριστεί σε δύο πυλώνες: το λεγόμενο «τεχνικό» πυλώνα και το λεγόμενο πυλώνα «της αγοράς» .

Τον Ιούνιο του 2015, επιτεύχθηκε συμφωνία επί του τεχνικού πυλώνα με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στο πλαίσιο του πυλώνα της αγοράς, τελούν υπό συζήτηση στο Συμβούλιο δύο προτάσεις της Επιτροπής: Η πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (η «οδηγία για τη διακυβέρνηση»), καθώς και η πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (ο «κανονισμός ΥΔΥ»).

II. Εργασίες στα όργανα του Συμβουλίου

Η εξέταση των τριών προτάσεων της Επιτροπής σχετικά με τον πυλώνα της αγοράς στην ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» άρχισε κατά τη διάρκεια του Ιουλίου του 2014. Κατά τη διάρκεια της ιταλικής Προεδρίας, πραγματοποιήθηκε συζήτηση προσανατολισμού και εγκρίθηκε έκθεση προόδου. Κατά τη διάρκεια της λετονικής Προεδρίας, πραγματοποιήθηκε περαιτέρω συζήτηση προσανατολισμού και εγκρίθηκε δεύτερη έκθεση προόδου.

Τον Ιούλιο του 2015, η λουξεμβουργιανή Προεδρία υπέβαλε συμβιβαστικές προτάσεις στην ομάδα όσον αφορά την οδηγία για τη διακυβέρνηση και τον κανονισμό ΥΔΥ. Οι προτάσεις αυτές εξετάστηκαν σε συνεδριάσεις της ομάδας στις 9, 16 και 23 Ιουλίου, καθώς και στις 8, 10, 16, 17 και 22 Σεπτεμβρίου.

Στις 30 Σεπτεμβρίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων εξέτασε τις αναθεωρημένες συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας. Κατά την εν λόγω συνεδρίαση, επιλύθηκαν τα περισσότερα εκκρεμή ζητήματα. Εντούτοις, δύο ζητήματα παραμένουν ανοικτά: Η Προεδρία έλαβε υπό σημείωση τα σχόλια των αντιπροσωπιών και προτείνει αναθεωρημένα κείμενα που πρέπει να εξεταστούν από τους υπουργούς.

Οι αλλαγές στα παραρτήματα της παρούσας έκθεσης σε σχέση με την έκθεση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων εμφανίζονται με **μαύρους και υπογραμμισμένους χαρακτήρες** και αγκύλες [...].

Όλες οι αντιπροσωπίες διατηρούν επιφύλαξη εξέτασης επί των συγκεκριμένων αλλαγών. Το HB διατηρεί επίσης επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης.

III. Εκκρεμή ζητήματα

Η Προεδρία έλαβε υπό σημείωση τις παρατηρήσεις επί των δύο κειμένων από διάφορα κράτη μέλη στο πλαίσιο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων όσον αφορά τις μεταβατικές περιόδους. Η Προεδρία είναι της άποψης ότι η συμβιβαστική λύση για το θέμα αυτό είναι ισορροπημένη, καθώς ορισμένα κράτη μέλη επιθυμούν να έχουν μεγαλύτερες μεταβατικές περιόδους, ενώ άλλα θα ήθελαν την επίσπευσή τους. Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα αυτό είναι πολύ πιθανό να συζητηθεί κατά τις διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Μετά τις συζητήσεις που διεξήχθησαν κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων, η Προεδρία είναι της άποψης ότι τα δύο σημεία που απαριθμούνται κατωτέρω πρέπει να αποφασιστούν από τους υπουργούς προκειμένου να επιτευχθεί γενική προσέγγιση επί των δύο φακέλων.

Οδηγία για τη διακυβέρνηση

Συνοχή μεταξύ της οδηγίας για τη διακυβέρνηση και του κανονισμού ΥΔΥ — άρθρο 10 παράγραφος 2

Στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων, μια αντιπροσωπία υπέβαλε πρόταση κειμένου με σκοπό την ασφάλεια του δικαίου όσον αφορά πιθανές αντικρουόμενες διατάξεις της οδηγίας για τη διακυβέρνηση και τον κανονισμό ΥΔΥ σε σχέση με την αρχή της ελεύθερης πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές. Η εν λόγω πρόταση κειμένου υποστηρίχθηκε από διάφορες άλλες αντιπροσωπίες. Άλλες αντιπροσωπίες, ωστόσο, διατύπωσαν σοβαρές ανησυχίες καθώς εξέφρασαν το φόβο ότι μια τέτοια πρόταση θα μπορούσε να οδηγήσει σε άνισους όρους ανταγωνισμού, υπονομεύοντας με τον τρόπο αυτό την ισορροπία μεταξύ του κανονισμού ΥΔΥ και της οδηγίας για τη διακυβέρνηση.

Κατόπιν συζήτησης, η Προεδρία υπέβαλε ορισμένες συμβιβαστικές προτάσεις για να μετριαστούν οι ανησυχίες που εξέφρασαν οι αντιπροσωπίες που έλαβαν το λόγο κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων. Επήλθε μία τροποποίηση στο άρθρο 10 παράγραφος 2 της οδηγίας για τη διακυβέρνηση, ενώ περιελήφθησαν περαιτέρω διευκρινίσεις στην αντίστοιχη αιτιολογική σκέψη. Οι αλλαγές αυτές αποτυπώνονται στο κείμενο του παραρτήματος Ι.

Προσωρινή παρέκκλιση σε εξαιρετικές περιστάσεις — άρθρο 5 παράγραφος 3α

Στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων, μία αντιπροσωπία πρότεινε ορισμένες αλλαγές στο άρθρο 5 παράγραφος 3α του κειμένου της Προεδρίας. Με τη διάταξη αυτή εισάγεται προσωρινή παρέκκλιση η οποία περιορίζεται σε επτά έτη, ώστε να ληφθεί υπόψη η περίπτωση των κρατών μελών που συνήθως αναθέτουν συμβάσεις μέσω διαδικασίας διαγωνισμού και τα οποία επιθυμούν ωστόσο να έχουν τη δυνατότητα να αναθέτουν απευθείας νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις. Οι συγκεκριμένες εξαιρετικές περιστάσεις απαριθμούνται στην εν λόγω διάταξη.

Ορισμένες από τις αλλαγές που προτάθηκαν από την εν λόγω αντιπροσωπία έχουν περιληφθεί στο κείμενο της πρότασης της Προεδρίας στο παράρτημα II, το οποίο υποβλήθηκε επίσης στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων.

IV. Συμπέρασμα

Το Συμβούλιο καλείται να εξετάσει τα κείμενα ως έχουν στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης, να επιλύσει τα εναπομένοντα εκκρεμή ζητήματα και να υιοθετήσει γενική προσέγγιση επί αμφότερων των προτάσεων κατά τη σύνοδό του στις 8 Οκτωβρίου 2015.

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

Άρθρο 1

Η οδηγία 2012/34/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

-1. Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην παράγραφο 3, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(αα) Προστίθεται νέα παράγραφος 3α:

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

Τοπικές γραμμές μήκους έως 100 χιλιομέτρων με χαμηλή κίνηση, οι οποίες χρησιμοποιούνται για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κύριας γραμμής και σημείων αφετηρίας και προορισμού εμπορευμάτων κατά μήκος των γραμμών αυτών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω γραμμές τελούν υπό τη διαχείριση φορέα που δεν είναι ο κύριος διαχειριστής της υποδομής και είτε α) χρησιμοποιούνται από έναν και μόνο φορέα εμπορευματικών μεταφορών είτε β) τα βασικά καθήκοντα εκτελούνται από φορέα που δεν ελέγχεται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [...] . Σε περίπτωση που υπάρχει ένας και μόνος φορέας εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να τον εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου IV ωστόσο ζητηθεί χωρητικότητα από άλλον αιτούντα. Η διάταξη αυτή μπορεί επίσης να εφαρμοστεί και στις περιπτώσεις όπου η γραμμή χρησιμοποιείται, σε περιορισμένο βαθμό, και για επιβατικές υπηρεσίες. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εξαιρέσουν τις εν λόγω γραμμές από την εφαρμογή των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ και 8.»

(αβ) Προστίθεται νέα παράγραφος 3β:

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

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

(β) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(4) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 3 τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές υποδομές άνευ στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 7, 7α και 7γ και του κεφαλαίου IV τοπικές σιδηροδρομικές υποδομές άνευ στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την πρόθεση εξαίρεσης τέτοιου είδους σιδηροδρομικών υποδομών. 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 σχετικών σιδηροδρομικών γραμμών, το επίπεδο της χρήσης τους και τον όγκο της κυκλοφορίας που ενδεχομένως θα επηρεαστεί.»

(βα) Παρεμβάλλεται νέα παράγραφος 8α:

«(8α) για περίοδο 10 ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής των κεφαλαίων II και IV της οδηγίας, με εξαίρεση τα άρθρα 10, 13 και 56, απομονωμένες σιδηροδρομικές γραμμές μήκους μικρότερου των 500 χιλιομέτρων με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το κύριο εγχώριο δίκτυο οι οποίες συνδέονται με τρίτη χώρα όπου δεν εφαρμόζεται η νομοθεσία της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους και έχουν διαχειριστή υποδομής διαφορετικό από αυτόν του κύριου εγχώριου δικτύου. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε αυτές τις γραμμές μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κεφαλαίου II.

Η εξαίρεση μπορεί να ανανεώνεται για περιόδους που δεν υπερβαίνουν τα 5 έτη. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης, το κράτος μέλος που προτίθεται να την ανανεώσει κοινοποιεί στην Επιτροπή τη σχετική πρόθεσή του. Η Επιτροπή εξετάζει αν εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαίρεσης που αναφέρονται στο ανωτέρω εδάφιο. Εάν δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, η Επιτροπή εκδίδει απόφαση για τον τερματισμό της εξαίρεσης σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 62 παράγραφος 2.»

(γ) Προστίθεται η παράγραφος 12:

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

δ) Προστίθεται η παράγραφος 13:

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

1. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

(α) Το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: ¹

«(2) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε φορέας ή εταιρεία που έχει την ευθύνη για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε ένα δίκτυο και για τη συμμετοχή στην ανάπτυξή της όπως ορίζεται από το κράτος μέλος στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής του για την ανάπτυξη και τη χρηματοδότηση της υποδομής·

(2α) «ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής»: σχεδιασμός δικτύου, οικονομικός και επενδυτικός σχεδιασμός, καθώς και κατασκευή και αναβάθμιση της υποδομής·

(2α-α) «λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής»: κατανομή σιδηροδρομικών δρομολογίων, διαχείριση κίνησης και χρέωση της χρήσης της υποδομής·²

(2β) «συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής»: έργα για τη διατήρηση της κατάστασης και της ικανότητας της υφιστάμενης υποδομής·

¹ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστεί ότι η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής είναι δυνατή με τη μορφή χωριστών δομών, κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων ή κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων σε συνδυασμό με εξωτερική ανάθεση.

² Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστεί ότι η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής περιλαμβάνει τον έλεγχο, τον χειρισμό και τη σηματοδότηση. Θα προστεθεί αιτιολογική σκέψη προκειμένου να διευκρινιστεί ότι, στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να διασφαλισθεί ότι η υποδομή είναι κατάλληλη για την προβλεπόμενη χρήση.

- (2γ) «ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες αντικατάστασης επί της υφιστάμενης υποδομής οι οποίες δεν μεταβάλλουν τις συνολικές επιδόσεις της·
- (2δ) «αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής»: σοβαρές εργασίες τροποποίησης της υποδομής οι οποίες βελτιώνουν [...] τις συνολικές επιδόσεις της·
- (2ε) «βασικά καθήκοντα» του διαχειριστή της υποδομής: λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των σιδηροδρομικών δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου τόσο του καθορισμού και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας όσο και της κατανομής συγκεκριμένων σιδηροδρομικών δρομολογίων, και λήψη αποφάσεων για τη χρέωση της χρήσης της υποδομής, περιλαμβανομένου του καθορισμού και της είσπραξης των τελών, σύμφωνα με το πλαίσιο χρέωσης και το πλαίσιο κατανομής χωρητικότητας που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39.»·

(β) Προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

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

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

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

Σε περίπτωση που διαχειριστής υποδομής και σιδηροδρομική επιχείρηση είναι πλήρως ανεξάρτητοι ο ένας από τον άλλο, αλλά αμφότεροι ελέγχονται άμεσα από κράτος μέλος χωρίς ενδιάμεσο φορέα, δεν θεωρείται ότι συνιστούν κάθετα ολοκληρωμένη επιχείρηση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας³.»

«(32) «σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα»: δεσμευτική ρύθμιση μεταξύ δημόσιων φορέων και μίας ή περισσότερων επιχειρήσεων πλην του κύριου διαχειριστή υποδομής κράτους μέλους⁴, σύμφωνα με την οποία οι επιχειρήσεις εν μέρει ή εν όλω κατασκευάζουν ή/και χρηματοδοτούν σιδηροδρομική υποδομή ή/και αποκτούν το δικαίωμα να ασκούν οποιοδήποτε από τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 2 για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Η ρύθμιση μπορεί να λάβει οποιαδήποτε νομικώς δεσμευτική μορφή προβλέπεται στην εθνική νομοθεσία.

«(33) «διοικητικό συμβούλιο [...]»: το ανώτερο όργανο επιχείρησης που ασκεί εκτελεστικά και διοικητικά καθήκοντα και είναι υπεύθυνο και λογοδοτεί για την καθημερινή διαχείριση της επιχείρησης.

(33α) «εποπτικό συμβούλιο»: ο ανώτατος φορέας επιχείρησης που εκτελεί εποπτικά καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της άσκησης ελέγχου επί του διοικητικού συμβουλίου και των γενικών στρατηγικών αποφάσεων σχετικά με την επιχείρηση.

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

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

³ Η έννοια της πλήρους ανεξαρτησίας για τους σκοπούς του ορισμού αυτού θα μπορούσε να διευκρινιστεί σε αιτιολογική σκέψη. Ο «ενδιάμεσος φορέας» δεν θα πρέπει να νοείται ως υπουργείο.

⁴ Το γεγονός ότι το κράτος μέλος είναι αυτό που καθορίζει ποια οντότητα είναι ο κύριος διαχειριστής υποδομής θα μπορούσε να διευκρινιστεί σε αιτιολογική σκέψη.

3. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Ανεξαρτησία του διαχειριστή υποδομής

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ανανέωση σε δίκτυο και είναι επιφορτισμένος με την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στο εν λόγω δίκτυο, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο διαχειριστής υποδομής είναι οργανωμένος ως φορέας νομικά διακριτός από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και, σε κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, από κάθε άλλη νομική οντότητα εντός της επιχείρησης.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα ίδια άτομα δεν μπορούν να απασχολούνται ταυτόχρονα:
 - ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης,
 - ως πρόσωπα που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα και ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου σιδηροδρομικής επιχείρησης,
 - όπου υπάρχει εποπτικό συμβούλιο, ως μέλη του εποπτικού συμβουλίου διαχειριστή υποδομής και σιδηροδρομικής επιχείρησης.
4. Σε κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του διαχειριστή υποδομής και τα πρόσωπα που είναι αρμόδια για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα δεν λαμβάνουν οικονομικά ωφελήματα από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή πριμοδοτήσεις που αφορούν κυρίως τις οικονομικές επιδόσεις [...] συγκεκριμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Μπορούν, ωστόσο, να προσφέρονται κίνητρα που συνδέονται με τις συνολικές επιδόσεις του σιδηροδρομικού συστήματος.

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

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

4. Προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 7α έως 7ζ:

«Άρθρο 7α

Ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων

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

2. Για την εφαρμογή της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι:

- μια σιδηροδρομική επιχείρηση ή οποιαδήποτε άλλη νομική οντότητα δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή στο διαχειριστή υποδομής σε σχέση με τα βασικά καθήκοντα, με την επιφύλαξη του ρόλου των κρατών μελών όσον αφορά τον καθορισμό του πλαισίου χρέωσης και του πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης σύμφωνα με τα άρθρα 29 και 39.
- μια σιδηροδρομική επιχείρηση δεν ασκεί αποφασιστική επιρροή όσον αφορά τους διορισμούς και τις απολύσεις των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα βασικά καθήκοντα⁵.
- η κινητικότητα των προσώπων που είναι υπεύθυνα για τα βασικά καθήκοντα δεν δημιουργεί σύγκρουση συμφερόντων.

⁵ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστεί ότι καλύπτονται επίσης οι διαδικασίες υποβολής καταγγελιών.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η χρέωση της υποδομής και η κατανομή των διαδρομών πραγματοποιούνται από φορέα χρέωσης και από φορέα κατανομής που είναι ανεξάρτητοι ως προς τη νομική μορφή, την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 2 και την τρίτη περίπτωση του άρθρου 7 παράγραφος 3.⁶ Το άρθρο 7 παράγραφος 3, πρώτη περίπτωση και το άρθρο 7 παράγραφος 4 ισχύουν *mutatis mutandis* για τους προϊσταμένους των τμημάτων που έχουν την ευθύνη για τη διαχείριση της υποδομής και την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

Άρθρο 7β

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

1. Τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και προγραμματισμού της συντήρησης ασκούνται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.
2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σημαντικές πληροφορίες σε περιπτώσεις διαταραχής που τους αφορούν. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.
3. Όσον αφορά το μακροπρόθεσμο προγραμματισμό της σημαντικής συντήρησης ή/και ανανέωσης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευέται τους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη στο μέγιστο δυνατό βαθμό τις ανησυχίες που εκφράστηκαν.

⁶ Θα μπορούσε να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να εξηγηθεί ο τρόπος με τον οποίο οι σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται αναλόγως για τις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις όταν ο διαχειριστής υποδομής και η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν έχουν αυτοτελή νομική προσωπικότητα, αλλά είναι οργανωμένοι σε διακριτά τμήματα στο πλαίσιο της ίδιας επιχείρησης.

Άρθρο 7γ

Εξωτερική ανάθεση και καταμερισμός των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής⁷

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων και διασφαλίζεται το απόρρητο των εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών, ο διαχειριστής υποδομής δύναται:

- (α) να αναθέτει καθήκοντα σε διαφορετικό φορέα, υπό την προϋπόθεση ότι ο τελευταίος δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν ελέγχει σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν ελέγχεται από σιδηροδρομική επιχείρηση·
- (β) να αναθέτει την εκτέλεση έργων και σχετικών καθηκόντων σχετιζόμενων με την ανάπτυξη, τη συντήρηση και την ανανέωση της σιδηροδρομικής υποδομής σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή εταιρείες που ελέγχουν τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή που ελέγχονται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

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

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

⁷

Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη ώστε να διευκρινιστεί ότι, βάσει του εθνικού δικαίου, μπορεί να υπάρχει νομοθετική πράξη που επιτρέπει την εξωτερική ανάθεση των καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής.

2α. Όταν δεν ανατίθενται βασικά καθήκοντα σε φορέα παροχής ενέργειας, ο φορέας αυτός εξαιρείται από τους κανόνες που εφαρμόζονται στους διαχειριστές υποδομής, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις που αφορούν την ανάπτυξη του δικτύου, ιδίως το άρθρο 8.

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

Ο φορέας παρακολουθεί την εκτέλεση των συμφωνιών αυτών και μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να υποδείξει ότι πρέπει να τερματιστούν.

Επιπλέον του άρθρου 6, ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:

- (α) Με σεβασμό των εθνικών διαδικασιών που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος, τα εισοδήματα από δραστηριότητες διαχείρισης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών πόρων, μπορούν να χρησιμοποιούνται από τον διαχειριστή υποδομής μόνο για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων της, περιλαμβανομένης της εξυπηρέτησης των δανείων της, καθώς και για την καταβολή μερισμάτων στους [...] ιδιοκτήτες⁹ της επιχείρησης, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται ιδιώτες μέτοχοι¹⁰.
- (β) Οι διαχειριστές υποδομής δεν χορηγούν δάνεια σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είτε απευθείας είτε έμμεσα.
- (ββ) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν χορηγούν δάνεια σε διαχειριστές υποδομής, είτε απευθείας είτε έμμεσα.
- (γ) Δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης χορηγούνται, εκταμιεύονται και εξυπηρετούνται μόνον σε τιμές της αγοράς και υπό όρους που αντανakλούν το ιδιαίτερο προφίλ κινδύνου της επιχείρησης.
- (γγ) Δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων μιας κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που χορηγήθηκαν πριν την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας] συνεχίζουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρο ότι έχουν συναφθεί σε τιμές της αγοράς και ότι πράγματι εκταμιεύονται και εξυπηρετούνται.

⁸ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη που να προσδιορίζει ότι η διάταξη του άρθρου 31 δεν απαγορεύει στα κράτη μέλη να προβλέπουν ότι τα έσοδα του διαχειριστή υποδομής από τέλη υποδομής διέρχονται από τους κρατικούς λογαριασμούς.

⁹ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη ώστε να διευκρινιστεί ότι στην έννοια «ιδιοκτήτες της εταιρείας» περιλαμβάνεται το κράτος και οι τυχόν ιδιώτες μέτοχοι, αποκλεισμένης της εταιρείας συμμετοχών.

¹⁰ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη που να διευκρινίζει ότι θα πρέπει να έχει ο διαχειριστής υποδομής τη δυνατότητα να καταβάλλει τα εν λόγω έσοδα και μερίσματα απευθείας ή μέσω άλλου φορέα εντός της επιχείρησης.

- (δ) Οποιαδήποτε υπηρεσία παρεχόμενη από άλλες νομικές οντότητες της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης στο διαχειριστή υποδομής παρέχεται βάσει σύμβασης και αμείβεται είτε σε τιμές αγοράς είτε σε τιμές που αντικατοπτρίζουν το κόστος παραγωγής, στο οποίο προστίθεται εύλογο περιθώριο κέρδους.
- (δδ) Τα χρέη που αποδίδονται στον διαχειριστή υποδομής είναι σαφώς διαχωρισμένα από τα χρέη που αποδίδονται σε άλλες νομικές οντότητες εντός των κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων. Τα εν λόγω χρέη εξυπηρετούνται χωριστά. Αυτό δεν αποκλείει να γίνεται η τελική πληρωμή των οφειλών μέσω επιχείρησης που αναφέρεται στο άρθρο 3 σημείο 31, πρώτη περίπτωση, ή μέσω άλλου φορέα εντός της επιχείρησης.
- (δε) Οι λογαριασμοί του διαχειριστή υποδομής και των υπόλοιπων νομικών οντοτήτων στο πλαίσιο της κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης τηρούνται με τρόπο που εξασφαλίζει την τήρηση των διατάξεων αυτών και επιτρέπει την ύπαρξη χωριστών λογιστικών κυκλωμάτων καθώς και διαφανών χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων εντός της επιχείρησης.
- (στ) Στις κάθετα ολοκληρωμένες επιχειρήσεις, ο διαχειριστής υποδομής τηρεί λεπτομερή αρχεία κάθε εμπορικής και οικονομικής σχέσης με τις υπόλοιπες νομικές οντότητες στο εσωτερικό της επιχειρήσεως αυτής.

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

Μηχανισμοί συντονισμού

Όπου κρίνεται σκόπιμο, τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη θέσπιση κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού μεταξύ των κύριων διαχειριστών υποδομής και όλων των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και αιτούντων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3. Ενδέχεται να κληθούν να συμμετάσχουν εκπρόσωποι των χρηστών και των τοπικών/περιφερειακών αρχών. Η συνεργασία θα αφορά μεταξύ άλλων:

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

Άρθρο 7στ

Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής¹¹

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι κύριοι διαχειριστές υποδομής τους συμμετέχουν και συνεργάζονται στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα με σκοπό:

- (α) την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών της Ένωσης,
- (β) τη στήριξη της έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου,
- (γ) την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών,
- (δ) την παρακολούθηση των επιδόσεων, και
- (ε) τη συμβολή στις δραστηριότητες παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρονται στο άρθρο 15.

2. Η Επιτροπή είναι μέλος του δικτύου, και στηρίζει το έργο του.»

¹¹ Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστεί ότι οι υφιστάμενες δομές θα εδράζονται σε νομική βάση.

5. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

(α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. **Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007,** στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση [...]σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν το δικαίωμα να επιβιβάζουν επιβάτες από οποιονδήποτε σταθμό και να τους αποβιβάζουν σε οποιονδήποτε άλλον. Σε αυτό το δικαίωμα περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος II.»¹²

¹²

Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη ώστε να αποσαφηνιστεί ότι η παρούσα διάταξη που διασφαλίζει την ελεύθερη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή για την παροχή των υπηρεσιών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών δεν θίγει τη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών όταν αποφασίζουν ποια επιχείρηση θα εξεταστεί για την απευθείας ανάθεση συμβάσεων ΥΔΥ. Το δικαίωμα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να έχουν πρόσβαση στην υποδομή δεν επηρεάζει τη δυνατότητα των αρμόδιων αρχών να χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ή να αναθέτουν μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 5 του ίδιου κανονισμού. Η ύπαρξη της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να απαγορεύει άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να έχουν πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, εκτός εάν οι υπηρεσίες αυτές θα έθεταν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της σύμβασης ΥΔΥ.»

(β) Προστίθεται νέα παράγραφος 1(α):

«1(α). Με την επιφύλαξη των διεθνών υποχρεώσεων της Ένωσης και των κρατών μελών, τα κράτη μέλη που συνορεύουν με τρίτη χώρα μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης που προβλέπεται στο άρθρο 10 όσον αφορά δρομολόγια από/προς την εν λόγω τρίτη χώρα η οποία χρησιμοποιεί δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από αυτό του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου εντός της ΕΕ, εάν ανακύπτουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και της εν λόγω τρίτης χώρας. Παρόμοιες στρεβλώσεις μπορούν να προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την έλλειψη πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή και τις συναφείς υπηρεσίες στην εν λόγω τρίτη χώρα.

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

Εάν, εντός τριών μηνών, ούτε η Επιτροπή ούτε κάποιο κράτος μέλος διατυπώσουν αντιρρήσεις, το κράτος μέλος μπορεί να εκδώσει την εν λόγω απόφαση.

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

13

(γ) οι παράγραφοι 3 και 4 διαγράφονται.

13

Μπορεί να προστεθεί αιτιολογική σκέψη που να διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν ότι οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση δικαιώματος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την εκτέλεση σιδηροδρομικών δρομολογίων για τη μεταφορών επιβατών περιλαμβάνουν προϋποθέσεις για να καταστεί δυνατή η δημιουργία ενός συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός ενός συστήματος ενοποιημένων δρομολογίων.

6. Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

(α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(β) Η παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

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

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

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

- (δ) Στην παράγραφο 4 η δεύτερη φράση τροποποιείται ως εξής:

«Η Επιτροπή λαμβάνει ανάλογα μέτρα μέχρι [36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας] όσον αφορά τις εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.»

(ε) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές με σκοπό την εκτέλεση εσωτερικών επιβατικών μεταφορών μεταξύ ενός δεδομένου σημείου αναχώρησης και ενός δεδομένου σημείου προορισμού εντός του ιδίου κράτους μέλους, όταν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα διακίνησης επιβατών μεταξύ αυτών των σταθμών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί πριν από τη 16η Ιουνίου 2015 και όταν ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν λαμβάνει καμία αποζημίωση για τις υπηρεσίες αυτές. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί για την αρχική διάρκεια της σύμβασης, ή για 10 χρόνια την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, αναλόγως ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο.»¹⁴

7. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 13α:

‘Άρθρο 13α

Κοινά συστήματα πληροφοριών και ενοποιημένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007¹⁵ και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ¹⁶, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές να συμμετέχουν σε κοινό σύστημα πληροφοριών και ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων για τη χορήγηση εισιτηρίων, ενιαίων εισιτηρίων και κρατήσεων, ή να αποφασίσουν να παρέχουν εξουσιοδότηση στις αρμόδιες αρχές για την καθιέρωση του εν λόγω συστήματος. Εάν καθιερωθεί το εν λόγω σύστημα, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι δεν δημιουργεί στρεβλώσεις στην αγορά ή διακρίσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και ότι τη διαχείρισή του ασκεί δημόσια ή ιδιωτική νομική οντότητα ή ένωση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που εκτελούν εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.

2. Τα κράτη μέλη επιβάλλουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν επιβατικές μεταφορές να εφαρμόζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μεριμνούν ώστε τα σχέδια αυτά 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.»

¹⁴ Το θέμα αυτό θα πρέπει επίσης να αντανakλάται επαρκώς στο κείμενο ΥΔΥ, μεταξύ άλλων για να διασφαλιστεί κάποια συνοχή μεταξύ των χρονικών περιόδων που περιλαμβάνονται στα κείμενα ΥΔΥ και διακυβέρνησης.

¹⁵ ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14.

¹⁶ ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

8. Στο άρθρο 38, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ένα κράτος μέλος όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο σύμφωνα με το άρθρο 11, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και ρυθμιστικούς φορείς τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων τα οποία αφορά η αίτηση για χωρητικότητα. Προκειμένου να είναι σε θέση οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς να εκτιμούν τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι φορείς αυτοί διασφαλίζουν ότι κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή που δικαιούται να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 11 και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 10 ημερών.»

9. Στο άρθρο 63, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

10. Στο άρθρο 56 παράγραφος 1 παρεμβάλλονται τα ακόλουθα στοιχεία (η), (θ) και (ι):

‘(η) διαχείριση της κίνησης’

(θ) προγραμματισμός συντήρησης και ανανέωσης.

(ι) συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 και τα άρθρα 7, 7α, 7β, 7γ και 7δ.’

11. Η παραπομπή στο «στοιχείο (ζ)» στις παραγράφους 2 και 9 του άρθρου 56 αντικαθίσταται από παραπομπή στο «στοιχείο (ι)».

12. Το άρθρο 56 παράγραφος 12 τροποποιείται ως εξής:

«Προκειμένου να επαληθεύει τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του άρθρου 6 περί λογιστικού διαχωρισμού και τις διατάξεις περί χρηματοοικονομικής διαφάνειας που θεσπίζονται στο άρθρο 7δ, ο ρυθμιστικός φορέας έχει το δικαίωμα να διενεργεί ελέγχους ή να αναθέτει εξωτερικά ελέγχους επί διαχειριστών υποδομής, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων της υπηρεσίας και, όπου απαιτείται, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων επιχειρήσεων, οι εξουσίες αυτές πρέπει να εκτείνονται σε όλες τις νομικές οντότητες. Ο ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να ζητά κάθε σχετική πληροφορία. Συγκεκριμένα, έχει το δικαίωμα να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και όλες τις επιχειρήσεις και λοιπές οντότητες που εκτελούν ή περιλαμβάνουν διάφορα είδη σιδηροδρομικών μεταφορών ή διαχείριση 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 αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών που είναι υπεύθυνες για ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, ο ρυθμιστικός φορέας δύναται επίσης να συνάγει συμπεράσματα από τους λογαριασμούς σχετικά με ζητήματα κρατικών ενισχύσεων, τα οποία εν συνεχεία αναφέρει στις εν λόγω αρχές.

Χρηματοδοτικές ροές που αναφέρονται στο άρθρο 7δ, στοιχείο (α), δάνεια που αναφέρονται στο άρθρο 7δ στοιχεία (γ) και (γγ) και απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 7δ (δδ) υπόκεινται σε παρακολούθηση από τον ρυθμιστικό φορέα.

Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος έχει ορίσει τον ρυθμιστικό φορέα ως τον ανεξάρτητο αρμόδιο φορέα του άρθρου 7γ παράγραφος 3, ο ρυθμιστικός φορέας αξιολογεί τις συμφωνίες συνεργασίας που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο.»

13. Το άρθρο 32 παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:

Τα τέλη υποδομής για τη χρήση σιδηροδρομικών διαδρόμων που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK της Επιτροπής μπορούν να διαφοροποιούνται ώστε να παρέχονται κίνητρα για τον εξοπλισμό των συρμών με το ETCS, σύμφωνα με τη μορφή την οποία ενέκρινε η απόφαση 2008/386/EK της Επιτροπής και επακόλουθες μορφές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν καταλήγει σε συνολική αύξηση των εσόδων του διαχειριστή της υποδομής.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η διαφοροποίηση αυτή των τελών υποδομής δεν ισχύει για σιδηροδρομικές γραμμές που προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK στις οποίες κυκλοφορούν μόνο συρμοί εξοπλισμένοι με ECTS.

Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίσουν να επεκτείνουν τη διαφοροποίηση αυτή σε σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες δεν προσδιορίζονται στην απόφαση 2009/561/EK.»

14. Στο άρθρο 57 προστίθεται παράγραφος 10:

«10. Για αποφάσεις που αφορούν μια υπερεθνική υποδομή, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν συντονισμό μεταξύ των ενδιαφερόμενων ρυθμιστικών φορέων, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση ως προς τον αντίκτυπο των αποφάσεων.»

Άρθρο 2¹⁷

1. Παρά το άρθρο 3 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο έως 36 μήνες από την έναρξη ισχύος, τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 3

1. Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Τα σημεία 5 έως 12 του άρθρου 1 εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2020 εγκαίρως για τον πίνακα των δρομολογίων που ξεκινούν στις 14 Δεκεμβρίου 2020.

¹⁷ Θα μπορούσε να περιληφθεί η ακόλουθη αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν υφιστάμενους εσωτερικούς κανόνες περί πρόσβασης στην αγορά βάσει της εθνικής νομοθεσίας κατά τη μεταβατική περίοδο: «Κατά τη διαδικασία ανοίγματος των εθνικών σιδηροδρομικών αγορών στον ανταγωνισμό μέσω της παροχής πρόσβασης στα δίκτυα σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν μια αρκετά μεγάλη μεταβατική περίοδο για να προσαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία καθώς και την εθνική τους οργάνωση. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να διατηρούν τους ισχύοντες εθνικούς τους κανόνες περί πρόσβασης στην αγορά μέχρι τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.»

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

**Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την
τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς
εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών**

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 τροποποιείται ως εξής¹⁸:

1. Μετά το στοιχείο (α) του άρθρου 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«(αα) «δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές»: οι δημόσιες σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές, εξαιρουμένων των επιβατικών μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφορών σταθερής τροχιάς, όπως το μετρό ή το τραμ».

2. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 2α:

«Άρθρο 2α

Προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

1. Η αρμόδια αρχή ορίζει τις προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές και το πεδίο εφαρμογής τους σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο (ε).

Οι προδιαγραφές αυτές συνάδουν με τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών.

2. Οι προδιαγραφές των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η σχετική αποζημίωση του καθαρού οικονομικού αποτελέσματος των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

(α) επιτυγχάνουν τους στόχους της πολιτικής δημόσιων μεταφορών με οικονομικά συμφέροντα τρόπο. Αυτό περιλαμβάνει τη δυνατότητα συγκέντρωσης των υπηρεσιών κάλυψης του κόστους μαζί με υπηρεσίες μη κάλυψης του κόστους·

¹⁸ Θα μπορούσε να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος: «Συγκεκριμένος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η ενίσχυση της ποιότητας, της διαφάνειας, της αποτελεσματικότητας και των επιδόσεων των δημόσιων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών».

- (β) υποστηρίζουν οικονομικά κατά τρόπο μακροπρόθεσμο την παροχή δημόσιων επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην πολιτική δημόσιων μεταφορών». ^{19 20}

3. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- (0α) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο (α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(α) καθορίζουν με σαφήνεια τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο (ε) και το άρθρο 2α που πρέπει να εκπληρώνει ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις καλυπτόμενες γεωγραφικές περιοχές»·

- (α) Στην παράγραφο 1, η τελευταία πρόταση του στοιχείου (β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στην περίπτωση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας μη ανατεθειμένων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 ή 3, οι εν λόγω παράμετροι καθορίζονται ούτως ώστε καμία πληρωμή αποζημίωσης να μην υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για να καλύψει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα επί του κόστους που προκύπτει και των εσόδων που γεννά η εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των συναφών εσόδων που αποκομίζει ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και ενός εύλογου κέρδους.»

- (β) Η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, απαιτούν από τους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας να πληρούν ορισμένα κριτήρια ποιότητας και κοινωνικά πρότυπα ή να θεσπίζουν κοινωνικά και ποιοτικά κριτήρια, τα πρότυπα και τα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται στα έγγραφα προκήρυξης του διαγωνισμού και στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

χ[...]) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

¹⁹ Θα μπορούσε να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος: «Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να συνάδουν με την πολιτική δημόσιων μεταφορών. Ωστόσο, αυτό δεν επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να λαμβάνουν συγκεκριμένο ποσό χρηματοδότησης».

²⁰ Θα μπορούσε να προστεθεί η ακόλουθη αιτιολογική παράγραφος: Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ποικιλομορφία ως προς την εδαφική και πολιτική οργάνωση των κρατών μελών, μπορεί να ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας από αρμόδια αρχή που αποτελεί συνδυασμό δημόσιων αρχών. Στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να υπάρχουν σαφείς κανόνες που θα καθορίζουν τους αντίστοιχους ρόλους κάθε μίας από αυτές στη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

«8. Οι αρμόδιες αρχές καθιστούν διαθέσιμες σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη συναφείς πληροφορίες για την κατάρτιση προσφοράς στο πλαίσιο διαγωνισμού, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη θεμιτή προστασία των εμπιστευτικών επιχειρηματικών πληροφοριών. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν πληροφορίες για τη ζήτηση των επιβατών, τους ναύλους, το κόστος και τα έσοδα που σχετίζονται με τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές που καλύπτονται από την προσφορά και στοιχεία σχετικά με τις προδιαγραφές υποδομής που αφορούν τη λειτουργία των απαιτούμενων οχημάτων ή τροχαίου υλικού, ώστε να μπορέσουν να καταρτίσουν τεκμηριωμένα επιχειρηματικά σχέδια. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στηρίζουν τις αρμόδιες αρχές παρέχοντας όλες τις σχετικές προδιαγραφές υποδομών. Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις που αναφέρονται ανωτέρω υπόκειται στη δικαστική αναθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7.»

4. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

(0α) Στην παράγραφο 2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

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

Σε περίπτωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, η ομάδα αρχών που αναφέρεται στην προηγούμενη υποπαράγραφο μπορεί να αποτελείται μόνον από τοπικές αρμόδιες αρχές, των οποίων η γεωγραφική περιοχή αρμοδιότητας δεν είναι εθνική. Η δημόσια υπηρεσία μεταφοράς επιβατών ή η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρεται στην προηγούμενη υποπαράγραφο μπορεί να καλύπτει μόνο τις μεταφορικές ανάγκες αστικών κέντρων ή/και αγροτικών περιοχών».²¹

(0αα) Στο άρθρο 5 παράγραφος 3, η φράση «των περιπτώσεων των παραγράφων 4, 5 και 6» αντικαθίστανται από τη φράση «των περιπτώσεων των παραγράφων 3α, [...]4, 4α, 5 και 6».

²¹

Θα μπορούσε να προστεθεί αιτιολογική παράγραφος προκειμένου να διευκρινισθεί ότι εναπόκειται στα κράτη μέλη να ορίσουν στην εθνική νομοθεσία τους τι αντιστοιχεί στις έννοιες των αστικών κέντρων και αγροτικών περιοχών: Δεδομένης της ποικιλομορφίας των διοικητικών διαιρέσεων που ισχύουν στα κράτη μέλη, στην περίπτωση των συμβάσεων παροχής δημόσιας επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς που ανατίθενται απευθείας από ομάδα τοπικών αρμόδιων αρχών κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 παράγραφος 2, ο καθορισμός των τοπικών αρχών που είναι αρμόδιες όσον αφορά τα σχετικά «αστικά κέντρα» και τις «αγροτικές περιοχές» παραμένει στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών».

(0β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Για τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών που ανατίθενται βάσει διαδικασίας διαγωνισμού, η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει την προσωρινή απευθείας ανάθεση νέων συμβάσεων εφόσον, η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απευθείας ανάθεση δικαιολογείται λόγω [...] εξαιρετικών περιστάσεων [...]. Τέτοιες εξαιρετικές περιστάσεις περιλαμβάνουν καταστάσεις όπου:

- η ποιότητα και ο αριθμός των προσφορών κρίνονται μη ικανοποιητικοί για την εξασφάλιση καλής σχέσης κόστους-οφέλους, ή

- υπάρχουν ήδη ορισμένες ανταγωνιστικές προσφορές που εξετάζονται από την αρμόδια αρχή ή/και άλλες αρμόδιες αρχές και οι οποίες θα μπορούσαν να επηρεάσουν τον αριθμό και την ποιότητα των προσφορών που ενδέχεται να ληφθούν, εάν η σύμβαση αφορά ανταγωνιστική προσφορά, ή

- απαιτούνται τροποποιήσεις στο πεδίο εφαρμογής μίας ή περισσότερων συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η παροχή δημόσιων υπηρεσιών.

Η αρμόδια αρχή εκδίδει αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

[...] Οι συμβάσεις που ανατίθενται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δεν υπερβαίνουν τα [7] έτη.

Οι συμβάσεις που ανατίθενται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δημοσιεύονται λαμβανομένων υπόψη της θεμιτής προστασίας των εμπιστευτικών επιχειρηματικών πληροφοριών και των εμπορικών συμφερόντων».²²

²² Θα μπορούσε να προστεθεί αιτιολογική σκέψη για να διευκρινιστούν οι περιπτώσεις που καλύπτονται από την εν λόγω διάταξη.

(0γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3β:

«3β. Κατ' εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφος 3, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να εφαρμόσουν την ακόλουθη διαδικασία:

Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να δημοσιοποιούν τις προθέσεις τους για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών μέσω της δημοσίευσης ενημερωτικής ανακοίνωσης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ενημερωτική ανακοίνωση περιέχει λεπτομερή περιγραφή των υπηρεσιών που θα αποτελέσουν το αντικείμενο της σύμβασης που πρόκειται να συναφθεί, καθώς και το είδος και τη διάρκεια της σύμβασης.

Οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους εντός προθεσμίας που ορίζεται από την αρμόδια αρχή, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 60 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της ενημερωτικής ανακοίνωσης.

Εάν μετά την προθεσμία αυτή:

(α) μόνον ένας φορέας εκμετάλλευσης έχει εκφράσει ενδιαφέρον να συμμετάσχει στη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και

(β) έχει δεόντως αποδειχθεί ότι θα είναι ουσιαστικά σε θέση να παράσχει την υπηρεσία μεταφοράς σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και

(γ) η απουσία ανταγωνισμού δεν είναι αποτέλεσμα τεχνητού περιορισμού των παραμέτρων της προμήθειας και

(δ) όταν δεν υπάρχει εύλογη εναλλακτική λύση,

οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αρχίσουν διαπραγματεύσεις με τον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να αναθέσουν τη σύμβαση χωρίς περαιτέρω δημοσίευση ανοικτής διαδικασίας υποβολής προσφορών».

(α) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να αναθέσει απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

(α) όταν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται σε: κάτω των 1.000.000 ευρώ ή κατώτερη των 7.500.000 ευρώ στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει δημόσιες επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες μέσω σιδηροδρόμου· ή

(β) στην περίπτωση που αφορούν την ετήσια εκτέλεση λιγότερων από 300.000 χιλιομέτρων δημόσιων επιβατικών μεταφορών ή λιγότερων από 500.000 χιλιομέτρων στην περίπτωση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβάνει δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές.²³

Σε περίπτωση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση σε μικρομεσαία επιχείρηση που χρησιμοποιεί έως 23 οδικά οχήματα, τα εν λόγω κατώτατα όρια είναι δυνατόν να αυξάνονται είτε σε μέση ετήσια αξία υπολογιζόμενη κάτω των 2.000.000 ευρώ είτε σε ετήσια εκτέλεση λιγότερων από 600.000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών».

²³

Θα μπορούσε να προστεθεί αιτιολογική σκέψη ώστε να διευκρινιστεί ότι το υψηλότερο όριο ισχύει για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές ή τις δημόσιες επιβατικές μεταφορικές υπηρεσίες όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αξίας των υπηρεσιών αυτών.

(αα) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«4α. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίσει να αναθέσει απευθείας συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας για δημόσια σιδηροδρομική μεταφορά:

(α) (i) όταν κρίνει ότι η απευθείας ανάθεση δικαιολογείται από τα σχετικά διαρθρωτικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά της οικείας αγοράς και δικτύου, ιδίως του μεγέθους τους, των χαρακτηριστικών της ζήτησης, της πολυπλοκότητας του δικτύου, της τεχνικής και γεωγραφικής απομόνωσής του και των υπηρεσιών που καλύπτονται από τη σύμβαση, και

(ii) όταν μια τέτοια σύμβαση μπορεί να οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή/και της οικονομικής αποδοτικότητας σε σύγκριση με την προηγούμενη ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.

Βάσει των ανωτέρω, η αρμόδια αρχή εκδίδει αιτιολογημένη απόφαση και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Τα κράτη μέλη στα οποία, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ο μέγιστος ετήσιος όγκος είναι μικρότερος από 23 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα και τα οποία έχουν μία μόνο αρμόδια αρχή σε εθνικό επίπεδο και μία σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διέπει το σύνολο του δικτύου θεωρείται ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του σημείου (i). Όταν τα εν λόγω κράτη μέλη αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Το Ηνωμένο Βασίλειο μπορεί να αποφασίσει να εφαρμόσει το παρόν εδάφιο στη Βόρεια Ιρλανδία.

Όταν η αρμόδια αρχή αποφασίζει να αναθέσει απευθείας σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ορίζει μετρήσιμες, διαφανείς και επαληθεύσιμες απαιτήσεις επιδόσεων. Οι απαιτήσεις αυτές περιλαμβάνονται στη σύμβαση.

Οι απαιτήσεις επιδόσεων καλύπτουν, ειδικότερα, τη χρονική ακρίβεια των δρομολογίων, τη συχνότητα των δρομολογίων των σιδηροδρόμων, την ποιότητα του τροχαίου υλικού και τη μεταφορική ικανότητα για τους επιβάτες.

Η σύμβαση περιλαμβάνει ειδικούς δείκτες επιδόσεων που καθιστούν δυνατή την περιοδική αξιολόγηση από την αρμόδια αρχή και καθορίζει αποτελεσματικά και αποτρεπτικά μέτρα που επιβάλλονται σε περίπτωση που η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων.

Η αρμόδια αρχή αξιολογεί και δημοσιοποιεί τακτικά το κατά πόσον η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει επιτύχει τους στόχους της προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις επιδόσεων, όπως ορίζεται στη σύμβαση. Λαμβάνει κατάλληλα και έγκαιρα μέτρα, καθώς και αποτελεσματικές και αποτρεπτικές συμβατικές κυρώσεις, σε περίπτωση που δεν επιτυγχάνονται οι απαιτούμενες βελτιώσεις στην ποιότητα των υπηρεσιών ή/και την οικονομική αποδοτικότητα. Η αρμόδια αρχή μπορεί, ανά πάσα στιγμή, να αναστείλει ή να καταγγείλει εν όλω ή εν μέρει την ανάθεση της σύμβασης βάσει της εν λόγω διάταξης στην περίπτωση που ο φορέας εκμετάλλευσης δεν πληροί τις απαιτήσεις επιδόσεων.

(β) εφόσον αφορούν μόνο την εκμετάλλευση επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από φορέα που διαχειρίζεται ταυτόχρονα το σύνολο ή το μεγαλύτερο μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας παρέχονται οι υπηρεσίες, που εξαιρείται από την εφαρμογή των άρθρων 7, 7α, 7β, 7γ, 7δ, 8, 13 και του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο (α) ή (β) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4, παράγραφος 3, η διάρκεια των συμβάσεων που ανατίθενται απευθείας δυνάμει της παρούσας παραγράφου δεν υπερβαίνει τα 10 έτη, εκτός των περιπτώσεων στις οποίες ισχύει το άρθρο 4, παράγραφος 4.

Οι συμβάσεις που ανατίθενται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο δημοσιεύονται λαμβανομένων υπόψη της θεμιτής προστασίας των εμπιστευτικών επιχειρηματικών πληροφοριών και των εμπορικών συμφερόντων».

(αβ) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, η αρμόδια αρχή μπορεί να λαμβάνει έκτακτα μέτρα. Τα έκτακτα αυτά μέτρα έχουν τη μορφή απευθείας ανάθεσης ή επίσημης συμφωνίας παράτασης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή επιβολής ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει το δικαίωμα να προσβάλει την απόφαση για επιβολή ορισμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η ανάθεση ή η παράταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έκτακτα μέτρα ή η επιβολή της εν λόγω σύμβασης δεν υπερβαίνει τα δύο έτη».

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:

«6α. «Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν ότι, προκειμένου να προαχθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι συμβάσεις για δημόσια σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών που καλύπτουν τμήματα του ίδιου δικτύου ή δέσμες γραμμών θα ανατίθενται σε διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για το σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές δύνανται να αποφασίσουν, πριν ξεκινήσουν τη διαδικασία διαγωνισμού, να περιορίσουν τον αριθμό των συμβάσεων που ανατίθενται στην ίδια σιδηροδρομική επιχείρηση».

5. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο **5α[...]**:

«Άρθρο **5α[...]**

Σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό

Με βάση μια ανταγωνιστική διαδικασία ανάθεσης, οι αρμόδιες αρχές αξιολογούν κατά πόσον είναι αναγκαία η λήψη μέτρων για να εξασφαλιστεί αποτελεσματική και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε κατάλληλο τροχαίο υλικό».²⁴

²⁴ Θα μπορούσε να προστεθεί αιτιολογική σκέψη που να διευκρινίζει ότι ο σκοπός της διάταξης αυτής είναι η διασφάλιση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη διαδικασία διαγωνισμού.

6. Στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κάθε αποζημίωση συνδεδεμένη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς το άρθρο 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δεν έχει ανατεθεί σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 ή 3 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Παραρτήματος».
7. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- (α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Κάθε αρμόδια αρχή δημοσιοποιεί μία φορά κατ' έτος συνολική έκθεση σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις οποίες είναι υπεύθυνη, την ημερομηνία έναρξης και τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τους επιλεγέντες φορείς δημοσίων υπηρεσιών, καθώς και τις καταβολές αποζημιώσεων και τα αποκλειστικά δικαιώματα που χορηγούνται σε αυτούς τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών ως απόδοση δαπανών. Η έκθεση διακρίνει ανάμεσα στις μεταφορές με λεωφορείο και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθιστά δυνατή την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των επιδόσεων, της ποιότητας και της χρηματοδότησης του δικτύου δημοσίων μεταφορών και, εφόσον απαιτείται, παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη φύση και την έκταση κάθε τυχόν χορηγηθέντος αποκλειστικού δικαιώματος. Τα κράτη μέλη διευκολύνουν την κεντρική πρόσβαση σε αυτές τις εκθέσεις, για παράδειγμα μέσω κοινής διαδικτυακής πύλης».
- β) Στο παράρτημα 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
- «δ) η προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

8. Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην παράγραφο 2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3:

- i) Το άρθρο 5 εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για σιδηροδρομικές μεταφορές, που αφορούν τις οδικές μεταφορές και άλλα μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς πλην των σιδηροδρομικών μέσων όπως του μετρό ή του τραμ από την 3η Δεκεμβρίου 2019.
- ii) Το άρθρο 5, με εξαίρεση την παράγραφο 4α εφαρμόζεται στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές από την 3η Δεκεμβρίου 2019.
- iii) Το άρθρο 5 παράγραφος 4α αρχίζει να ισχύει για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές 10 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
- iv) Το άρθρο 5 παράγραφος 6 και το άρθρο 7 παράγραφος 3 παύουν να ισχύουν 10 έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους».

(β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που ανατίθενται απευθείας βάσει διαδικασίας άλλης από την αμερόληπτη διαδικασία διαγωνισμού από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού έως την 3η Δεκεμβρίου 2019, επιτρέπεται να συνεχίσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4 παράγραφος 3, η διάρκεια των συμβάσεων αυτών δεν υπερβαίνει τα 10 έτη, εκτός των περιπτώσεων στις οποίες ισχύει το άρθρο 4 παράγραφος 4».

(γ) Στην παράγραφο 3, το στοιχείο (δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από [την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], με διαδικασία άλλη από την αμερόληπτη διαδικασία διαγωνισμού».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
