



Βρυξέλλες, 27 Σεπτεμβρίου 2017  
(OR. en)

12442/17

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2017/0237 (COD)**

---

---

**TRANS 370  
CODEC 1477  
CONSOM 307**

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	27 Σεπτεμβρίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2017) 548 final
Θέμα:	Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2017) 548 final.

---

σνημμ.: COM(2017) 548 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.9.2017  
COM(2017) 548 final

2017/0237 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

**(αναδιατύπωση)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 317 final}

{SWD(2017) 318 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Σκοπός του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών<sup>1</sup> (εφεξής «ο κανονισμός») είναι η προστασία των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ. Όπως οι επιβάτες των αεροπορικών, των εσωτερικών πλωτών και των οδικών μεταφορών με λεωφορείο και πούλμαν, οι επιβάτες σιδηροδρομικών μεταφορών δικαιούνται πληροφόρηση, κρατήσεις και εισιτήρια, συνδρομή, φροντίδα και αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης ή ματαίωσης δρομολογίου, δωρεάν παροχή συνδρομής (σε άτομα με αναπηρία ή σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα), αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, γρήγορο και προσβάσιμο σύστημα διεκπεραίωσης των καταγγελιών και πλήρη εφαρμογή και αποτελεσματική επιβολή του δικαίου της ΕΕ μέσω των εθνικών φορέων επιβολής (ΕΦΕ) που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη.

Ο κανονισμός βασίζεται σε υπάρχον σύστημα διεθνούς δικαίου (ενιαίοι κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV)<sup>2</sup>) και επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του στις υπηρεσίες εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.

Το 2013, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) απεφάνθη ότι το ισχύον άρθρο 17 του κανονισμού δεν επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να απαλλάσσονται από την καταβολή αποζημίωσης στους επιβάτες για καθυστερήσεις οφειλόμενες σε λόγους ανωτέρας βίας<sup>3</sup>. Αυτό είναι που διαφοροποιεί τις σιδηροδρομικές μεταφορές από άλλους τρόπους μεταφοράς.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τις ακόλουθες υπηρεσίες εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (πλην ορισμένων υποχρεωτικών απαιτήσεων):

- υπηρεσίες υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών, επί μέγιστο διάστημα πέντε ετών, ανανεώσιμο δύο φορές, ήτοι μέχρι το 2024·
- υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών, για απεριόριστο χρονικό διάστημα· και
- υπηρεσίες των οποίων σημαντικό μέρος εκτελείται εκτός της ΕΕ, για ανανεώσιμη περίοδο πέντε ετών (εκ των πραγμάτων χωρίς χρονικό όριο).

Στην έκθεσή της του 2013 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού<sup>4</sup>, η Επιτροπή επεσήμανε ορισμένα προβληματικά πεδία τα οποία επιβεβαιώθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων το

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14).

<sup>2</sup> Προσάρτημα Α της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο της 3ης Ιουνίου 1999 για την τροποποίηση της COTIF (Πρωτόκολλο του 1999).

<sup>3</sup> Υπόθεση C 509/11 *ÖBB-Personenverkehr*.

<sup>4</sup> Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 (COM(2013) 0587).

2016/2017<sup>5</sup>. Η παρούσα πρόταση αποκαθιστά ισορροπία μεταξύ της ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών και του μετριασμού της επιβάρυνσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ως εξής:

- Σε έκθεση του 2013 σχετικά με την εφαρμογή και σε έκθεση του 2015 σχετικά με τις εξαιρέσεις<sup>6</sup> η **εκτεταμένη χρήση των εξαιρέσεων** χαρακτηρίστηκε ως μείζον εμπόδιο στην ενιαία εφαρμογή του κανονισμού. Με την πρόταση καταργούνται οι εξαιρέσεις για τις υπηρεσίες εσωτερικών υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών από το 2020. Για υπηρεσίες που εκτελούνται εκτός της ΕΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να χορηγούν εξαιρέσεις μόνον εφόσον μπορούν να αποδείξουν ότι οι επιβάτες προστατεύονται επαρκώς στην επικράτειά τους. Για να κατοχυρωθεί η ασφάλεια δικαίου στις διασυνοριακές περιοχές, ο κανονισμός θα εφαρμόζεται πλήρως για τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών γραμμών που εκτελούνται διασυνοριακά.
- Με την πρόταση ενισχύονται τα **δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα**. Όσον αφορά τα άτομα με αναπηρία η πρόταση συνάδει με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία (ΣΗΕΔΑΑ)<sup>7</sup>. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να χορηγούν εξαίρεση από την παροχή συνδρομής και αποζημίωσης σε περίπτωση φθοράς του εξοπλισμού κινητικότητας<sup>8</sup>. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε προσιτή μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προτείνονται στην ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα<sup>9</sup>. Το προσωπικό των σιδηροδρόμων θα πρέπει να εκπαιδεύεται αναλόγως.
- Οι επιβάτες δεν ενημερώνονται πάντοτε επαρκώς όταν το ταξίδι τους δεν εξελίσσεται σύμφωνα με το πρόγραμμα. Με την πρόταση απαιτείται να παρέχονται βασικές **πληροφορίες** σχετικά με τα δικαιώματά τους κατά την κράτηση, π.χ. τυπωμένες στο εισιτήριο ή σε ηλεκτρονική μορφή. Ανακοινώσεις για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα δικαιώματά τους πρέπει να αναρτώνται σε εμφανή σημεία σε σταθμούς και εντός του τρένου.
- Η εκτίμηση επιπτώσεων επιβεβαίωσε την περιορισμένη διαθεσιμότητα **ενιαίων εισιτηρίων**. Η πώληση εισιτηρίων μόνον ανά τμήμα ταξιδιού επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να παρακάμπτουν τις υποχρεώσεις αποζημίωσης, μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο και παροχής συνδρομής. Με την πώληση ενιαίων εισιτηρίων μόνον για τις δικές τους υπηρεσίες, οι μεγάλες επιχειρήσεις κρατούν εκτός αγοράς τους νεοεισερχόμενους οι οποίοι δεν μπορούν να προσφέρουν ενιαία εισιτήρια.
- Η πρόταση προβλέπει την πλήρη ενημέρωση των επιβατών για τα ενιαία εισιτήρια. Σύμφωνα με τις *ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές* του 2015<sup>10</sup> και την 4η δέσμη

<sup>5</sup> (Θα προστεθεί ο σύνδεσμος με το έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής).

<sup>6</sup> COM(2015) 117.

<sup>7</sup> <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

<sup>8</sup> Άρθρα 19-25 του κανονισμού.

<sup>9</sup> Πρόταση οδηγίας για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τις απαιτήσεις προσβασιμότητας για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες (COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD)).

<sup>10</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής, *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007* (ΕΕ C 220 της 4.7.2015, σ. 1).

μέτρων για τους σιδηροδρόμους του 2016<sup>11</sup>, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες να προσφέρουν ενιαία εισιτήρια. Πρέπει να αποδεικνύουν ότι έχουν ενημερώσει τους επιβάτες σε περίπτωση που τα δικαιώματα των επιβατών δεν ισχύουν για το σύνολο της διαδρομής αλλά μόνο για τα τμήματά της.

- Προς το παρόν, δεν είναι εντελώς σαφής ο τρόπος με τον οποίο οι ΕΦΕ πρέπει να χειρίζονται τις καταγγελίες και αυτό οδηγεί σε ελλιπή **επιβολή του νόμου**. Τα δικαιώματα των επιβατών δεν γίνονται πάντοτε σεβαστά. Στην πρόταση καθορίζονται αναλυτικότερα η διαδικασία διεκπεραίωσης των καταγγελιών και οι σχετικές προθεσμίες. Οι επιβάτες πρέπει να υποβάλλουν την καταγγελία τους καταρχάς στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στη συνέχεια να απευθύνονται, εάν χρειάζεται, σε φορέα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (σύμφωνα με την οδηγία 2013/11/ΕΕ<sup>12</sup>) ή σε ΕΦΕ. Η πρόταση προσδιορίζει τις αρμοδιότητες των ΕΦΕ σε διασυνοριακές περιπτώσεις, οι οποίοι απαιτείται να συνεργάζονται αποτελεσματικά.
- Η πρόταση εισάγει γενική ρήτρα που απαγορεύει κάθε μορφή **διακρίσεων**, π.χ. με βάση την ιθαγένεια, τον τόπο διαμονής, το σημείο ή το νόμισμα πληρωμής. Κατά τον τρόπο αυτόν οι σιδηρόδρομοι εναρμονίζονται με άλλους τρόπους μεταφοράς. Οι επιβάτες που θεωρούν ότι έχουν παραβιαστεί δικαιώματά τους μπορούν να προσφύγουν σε ΕΦΕ, αντί να κινούν δικαστικές διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 18 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η ισχύουσα ενσωμάτωση των ενιαίων κανόνων της **CIV** στο παράρτημα I του κανονισμού μπορεί να οδηγήσει σε προβλήματα συνοχής, διότι οι τροποποιήσεις της CIV δεν μπορούν να αποτυπωθούν στον κανονισμό χωρίς πλήρη αναθεώρησή του. Καθώς η ΕΕ προσχώρησε στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF)<sup>13</sup> το 2013, είναι πλέον μέλος του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (OTIF) και συμμετέχει στις εργασίες αναθεώρησης των ενιαίων κανόνων της CIV. Ωστόσο, για λόγους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας, το κείμενο θα παραμείνει στο παράρτημα I. Για να διασφαλισθεί συνοχή με την COTIF και τη CIV, με την πρόταση εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να επικαιροποιεί το παράρτημα I, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις της CIV.
- Με βάση την 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οφείλουν να καταρτίζουν **σχέδια έκτακτης ανάγκης** για την προστασία των επιβατών και την παροχή συνδρομής σε περίπτωση μεγάλης διακοπής της κυκλοφορίας. Για άλλα ενδιαφερόμενα μέρη δεν υπάρχουν τέτοιου είδους υποχρεώσεις. Για να μειωθεί η επιβάρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η πρόταση υποχρεώνει τους υπεύθυνους σταθμού και τους διαχειριστές υποδομών να

<sup>11</sup> Οδηγία (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 L 352 της 23.12.2016, σ. 1).

<sup>12</sup> Οδηγία 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για την εναλλακτική επίλυση καταναλωτικών διαφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 63).

<sup>13</sup> Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διακυβερνητικής Οργάνωσης διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών για την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε από το πρωτόκολλο του Βίλλιους της 3ης Ιουνίου 1999 (ΕΕ L 51 της 23.2.2013, σ. 8).

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223\(01\)&from=EL](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22013A0223(01)&from=EL)

διαθέτουν επίσης σχέδια έκτακτης ανάγκης. Τα κράτη μέλη θα αποφασίζουν σχετικά με τις λεπτομέρειες και τον συντονισμό των σχεδίων με τις εθνικές αρχές, για παράδειγμα.

- Ανάλογα με τους εφαρμοστέους εθνικούς κανόνες, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να αντιμετωπίσουν δυσκολίες όσον αφορά την επανόρθωση από τρίτους που ευθύνονται για καθυστέρηση. Η πρόταση επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν **δικαίωμα επανόρθωσης**, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, σε περίπτωση που προκληθούν καθυστερήσεις λόγω υπαιτιότητας ή αμέλειας τρίτου μέρους. Το μέτρο εναρμονίζει τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών με τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών<sup>14</sup>.
- Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να αποζημιώνουν τους επιβάτες για καθυστερήσεις οφειλόμενες σε **λόγους ανωτέρας βίας**. Πριν από την απόφαση του ΔΕΕ το 2013, οι ενδιαφερόμενοι θεωρούσαν κοινώς ότι ο κανονισμός περιέχει ρήτρα περί ανωτέρας βίας η οποία απαλλάσσει τους μεταφορείς από την καταβολή αποζημίωσης. Μετά την έκδοση της απόφασης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έκριναν ότι υφίστανται διάκριση σε σύγκριση με φορείς εκμετάλλευσης άλλων τρόπων μεταφοράς οι οποίοι επωφελούνται από εξαιρέσεις λόγω ανωτέρας βίας.
- Κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων δεν διαπιστώθηκαν αδιάσειστα αποδεικτικά στοιχεία ότι η έλλειψη τέτοιας ρήτρας συνιστά σημαντική οικονομική επιβάρυνση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ωστόσο, υπάρχει κίνδυνος να παραβιάζονται οι αρχές της νομικής ισότητας και της αναλογικότητας, εάν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποχρεούνται να καταβάλλουν αποζημίωση σε καταστάσεις για τις οποίες δεν ευθύνονται και δεν είναι σε θέση να αποτρέψουν. Για να οριοθετηθεί ο περιορισμός των δικαιωμάτων των επιβατών και να εξασφαλισθεί ασφάλεια δικαίου, η πρόταση εισάγει ρήτρα περί ανωτέρας βίας, η οποία εφαρμόζεται μόνο σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών και φυσικών καταστροφών<sup>15</sup>.

## 1.2. Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Στη Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές<sup>16</sup> τονίσθηκε ότι χρειάζονται υψηλής ποιότητας, προσβάσιμες και αξιόπιστες υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών και απρόσκοπτη κινητικότητα σε περίπτωση διακοπής του ταξιδιού. Ζητείται επίσης αποσαφήνιση της νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών και βελτίωση των μεταφορών για τους ηλικιωμένους επιβάτες και τα άτομα με αναπηρίες ή με μειωμένη κινητικότητα.

Η πρόταση εναρμονίζει τους σιδηροδρόμους με τις γενικές πτυχές της νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών άλλων τρόπων μεταφοράς, και ιδίως τη μη εισαγωγή διακρίσεων,

<sup>14</sup> Άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ L 46 της 17.2.2004, σ. 1).

<sup>15</sup> Βλ. μέρος 6 της εκτίμησης επιπτώσεων.

<sup>16</sup> *Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών* (COM/2011/0144 τελικό).

την κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης, την εκπαίδευση σε θέματα αναπηρίας, τη διεκπεραίωση καταγγελιών και την επιβολή της νομοθεσίας. Οι ιδιαιτερότητες των σιδηροδρομικών μεταφορών λαμβάνονται υπόψη, π.χ. επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εξαιρούν από ορισμένες διατάξεις τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τα ενισχυμένα δικαιώματα θα προστατεύουν τους επιβάτες μέσα στην ελευθερωμένη αγορά που προβλέπεται με βάση την 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους.

Με την εισαγωγή ρήτρας περί ανωτέρας βίας, η πρόταση εξασφαλίζει και πάλι τη συνοχή με άλλα νομοθετήματα της ΕΕ, όπως εκείνο για τα δικαιώματα των επιβατών άλλων τρόπων μεταφοράς και την οδηγία για τα οργανωμένα ταξίδια<sup>17</sup>, που απαλλάσσουν τους φορείς εκμετάλλευσης από την καταβολή αποζημίωσης για καθυστερήσεις οφειλόμενες σε έκτακτες περιστάσεις.

### 1.3. Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Ο κανονισμός θα περιληφθεί στο παράρτημα του αναθεωρημένου κανονισμού περί συνεργασίας για την προστασία των καταναλωτών<sup>18</sup>, ο οποίος καθορίζει για τις εθνικές αρχές επιβολής του νόμου ελάχιστες εξουσίες διερεύνησης και επιβολής και διαδικασίες διενέργειας έρευνας και επιβολής, όταν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη είναι τουλάχιστον δύο. Αυτό αναμένεται ότι θα ενισχύσει την επιβολή της νομοθεσίας εκτός συνόρων.

Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των ατόμων με αναπηρία συνάδει με τη ΣΗΕΔΑΑ και την ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020<sup>19</sup>. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση)<sup>20</sup> περιλαμβάνει επίσης αναφορές στην προσβασιμότητα. Οι απαιτήσεις της ευρωπαϊκής πράξης για την προσβασιμότητα θα εφαρμόζονται όσον αφορά τις προσβάσιμες πληροφορίες. Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα ωφεληθούν επίσης από τη βελτίωση της προσβασιμότητας.

Η πρόταση περιλαμβάνει παραπομπές στην COTIF (τους ενιαίους κανόνες της CIV) και, ως εκ τούτου, επεκτείνει τους κανόνες στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην ΕΕ. Ως μέλη του OTIF, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της εφαρμόζουν τους κανόνες της CIV, συμμετέχουν στις γενικές συνελεύσεις του OTIF και στην ψηφοφορία σχετικά με τις αναθεωρήσεις των ενιαίων κανόνων της CIV.

<sup>17</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1).

<sup>18</sup> Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών αρχών που είναι αρμόδιες για την επιβολή της νομοθεσίας για την προστασία των καταναλωτών (COM(2016) 283).

<sup>19</sup> Ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020: Ανανέωση της δέσμευσης για μια Ευρώπη χωρίς εμπόδια, COM(2010) 636 τελικό, 15.11.2010.

<sup>20</sup> ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **2.1. Νομική βάση**

Η νομική βάση είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για το οποίο εφαρμόζεται η διαδικασία της συναπόφασης.

### **2.2. Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι από τη φύση τους διασυνοριακές και ακόμη και οι εσωτερικές υπηρεσίες χρησιμοποιούνται από κατοίκους διαφόρων χωρών της ΕΕ. Η αποκλίνουσα εφαρμογή και επιβολή του κανονισμού προκαλούν νομική αβεβαιότητα, αποδυναμώνουν τα δικαιώματα των επιβατών και θίγουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνον με συντονισμένη παρέμβαση της ΕΕ.

Η πρόταση θα διασφαλίσει παρόμοια επίπεδα προστασίας των επιβατών σε όλη την ΕΕ διότι μειώνει τις εθνικές εξαιρέσεις. Οι πιο ενισχυμένοι κανόνες θα θέσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον σιδηροδρομικό τομέα, ενώ παράλληλα θα εναρμονίσουν τα βασικά δικαιώματα των επιβατών σε όλη την ΕΕ.

### **2.3. Αναλογικότητα**

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας. Τυχόν πρόσθετο κόστος για τον σιδηροδρομικό τομέα και τις εθνικές αρχές περιορίζεται στις δαπάνες που είναι αναγκαίες για τη βελτίωση της εφαρμογής και της επιβολής των δικαιωμάτων των επιβατών. Η αύξηση του κόστους λόγω των μειωμένων εξαιρέσεων και, ως εκ τούτου, η αυξημένη παροχή φροντίδας, συνδρομής και αποζημίωσης εξισορροπούνται, μεταξύ άλλων, με την εισαγωγή ρήτρας περί ανωτέρας βίας.

### **2.4. Επιλογή του μέσου**

Καθώς η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην αναθεώρηση υπάρχοντος κανονισμού, θα διατηρηθεί το ίδιο μέσο.

## **3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

### **3.1. Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Δεν πραγματοποιήθηκε χωριστή εκ των υστέρων αξιολόγηση εκτός από την έκθεση του 2013. Με την εκτίμηση επιπτώσεων επιβεβαιώθηκαν και, όπου χρειάστηκε, επικαιροποιήθηκαν τα πορίσματα της έκθεσης.

### **3.2. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για την εκτίμηση επιπτώσεων, οι απόψεις των ενδιαφερομένων μερών συγκεντρώθηκαν με διάφορα μέσα, μεταξύ των οποίων ανοικτή δημόσια διαβούλευση και στοχευμένες διαβουλεύσεις από εξωτερικό ανάδοχο. Επιδιώχθηκε η συλλογή και ποιοτικών στοιχείων (γνώμες, απόψεις, προτάσεις) και ποσοτικών στοιχείων (δεδομένα, στατιστικές).



Όσον αφορά τα ενδιαφερόμενα μέρη συμμετείχαν εκπρόσωποι του κλάδου, ομάδες εκπροσώπησης επιβατών/καταναλωτών, ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ) και δημόσιες αρχές, δηλ. όσες αφορά η πολιτική, όσες την εφαρμόζουν και όσες έχουν συμφέρον από αυτήν.

### 3.2.1. Ανοικτή δημόσια διαβούλευση

Η ανοικτή δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε από τον Φεβρουάριο έως τον Μάιο του 2016 στον ιστότοπο *Η φωνή σας στην Ευρώπη*<sup>21</sup>, προκειμένου να συγκεντρωθούν οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τα προβλήματα που παρουσιάζει ο κανονισμός, τις πιθανές λύσεις και τις πιθανές επιπτώσεις τους. Παραλήφθηκαν 190 απαντήσεις από διάφορες κατηγορίες ερωτώμενων: πολίτες, ενώσεις επιβατών/καταναλωτών, ενώσεις ΑΜΚ, δημόσιες αρχές, ομοσπονδίες του κλάδου, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομών, έναν πωλητή εισιτηρίων και άλλους.

### 3.2.2. Στοχευμένες διαβουλεύσεις

Οι στοχευμένες διαβουλεύσεις περιλάμβαναν σειρά συνεντεύξεων με βάση ερωτηματολόγια προς τους ενδιαφερομένους. Εκπονήθηκαν συνολικά 13 περιπτώσιολογικές μελέτες και τα ευρήματα χρησιμοποιήθηκαν για να εξειδικευθεί και να οριστικοποιηθεί ποιο είναι το πρόβλημα. Επιπλέον, εκπονήθηκαν 13 γενικότερες μελέτες για τη συλλογή περαιτέρω στοιχείων.

### 3.2.3. Ανάλυση των αποτελεσμάτων σε σχέση με τα κύρια προβλήματα που εντοπίστηκαν

#### 3.2.3.1. Γνώση και ενημέρωση για τα δικαιώματα των επιβατών

Οι ενώσεις επιβατών και καταναλωτών διαμαρτυρήθηκαν ότι δεν είναι αρκετά γνωστά τα δικαιώματα των επιβατών. Από τις ενώσεις εκπροσώπησης των ΑΜΚ, πέντε (63%) επεσήμαναν ότι τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν ενημερώνονται επαρκώς για τα δικαιώματά τους και ζήτησαν καλύτερη πληροφόρηση των επιβατών. Οι περισσότερες δημόσιες αρχές επιβεβαίωσαν τα χαμηλά επίπεδα γνωστοποίησης και επέκριναν το επίπεδο πληροφόρησης που παρέχεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ισχυρίστηκαν ότι οι επιβάτες ενημερώνονται επαρκώς.

#### 3.2.3.2. Εξαιρέσεις

Από τις ενώσεις επιβατών και καταναλωτών, επτά (47%) συμφώνησαν ότι θα πρέπει να υπάρχουν λιγότερες εξαιρέσεις. Ορισμένες ενώσεις εκπροσώπησης των ΑΜΚ ζήτησαν την κατάργηση των εξαιρέσεων, τέσσερις όμως (50%) δήλωσαν ότι «δεν έχουν άποψη». Οι ομοσπονδίες του κλάδου και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υποστήριξαν τις εξαιρέσεις.

#### 3.2.3.3. Παροχή συνδρομής σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα

Οι ενώσεις εκπροσώπησης των ΑΜΚ διαμαρτυρήθηκαν για τα παρωχημένα δικαιώματα των ΑΜΚ και την ανεπαρκή ενημέρωση. Οι ενώσεις επιβατών και καταναλωτών είχαν την ίδια άποψη. Άλλα προβλήματα αφορούσαν την προσβασιμότητα των σταθμών και του τροχαίου υλικού, τις δαπανηρές διαδικασίες προ της κοινοποίησης, την άρνηση παροχής συνδρομής

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations\\_en](https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en)

και τη μη διαθέσιμη συνδρομή σε ορισμένες ώρες της ημέρας. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξέφρασαν τον προβληματισμό τους κυρίως για τις καταχρήσεις στην παροχή συνδρομής σε ΑΜΚ που λαμβάνουν τη μορφή δωρεάν 'αχθοφόρου'.

#### 3.2.3.4. Καθήκοντα των ΕΦΕ και επιβολή

Πολίτες, ενώσεις επιβατών/καταναλωτών και ενώσεις ΑΜΚ διαμαρτυρήθηκαν για τις ανεπαρκείς διαδικασίες διεκπεραίωσης των καταγγελιών. Οι ΕΦΕ ζήτησαν να διευκρινισθούν οι ρόλοι και τα καθήκοντά τους. Οι διαχειριστές υποδομών έκριναν ότι τις καταγγελίες πρέπει να χειρίζονται μόνον οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι ομοσπονδίες του κλάδου διαφώνησαν με την πρόταση να ενισχυθεί ο ρόλος των ΕΦΕ. Οι ομοσπονδίες του κλάδου και οι διαχειριστές υποδομών ήσαν υπέρ μιας προθεσμίας τριών μηνών για την υποβολή καταγγελίας.

#### 3.2.3.5. Έκδοση εισιτηρίων

Οι ενώσεις επιβατών και καταναλωτών ζήτησαν να διευκρινισθεί το ενιαίο εισιτήριο. Από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οκτώ (73%) υπέδειξαν ότι οι έννοιες του «μεταφορέα» και της «απώλειας ανταπόκρισης» ήταν ασαφείς, ενώ επτά (64%) έκριναν σαφή την έννοια του «ενιαίου εισιτηρίου». Ένας ΕΦΕ έκρινε ότι οι *Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές* περιπλέκουν το θέμα του ενιαίου εισιτηρίου, αλλά οι ενώσεις του κλάδου δεν συμμερίστηκαν την άποψη αυτή.

#### 3.2.3.6. Ανωτέρα βία

Η πλειονότητα των ερωτηθέντων πολιτών, ενώσεων επιβατών/καταναλωτών και ενώσεων ΑΜΚ, καθώς και αρκετοί ΕΦΕ απέρριψαν την προσθήκη της ρήτρας περί ανωτέρας βίας. Από την άλλη πλευρά, οι ομοσπονδίες του κλάδου και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ήταν υπέρ μιας τέτοιας ρήτρας, ώστε οι σιδηροδρομικές μεταφορές να εναρμονισθούν με άλλους τρόπους μεταφοράς και να εξασφαλιστεί νομική σαφήνεια και συνοχή. Από άτυπη διαβούλευση με τα κράτη μέλη προέκυψε ότι στην πλειονότητά τους είναι υπέρ μιας ρήτρας περί ανωτέρας βίας.

### 3.3. Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας

Η Επιτροπή ζήτησε εμπειρογνωσία από εξωτερικό ανάδοχο (Steer Davies Gleeve), συνέλεξε δεδομένα, εκπόνησε περιπτώσιολογικές μελέτες και παρέσχε εργαλείο ανάλυσης για την εκτίμηση επιπτώσεων. Η έκθεση της μελέτης θα είναι στη διάθεση του κοινού μόλις εγκριθεί.

### 3.4. Εκτίμηση επιπτώσεων

Η πρώτη έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων υποβλήθηκε στην Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου στις 18 Ιανουαρίου 2017. Η Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου εξέδωσε αρνητική γνώμη λόγω ελλείψεων, ιδίως όσον αφορά την οικονομική αιτιολόγηση της εισαγωγής ρήτρας περί ανωτέρας βίας. Άλλα σημεία αφορούσαν τη δομή και το περιεχόμενο των επιλογών πολιτικής, την εκπροσώπηση των απόψεων των ενδιαφερόμενων μερών και την ανάλυση και τη σύγκριση των επιπτώσεων των πολιτικών, ιδίως όσων αφορούν το κόστος και τις ρυθμίσεις παρακολούθησης.

Οι ελλείψεις αντιμετωπίστηκαν ως εξής: λόγω του μεγάλου αριθμού ασύνδετων επιλογών, οι επιλογές πολιτικής διαχωρίστηκαν με διαδοχική προσέγγιση της ανάλυσης και της σύγκρισης του κόστους και του οφέλους και επιλογή του προτιμώμενου σεναρίου πολιτικής ανά θέμα. Η

τελική προτιμώμενη επιλογή είναι συνεπώς συνδυασμός προτιμώμενων σεναρίων ανά επιμέρους θέμα. Όσον αφορά την ανωτέρα βία, τα πολύ περιορισμένα διαθέσιμα στοιχεία έδειξαν τη μικρή οικονομική κλίμακα του προβλήματος. Ωστόσο, στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκε το θέμα κατόπιν σημαντικών αιτημάτων από τα ενδιαφερόμενα μέρη από τον σιδηροδρομικό τομέα και τα κράτη μέλη, κυρίως για να διασφαλιστεί η τήρηση των αρχών της ισονομίας και της αναλογικότητας.

Η αναθεωρημένη έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων υποβλήθηκε στην Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου στις 7 Απριλίου 2017 και έλαβε θετική γνώμη στις 12 Μαΐου 2017. Η τελική έκθεση, η οποία ανταποκρίνεται στις συστάσεις της Επιτροπής Ρυθμιστικού Ελέγχου για περαιτέρω διευκρίνιση ορισμένων πτυχών, υποβάλλεται μαζί με την παρούσα πρόταση.

#### *3.4.1. Θέματα συνδεδεμένα με την οικονομική ανάλυση*

Τα κύρια οικονομικά και κοινωνικά κόστη και οφέλη υπολογίστηκαν ποσοτικά με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία. Άλλα κόστη και οφέλη αξιολογήθηκαν από ποιοτική άποψη. Η συνολική καθαρή κοινωνική αξία εκτιμήθηκε με βάση τα συγκρουόμενα συμφέροντα των δύο κύριων ενδιαφερομένων μερών: των επιβατών και του σιδηροδρομικού τομέα. Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν οι επιπτώσεις των κάτωθι όσον αφορά το κόστος για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις:

- α) αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης·
- β) παροχή συνδρομής στους επιβάτες σε περίπτωση διακοπής/καθυστέρησης δρομολογίου· και
- γ) εκπαίδευση του προσωπικού σε θέματα ΑΜΚ.

Το κόστος συσχετίζεται ευθέως με την άνεση των επιβατών, ήτοι μεγαλύτερη αποζημίωση για καθυστερήσεις συνεπάγεται μεγαλύτερη άνεση των επιβατών.

Όλα τα κόστη και οφέλη εξετάζονται για μια περίοδο 15 ετών (2020-2035).

3.4.2. Ανάλυση επιλογών πολιτικής ανά θέμα με διαχωρισμό των θεμάτων σε κύρια και σε δευτερεύοντα

**Κύρια θέματα**

<b>Εξαιρέσεις</b>		
Σενάριο πολιτικής Α	Σενάριο πολιτικής Β	Σενάριο πολιτικής Γ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Επίσπευση της κατάργησης των εξαιρέσεων για το 2020 για τις υπηρεσίες εσωτερικών υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> <li>Περιορισμός των εξαιρέσεων για υπηρεσίες με χώρες εκτός ΕΕ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Επίσπευση της κατάργησης των εξαιρέσεων για το 2020 για τις υπηρεσίες εσωτερικών υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> <li>Περιορισμός των εξαιρέσεων για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών με χώρες εκτός ΕΕ</li> <li>Κατάργηση των εξαιρέσεων για τις υπηρεσίες διασυνοριακών αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Επίσπευση της κατάργησης των εξαιρέσεων για το 2020 για τις υπηρεσίες εσωτερικών υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> <li>Περιορισμός των εξαιρέσεων για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών με χώρες εκτός ΕΕ</li> <li>Κατάργηση των εξαιρέσεων για τις υπηρεσίες διασυνοριακών υπεραστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> <li>Κατάργηση των εξαιρέσεων για όλες τις υπηρεσίες υπεραστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών</li> </ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Πρόκειται για ισορροπημένο συμβιβασμό των συγκρουόμενων συμφερόντων επιβατών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο οποίος ενισχύει την προστασία των επιβατών χωρίς να επιβάλλει υπέρμετρη οικονομική επιβάρυνση στον σιδηροδρομικό κλάδο (αναμένεται συνολική αύξηση 0,13% του κόστους για τον σιδηροδρομικό τομέα). Η πλήρης κατάργηση των εξαιρέσεων στις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών θα συνιστούσε υπερβολική επιβάρυνση για τον σιδηροδρομικό τομέα, με κίνδυνο ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης να αποφασίσουν την παύση λειτουργίας γραμμών.

<b>Δυνατότητα εφαρμογής των δικαιωμάτων των ΑΜΚ σε όλες τις υπηρεσίες</b>	
Σενάριο πολιτικής Α	Σενάριο πολιτικής Β
<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατευθυντήριες γραμμές για την προώθηση της εφαρμογής των δικαιωμάτων των ΑΜΚ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κανονιστικές διατάξεις για την εφαρμογή των δικαιωμάτων των ΑΜΚ</li> </ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Συνδυάζει μεγαλύτερα οφέλη για τα ΑΜΚ με μικρή επιβάρυνση για τον σιδηροδρομικό κλάδο.

<b>Ενημέρωση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα</b>	
Σενάριο πολιτικής A	Σενάριο πολιτικής B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Οι πληροφορίες μετακίνησης είναι προσβάσιμες σε όλα τα ΑΜΚ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Οι πληροφορίες μετακίνησης είναι προσβάσιμες σε όλα τα ΑΜΚ</li> <li>Η ενημέρωση για τα δικαιώματα των επιβατών είναι προσβάσιμη σε όλα τα ΑΜΚ</li> </ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Περιλαμβάνει ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος μη προσβάσιμων πληροφοριών χωρίς υψηλό κόστος για τον σιδηροδρομικό τομέα.

<b>Παροχή συνδρομής σε ΑΜΚ</b>	
Σενάριο πολιτικής A	Σενάριο πολιτικής B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών για την κατάρτιση σε θέματα αναπηρίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Απαιτείται κατάρτιση του προσωπικού των σιδηροδρόμων σε θέματα αναπηρίας</li> </ul>

Η κατάρτιση σε θέματα αναπηρίας δεν συνιστά μεγάλη επιβάρυνση για τον σιδηροδρομικό τομέα, διότι πρόκειται μόλις για το 0,31% του συνολικού κόστους. Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή για τον λόγο αυτό το σενάριο Β.

<b>Διεκπεραίωση καταγγελιών</b>	
Σενάριο πολιτικής A	Σενάριο πολιτικής B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατευθυντήριες γραμμές για τον σιδηροδρομικό τομέα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κανονιστικές διατάξεις (νέες υποχρεώσεις για τους υπεύθυνους σταθμού και τους διαχειριστές υποδομών)</li> </ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Ο σιδηροδρομικός τομέας θα χρειασθεί να ακολουθεί σαφή και αναλυτική διαδικασία διεκπεραίωσης των καταγγελιών. Οι επιβάτες θα διαθέτουν καλύτερα μέσα καταγγελίας και επανόρθωσης.

<b>Ενιαίο εισιτήριο</b>	
Σενάριο πολιτικής A	Σενάριο πολιτικής B
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ορισμός του ενιαίου εισιτηρίου και των σχετικών υποχρεώσεων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ορισμός του ενιαίου εισιτηρίου και των σχετικών υποχρεώσεων</li> <li>Ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των πωλητών εισιτηρίων να πωλούν ενιαία εισιτήρια, όποτε είναι δυνατόν· υποχρέωση απόδειξης από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους πωλητές εισιτηρίων γιατί δεν πώλησαν ενιαία εισιτήρια</li> </ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Δεν αφορά μόνον τον ορισμό του ενιαίου εισιτηρίου αλλά και την ενθάρρυνση των σιδηροδρομικών

επιχειρήσεων και των πωλητών εισιτηρίων να το προσφέρουν και την υποχρέωσή τους να ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματά τους.

<b>Χειρισμός των καταγγελιών και επιβολή από τους ΕΦΕ</b>	
<b>Σενάριο πολιτικής Α</b>	<b>Σενάριο πολιτικής Β</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Έκθεση δραστηριοτήτων των ΕΦΕ</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Πλήρεις οδηγίες για τη διαδικασία διεκπεραίωσης των καταγγελιών</li><li>• Καθήκον των ΕΦΕ να συνεργάζονται σε διασυνοριακά θέματα</li></ul>

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Β. Διευκρινίζονται οι ρόλοι και οι αρμοδιότητες των ΕΦΕ όσον αφορά τη διεκπεραίωση των καταγγελιών και τη συνεργασία τους και σε διασυνοριακά θέματα. Η βελτίωση των ρυθμίσεων εργασίας των ΕΦΕ θα έχει ως αποτέλεσμα την καλύτερη επιβολή της νομοθεσίας.

<b>Ανωτέρα βία</b>	
<b>Σενάριο πολιτικής Α</b>	<b>Σενάριο πολιτικής Β</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εισαγωγή ρήτρας ανωτέρας βίας στο άρθρο 17 (αποζημίωση)</li> <li>• <u>Συσταλτικός ορισμός της ανωτέρας βίας</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εισαγωγή ρήτρας ανωτέρας βίας στο άρθρο 17 (αποζημίωση)</li> <li>• <u>Ευρύς ορισμός της ανωτέρας βίας</u></li> </ul>

Η εισαγωγή ρήτρας περί ανωτέρας βίας θα μειώσει την οικονομική επιβάρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ταυτόχρονα, θα μειωθεί το δικαίωμα αποζημίωσης των επιβατών. Το σενάριο Β, το οποίο βασίζεται σε ευρύ ορισμό της έννοιας της ανωτέρας βίας, συνεπάγεται μεγαλύτερη οικονομική ανακούφιση για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (1.299 εκατομμύρια EUR περισσότερα σε σύγκριση με το βασικό σενάριο και 737 εκατομμύρια EUR περισσότερα σε σύγκριση με το σενάριο Α). Με τον συσταλτικό ορισμό (σενάριο Α), η μείωση των δικαιωμάτων των επιβατών θα είναι περιορισμένη, ενώ η επιβάρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων θα μειωθεί και πάλι σε σύγκριση με το βασικό σενάριο.

Η μείωση των δικαιωμάτων των επιβατών αντισταθμίζεται από μεγαλύτερα οφέλη για τους επιβάτες, ιδίως μέσω της μείωσης των εξαιρέσεων και των μέτρων για τα ΑΜΚ, τα οποία αναμένεται να ανέλθουν σε 191 εκατομμύρια EUR. Όσον αφορά τα δικαιώματα στην παροχή συνδρομής, φροντίδας και ενημέρωσης, δεν επηρεάζονται από τη ρήτρα, διότι παραμένει εξασφαλισμένο το υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών. Η επιβάρυνση για τους ΕΦΕ ενδέχεται να αυξηθεί κάπως λόγω των παρεμβάσεων σε αμφιλεγόμενες περιπτώσεις. Ο συσταλτικός ορισμός της ανωτέρας βίας αφήνει μικρότερο περιθώριο ερμηνειών και θα οδηγήσει σε λιγότερες παρεμβάσεις.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων επελέγη για τον λόγο αυτόν ως προτιμώμενη επιλογή το σενάριο Α, διότι εξασφαλίζει δίκαιη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών και του κλάδου των σιδηροδρόμων. Η απόδειξη της ύπαρξης ανωτέρας βίας βαρύνει τη σιδηροδρομική επιχείρηση.

### **Δευτερεύοντα θέματα**

Για ορισμένα δευτερεύοντα θέματα σχετικά με την ενημέρωση, τη μη διακριτική μεταχείριση, τη CIV, τον σχεδιασμό έκτακτης ανάγκης, το δικαίωμα επανόρθωσης και τη διεκπεραίωση καταγγελιών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, προτείνεται μόνον ένα σενάριο πολιτικής.

<b>Ενημέρωση όλων των επιβατών</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ενημέρωση για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών παρέχεται μαζί με το εισιτήριο.</li> <li>• Η ενημέρωση για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών παρέχεται σε σταθμούς και μέσα στα τρένα</li> </ul>

<b>Απαγόρευση των διακρίσεων</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Απαγόρευση των διακρίσεων με βάση την ιθαγένεια, τον τόπο ή το νόμισμα</li> </ul>

#### **Διεθνής Σύμβαση για τη Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών (CIV)**

- Συνοχή μεταξύ του κανονισμού και της COTIF/των κανόνων CIV

Η εισαγωγή ειδικής εξουσιοδότησης της Επιτροπής να επικαιροποιεί το παράρτημα I του κανονισμού για να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις της CIV θα εξασφαλίσει τη συνοχή μεταξύ των δύο πράξεων.

#### **Σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης**

- Οι υποχρεώσεις αδιάλειπτης συνέχειας της υπηρεσίας και σχεδιασμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ισχύουν για ενδιαφερόμενους παράγοντες πλην των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Ο επιμερισμός της επιβάρυνσης με άλλους ενδιαφερόμενους θα περιορίσει το κόστος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

#### **Δικαίωμα επανόρθωσης**

- Δικαίωμα επανόρθωσης από τρίτους

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα έχουν ευκολότερη πρόσβαση σε έννομη προστασία από τρίτους που ευθύνονται για καθυστερήσεις.

#### **Διεκπεραίωση καταγγελιών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις**

- Καθορισμός προθεσμιών για την υποβολή καταγγελιών από επιβάτες

Οι προθεσμίες για την υποβολή των καταγγελιών θα επιφέρουν μείωση του κόστους, διότι τα δεδομένα περιστατικών δεν θα χρειάζεται να αποθηκεύονται για μεγάλο χρονικό διάστημα.

### **3.5. Θεμελιώδη δικαιώματα**

Σύμφωνα με το άρθρο 38 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι πολιτικές της Ένωσης απαιτείται να διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή. Σύμφωνα με το άρθρο 26 του Χάρτη απαιτείται ένταξη των ατόμων με αναπηρίες και τα κράτη μέλη απαιτείται να λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίζεται η ανεξαρτησία, η κοινωνική και η επαγγελματική ένταξη και η συμμετοχή τους στον κοινοτικό βίο. Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών στην ΕΕ θα καταστήσει εν γένει ακόμη υψηλότερο το επίπεδο προστασίας των καταναλωτών.

## **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

## **5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

### **5.1. Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της παρούσας πρωτοβουλίας βάσει δεικτών προόδου, όπως ο αριθμός των εξαιρούμενων υπηρεσιών, το ποσοστό του προσωπικού που εκπαιδεύτηκε σε θέματα αναπηρίας, ο αριθμός αιτήσεων παροχής συνδρομής, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ενημέρωσης, ο αριθμός εκδοθέντων



ενιαίων εισιτηρίων, ο αριθμός καταγγελιών και η καταβολή αποζημιώσεων. Πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της προτεινόμενης νομοθεσίας, η Επιτροπή θα αξιολογήσει κατά πόσον επιτεύχθηκαν οι στόχοι.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)

2017/0237 (COD)

Πρόταση

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών  των   
σιδηροδρομικών  μεταφορών  ~~γραμμών~~

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη ~~για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~  για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης  , και ιδίως το άρθρο ~~74~~  91  παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της  Ευρωπαϊκής  Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

<sup>1</sup> ΕΕ C [...] της, σ. .

<sup>2</sup> ΕΕ C της, σ. .

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

---

↓ νέο

- (1) Στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>4</sup> πρόκειται να επέλθουν ορισμένες τροποποιήσεις. Για λόγους σαφήνειας ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να αναδιατυπωθεί.

---

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη 1  
(προσαρμοσμένο)

- (2) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών  ,  όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, ~~ούτως~~ ώστε να προωθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

---

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη 2  
(προσαρμοσμένο)

~~Με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006»<sup>5</sup> τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153 παράγραφος 2 της συνθήκης.~~

---

↓ νέο

- (3) Παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει σημειωθεί στην Ένωση ως προς την προστασία των καταναλωτών, χρειάζεται περαιτέρω βελτίωση της προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών.

---

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη 3  
(προσαρμοσμένο)

- (4) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της σύμβασης μεταφοράς, θα πρέπει να ~~διασφαλίζονται~~  διαφυλάσσονται   εν προκειμένω  τα ~~συναφή~~ δικαιώματά του.

---

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 14).

<sup>5</sup> ~~EE C 137 της 8.6.2002, σ. 2.~~

↓ νέο

- (5) Η χορήγηση των ίδιων δικαιωμάτων στους επιβάτες των διεθνών και των εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών αναμένεται ότι θα βελτιώσει το επίπεδο προστασίας των καταναλωτών στην Ένωση, θα εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και θα διασφαλίσει ενιαίο επίπεδο δικαιωμάτων για τους επιβάτες.
- (6) Οι υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών είναι διαφορετικού χαρακτήρα από τις υπηρεσίες υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Πρέπει, επομένως, να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εξαιρούν από ορισμένες διατάξεις για τα δικαιώματα των επιβατών τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών που δεν διέρχονται από σύνορα εντός της Ένωσης.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
24 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (7) Στους στόχους του παρόντος κανονισμού συγκαταλέγεται η βελτίωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της  Ένωσης  Κοινότητας. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν εξαιρέσεις για υπηρεσίες σε περιοχές όπου σημαντικό μέρος της γραμμής λειτουργεί εκτός της  Ένωσης,  Κοινότητας ⇒ υπό την προϋπόθεση ότι τα δικαιώματα των επιβατών διασφαλίζονται επαρκώς στο τμήμα αυτών των υπηρεσιών που παρέχονται στην επικράτεια των συγκεκριμένων κρατών μελών, σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο ⇐ .

↓ νέο

- (8) Ωστόσο, οι εξαιρέσεις δεν πρέπει να ισχύουν για τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού που διευκολύνουν τη χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών από άτομα με αναπηρίες ή από άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Πέραν αυτού, οι εξαιρέσεις δεν πρέπει να ισχύουν όσον αφορά τα δικαιώματα όσων επιθυμούν να προμηθεύονται εισιτήρια σιδηροδρομικής μεταφοράς να το πράττουν χωρίς να αντιμετωπίζουν υπέρμετρη δυσκολία, για τις διατάξεις που αφορούν την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους, την απαίτηση κατάλληλης ασφάλισης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και την απαίτηση λήψης κατάλληλων μέτρων από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για να εξασφαλίζουν την προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και εντός των αμαξοστοιχιών και για να διαχειρίζονται τους κινδύνους.

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 4  
⇒ νέο

- (9) Τα δικαιώματα των χρηστών σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο πριν από το ταξίδι όσο και κατά τη διάρκειά του. Όταν αυτό είναι δυνατόν, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων θα πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες αυτές εκ των προτέρων και το ταχύτερο δυνατόν. ⇒ Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται σε προσιτές μορφές για τα άτομα με αναπηρίες ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. ⇐

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 5  
(προσαρμοσμένο)

- (10) Λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών ~~θα καθορισθούν με~~ ☒ καθορίζονται ☒ στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής<sup>6</sup> της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού συστήματος σιδηροδρόμων<sup>7</sup>.

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 6  
(προσαρμοσμένο)

- ~~(11)~~ Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να εδράζεται στο υφιστάμενο διεθνές δίκαιο που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα Α — «Ενιαίοι κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)» της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 3ης Ιουνίου 1999 (πρωτόκολλο του 1999). Ωστόσο, είναι σκόπιμο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ώστε προστασία να παρέχεται όχι μόνο στους επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και στους επιβάτες των εθνικών σιδηροδρομικών γραμμών. ☒ Στις 23 Φεβρουαρίου 2013, η Ένωση προσχώρησε στη σύμβαση COTIF. ☒

---

↓ νέο

- (12) Όσον αφορά την πώληση εισιτηρίων για τη μεταφορά επιβατών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να απαγορεύεται η εισαγωγή

---

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011).

<sup>7</sup> ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 141 της 2.6.2007, σ. 63).

διακρίσεων λόγω ιθαγένειας ή τόπου διαμονής, ανεξαρτήτως εάν ο συγκεκριμένος επιβάτης βρίσκεται, μονίμως ή προσωρινά, σε άλλο κράτος μέλος. Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να καλύπτουν κάθε συγκεκριμένη μορφή διάκρισης η οποία, μέσω της εφαρμογής άλλων κριτηρίων, όπως ο τόπος διαμονής, ο φυσικός ή ο ηλεκτρονικός τόπος, ενδέχεται να έχει το ίδιο αποτέλεσμα. Καθώς αυξάνονται οι διαδικτυακές πλατφόρμες πώλησης εισιτηρίων μεταφοράς, τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ιδιαίτερα ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν εισάγονται διακρίσεις κατά τη διαδικασία πρόσβασης σε επιγραμμικές διεπαφές ή κατά την αγορά εισιτηρίων. Ωστόσο, συστήματα μεταφορών που περιλαμβάνουν κοινωνικά τιμολόγια δεν πρέπει να αποκλείονται αυτομάτως, εφόσον είναι αναλογικά και ανεξάρτητα της ιθαγένειας του ενδιαφερομένου.

- (13) Η αυξανόμενη δημοτικότητα της ποδηλασίας στην Ένωση επηρεάζει συνολικά την κινητικότητα και τον τουρισμό. Η αύξηση της συνδυαστικής χρήσης σιδηροδρόμων και ποδηλάτου στην κατανομή του μεριδίου των τρόπων μεταφοράς μειώνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των μεταφορών. Συνεπώς, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να διευκολύνουν όσο το δυνατόν περισσότερο τον συνδυασμό μετακίνησης με ποδήλατο και τρένο, επιτρέποντας ιδίως τη μεταφορά ποδηλάτων εντός των αμαξοστοιχιών.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 7  
(προσαρμοσμένο)

- (14) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να ~~συνεργάζονται, ώστε να~~ διευκολύνουν τη μετάβαση των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών από φορέα εκμετάλλευσης σε άλλον με έκδοση  ενιαίων  εισιτηρίων ~~απευθείας μεταφοράς~~, οποτεδήποτε υπάρχει δυνατότητα.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 8

~~Η παροχή πληροφοριών και εισιτηρίων για επιβάτες σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να διευκολυνθεί με την προσαρμογή των ηλεκτρονικών συστημάτων σε κοινό πρότυπο.~~

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη 9

~~Η περαιτέρω υλοποίηση των συστημάτων ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις ΤΠΔ.~~

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
10 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (15) ⇒ Με βάση τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και για να έχουν τα άτομα με αναπηρίες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δυνατότητες σιδηροδρομικής μετακίνησης συγκρίσιμες με εκείνες των

άλλων πολιτών, πρέπει να θεσπισθούν κανόνες για την απαγόρευση των διακρίσεων και την παροχή συνδρομής κατά τη διάρκεια της μετακίνησής τους. ~~Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να προσφέρονται προς όφελος των πολιτών εν γένει. Κατά συνέπεια, Τα άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ανεξαρτήτως αν αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία τους ή σε οποιοδήποτε άλλο παράγοντα, θα πρέπει να έχουν δυνατότητες για σιδηροδρομικά ταξίδια συγκρίσιμες με τις δυνατότητες των λοιπών πολιτών. Τα άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα έχουν το ίδιο δικαίωμα ελεύθερης κυκλοφορίας, ελεύθερης επιλογής και ίσης μεταχείρισης με τους άλλους πολίτες. Μεταξύ άλλων, ειδική μέριμνα θα πρέπει να δίδεται στην παροχή πληροφοριών σε άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τις συνθήκες πρόσβασης  στους συρμούς  των ~~συρμών~~ και τις διευκολύνσεις ~~επί~~  εντός  της αμαξοστοιχίας. Για την καλύτερη ενημέρωση των επιβατών με αισθητηριακές ανεπάρκειες σχετικά με καθυστερήσεις, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οπτικοακουστικά συστήματα, κατά περίπτωση. Τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να μπορούν να αγοράζουν εισιτήρια επί της αμαξοστοιχίας χωρίς επιπλέον επιβάρυνση.  $\Rightarrow$  Το προσωπικό θα πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ιδίως όταν τους παρέχουν συνδρομή. Για να διασφαλισθούν ισότιμες συνθήκες μετακίνησης, θα πρέπει στα άτομα αυτά να παρέχεται συνδρομή στους σταθμούς και εντός της αμαξοστοιχίας πάντοτε κατά τη λειτουργία των τρένων και όχι μόνον ορισμένες ώρες της ημέρας.  $\Leftarrow$~~

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
11 (προσαρμοσμένο)  
 $\Rightarrow$  νέο

- (16) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι επιχειρήσεις διαχείρισης των σταθμών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία ~~ή~~  και των ατόμων  με μειωμένη κινητικότητα, συμμορφούμενες προς τις ΤΠΔ για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ~~για να διασφαλίζουν ότι~~  Επιπλέον,  σύμφωνα με τις ισχύουσες ~~κοινοτικές~~ διατάξεις  της Ένωσης  για τις δημόσιες συμβάσεις,  $\Rightarrow$  και ιδίως την οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup>, ~~εξασφαλίζεται η πρόσβασή τους σε όλα τα~~  τα  αρχιτεκτονικές κατασκευές  κτίρια  και  όλο το τροχαίο υλικό  ~~σε όλους τους συρμούς~~  θα πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα  κατά τη ~~στιγμή της~~ αγοράς ~~ή της~~ κατασκευής ~~ή με ευκαιρία σημαντικών τροποποιήσεων~~  τις εργασίες μείζονος ανακαίνισής  τους, με τη σταδιακή ~~έρεση~~  εξάλειψη  ~~των~~ φυσικών εμποδίων και ~~των~~ λειτουργικών ελλείψεων.

<sup>8</sup> Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
14 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (17) Είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καθιερώσει σύστημα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης για την οποία ευθύνεται η επιχείρηση σιδηροδρόμων, στην ίδια βάση με το διεθνές σύστημα που προβλέπει η COTIF και ειδικότερα ~~το προσάρτημα~~  με τους ενιαίους κανόνες της  CIV που ~~αφορούν~~ τα δικαιώματα των επιβατών. ⇒ Σε περίπτωση καθυστέρησης επιβατικής υπηρεσίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να παρέχουν στους επιβάτες αποζημίωση βασιζόμενη σε ποσοστό του αντιτίμου του εισιτηρίου. ⇐

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
12 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (18) Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να επιβάλλεται η υποχρεωτική ασφάλιση ή η εφαρμογή ισοδύναμων ρυθμίσεων για την ευθύνη τους έναντι επιβατών σιδηροδρομικών ~~γραμμών~~  μεταφορών  σε περίπτωση δυστυχήματος. ~~Το ελάχιστο ασφάλιστρο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υπόκειται σε μεταγενέστερη εξέταση.~~ ⇒ Εφόσον τα κράτη μέλη καθορίζουν μέγιστη αποζημίωση για τον θάνατο ή τον τραυματισμό επιβατών, η εν λόγω αποζημίωση πρέπει να ισούται τουλάχιστον με την αποζημίωση που προβλέπεται στους ενιαίους κανόνες της CIV. ⇐

---

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
13 (προσαρμοσμένο)

- (19) Τα ενισχυμένα δικαιώματα αποζημίωσης και παροχής συνδρομής σε περίπτωση καθυστερήσεων, απώλειας ανταπόκρισης ή ~~ακύρωσης ταξιδιού~~  ματαίωσης υπηρεσίας  θα πρέπει να παράσχουν μεγαλύτερα κίνητρα στην αγορά σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, προς όφελος των ~~ελευθέρων~~  επιβατών .

---

↓ νέο

- (20) Σε περίπτωση καθυστέρησης, θα πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες οι επιλογές συνέχισης της μεταφοράς τους ή αλλαγής δρομολογίου υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς. Οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να λαμβάνονται πάντοτε υπόψη.
- (21) Ωστόσο, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να καταβάλλουν αποζημίωση εάν μπορούν να αποδείξουν ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή μεγάλες φυσικές καταστροφές που έθεταν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία της υπηρεσίας. Τυχόν τέτοιο περιστατικό θα πρέπει να έχει τον χαρακτήρα έκτακτης φυσικής καταστροφής, σε αντιδιαστολή με



τις φυσιολογικές εποχικές καιρικές συνθήκες, όπως οι φθινοπωρινές καταιγίδες ή οι συχνές πλημμύρες σε πόλεις λόγω παλίρροιας ή τήξης των χιόνων. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν μπορούσαν να προβλέψουν ή να αποτρέψουν την καθυστέρηση, ακόμη και εάν είχαν λάβει όλα τα εύλογα μέτρα.

- (22) Σε συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομών και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμών πρέπει να καταρτίζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για να ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις μεγάλης διακοπής της κυκλοφορίας παρέχοντας στους καθηλωμένους επιβάτες κατάλληλη πληροφόρηση και φροντίδα.
- (23) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να περιορίζει τα δικαιώματα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να αξιώνουν αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, καθώς και από τρίτο μέρος, σύμφωνα με το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
15 (προσαρμοσμένο)

- (24) Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κράτος μέλος χορηγεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εξαίρεση από τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ενθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατόπιν διαβουλεύσεως με οργανώσεις που εκπροσωπούν τους επιβάτες, να εφαρμόζουν ρυθμίσεις για αποζημίωση και συνδρομή σε περίπτωση σοβαρής ~~διαταραχής σε~~  διακοπής  υπηρεσίας σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
16 (προσαρμοσμένο)

- (25) Είναι επίσης σκόπιμο να ~~ανακουφίζονται~~  απαλλάσσονται  τα θύματα ατυχήματος και τα συντηρούμενα από αυτά άτομα από βραχυπρόθεσμα ~~οικονομικά μέτρα~~  προβλήματα  κατά το χρονικό διάστημα αμέσως μετά το ατύχημα.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
17 (προσαρμοσμένο)

- (26) Είναι προς το συμφέρον των επιβατών σιδηροδρομικών ~~γραμμών~~  μεταφορών  να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα, σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική τους ασφάλεια τόσο στους σταθμούς όσο και ~~επί του~~  εντός των τρένων .

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
18 (προσαρμοσμένο)

- (27) Οι επιβάτες σιδηροδρομικών ~~γραμμών~~  μεταφορών  θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα υποβολής καταγγελιών σε κάθε συγκεκριμένη  σιδηροδρομική .

επιχείρηση ~~σιδηροδρόμων~~ ή πωλητή εισιτηρίων για ό,τι αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, καθώς και να δικαιούνται να τους ~~δοθεί~~  δίνεται  απάντηση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
19 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (28) Οι  σιδηροδρομικές  επιχειρήσεις  και οι υπεύθυνοι σταθμών  ~~σιδηροδρόμων~~ θα πρέπει να καθορίζουν,  να δημοσιοποιούν,  να διαχειρίζονται και να παρακολουθούν  πρότυπα ποιότητας των  ποιοτικές προδιαγραφές υπηρεσιών ~~για τους επιβάτες~~  επιβατικών  σιδηροδρομικών γραμμών  μεταφορών .

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
20

~~Το περιεχόμενο του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αναθεωρείται ως προς την προσαρμογή των δημοσιονομικών ποσών για τον πληθωρισμό και των προδιαγραφών για τις πληροφορίες και την ποιότητα υπηρεσιών υπό το πρίσμα των εξελίξεων της αγοράς και ως προς τις επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού στην ποιότητα των υπηρεσιών.~~

↓ νέο

- (29) Για να διατηρηθεί υψηλό το επίπεδο προστασίας των καταναλωτών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να ορίσουν εθνικούς φορείς επιβολής οι οποίοι να παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς και να επιβάλλουν τον παρόντα κανονισμό σε εθνική κλίμακα. Οι εν λόγω φορείς πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν ποικίλα μέτρα επιβολής. Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν καταγγελία στους εν λόγω φορείς για παραβιάσεις του κανονισμού. Προκειμένου να διασφαλισθεί ικανοποιητική διεκπεραίωση των καταγγελιών αυτών, οι φορείς πρέπει επίσης να συνεργάζονται μεταξύ τους.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
21 (προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- (30)  Η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, και ιδίως σύμφωνα με τον  ~~Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται με την επιφύλαξη~~ κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>9</sup> την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>10</sup>.

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη 22 (προσαρμοσμένο)

- (31) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις, ~~που~~  οι οποίες  μπορεί να περιλαμβάνουν την καταβολή αποζημίωσης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη 23 (προσαρμοσμένο)

- (32) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η ανάπτυξη των ~~κοινοτικών~~ σιδηροδρόμων  της Ένωσης  και η καθιέρωση δικαιωμάτων των επιβατών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, και μπορούν συνεπώς να επιτευχθούν καλύτερα σε ~~κοινοτικό~~ επίπεδο  Ένωσης  , η ~~Κοινότητα~~  Ένωση  μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της ~~Συνθήκης~~. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

↓ νέο

- (33) Για να διασφαλισθεί υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή για να τροποποιεί τα παραρτήματα I, II, και III όσον αφορά τους ενιαίους κανόνες της CIV, τις ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων, τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών, καθώς και για να προσαρμόζει, λόγω πληθωρισμού, τα χρηματικά ποσά που αναφέρονται στον κανονισμό. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (γενικός κανονισμός για την προστασία δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

<sup>10</sup> ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

έργου<sup>11</sup>. Συγκεκριμένα, για να διασφαλισθεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
25 (προσαρμοσμένο)

~~Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να συναντήσουν δυσκολίες στην πλήρη εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού εφόσον μόλις ο κανονισμός αυτός αρχίσει να ισχύει. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σε υπεραστικές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εσωτερικού. Η προσωρινή εξαίρεση δεν θα πρέπει, ωστόσο, να αφορά τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού που ευνοούν την πρόσβαση ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις, ούτε το δικαίωμα όσων επιθυμούν να προμηθευθούν σιδηροδρομικά εισιτήρια να μην αντιμετωπίσουν υπέρμετρες δυσκολίες κατά την αγορά τους, ούτε τις διατάξεις για την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ως προς τους επιβάτες και τις αποσκευές τους, την απαίτηση έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να είναι κατάλληλα ασφαλισμένες και την απαίτηση να λαμβάνουν οι εν λόγω επιχειρήσεις κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν την προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και επί των αμαξοστοιχιών και για να διαχειρίζονται τους κινδύνους.~~

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
26

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

↓ 1371/2007/EK αιτιολ. σκέψη  
27

~~Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον~~

<sup>11</sup> EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

~~καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>12</sup>.~~

↓ 1371/2007/ΕΚ αιτιολ. σκέψη  
28

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

↓ νέο

(34) Στον παρόντα κανονισμό γίνονται σεβαστά τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρούνται οι αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως στα άρθρα 21, 26, 38 και 47 τα οποία αφορούν, αντίστοιχα, την απαγόρευση κάθε μορφής διακρίσεων, την ένταξη των ατόμων με αναπηρίες, το υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών και το δικαίωμα πραγματικής προσφυγής και αμερόληπτου δικαστηρίου. Τα δικαστήρια των κρατών μελών οφείλουν να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κατά τρόπο που συνάδει με τα εν λόγω δικαιώματα και αρχές,

↓ 1371/2007/ΕΚ  
(προσαρμοσμένο)

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## Κεφάλαιο I

### Γενικές διατάξεις

*Άρθρο 1*

Αντικείμενο

<sup>12</sup> ~~ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).~~

Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κανόνες  εφαρμοστέοι στις σιδηροδρομικές μεταφορές  σχετικά με τα ακόλουθα:

~~α) τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση, τη σύναψη συμβολαίων μεταφορών, την έκδοση εισιτηρίων και την πραγματοποίηση ηλεκτρονικού συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές~~

↓ νέο

α) την ισότιμη μεταχείριση των επιβατών όσον αφορά τις συνθήκες μεταφοράς·

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)

β) την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις τους έναντι  των  επιβατών και των αποσκευών τους·

~~γ) τις υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι επιβατών για καθυστέρηση~~

↓ νέο

γ) τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος που οφείλεται στη χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, το οποίο έχει ως αποτέλεσμα τον θάνατο, τον τραυματισμό επιβάτη ή την απώλεια ή τη φθορά των αποσκευών του·

δ) τα δικαιώματα των επιβατών σε περίπτωση ματαίωσης ή καθυστέρησης δρομολογίου·

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

⇒ ε) τις ελάχιστες  πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους επιβάτες·

δοι) ~~την προστασία~~ ⇒ την απαγόρευση των διακρίσεων σε βάρος των ατόμων με αναπηρίες και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα  και ⇒ την υποχρεωτική παροχή  συνδρομής ~~σε~~  στα   εν λόγω άτομα·  ~~που ταξιδεύουν σιδηροδρομικά~~

εζ) τον καθορισμό ~~προδιαγραφών~~  προτύπων  ποιότητας  και παρακολούθησης  της ποιότητας των υπηρεσιών ~~και την παρακολούθησή τους~~, τη διαχείριση των κινδύνων για την προσωπική ασφάλεια των επιβατών ~~και τη διεκπεραίωση των καταγγελιών~~ και

- η) τη διεκπεραίωση των καταγγελιών· ~~και~~
- ~~στθ)~~ τους γενικούς κανόνες για την επιβολή της εφαρμογής.

## Άρθρο 2

### Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται ~~στις όλα τα σιδηροδρομικά ταξίδια και σε όλες τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες~~  σε εσωτερικές και διεθνείς  σιδηροδρομικές μετακινήσεις και υπηρεσίες ~~απανταχού της Κοινότητας~~ σε όλη την  Ένωση  που παρέχονται από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>13</sup> ~~95/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις~~<sup>14</sup>

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

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

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

~~5. Εκτός των διατάξεων που ορίζονται με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού τις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών. Όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ αστικών, προαστιακών και περιφερειακών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τους ορισμούς που περιλαμβάνονται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων~~<sup>15</sup>. ~~Κατά την εφαρμογή των ορισμών αυτών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής κριτήρια: απόσταση, συχνότητα υπηρεσιών, αριθμός προγραμματισμένων στάσεων, χρησιμοποιούμενο τροχαίο υλικό, συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, διακυμάνσεις στον αριθμό των επιβατών μεταξύ των υπηρεσιών κατά τις ώρες αιχμής και κατά τις ώρες μη αιχμής, κωδικό και ωράρια των αμαξοστοιχιών.~~

~~6. Για μέγιστο χρονικό διάστημα πέντε ετών, τα κράτη μέλη μπορούν, με διαφάνεια και αμεροληψία, να χορηγούν ανανεώσιμη προσωρινή εξαιρέση από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού για συγκεκριμένες γραμμές ή ταξίδια, επειδή σημαντικό~~

<sup>13</sup> ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.

<sup>14</sup> ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44).

<sup>15</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (ΕΕ L 263 της 20.12.2006, σ. 344).

~~μέρος της επιβατικής σιδηροδρομικής γραμμής, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός τακτικού σταθμού, ευρίσκεται εκτός Κοινότητας.~~

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

↓ νέο

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν τις κάτωθι υπηρεσίες από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού:
  - α) τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που αναφέρονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ, εξαιρουμένων των διασυνοριακών υπηρεσιών εντός της Ένωσης·
  - β) τις υπηρεσίες διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, σημαντικό μέρος των οποίων, καθώς και τουλάχιστον μία τακτική στάση σε σταθμό, εκτελείται εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα δικαιώματα των επιβατών διασφαλίζονται επαρκώς με βάση το οικείο εθνικό δίκαιο στην επικράτεια του κράτους μέλους που χορηγεί την εξαίρεση.
2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τις εξαιρέσεις που χορηγούν σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία α) και β) και για την επάρκεια του οικείου εθνικού δικαίου στην επικράτειά τους για τους σκοπούς της παραγράφου 2 στοιχεία β).
3. Τα άρθρα 5, 10, 11 και 25 και το κεφάλαιο V εφαρμόζονται σε όλες τις υπηρεσίες επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, καθώς και στις υπηρεσίες που εξαιρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχεία α) και β).

↓ 1371/2007/ ΕΚ  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ☒ νοείται ως ☒ ~~εφαρμόζονται οι εξής ορισμοί:~~



- (1) ~~ως «σιδηροδρομική επιχείρηση»: νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 23 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ<sup>16</sup> 2012/34/ΕΕ και κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών ή/και επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει έλξη· εδώ περιλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλξη~~
- (2) ~~ως «μεταφορέας» νοείται η συμβατική σιδηροδρομική επιχείρηση με την οποία ο επιβάτης έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς ή σειρά διαδοχικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που μπορεί να είναι υπόλογες βάσει της εν λόγω σύμβασης~~
- (3) ~~ως «υποκαθιστών μεταφορέας» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία δεν έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αλλά στην οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι συμβαλλόμενο μέρος έχει αναθέσει, πλήρως ή εν μέρει, την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς~~
- (42) ~~ως «διαχειριστής υποδομής»: νοείται ⇨ διαχειριστής υποδομής ⇐ κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι ειδικότερα υπεύθυνη για τη δημιουργία και διατήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ 2012/34/ΕΕ, όπου μπορεί επίσης να συμπεριλαμβάνεται η διαχείριση του ελέγχου υποδομής και των συστημάτων ασφαλείας. Τα καθήκοντα του διαχειριστή υποδομής σε δίκτυο ή μέρος δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε πλείονες φορείς ή επιχειρήσεις~~
- (53) ~~ως «υπεύθυνος σταθμού»: νοείται ο οργανωτικός φορέας σε κράτος μέλος στον οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη για τη διαχείριση σιδηροδρομικού σταθμού και ο οποίος μπορεί να είναι ο διαχειριστής υποδομής~~
- (64) ~~ως «ταξιδιωτικός πράκτορας»: νοείται ο διοργανωτής ή πωλητής ταξιδίων, πλην των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κατά την έννοια του άρθρου 23 σημεία 28 και 39 της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ<sup>17</sup> (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>18</sup>.~~
- (75) ~~ως «πωλητής εισιτηρίων»: νοείται κάθε πωλητής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ☒ σιδηροδρομικής ☒ μεταφοράς που συνάπτει συμβάσεις μεταφοράς και πωλεί εισιτήρια εξ ονόματος σιδηροδρομικής επιχείρησης ή για ίδιο λογαριασμό~~
- (86) ~~ως «σύμβαση μεταφοράς»: νοείται η σύμβαση μεταφοράς, επ' αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσοτέρων υπηρεσιών μεταφοράς~~

<sup>16</sup> ~~Οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ.~~

<sup>17</sup> ~~Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59).~~

<sup>18</sup> ~~Οδηγία (ΕΕ) 2015/2302 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2015, σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια και τους συνδεδεμένους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς, η οποία τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και την οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργεί την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 326 της 11.12.2015, σ. 1).~~

(97) ~~ως~~ «κράτηση»: ~~νοείται~~ η έγκριση, έγγραφη ή ηλεκτρονική, που δίνει δικαίωμα μεταφοράς με βάση εκ των προτέρων βεβαιωμένες ad hoc ρυθμίσεις·

(108) ~~ως~~ «  ενιαίο  εισιτήριο ~~απειθείας μεταφοράς~~ » ~~νοείται το~~ εισιτήριο ή ~~τα~~ εισιτήρια που ~~απεικονίζουν~~  αντιπροσωπεύουν ενιαία  σύμβαση μεταφοράς για την ~~διακπεραίωση~~  παροχή  διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·

↓ νέο

(9) «υπηρεσία»: δρομολόγιο επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελείται μεταξύ σιδηροδρομικών σταθμών ή στάσεων σύμφωνα με πίνακα δρομολογίων·

(10) «ταξίδι»: η μεταφορά επιβάτη από σταθμό αναχώρησης σε σταθμό άφιξης βάσει ενιαίας σύμβασης μεταφοράς·

↓ 1371/2007/ EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

(11) ~~ως~~ «  υπηρεσία  εσωτερικής σιδηροδρομικής επιβατικής  μεταφοράς  γραμμής »: ~~νοείται~~ η σιδηροδρομική ή επιβατική ~~γραμμή~~  δρομολόγιο  που δεν διασχίζει ~~τα~~  διέρχεται από  σύνορα κράτους μέλους·

(12) ⇒ «διεθνής σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία»: διεθνής σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 5 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ· ⇐

(13) ~~ως~~ «καθυστέρηση»: ~~νοείται~~ η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας που είχε προγραμματιστεί να αφιχθεί ο επιβάτης στον προορισμό του σύμφωνα με τον δημοσιευμένο ~~πρότυπο~~  πίνακα δρομολογίων  και της ώρας της πραγματικής ή αναμενόμενης άφιξης  στον τελικό σταθμό προορισμού ·

(14) ~~ως~~ «ταξιδιωτική κάρτα» ή «κάρτα απεριορίστων διαδρομών»: ~~νοείται το~~ εισιτήριο απεριορίστων διαδρομών που δίνει τη δυνατότητα στον νόμιμο κάτοχό του να ταξιδεύει σιδηροδρομικώς σε συγκεκριμένη διαδρομή ή δίκτυο επί καθορισμένο χρονικό διάστημα·

↓ νέο

(15) «απώλεια ανταπόκρισης»: κατάσταση στην οποία επιβάτης χάνει μία ή περισσότερες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του συνεπεία καθυστέρησης ή ματαίωσης μίας ή περισσότερων προηγούμενων υπηρεσιών·

↓ 1371/2007/ EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~(14) ως «ηλεκτρονικό σύστημα ενημέρωσης και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές (CIBSRT)» νοείται το ηλεκτρονικό σύστημα που περιέχει πληροφορίες σχετικά με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που προσφέρουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι αποθηκευόμενες στα συστήματα αυτά πληροφορίες είναι κυρίως οι εξής:~~

~~α) πίνακες δρομολογίων και ωραρίων των επιβατικών υπηρεσιών~~

~~β) διαθεσιμότητα θέσεων στις επιβατικές υπηρεσίες~~

~~γ) κόμιστρα και ειδικοί όροι~~

~~δ) δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων με αναπηρία ή των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα στους συρμούς~~

~~ε) εγκαταστάσεις διά των οποίων μπορούν να γίνουν κρατήσεις ή να εκδοθούν εισιτήρια, κατά το μέτρο που μερικές από αυτές ή όλες οι εγκαταστάσεις τίθενται στη διάθεση των χρηστών~~

(16) ως «άτομο με αναπηρία» ή  και  «άτομο με μειωμένη κινητικότητα»: νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων,  το οποίο έχει μόνιμη ή προσωρινή  (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), σωματική,  ψυχική,  διανοητικής ανικανότητας ή ή  αισθητήρια  αδυναμία, ⇒ η οποία, σε συνδυασμό με άλλα εμπόδια, ενδέχεται να παρακωλύει την πλήρη και αποτελεσματική χρήση των μεταφορών σε ισότιμη βάση με άλλους επιβάτες ⇐ ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας  του οποίου η κινητικότητα είναι μειωμένη όταν χρησιμοποιεί τα μέσα μεταφοράς λόγω της ηλικίας του  και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού

(17) ως «γενικοί όροι μεταφοράς»: νοούνται οι όροι του μεταφορέα  της σιδηροδρομικής επιχείρησης  υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί ~~ακέραιο~~  αναπόσπαστο  μέρος της  αυτής .

(18) ως «όχημα»: νοείται  μηχανοκίνητο  όχημα με κινητήρα ή ρυμουλκούμενο που μεταφέρεται με την ευκαιρία μεταφοράς επιβατών.

↓ νέο

(19) «ενιαίοι κανόνες της CIV»: οι ενιαίοι κανόνες της διεθνούς σύμβασης σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV), όπως καθορίζονται στο προσάρτημα Α της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF).

---

↓ 1371/2007/ΕΚ  
(προσαρμοσμένο)

## Κεφάλαιο ΙΙ

### Σύμβαση μεταφοράς, πληροφόρηση και εισιτήρια

#### Άρθρο 4

##### Σύμβαση μεταφοράς

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, η σύναψη και εκτέλεση σύμβασης μεταφοράς και η ~~διάθεση~~  παροχή  πληροφοριών και εισιτηρίων διέπονται από τις διατάξεις του τίτλου ΙΙ και του τίτλου ΙΙΙ του παραρτήματος Ι.

---

↓ νέο

#### Άρθρο 5

##### Ισότιμοι όροι της σύμβασης μεταφοράς

Με την επιφύλαξη των κοινωνικών ναύλων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή οι πωλητές εισιτηρίων προσφέρουν όρους σύμβασης και ναύλους στο ευρύ κοινό χωρίς άμεση ή έμμεση διάκριση εξαιτίας της ιθαγένειας ή του τόπου διαμονής του τελικού πελάτη, ή της έδρας της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του πωλητή εισιτηρίων εντός της Ένωσης.

---

↓ 1371/2007/ΕΚ  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο ~~5~~6

##### Ποδήλατα

~~Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα στους~~ Οι επιβάτες  δικαιούνται  να μεταφέρουν  επιβιβάζουν στο τρένο  ποδήλατα ~~επί της αμαξοστοιχίας~~, ενδεχομένως έναντι  εύλογου   κομίστρου  πληρωμής, εφόσον είναι εύκολη η μετακίνησή τους, το γεγονός δεν επηρεάζει αρνητικά τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική υπηρεσία και ο συρμός μπορεί να τα δεχθεί.  Τηρούν τα ποδήλατα υπό την επίβλεψή τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και διασφαλίζουν ότι δεν προκαλείται ενόχληση ή ζημία σε άλλους επιβάτες, εξοπλισμό κινητικότητας, αποσκευές ή

σιδηροδρομικές λειτουργίες. Η μεταφορά ποδηλάτων μπορεί να απορρίπτεται ή να περιορίζεται για λόγους ασφάλειας ή για λειτουργικούς λόγους, υπό την προϋπόθεση ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι πωλητές εισιτηρίων, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες και, κατά περίπτωση, οι υπεύθυνοι σταθμών πληροφορούν τους επιβάτες για τους όρους της εν λόγω απόρριψης ή περιορισμού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011. ⇐

#### Άρθρο ~~67~~

#### Απαγόρευση αποποίησης της ευθύνης και καθορισμός των ορίων της

1. Δεν επιτρέπεται περιορισμός ή απαλλαγή από τις υποχρεώσεις προς τους επιβάτες που απορρέουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ιδίως με απαλλακτική ή περιοριστική ρήτρα στη σύμβαση μεταφοράς.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαιούνται να προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους συμβολαίου για τον επιβάτη από τους όρους που θεσπίζει ο παρών κανονισμός.

#### Άρθρο ~~78~~

#### Υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με την ~~παύση λειτουργίας~~ διακοπή διεθνών γραμμών υπηρεσιών

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή, οσάκις ενδείκνυται, οι αρμόδιες αρχές που ευθύνονται για δημόσια σύμβαση σιδηροδρομικής υπηρεσίας, γνωστοποιούν,  με κατάλληλα μέσα  κατάλληλα, ⇐ καθώς επίσης και σε προσιτή μορφή για τα άτομα με αναπηρίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που καθορίζονται στην οδηγία XXX<sup>19</sup>, ⇐ και προ της εφαρμογής τους, αποφάσεις για την ⇐ προσωρινή ή μόνιμη ⇐ ~~παύση λειτουργίας~~  διακοπή  γραμμών  υπηρεσιών .

#### Άρθρο ~~89~~

#### Ταξιδιωτικές πληροφορίες

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

<sup>19</sup> Οδηγία XXX για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τις απαιτήσεις προσβασιμότητας για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες (ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα) (ΕΕ L X της X.X.XXXX, σ. X).

στους σταθμούς ανταπόκρισης, ⇐ τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος ΙΙ.

3. Οι πληροφορίες των παραγράφων 1 και 2 παρέχονται με την καταλληλότερη μορφή, ⇐ μεταξύ των οποίων είναι και οι σύγχρονες τεχνολογίες επικοινωνιών ⇐ . ~~Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίδεται συναφώς στις ανάγκες των ατόμων με προβλήματα όρασης ή/και ακοής~~ ⇐ Λαμβάνεται ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να διασφαλίζεται ότι εν λόγω πληροφορίες είναι προσιτές σε άτομα με αναπηρίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας της οδηγίας XXX και του κανονισμού 454/2011 ⇐ .

↓ νέο

4. Οι υπεύθυνοι σταθμών και οι διαχειριστές υποδομής διαθέτουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους πωλητές εισιτηρίων σε ισότιμη βάση δεδομένα σε πραγματικό χρόνο που αφορούν τις αμαξοστοιχίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που λειτουργούν υπό άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇐ νέο

#### Άρθρο ~~9~~10

#### Διαθεσιμότητα εισιτηρίων, ενιαία εισιτήρια ~~απευθείας μεταφοράς~~ και κρατήσεις

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων  προσφέρουν  ~~παρέχουν, αναλόγως της διαθεσιμότητας,~~ εισιτήρια,  και, εφόσον διατίθενται, ενιαία  εισιτήρια ~~απευθείας μεταφοράς~~ και κρατήσεις. ⇐ Καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να προσφέρουν ενιαία εισιτήρια, ακόμη και για ταξίδια πέραν συνόρων και με περισσότερες της μιας σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. ⇐
2. Με την επιφύλαξη ~~της~~ των παραγράφων 3 και 4, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ⇐ και οι πωλητές εισιτηρίων ⇐ διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες σε ένα τουλάχιστον από τα εξής σημεία πώλησης:
- α) ~~γραφεία~~  εκδοτήρια  εισιτηρίων ή ~~μηχανές πώλησης~~  μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων .
  - β) τηλέφωνο/διαδίκτυο ή οιαδήποτε άλλη ευρέως διαθέσιμη τεχνολογία πληροφοριών.
  - γ) ~~επί των αμαξοστοιχιών~~  εντός του τρένου .

~~3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 και 5,~~ ⇐ Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από τις ⇐ σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ~~διαθέτουν~~  να προσφέρουν  εισιτήρια ~~σε τους επιβάτες~~  για υπηρεσίες παρεχόμενες βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών  μέσω  τουλάχιστον σε ένα από τα εξής σημεία πώλησης:  περισσότερων του ενός σημείων πώλησης.

~~α) γραφεία εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης~~

~~β) επί των αμαξοστοιχιών~~

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

54. Εφόσον δεν υπάρχουν γραφεία  εκδοτήρια  εισιτηρίων ή μηχανές πώλησης  μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων  στον σιδηροδρομικό σταθμό αναχώρησης, οι επιβάτες ενημερώνονται στον σιδηροδρομικό σταθμό:

α) για τη δυνατότητα και τις σχετικές διαδικασίες αγοράς εισιτηρίου από το τηλέφωνο, μέσω διαδικτύου ή επί της αμαξοστοιχίας  εντός του τρένου .

β) για τον πλησιέστερο σιδηροδρομικό σταθμό ή την πλησιέστερη τοποθεσία όπου βρίσκονται γραφεία  εκδοτήρια  εισιτηρίων ή/και μηχανές πώλησης  μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων .

↓ νέο

5. Εφόσον στον σταθμό αναχώρησης δεν υπάρχει εκδοτήριο εισιτηρίων ή προσβάσιμο μηχάνημα έκδοσης εισιτηρίων, τα άτομα με αναπηρίες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα επιτρέπεται να αγοράζουν εισιτήρια εντός του τρένου χωρίς πρόσθετο κόστος.

6. Εφόσον επιβάτης λαμβάνει χωριστά εισιτήρια για ταξίδι που περιλαμβάνει διαδοχικές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς εκτελούμενες από μία ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τα δικαιώματά του για πληροφόρηση, παροχή συνδρομής, φροντίδα και αποζημίωση ισοδυναμούν με τα δικαιώματα του ενιαίου εισιτηρίου και καλύπτουν το ταξίδι στο σύνολό του από το σημείο αναχώρησης έως τον τελικό προορισμό, εκτός εάν ο επιβάτης έχει λάβει ρητώς διαφορετική πληροφόρηση γραπτώς. Στην εν λόγω πληροφόρηση αναφέρεται ιδίως ότι, εάν ο επιβάτης χάσει ανταπόκριση, δεν δικαιούται την παροχή συνδρομής ή αποζημίωση για το σύνολο της διαδρομής του ταξιδιού. Το βάρος απόδειξης ότι παρασχέθηκε η εν λόγω πληροφόρηση φέρει η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο αντιπρόσωπός της, ο ταξιδιωτικός πράκτορας ή ο πωλητής εισιτηρίων.

~~Άρθρο 10~~

~~Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων~~

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

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

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

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

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

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

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

*Άρθρο 11*

Ευθύνη  έναντι των επιβατών και των αποσκευών  ~~για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους~~

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



## Άρθρο 12

### Ασφάλιση και κάλυψη ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού επιβάτη

~~1. Η υποχρέωση εκ του άρθρου 9 της οδηγίας 95/18/EK έχει την έννοια, όσον αφορά την ευθύνη για τους επιβάτες, ότι απαιτεί από τη~~ Η σιδηροδρομική επιχείρηση οφείλει να  είναι επαρκώς ασφαλισμένη  διαθέτει επαρκή ασφάλιση  , σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και βάσει αξιολόγησης των κινδύνων της,  ή να προβαίνει σε αντίστοιχες διευθετήσεις για την κάλυψη των ευθυνών που υπέχει δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

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

## Άρθρο 13

### Προκαταβολές

1. Εάν επιβάτης σκοτωθεί ή τραυματιστεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση  κατά το παράρτημα I άρθρο 26 παράγραφος 5  ~~του άρθρου 26 παράγραφος 5 του παραρτήματος I, πρέπει~~ χωρίς καθυστέρηση και οπωσδήποτε το αργότερο εντός δεκαπέντε ημερών από τον καθορισμό της ταυτότητας του φυσικού προσώπου που δικαιούται αποζημίωσης, ~~να~~ προκαταβάλλει τα ποσά που απαιτούνται για την κάλυψη άμεσων οικονομικών αναγκών ανάλογα με την προκληθείσα ζημία.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 21 000 ~~ευρώ~~  EUR  ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου.
3. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης και μπορεί να αντισταθμιστεί με οποιοδήποτε άλλο ποσό καταβληθεί στη συνέχεια με βάση τον παρόντα κανονισμό αλλά δεν είναι επιστρεπτέα, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία η προκληθείσα ζημία οφειλόταν σε αμέλεια ή σφάλμα του επιβάτη ή εάν ο αποδέκτης της προκαταβολής δεν ήταν ο δικαιούχος της αποζημίωσης.

## Άρθρο 14

### Άρνηση ευθύνης

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

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ, ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΜΑΤΑΙΩΣΕΙΣ ~~ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ~~

#### Άρθρο 15

Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και  ματαιώσεις  ~~ακυρώσεις~~

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

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

#### Άρθρο 16

### Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση

1. Όταν αναμένεται εύλογα ⇒, είτε κατά την αναχώρηση είτε σε περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού χωρίς ενιαίο εισιτήριο, ⇐ ότι η καθυστέρηση άφιξης στον τελικό προορισμό βάσει  της  σύμβασης μεταφοράς θα υπερβεί τα 60 λεπτά, οι επιβάτες έχουν αμέσως την επιλογή μεταξύ  ενός των κάτωθι  :

- α) επιστροφής του κομίστρου στο ακέραιο, υπό τους όρους υπό τους οποίους καταβλήθηκε, για το μέρος ή τα μέρη του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκαν και για το μέρος ή τα μέρη που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, εάν το διεθνές ταξίδι δεν εξυπηρετεί πλέον το σκοπό του αρχικού ταξιδιωτικού σχεδίου του επιβάτη, μαζί με την υπηρεσία επιστροφής, με την πρώτη ευκαιρία, στην αρχική αφετηρία, κατά περίπτωση. Η καταβολή του επιστρεφόμενου ποσού γίνεται υπό τους ίδιους όρους με την καταβολή της αποζημίωσης του άρθρου 17· †

- β) συνέχισης του ταξιδιού ή επαναδρομολόγησης, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, προς τον τελικό προορισμό και με την πρώτη ευκαιρία· ~~ή~~
- γ) συνέχισης του ταξιδιού ή επαναδρομολόγησης, υπό συγκρίσιμες συνθήκες μεταφοράς, προς τον τελικό προορισμό σε ύστερη ημερομηνία κατά την προαίρεση του επιβάτη.

↓ νέο

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 στοιχείο β), η επαναδρομολόγηση υπό συγκρίσιμες συνθήκες μπορεί να πραγματοποιηθεί από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση και ενδέχεται να περιλαμβάνει τη μεταφορά σε ανώτερη θέση και τη χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς χωρίς επιπλέον κόστος για τον επιβάτη. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταβάλλουν εύλογες προσπάθειες για να αποφεύγονται πρόσθετες ανταποκρίσεις. Η συνολική διάρκεια του ταξιδιού με τη χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς για το τμήμα του ταξιδιού που δεν ολοκληρώθηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα είναι συγκρίσιμη με την προγραμματισμένη διάρκεια του αρχικού ταξιδιού. Δεν υποβαθμίζονται οι διευκολύνσεις των επιβατών, εκτός εάν η μόνη διαθέσιμη διευκόλυνση είναι μόνον η μεταφορά με άλλο δρομολόγιο.
3. Οι πάροχοι υπηρεσίας μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να παρέχεται στα άτομα με αναπηρίες και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα συγκρίσιμου επιπέδου προσβασιμότητα κατά την αλλαγή υπηρεσίας μεταφοράς.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

## Άρθρο 17

### Αποζημίωση ~~του~~ ~~κομίστρου~~

1. Χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για καθυστερήσεις από σιδηροδρομική επιχείρηση εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για τη διαδρομή από τον τόπο αναχώρησης έως τον τόπο προορισμού που αναφέρεται ~~στο εισιτήριο~~ ⇒ στη σύμβαση μεταφοράς ⇐, για την οποία δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο σύμφωνα με το άρθρο 16. Οι ελάχιστες αποζημιώσεις για καθυστερήσεις είναι οι εξής:
- α) 25 % του κομίστρου για καθυστέρηση 60 έως 119 λεπτών,
- β) 50 % του κομίστρου για καθυστέρηση 120 λεπτών και άνω.
2. ~~Η~~ παράγραφος 1 ισχύει επίσης για ~~οι~~ ~~επιβάτες~~ που είναι κάτοχοι ταξιδιωτικής κάρτας ή εισιτηρίου απεριορίστων διαδρομών. ~~Εάν~~ ~~αντιμετωπίζουν~~ διαδοχικές καθυστερήσεις ή ~~ακυρώσεις~~ ~~ματαιώσεις~~ ~~δρομολογίων~~ κατά τη διάρκεια ισχύος της ⇒ ταξιδιωτικής κάρτας ή του εισιτηρίου

απεριορίστων διαδρομών, ⇐ μπορούν να ζητήσουν ανάλογη αποζημίωση, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις περί παροχής αποζημιώσεων από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές καθορίζουν τα κριτήρια του προσδιορισμού της καθυστέρησης και του υπολογισμού της αποζημίωσης. ⇒ Εφόσον σημειώνονται κατ' επανάληψη καθυστερήσεις κάτω των 60 λεπτών κατά τη διάρκεια ισχύος ταξιδιωτικής κάρτας ή εισιτηρίου απεριορίστων διαδρομών, η μέτρηση των καθυστερήσεων είναι σωρευτική και οι επιβάτες αποζημιώνονται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις αποζημίωσης της σιδηροδρομικής επιχείρησης. ⇐

3. Η αποζημίωση για ~~την~~ καθυστέρηση υπολογίζεται ~~σε σχέση~~ με  βάση το  ~~την~~  πλήρες  ~~τιμή την οποία~~  αντίτιμο που  έχει όντως καταβάλει ο επιβάτης για ~~το δρομολόγιο~~  την υπηρεσία  που έχει καθυστέρηση. Όταν η σύμβαση μεταφοράς αφορά ταξίδι με επιστροφή, η αποζημίωση για καθυστέρηση σε οποιαδήποτε κατεύθυνση υπολογίζεται με βάση το ήμισυ του καταβληθέντος κομίστρου. Κατά τον ίδιο τρόπο, το ποσό για καθυστερημένη ~~η~~ ~~δρομολόγιο~~  υπηρεσία  δυνάμει οποιασδήποτε άλλης μορφής σύμβασης μεταφοράς που επιτρέπει ταξίδι σε διαδοχικές διαδρομές, υπολογίζεται αναλογικά προς  το πλήρες αντίτιμο  ~~την πλήρη τιμή~~.
4. Για τον υπολογισμό του χρόνου καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη καθυστέρηση για την οποία η  σιδηροδρομική  επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι σημειώθηκε εκτός των εδαφών ~~στα οποία εφαρμόζεται η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας~~  της Ένωσης .
25. Η αποζημίωση του κομίστρου καταβάλλεται εντός ενός μηνός από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) ή/και άλλες υπηρεσίες εάν οι όροι παρέχουν ευελιξία (ιδίως όσον αφορά την περίοδο ισχύος και τον προορισμό). Η αποζημίωση καταβάλλεται σε χρήμα κατόπιν αιτήματος του επιβάτη.
36. Η αποζημίωση του κομίστρου δεν μειώνεται με τη χρέωση εξόδων συναλλαγής, όπως τέλη, τηλεφωνικά έξοδα ή γραμματόσημα. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δύνανται να ορίσουν το ελάχιστο χρηματικό όριο κάτω του οποίου δεν καταβάλλεται αποζημίωση. Το όριο αυτό δεν υπερβαίνει τα 4 ~~ευρώ~~  EUR ανά εισιτήριο .
47. Ο επιβάτης δεν έχει δικαίωμα για αποζημίωση εάν πληροφορήθηκε την καθυστέρηση πριν από την αγορά του εισιτηρίου, ή εάν η ώρα άφιξης λόγω συνέχισης σε διαφορετική γραμμή ή επαναδρομολόγησης παραμένει κάτω των 60 λεπτών.

↓ νέο

8. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση εάν μπορεί να αποδείξει ότι η καθυστέρηση προκλήθηκε από αντίξοες καιρικές συνθήκες ή μείζονες φυσικές καταστροφές, οι οποίες έθεταν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία της υπηρεσίας και δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν ή να αποτραπούν ακόμη και εάν είχαν ληφθεί όλα τα εύλογα μέτρα.

Άρθρο 18

**Συνδρομή**

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή στην αναχώρηση, οι επιβάτες τηρούνται ενήμεροι σχετικά με την κατάσταση και σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης και την εκτιμώμενη ώρα άφιξης από τη σιδηροδρομική επιχείρηση,  ή των πωλητή εισιτηρίων  ή από τον υπεύθυνου σταθμού αμέσως μόλις ~~υπάρξει~~  είναι διαθέσιμη  σχετική πληροφορία.
2. Στην περίπτωση τυχόν καθυστέρησης κατά την παράγραφο 1 που υπερβαίνει τα 60 λεπτά, προσφέρονται δωρεάν στους επιβάτες:
  - α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με το χρόνο αναμονής, εάν υπάρχουν στην αμαξοστοιχία ή στο σταθμό ή μπορούν να εξασφαλισθούν ευλόγως  λαμβανομένων υπόψη κριτηρίων όπως η απόσταση του προμηθευτή, ο χρόνος παράδοσης και το κόστος .
  - β) ξενοδοχείο ή άλλο κατάλυμα και μεταφορά μεταξύ του σιδηροδρομικού σταθμού και του τόπου καταλύματος, σε περίπτωση που είναι απαραίτητη η παραμονή για μία ή περισσότερες νύκτες ή μια επιπρόσθετη παραμονή, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό.
  - γ) εάν η αμαξοστοιχία είναι ακινητοποιημένη εκτός σταθμού, μεταφορά από την αμαξοστοιχία στο σιδηροδρομικό σταθμό, στον εναλλακτικό τόπο αναχώρησης ή στον τελικό προορισμό, όταν και όπου αυτό είναι υλικά εφικτό.
3. Εάν η σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχισθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες.
4. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πιστοποιούν επί του εισιτηρίου  ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο , εφόσον τους ζητηθεί από τον επιβάτη, ότι σημειώθηκε καθυστέρηση, με αποτέλεσμα την απώλεια ανταπόκρισης, ή ότι το δρομολόγιο ~~ακυρώθηκε~~  ματαιώθηκε , ανάλογα με την περίπτωση.
5. Κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1, 2, ~~και~~ 3  και 4 , η ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση προσέχει ιδιαίτερα τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και τα πρόσωπα που τους συνοδεύουν.

6. Πέραν των υποχρεώσεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 13α παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο υπεύθυνος σιδηροδρομικού

σταθμού, στον οποίο διακινούνται ετησίως κατά μέσον όρο τουλάχιστον 10 000 επιβάτες την ημέρα, διασφαλίζει ότι οι λειτουργίες του σταθμού, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και ο διαχειριστής υποδομής συντονίζονται μέσω κατάλληλου σχεδίου έκτακτης ανάγκης, ώστε να είναι προετοιμασμένοι σε περίπτωση μείζονος διακοπής και μεγάλων καθυστερήσεων που έχουν ως αποτέλεσμα την καθήλωση σημαντικού αριθμού επιβατών στον σταθμό. Το σχέδιο διασφαλίζει ότι στους καθηλωμένους επιβάτες παρέχεται κατάλληλη συνδρομή και πληροφόρηση, και σε προσβάσιμη μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας της οδηγίας XXX. Εφόσον του ζητηθεί, ο υπεύθυνος σταθμού διαθέτει το σχέδιο και τις τυχόν τροποποιήσεις του στον εθνικό φορέα επιβολής ή σε οποιοδήποτε άλλον φορέα που υποδεικνύει το κράτος μέλος. Οι υπεύθυνοι σταθμών στους οποίους διακινούνται ετησίως κατά μέσον όρο λιγότεροι από 10 000 επιβάτες την ημέρα καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια να συντονίζουν τους χρήστες των σταθμών και να παρέχουν συνδρομή και πληροφόρηση σε επιβάτες καθηλωμένους υπό τις συνθήκες αυτές.

#### Άρθρο 19

### Δικαίωμα επανόρθωσης

Εφόσον σιδηροδρομική επιχείρηση καταβάλλει αποζημίωση ή πληροί όλες τις υπόλοιπες υποχρεώσεις της σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού ή εθνικού δικαίου δεν επιτρέπεται να ερμηνευθεί ότι περιορίζει το δικαίωμά της να αξιώσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, καθώς και από τρίτα μέρη, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο. Συγκεκριμένα, ο παρών κανονισμός δεν περιορίζει κατά κανέναν τρόπο το δικαίωμα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να αξιώνουν επιστροφή εξόδων από τρίτο μέρος, με το οποίο έχουν συνάψει σύμβαση και το οποίο συνέβαλε σε περιστατικό που οδήγησε στη γένεση δικαιώματος αποζημίωσης ή άλλων υποχρεώσεων. Ομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν επιτρέπεται να ερμηνευθεί ότι περιορίζει το δικαίωμα τρίτου μέρους, άλλου από επιβάτη, με το οποίο σιδηροδρομική επιχείρηση έχει συνάψει σύμβαση, να αξιώσει επιστροφή χρημάτων ή αποζημίωση από τη σιδηροδρομική επιχείρηση σύμφωνα με τους εφαρμοστέους σχετικούς νόμους.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΑ ΚΑΙ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### Άρθρο ~~19~~20

### Δικαίωμα στη μεταφορά

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι σιδηροδρομικών σταθμών, με την ενεργή συμμετοχή αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ~~θεσπίζουν~~  καθορίζουν  , εάν δεν διαθέτουν ήδη, κανόνες πρόσβασης που δεν εισάγουν διακρίσεις και οι οποίοι εφαρμόζονται στη μεταφορά ατόμων με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα,  καθώς και των συνοδών τους  .  Οι κανόνες επιτρέπουν στον επιβάτη να συνοδεύεται από σκύλο βοήθειας σύμφωνα με τυχόν σχετικούς εθνικούς κανόνες.
2. Η κράτηση και η ~~χορήγηση~~  έκδοση  εισιτηρίων σε άτομα με αναπηρία  και σε άτομα  με μειωμένη κινητικότητα πραγματοποιείται χωρίς επιπλέον κόστος. Η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας μπορεί να αρνηθεί την κράτηση ή την ~~χορήγηση~~  έκδοση  εισιτηρίου σε άτομο με αναπηρία ή  σε άτομο  με μειωμένη κινητικότητα ή να απαιτήσει να συνοδεύεται το άτομο αυτό από άλλο άτομο μόνον εφόσον τούτο είναι απολύτως αναγκαίο για την τήρηση των διατάξεων πρόσβασης περί των οποίων η παράγραφος 1.

#### *Άρθρο ~~20~~21*

#### **Πληροφορίες στα άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα**

1. Κατόπιν σχετικού αιτήματος,  ο υπεύθυνος σταθμού,  η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας παρέχουν στα άτομα με αναπηρία  και στα άτομα  με μειωμένη κινητικότητα πληροφορίες  , και σε προσβάσιμη μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 και στην οδηγία XXX,  σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης  στον σταθμό και τις σχετικές εγκαταστάσεις,  στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και  σχετικά με  στις συνθήκες πρόσβασης  στο τροχαίο υλικό  ~~στις αμαξοστοιχίες~~, σύμφωνα με τους κανόνες πρόσβασης με την έννοια του άρθρου ~~19~~20 παράγραφος 1, και ενημερώνουν τα άτομα με αναπηρία  και  τα άτομα  με μειωμένη κινητικότητα για τις ~~υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας~~  διευκολύνσεις εντός του τρένου .
2. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση, πωλητής εισιτηρίων ή ταξιδιωτικός πράκτορας εφαρμόζουν την παρέκκλιση του άρθρου ~~19~~20 παράγραφος 2, ενημερώνουν γραπτώς, κατόπιν σχετικού αιτήματος, το ενδιαφερόμενο άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα για τους λόγους που το πράττουν, εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την άρνηση της κράτησης ή της έκδοσης του εισιτηρίου ή της επιβολής του όρου για συνοδεία.  Η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων και ο ταξιδιωτικός πράκτορας καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια να προτείνουν στο συγκεκριμένο άτομο εναλλακτική λύση μεταφοράς με βάση τις ανάγκες προσβασιμότητας του ατόμου.

#### *~~Άρθρο 21~~*

#### **~~Δυνατότητα πρόσβασης~~**

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

## Άρθρο 22

### Συνδρομή στο~~υ~~ σιδηροδρομικό σταθμό

1. Κατά την αναχώρηση, μετεπιβίβαση ή άφιξη σε επανδρωμένο σιδηροδρομικό σταθμό ατόμου με αναπηρία ή ατόμου με μειωμένη κινητικότητα, ο υπεύθυνος σταθμού  $\Rightarrow$  ή η σιδηροδρομική επιχείρηση ή και οι δύο  $\Leftarrow$  παρέχ~~ουν~~ δωρεάν συνδρομή κατά τρόπο ώστε το πρόσωπο αυτό να είναι σε θέση να επιβιβασθεί στην αναχωρούσα ~~αμαξοστοιχία~~  υπηρεσία  ή να αποβιβασθεί από ~~την αφινομένουμένη αμαξοστοιχία της γραμμής~~  αυτήν  για την οποία αγόρασε εισιτήριο, με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης κατά το άρθρο ~~1920~~ παράγραφος 1.
2. Εφόσον δεν υπάρχει ~~προσωπικό συνοδείας επί της αμαξοστοιχίας~~ ή προσωπικό στο~~υ~~ σταθμό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να δοθεί η δυνατότητα σε άτομα με αναπηρία ή  σε άτομα  με μειωμένη κινητικότητα να έχουν πρόσβαση στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις.

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

3. Στις περιπτώσεις μη επανδρωμένων σταθμών, η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο υπεύθυνος σταθμού εξασφαλίζουν ότι προβάλλονται ευκόλως διαθέσιμες πληροφορίες  $\Rightarrow$ , και σε προβάσιμη μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις ~~προσβασιμότητας της οδηγίας XXX~~,  $\Leftarrow$ , σύμφωνα με τους κανόνες πρόσβασης περί των οποίων το άρθρο ~~1920~~ παράγραφος 1, όσον αφορά τους πλησιέστερους επανδρωμένους σταθμούς και αμέσως διαθέσιμη βοήθεια για τα άτομα με αναπηρία και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

↓ νέο

4. Η συνδρομή στους σταθμούς είναι διαθέσιμη καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.



↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)

### Άρθρο 23

#### Συνδρομή ~~επί~~ εντός της αμαξοστοιχίας

1. Με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης του άρθρου ~~1920~~ παράγραφος 21, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δωρεάν συνδρομή ~~επί~~  εντός  της αμαξοστοιχίας  και  κατά την επιβίβαση και  κατά  την αποβίβαση από αυτήν.
2. Εφόσον δεν υπάρχει προσωπικό συνοδείας εντός της αμαξοστοιχίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να δοθεί η δυνατότητα σε άτομα με αναπηρία ή με μειωμένη κινητικότητα να έχουν πρόσβαση στις σιδηροδρομικές μετακινήσεις.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως συνδρομή ~~επί~~  εντός  της αμαξοστοιχίας νοείται κάθε λογική προσπάθεια να παρασχεθεί βοήθεια σε άτομο με αναπηρία ή άτομο με μειωμένη κινητικότητα προκειμένου να μπορέσει το πρόσωπο αυτό να έχει πρόσβαση στις ίδιες υπηρεσίες στην αμαξοστοιχία όπως οι άλλοι επιβάτες εφόσον η αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα του προσώπου δεν του επιτρέπει να έχει πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές με ανεξαρτησία και ασφάλεια.

↓ νέο

4. Η συνδρομή εντός της αμαξοστοιχίας είναι διαθέσιμη καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

### Άρθρο 24

#### Όροι παροχής της συνδρομής

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες συνεργάζονται για να παρέχουν συνδρομή σε άτομα με αναπηρία ~~ή~~  και σε  άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με τα άρθρα ~~2022~~ και ~~2122~~ και με τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) η συνδρομή παρέχεται υπό τον όρο ότι κοινοποιείται η ανάγκη του προσώπου για τη συνδρομή αυτή στη σιδηροδρομική επιχείρηση, στον υπεύθυνο σταθμού, στον πωλητή ή στον ταξιδιωτικό πράκτορα από τον οποίο αγοράστηκε το εισιτήριο, τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη στιγμή που απαιτείται η συνδρομή. Όταν το

εισιτήριο ☒ ή το εισιτήριο απεριορίστων διαδρομών ☒ επιτρέπει πολλαπλά ταξίδια, αρκεί μία κοινοποίηση, εφόσον παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για το χρονοδιάγραμμα των επόμενων ταξιδιών. ⇒ Οι εν λόγω κοινοποιήσεις διαβιβάζονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους υπεύθυνους σταθμού που εμπλέκονται στη μετακίνηση του ατόμου. ⇐

- β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την παραλαβή κοινοποιήσεων·
- γ) εάν δεν υπάρξει κοινοποίηση κατά την έννοια του στοιχείου α), η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο υπεύθυνος σταθμού καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για την παροχή συνδρομής ώστε το άτομο με αναπηρία ή ☒ το άτομο ☒ με μειωμένη κινητικότητα να μπορέσει να ταξιδέψει·
- δ) με την επιφύλαξη των εξουσιών άλλων οντοτήτων όσον αφορά χώρους εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, ο υπεύθυνος σταθμού ή οποιοσδήποτε άλλος αρμόδιος καθορίζει σημεία, εντός και εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, όπου τα άτομα με αναπηρία ή τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα μπορούν να ~~δηλώσουν~~ ☒ γνωστοποιήσουν ☒ την άφιξή τους στο σιδηροδρομικό σταθμό και, εάν χρειάζεται, να ζητήσουν συνδρομή·
- ε) συνδρομή παρέχεται εφόσον το άτομο με αναπηρία ή ☒ το άτομο ☒ με μειωμένη κινητικότητα παρουσιαστεί στο καθορισμένο σημείο την ώρα που έχει καθορίσει η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο υπεύθυνος σταθμού που παρέχει τη συνδρομή αυτή. Η καθορισμένη ώρα δεν υπερβαίνει τα 60 λεπτά πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή από την ώρα κατά την οποία πρέπει να επιβιβασθούν όλοι οι επιβάτες. Εάν δεν έχει καθοριστεί ώρα κατά την οποία πρέπει να παρουσιαστεί, το άτομο με αναπηρία ή ☒ το άτομο ☒ με μειωμένη κινητικότητα, παρουσιάζεται τουλάχιστον 30 λεπτά πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή από την ώρα κατά την οποία πρέπει να ~~επιβιβασθούν~~ ☒ παρουσιασθούν ☒ όλοι οι επιβάτες. ⇒

#### Άρθρο 25

#### Αποζημίωση για εξοπλισμό μετακίνησης, ~~ή~~ άλλο ειδικό εξοπλισμό ☒ ή βοηθήματα ☒

1. Εάν ~~η~~ σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ☒ και ☒ οι υπεύθυνοι σταθμού ~~είναι~~ ~~υπεύθυνοι~~ για ☒ προκαλέσουν ☒ την ~~ολική ή μερική~~ απώλεια ή ζημία ☒ αναπηρικού αμαξιδίου, άλλου ☒ εξοπλισμού μετακίνησης ή ☒ βοηθημάτων ☒ ~~άλλου ειδικού εξοπλισμού~~ ⇒ και σκύλων βοηθείας ⇐ που χρησιμοποιούνται από άτομα με αναπηρία ή άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ~~δεν ισχύει κανένα όριο αποζημίωσης~~ ⇒ ευθύνονται και αποζημιώνουν την απώλεια ή τη ζημία ⇐.

↓ νέο

2. Η κατά την παράγραφο 1 αποζημίωση ισούται με το κόστος αντικατάστασης ή επισκευής του εξοπλισμού ή της συσκευής που απωλέσθηκε ή υπέστη ζημία.

3. Εφόσον είναι αναγκαίο, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι σταθμών καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για τη γρήγορη και προσωρινή αντικατάσταση ειδικού εξοπλισμού ή βοηθήματος, κατά το δυνατόν, με τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά ισοδύναμα με εκείνα του ειδικού εξοπλισμού ή του βοηθήματος που απωλέσθηκε ή υπέστη ζημία. Επιτρέπεται στο άτομο με αναπηρία ή στο άτομο με μειωμένη κινητικότητα να κρατήσει προσωρινά τον εξοπλισμό ή το βοήθημα μέχρι να του καταβληθεί η κατά τις παραγράφους 1 και 2 αποζημίωση.

#### Άρθρο 26

### Εκπαίδευση του προσωπικού

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι σταθμών:

- α) μεριμνούν ώστε όλο το προσωπικό, συμπεριλαμβανομένου εκείνου που απασχολεί άλλο τρίτο εκτελεστικό μέρος, το οποίο παρέχει απευθείας συνδρομή σε άτομα με αναπηρία και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα, να γνωρίζει με ποιον τρόπο να ανταποκρίνεται στις ανάγκες ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και των ατόμων με ψυχική και διανοητική ανεπάρκεια·
- β) παρέχουν εκπαίδευση προκειμένου να γνωστοποιούνται περισσότερο οι ανάγκες των ατόμων με αναπηρία σε όλο το προσωπικό του σταθμού που έρχεται σε άμεση επαφή με το επιβατικό κοινό·
- γ) μεριμνούν ώστε όλοι οι νεοπροσληφθέντες να εκπαιδεύονται σε θέματα αναπηρίας και να παρακολουθούν τακτική επιμόρφωση·
- δ) αποδέχονται στην εκπαίδευση, κατόπιν αιτήματος, τη συμμετοχή εργαζομένων με αναπηρία, επιβατών με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα και/ή οργανώσεων εκπροσώπησής τους.

↓ 1371/2007/ΕΚ  
(προσαρμοσμένο)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

### ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

#### Άρθρο ~~26~~27

#### Προσωπική ασφάλεια των επιβατών

Σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις,  οι  διαχειριστές υποδομών και οι υπεύθυνοι σταθμού λαμβάνουν μέτρα στους αντίστοιχους τομείς αρμοδιοτήτων τους και τα προσαρμόζουν στο επίπεδο ασφάλειας που ορίζουν οι δημόσιες αρχές ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική ασφάλεια των επιβατών στους σιδηροδρομικούς

σταθμούς και στις αμαξοστοιχίες και να αντιμετωπίζονται οι κίνδυνοι. Συνεργάζονται και ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την αποτροπή πράξεων που ενδέχεται να υποβιβάσουν το επίπεδο ασφάλειας.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

Άρθρο ~~27~~28

~~Παράπονα~~ ☒ Καταγγελίες ☒

1. ☒ Όλες ☒ ~~Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις~~ ⇒, οι πωλητές εισιτηρίων, οι υπεύθυνοι σταθμών και οι διαχειριστές υποδομών σε σταθμούς όπου διακινούνται κατά μέσο όρο ετησίως άνω των 10 000 επιβατών την ημέρα ⇐ συγκροτούν ☒ ο καθένας ☒ μηχανισμό διεκπεραίωσης ~~παραπόνων~~ ☒ καταγγελιών ☒ για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός ⇒ στο αντίστοιχο πεδίο αρμοδιότητάς τους ⇐. ~~Η σιδηροδρομική επιχείρηση~~ Γνωστοποιεί ~~ειδίον~~ ευρέως στους επιβάτες τους ☒ οικείους ☒ τρόπους επαφής και τη γλώσσα ή τις γλώσσες εργασίας ~~της~~ ☒ τους ☒.
2. Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλλουν ~~παραπόνα~~ ☒ καταγγελία ☒ σε κάθε εμπλεκόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση ⇒, πωλητή εισιτηρίων, υπεύθυνο σταθμού ή διαχειριστή υποδομής. ⇐ ⇒ Οι καταγγελίες υποβάλλονται εντός έξι μηνών από το περιστατικό για το οποίο υποβάλλεται καταγγελία. ⇐ Εντός ενός μηνός ☒ από την παραλαβή της καταγγελίας ☒, ο αρμόδιος απαντά αιτιολογημένα ή, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη για την ημερομηνία εντός της οποίας μπορεί να αναμένει την απάντηση ~~και~~ η οποία δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία ⇒ παραλαβής ⇐ ~~του παραπόνου~~ ☒ της καταγγελίας ☒. ⇒ Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι πωλητές εισιτηρίων, οι υπεύθυνοι σταθμού και οι διαχειριστές υποδομών φυλάσσουν τα δεδομένα του περιστατικού που είναι αναγκαία για την αξιολόγηση της καταγγελίας επί δύο έτη και τα διαθέτουν στους εθνικούς φορείς επιβολής εφόσον τα ζητήσουν. ⇐

↓ νέο

3. Στα στοιχεία της διαδικασίας διεκπεραίωσης της καταγγελίας έχουν πρόσβαση τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

- ~~34.~~ Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει στην ετήσια έκθεση του άρθρου ~~28~~29 τον αριθμό και τις κατηγορίες των ~~παραπόνων~~ ☒ καταγγελιών ☒ που παρέλαβε και

διεκπεραίωσε, το χρόνο απάντησης και τα μέτρα βελτίωσης που ενδεχομένως έλαβε.

*Άρθρο ~~28~~29*

### **Πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις  και οι υπεύθυνοι σταθμού  καθορίζουν πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών και εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να τη ~~διατηρήσουν~~  διατηρούν . Αυτά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που απαριθμούνται στο παράρτημα III.
2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις  και οι υπεύθυνοι σταθμού  παρακολουθούν τις επιδόσεις τους όπως ~~αντανακλώνται~~  αντικατοπτρίζονται  στα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών. Μαζί με την ετήσια έκθεσή τους,  οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις  δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για ~~την επίδοσή~~  τις επιδόσεις  τους όσον αφορά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών.  Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δημοσιεύουν τις  ~~ε~~ εκθέσεις επιδόσεων για τα πρότυπα υπηρεσιών ~~δημοσιεύονται επίσης~~ στον  οικείο  ιστότοπο ~~των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων~~. Επιπλέον, οι εν λόγω εκθέσεις δημοσιεύονται στον ιστότοπο του  Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης .

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII**

### **ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

*Άρθρο ~~29~~30*

#### **Ενημέρωση των επιβατών για τα δικαιώματά τους**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών , οι ~~πωλητές εισιτηρίων~~  και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, όταν πωλούν εισιτήρια ~~για σιδηροδρομικά ταξίδια~~  σιδηροδρομικών μεταφορών , ενημερώνουν τους επιβάτες για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να συμμορφωθούν προς την υποχρέωση αυτή πληροφόρησης, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μπορούν να χρησιμοποιούν περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού την οποία ~~ετοιμάζει~~  συντάσσει  η Επιτροπή σε όλες τις επίσημες γλώσσες ~~των οργάνων~~ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη θέτει στη διάθεσή τους.  Πέραν αυτού, περιλαμβάνουν σημείωση στο εισιτήριο, είτε σε έντυπη είτε σε ηλεκτρονική μορφή ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο, και σε μορφή προσιτή στα άτομα με αναπηρία και στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία XXX. Στην εν λόγω σημείωση προσδιορίζεται πού παρέχονται πληροφορίες σε περίπτωση ματαίωσης, απώλειας ανταπόκρισης ή μεγάλης καθυστέρησης.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι υπεύθυνοι των σιδηροδρομικών σταθμών ενημερώνουν τους επιβάτες,  $\Rightarrow$  και σε μορφή προβάσιμη σύμφωνα με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας της οδηγίας XXX,  $\Leftarrow$  τόσο στο σταθμό όσο και ~~στη~~  $\boxtimes$  εντός  $\boxtimes$  της αμαξοστοιχίας,  $\Rightarrow$  για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού και  $\Leftarrow$  σχετικά με τα στοιχεία επικοινωνίας του φορέα ή φορέων που ~~ορίζει~~  $\boxtimes$  έχει ορίσει  $\boxtimes$  κάθε κράτος μέλος ως υπεύθυνο σύμφωνα με το άρθρο ~~30~~31.

#### Άρθρο ~~30~~31

### $\boxtimes$ Ορισμός εθνικών φορέων $\boxtimes$ ~~Επιβολής της εφαρμογής~~

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

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

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το ~~υπο~~ ~~διο~~ριζόμενο σύμφωνα με ~~την~~ ~~παράγραφο~~ ~~αυτό~~ ~~παρόν~~ ~~άρθρο~~ φορέα ή φορείς  $\boxtimes$  που ορίζονται  $\boxtimes$  και τα αντίστοιχα πεδία ευθύνης τους.

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

↓ νέο

#### Άρθρο 32

### Καθήκοντα επιβολής

1. Οι εθνικοί φορείς επιβολής παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για να διασφαλίζεται ότι τηρούνται τα δικαιώματα των επιβατών. Προς τον σκοπό αυτό, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμών και οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στους εν λόγω φορείς τα σχετικά έγγραφα και πληροφορίες κατόπιν αιτήματός τους. Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, οι φορείς λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που τους υποβάλλει ο φορέας που έχει οριστεί για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών κατά το άρθρο 33, εφόσον πρόκειται για διαφορετικό φορέα. Μπορούν επίσης να αποφασίζουν μέτρα επιβολής για μεμονωμένες καταγγελίες που διαβιβάζει ο φορέας αυτός.
2. Οι εθνικοί φορείς επιβολής δημοσιεύουν ετησίως στατιστικές για τις δραστηριότητές τους, καθώς και για τις κυρώσεις που επέβαλαν, το αργότερο στα τέλη Απριλίου του επόμενου ημερολογιακού έτους.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν τα οικεία στοιχεία επικοινωνίας στον εθνικό φορέα ή φορείς επιβολής των κρατών μελών στα οποία δραστηριοποιούνται.

### Άρθρο 33

#### Διεκπεραίωση των καταγγελιών από τους εθνικούς φορείς επιβολής

1. Με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των καταναλωτών να επιδιώκουν εναλλακτικό τρόπο επανόρθωσης σύμφωνα με την οδηγία 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>20</sup>, μετά από ατελέσφορη υποβολή καταγγελίας στη σιδηροδρομική επιχείρηση, στον πωλητή εισιτηρίων, στον υπεύθυνο σταθμού ή στον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28, ο επιβάτης μπορεί να υποβάλει καταγγελία σε φορέα επιβολής. Οι φορείς επιβολής ενημερώνουν τους καταγγέλλοντες σχετικά με το δικαίωμά τους να υποβάλουν την καταγγελία τους σε εναλλακτικό φορέα επίλυσης διαφορών προκειμένου να επιδιώξουν ατομική επανόρθωση.
2. Κάθε επιβάτης δύναται να υποβάλει καταγγελία στον εθνικό φορέα επιβολής, ή σε οποιονδήποτε άλλον φορέα που κράτος μέλος έχει ορίσει προς τον σκοπό αυτόν, για παραβίαση του παρόντος κανονισμού.
3. Ο φορέας βεβαιώνει την παραλαβή της καταγγελίας εντός δύο εβδομάδων από την παραλαβή της. Η διεκπεραίωση της καταγγελίας διαρκεί τρεις μήνες κατ' ανώτατο όριο. Σε σύνθετες περιπτώσεις, ο φορέας έχει τη διακριτική ευχέρεια να παρατείνει το διάστημα αυτό σε έξι μήνες. Στην περίπτωση αυτή, ενημερώνει τον επιβάτη για τους λόγους της παράτασης και για τον χρόνο που αναμένεται να χρειασθεί για την περάτωση της διαδικασίας. Οι μόνες περιπτώσεις που μπορούν να διαρκέσουν περισσότερο από έξι μήνες είναι όσες περιλαμβάνουν δικαστική διαδικασία. Εφόσον ο φορέας είναι ταυτόχρονα φορέας εναλλακτικής επίλυσης διαφορών κατά την οδηγία 2013/11/ΕΕ, ισχύουν τα χρονικά όρια που καθορίζονται στην εν λόγω οδηγία.

Τα άτομα με αναπηρίες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα έχουν πρόσβαση στη διαδικασία διεκπεραίωσης καταγγελιών.
4. Οι καταγγελίες επιβατών για περιστατικό στο οποίο εμπλέκεται σιδηροδρομική επιχείρηση διεκπεραιώνονται από τον εθνικό φορέα επιβολής του κράτους μέλους που αδειοδότησε τη σιδηροδρομική επιχείρηση.
5. Εφόσον καταγγελία σχετίζεται με ισχυρισμούς παραβιάσεων από πλευράς του υπεύθυνου σταθμού ή του διαχειριστή υποδομής, εθνικός φορέας επιβολής είναι εκείνος του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου συνέβη το περιστατικό.
6. Στο πλαίσιο της συνεργασίας τους σύμφωνα με το άρθρο 34, οι εθνικοί φορείς επιβολής δύνανται να παρεκκλίνουν από τις παραγράφους 4 και 5 εφόσον για

<sup>20</sup> Οδηγία 2013/11/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, για την εναλλακτική επίλυση καταναλωτικών διαφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 και της οδηγίας 2009/22/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 14).

βάσιμους λόγους, και ιδίως εξαιτίας της γλώσσας ή του τύπου διαμονής, είναι προς το συμφέρον του επιβάτη.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

Άρθρο ~~31~~34

Ανταλλαγή πληροφοριών και διασυνοριακή  ~~Συνεργασία των~~  εθνικών   
φορέων ~~ελέγχου~~  επιβολής

↓ νέο

1. Εφόσον έχουν ορισθεί διαφορετικοί φορείς βάσει των άρθρων 31 και 33, καταρτίζονται μηχανισμοί υποβολής αναφορών για να διασφαλίζεται η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679, ώστε να διευκολύνεται ο εθνικός φορέας επιβολής στην εκτέλεση των καθηκόντων εποπτείας και επιβολής και να μπορεί ο φορέας διεκπεραίωσης των καταγγελιών που έχει ορισθεί βάσει του άρθρου 33 να συλλέγει τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εξέταση μεμονωμένων καταγγελιών.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

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

- ⇒ 3. Οι εθνικοί φορείς επιβολής ακολουθούν τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα IV. ⇐

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο ~~32~~35

#### Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις παραβίασης ~~των διατάξεων~~ του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τους εν λόγω κανόνες και μέτρα στην Επιτροπή ~~έως τις 3 Ιουνίου 2010 το αργότερο, και κοινοποιούν~~ αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που τους επηρεάζει.
- ⇒ 2. Στο πλαίσιο της συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 34, ο εθνικός φορέας επιβολής που είναι αρμόδιος για τους σκοπούς του άρθρου 33 παράγραφοι 3 και 4, κατόπιν αιτήματος του εθνικού φορέα επιβολής που χειρίζεται την καταγγελία, διερευνά την παραβίαση του παρόντος κανονισμού που διαπίστωσε ο εν λόγω φορέας και, εάν χρειάζεται, επιβάλλει κυρώσεις. ⇐

~~Άρθρο 33~~

#### ~~Παραρτήματα~~

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

Άρθρο ~~34~~36

#### ~~Τροποητικές διατάξεις~~ ☒ Εξουσιοδότηση ☒

- ~~1. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων του παρόντος κανονισμού με τη συμπλήρωσή του και είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 2, 10 και 12 θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο, στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 2.~~
- ~~2. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά μετατροπής των δημοσιονομικών ποσών που σημειώνονται σε αυτόν, πλην των ποσών του παραρτήματος I, ενόψει του πληθωρισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 2.~~

⇒ Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 37 με σκοπό: ⇐

⇒ i) την προσαρμογή των χρηματικών ποσών που αναφέρονται στο άρθρο 13 λόγω του πληθωρισμού. ⇐

⇒ ii) την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις των ενιαίων κανόνων CIV και τεχνολογικές εξελίξεις στο συγκεκριμένο πεδίο. ⇐

↓ νέο

### Άρθρο 37

#### Εξουσιοδότηση

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 36 ανατίθεται στην Επιτροπή για διάστημα πέντε ετών από [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσία που της ανατίθεται το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η ανάθεση εξουσίας παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους της ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο αντιταχθούν στην εν λόγω παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί οποτεδήποτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που αναφέρεται στην απόφαση. Η απόφαση παράγει αποτελέσματα την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Η απόφαση δεν θίγει το κύρος άλλων κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν εκδώσει η Επιτροπή κατ' εξουσιοδότηση πράξη, συμβουλευεται τους εμπειρογνώμονες που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στην Διοργανική Συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου<sup>21</sup>.
5. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του παρόντος άρθρου τίθεται σε ισχύ μόνο εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν εγείρει αντιρρήσεις

<sup>21</sup> Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1).

εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν εγείρουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

↓ 1371/2007/EK  
(προσαρμοσμένο)  
⇒ νέο

~~Άρθρο 35~~

### ~~Αιτιοκρασία επιτροπής~~

- ~~1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 11α της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.~~
- ~~2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.~~

~~Άρθρο 36~~ 38

### ~~Έκθεση~~

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού ~~έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 και ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών~~ ⇒ [πέντε έτη από την έκδοση του παρόντος κανονισμού] ⇐ .

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

↓ νέο

~~Άρθρο 39~~

### ~~Κατάργηση~~

Ο κανονισμός (ΕΚ) 1371/2007 καταργείται.

Οι παραπομπές του καταργηθέντος κανονισμού θεωρούνται παραπομπές του παρόντος κανονισμού και νοούνται σύμφωνα τον πίνακα αντιστοιχίας στο παράρτημα V.

---

↓ 1371/2007/EK (προσαρμοσμένο)
-----------------------------------

Άρθρο ~~3740~~

### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει ~~24 μήνες από την ημερομηνία~~  την εικοστή ημέρα από  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*