

Επίσημη Εφημερίδα C 289 E

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

49ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

28 Νοεμβρίου 2006

Ανακοίνωση αριθ.	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Συμβούλιο	
2006/C 289 E/01	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 19/2006, της 24ης Ιουλίου 2006, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών	1
2006/C 289 E/02	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 20/2006, της 24ης Ιουλίου 2006, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής	30
2006/C 289 E/03	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 21/2006, της 14ης Σεπτεμβρίου 2006, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας	42
2006/C 289 E/04	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 22/2006, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («ΡΩΜΗ II»)	68

I

(Ανακοινώσεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 19/2006

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 24 Ιουλίου 2006

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών

(2006/C 289 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ⁽¹⁾τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών, ⁽²⁾Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης, ⁽³⁾

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, είναι σημαντικό να διασφαλίζονται τα δικαιώματα των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών οι οποίοι ταξιδεύουν μεταξύ κρατών μελών, όπως και να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών μεταξύ των κρατών μελών, ούτως ώστε να βοηθηθεί η αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.
- (2) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Στρατηγική για την πολιτική υπέρ των καταναλωτών 2002-2006» ⁽⁴⁾ τίθεται ο στόχος να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας του καταναλωτή στο πεδίο των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 153, παράγραφος 2, της Συνθήκης.
- (3) Δεδομένου ότι ο επιβάτης σιδηροδρόμου είναι το ασθενέστερο μέρος της συμβάσεως μεταφοράς, θα πρέπει να διασφαλίζονται τα συναφή δικαιώματά του.

- (4) Τα δικαιώματα των χρηστών σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν τη λήψη πληροφοριών σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο πριν από το ταξίδι όσο και κατά τη διάρκειά του. Όταν αυτό είναι δυνατόν, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων θα πρέπει να παρέχουν τις πληροφορίες αυτές εκ των προτέρων και το ταχύτερο δυνατόν.

- (5) Λεπτομερέστερες απαιτήσεις για την παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών θα καθοριστούν με τις Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού συστήματος σιδηροδρόμων ⁽⁵⁾.

- (6) Η ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να εδράζεται στο υφιστάμενο σύστημα διεθνούς δικαίου για το θέμα αυτό που περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα Α (CIV) της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF), της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, της 3ης Ιουνίου 1999 (Πρωτόκολλο του 1999).

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

- (8) Η παροχή πληροφοριών και εισιτηρίων για επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να διευκολυνθεί με την προσαρμογή των ηλεκτρονικών συστημάτων σε κοινό πρότυπο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 221, 8.9.2005, σ. 8.⁽²⁾ ΕΕ C 71, 22.3.2005, σ. 26.⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).⁽⁴⁾ ΕΕ C 137, 8.6.2002, σ. 2.⁽⁵⁾ ΕΕ L 110, 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/50/ΕΚ (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 114).

- (9) Η περαιτέρω υλοποίηση των συστημάτων ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων θα πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις ΤΠΔ.
- (10) Οι διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να προσφέρονται προς όφελος των πολιτών εν γένει. Κατά συνέπεια, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα, ανεξαρτήτως του αν αυτή οφείλεται σε αναπηρία, στην ηλικία τους ή σε οποιονδήποτε άλλο παράγοντα, θα πρέπει να έχουν δυνατότητες για σιδηροδρομικά ταξίδια συγκρίσιμες με τις δυνατότητες των λοιπών πολιτών. Τα πρόσωπα 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 πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υπηρεσίες, τις συνθήκες πρόσβασης των συρμών και τις διευκολύνσεις επί της αμαξοστοιχίας. Για την καλύτερη ενημέρωση των επιβατών με αισθητηριακές ανεπάρκειες σχετικά με καθυστερήσεις, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οπτικοακουστικά συστήματα, κατά περίπτωση. Τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα θα πρέπει να μπορούν να αγοράζουν εισιτήρια επί της αμαξοστοιχίας χωρίς επιπλέον επιβάρυνση.
- (11) Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να επιβάλλεται η υποχρεωτική ασφάλιση ή η εφαρμογή ισοδύναμων ρυθμίσεων για την ευθύνη τους έναντι επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών σε περίπτωση δυστυχήματος. Το ελάχιστο ασφάλιστρο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να υπόκειται σε μεταγενέστερη εξέταση.
- (12) Τα ενισχυμένα δικαιώματα αποζημίωσης και παροχής συνδρομής σε περίπτωση καθυστερήσεων, απώλειας ανταπόκρισης ή ακύρωσης ταξιδιού θα πρέπει να παράσχουν μεγαλύτερα κίνητρα στην αγορά διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, προς όφελος των τελευταίων.
- (13) Είναι σκόπιμο ο παρών κανονισμός να καθιερώνει σύστημα αποζημίωσης των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης για την οποία ευθύνεται η επιχείρηση σιδηροδρόμων, στην ίδια βάση με το διεθνές σύστημα που προβλέπει η COTIF και ειδικότερα το προσάρτημα CIV που αφορά τα δικαιώματα των επιβατών.
- (14) Είναι επίσης σκόπιμο να ανακουφίζονται τα θύματα ατυχήματος και τα συντηρούμενα από αυτά άτομα από βραχυπρόθεσμες οικονομικές μέριμνες κατά το χρονικό διάστημα αμέσως μετά το ατύχημα.
- (15) Είναι προς το συμφέρον των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών να λαμβάνονται τα ενδεδειγμένα μέτρα, σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές, ώστε να διασφαλίζεται η προσωπική τους ασφάλεια τόσο στους σταθμούς όσο και επί του συρμού.
- (16) Οι επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα υποβολής καταγγελιών σε κάθε συγκεκριμένη επιχείρηση σιδηροδρόμων ή πωλητή εισιτηρίων για ό,τι αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που θεσπίζει ο παρών κανονισμός, καθώς και να δικαιούνται να τους δοθεί απάντηση εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος.
- (17) Οι επιχειρήσεις σιδηροδρόμων θα πρέπει να ορίζουν, να διαχειρίζονται και να παρακολουθούν ποιοτικές προδιαγραφές υπηρεσιών για τους επιβάτες διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών.
- (18) Το περιεχόμενο του 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.
- (19) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾.
- (20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις για παραβιάσεις του κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις, που μπορεί να περιλαμβάνουν την καταβολή αποζημίωσης στο ενδιαφερόμενο πρόσωπο, θα πρέπει να είναι πραγματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.
- (21) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και η καθιέρωση δικαιωμάτων των επιβατών στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από μόνα τα κράτη μέλη, λόγω των σημαντικών διεθνών διαστάσεων και της ανάγκης για διεθνή συντονισμό στα πλαίσια των διεθνών επιβατικών ταξιδιών και μπορούν συνεπώς να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (22) Στους στόχους του κανονισμού συγκαταλέγεται η στήριξη της διασυνοριακής ολοκλήρωσης σε περιοχές στις οποίες οι πολίτες δύο ή περισσότερων γειτονικών κρατών μελών εργάζονται και διαμένουν –ως επί το πολύ– στο άλλο κράτος μέλος. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χορηγούν παρεκκλίσεις για μεμονωμένες διασυνοριακές υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες αυτές ενδέχεται να παρέχουν μεταφορές σε αστικό συγκρότημα ή περιοχή που ευρίσκεται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, σε περιοχές όπου σημαντικό μέρος της γραμμής λειτουργεί εκτός της Κοινότητας, όταν μικρό μέρος της διαδρομής διέρχεται από άλλο κράτος μέλος ή όταν εισέρχεται σε άλλο κράτος μέλος μόνο για τον τελικό προορισμό.
- (23) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28^{ης} Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽²⁾,

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

(²) ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται κανόνες σχετικά με:

- α) τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση, τη σύναψη συμβολαίων μεταφορών, την έκδοση εισιτηρίων και την πραγματοποίηση ηλεκτρονικού συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές,
 - β) την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις τους έναντι επιβατών και των αποσκευών τους,
 - γ) τις υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι επιβατών για καθυστέρηση,
 - δ) την προστασία και τη συνδρομή που πρέπει να παρέχεται σε πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας που ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς,
 - ε) τον καθορισμό προδιαγραφών ποιότητας υπηρεσιών και την παρακολούθησή τους, τη διαχείριση των κινδύνων για την προσωπική ασφάλεια των επιβατών και τη διεκπεραίωση των καταγγελιών, και
- στ) τους γενικούς κανόνες για τον έλεγχο εφαρμογής.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3 και 4, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε ολόκληρη την Κοινότητα στα διεθνή ταξίδια εσωτερικών και διεθνών γραμμών, τα οποία πραγματοποιούνται από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με την οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995. ⁽¹⁾
2. Το κεφάλαιο IV και το άρθρο 25 εφαρμόζονται μόνο στα διεθνή ταξίδια διεθνών γραμμών.
3. Το κεφάλαιο V εφαρμόζεται επίσης στα εσωτερικά ταξίδια διεθνών γραμμών.
4. Για μέγιστο χρονικό διάστημα 5 ετών, τα κράτη μέλη μπορούν, με τρόπο διαφανή και αμερόληπτο, να χορηγούν ανανεώσιμη προσωρινή παρέκκλιση από διατάξεις του κανονισμού για συγκεκριμένες διεθνείς γραμμές ή διεθνή ταξίδια, που παρουσιάζουν εξαιρετικό χαρακτήρα επειδή
 - α) η διεθνής γραμμή παρέχει μεταφορές για τις ανάγκες αστικού συγκροτήματος ή περιοχής που βρίσκεται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη,

⁽¹⁾ ΕΕ L 143, 27.6.1995, σ. 70. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44).

β) σημαντικό μέρος της διεθνούς γραμμής, συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον ενός τακτικού σταθμού, ευρίσκεται εκτός της Κοινότητας, ή

γ) η διεθνής γραμμή αρχίζει και τελειώνει στο ίδιο κράτος μέλος και διέρχεται από άλλο κράτος μέλος, με ή χωρίς εμπορικές στάσεις, για απόσταση μικρότερη των 100 χλμ., ή

δ) η διεθνής γραμμή διασχίζει τα σύνορα κράτους μέλους και τελειώνει στον σταθμό που βρίσκεται πλησιέστερα στα σύνορα.

Τα κράτη μέλη ειδοποιούν την Επιτροπή για κάθε σχετική παρέκκλιση. Η Επιτροπή αποφαινεται εάν η παρέκκλιση συνάδει με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι εξής ορισμοί:

1. ως «σιδηροδρομική επιχείρηση» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/EK ⁽²⁾ και κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, δραστηριότητα της οποίας είναι η σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών και/ή επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει έλεγχ· εδώ περιλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνο έλεγχ·
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 συμβάσεως·
3. ως «υποκαθιστών μεταφορέας» νοείται η σιδηροδρομική επιχείρηση, η οποία δεν έχει συνάψει τη σύμβαση μεταφοράς με τον επιβάτη αλλά στην οποία η σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι συμβαλλόμενο μέρος έχει αναθέσει, πλήρως ή εν μέρει, την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς·
4. ως «διαχειριστής υποδομής» νοείται κάθε φορέας ή επιχείρηση που είναι ειδικότερα υπεύθυνη για τη δημιουργία και διατήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ ⁽³⁾, όπου μπορεί επίσης να συμπεριλαμβάνεται η διαχείριση του ελέγχου υποδομής και των συστημάτων ασφαλείας. Οι αρμοδιότητες διαχειριστή υποδομής σε δικτύο ή μέρος δικτύου μπορεί να ανατίθενται σε πλείονες φορείς ή επιχειρήσεις·
5. ως «ταξιδιωτικός πράκτορας» νοείται ο διοργανωτής ή πωλητής ταξιδιών, πλην των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημεία 2 και 3, της οδηγίας 90/314/ΕΟΚ·

⁽²⁾ Οδηγία 2001/14/EK 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, 15.3.2001, σ. 29). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/EK.

⁽³⁾ Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 25). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/51/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 164).

6. ως «πωλητής εισιτηρίων» νοείται κάθε πωλητής σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς που συνάπτει συμβάσεις μεταφοράς και πωλεί εισιτήρια εξ ονόματος σιδηροδρομικής επιχείρησης ή για ίδιο λογαριασμό⁽¹⁾.
7. ως «υπεύθυνος σταθμού» νοείται ο οργανωτικός φορέας σε κράτος μέλος στον οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών σταθμών.
8. ως «σύμβαση μεταφοράς» νοείται η σύμβαση μεταφοράς, επί αμοιβή ή δωρεάν, μεταξύ σιδηροδρομικής επιχείρησης ή πωλητή εισιτηρίων και του επιβάτη για την παροχή μιας ή περισσότερων υπηρεσιών μεταφοράς.
9. ως «κράτηση» νοείται η έγκριση, έγγραφη ή ηλεκτρονική, που δίνει δικαίωμα μεταφοράς με βάση εκ των προτέρων βεβαιωμένες ad hoc ρυθμίσεις.
10. ως «εισιτήριο κατευθείαν μεταφοράς» νοείται το εισιτήριο ή τα εισιτήρια που απεικονίζουν σύμβαση μεταφοράς για τη διεκπεραίωση διαδοχικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
11. ως «διεθνές ταξίδι» νοείται το σιδηροδρομικό ταξίδι επιβάτη μεταξύ δύο κρατών μελών δυνάμει ενιαίου συμβάσεως μεταφοράς κατά το οποίο, μεταξύ του τόπου αναχώρησης και του τόπου προορισμού, ο επιβάτης διασχίζει τουλάχιστον μία συννοριακή γραμμή κράτους μέλους και χρησιμοποιεί τουλάχιστον μία διεθνή γραμμή. Ανάλογα με τον τόπο αναχώρησης και προορισμού στη σύμβαση μεταφοράς, ο επιβάτης ενδέχεται να χρησιμοποιήσει επίσης μία ή περισσότερες εσωτερικές γραμμές.
12. ως «εσωτερικό ταξίδι» νοείται το σιδηροδρομικό ταξίδι επιβάτη δυνάμει ενιαίας συμβάσεως μεταφοράς κατά το οποίο ο επιβάτης δεν διασχίζει σύνορα κράτους μέλους.
13. ως «διεθνής γραμμή» νοείται η σιδηροδρομική επιβατική γραμμή που αρχίζει και τελειώνει εντός της Κοινότητας και διασχίζει τουλάχιστον μία συννοριακή γραμμή κράτους μέλους.
14. ως «εσωτερική γραμμή» νοείται η σιδηροδρομική επιβατική γραμμή που δεν διασχίζει τα σύνορα κράτους μέλους.
15. ως «καθυστέρηση» νοείται η χρονική διαφορά μεταξύ της ώρας που είχε προγραμματιστεί να αφιχθεί ο επιβάτης στον προορισμό του σύμφωνα με το δημοσιευμένο ωράριο και της ώρας της πραγματικής ή αναμενόμενης άφιξης.
16. ως «ηλεκτρονικό σύστημα ενημέρωσης και κρατήσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές» 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 προσώπων μειωμένης κινητικότητας 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.
17. ως «πρόσωπο μειωμένης κινητικότητας» νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο, η κινητικότητα του οποίου είναι μειωμένη κατά τη χρήση των μεταφορικών μέσων, λόγω οποιασδήποτε σωματικής αναπηρίας (αισθητήριας ή κινητικής, μόνιμης ή προσωρινής), διανοητικής ανικανότητας ή αδυναμίας, ή λόγω οποιασδήποτε άλλης αιτίας ανικανότητας ή ηλικίας, και η κατάσταση του οποίου απαιτεί κατάλληλη προσοχή και προσαρμογή των προσφερόμενων σε όλους τους επιβάτες υπηρεσιών στις ιδιαίτερες ανάγκες του προσώπου αυτού.
18. ως «γενικοί όροι μεταφοράς» νοούνται οι όροι του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή κομίστρων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε κράτος μέλος και οι οποίοι, με τη σύναψη της σύμβασης μεταφοράς, έχουν καταστεί αμέριστο μέρος της.
19. ως «όχημα» νοείται όχημα με κινητήρα ή ρυμουλκούμενο που μεταφέρεται με την ευκαιρία μεταφοράς επιβατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ

Άρθρο 4

Σύμβαση μεταφοράς

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

Άρθρο 5

Απαγόρευση αποποίησης της ευθύνης και καθορισμού ορίων της

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

Άρθρο 6

Υποχρέωση παροχής πληροφοριών σχετικά με την παύση λειτουργίας διεθνών γραμμών

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις γνωστοποιούν, καταλλήλως και προ της εφαρμογής τους, αποφάσεις για την παύση λειτουργίας διεθνών γραμμών.

⁽¹⁾ Οδηγία 90/31/ΕΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις (ΕΕ L 158, 23.6.1990, σ. 59).

Άρθρο 7

Ταξιδιωτικές πληροφορίες

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9, 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 διεθνή ταξίδια για τα οποία προσφέρεται σύμβαση μεταφοράς από τις αντίστοιχες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι πωλητές εισιτηρίων που προσφέρουν συμβάσεις μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες παρέχουν τις πληροφορίες αυτές όταν είναι διαθέσιμες.

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

3. Οι πληροφορίες των παραγράφων 1 και 2 παρέχονται με την καταλληλότερη μορφή.

Άρθρο 8

Διαθεσιμότητα εισιτηρίων, εισιτήρια κατευθείαν μεταφοράς και κρατήσεις

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων προσφέρουν, όταν είναι διαθέσιμα, εισιτήρια κατευθείαν μεταφοράς και κρατήσεις. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διαθέτουν εισιτήρια στους επιβάτες μέσω τουλάχιστον ενός από τα εξής σημεία πώλησης:

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

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

Άρθρο 9

Συστήματα ταξιδιωτικών πληροφοριών και κρατήσεων

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

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

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

(*) Ένα έτος από την έκδοση του παρόντος κανονισμού.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΤΟΥΣ

Άρθρο 10

Ευθύνη για τους επιβάτες και τις αποσκευές τους

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κεφαλαίου, 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 11

Ασφάλιση

1. Η υποχρέωση εκ του άρθρου 9 της οδηγίας 95/18/EK έχει την έννοια, όσον αφορά την ευθύνη για τους επιβάτες, ότι απαιτείται από την σιδηροδρομική επιχείρηση να διαθέτει επαρκή ασφάλιση ή να προβεί 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 ... (*). Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από κατάλληλες προτάσεις ή σχετικές συστάσεις.

Άρθρο 12

Προκαταβολές

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

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η προκαταβολή δεν είναι κατώτερη των 21 000 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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ, ΑΠΩΛΕΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 13

Ευθύνη για καθυστερήσεις, απώλειες ανταπόκρισης και ακυρώσεις

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

Άρθρο 14

Επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση

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

- 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 τον 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 15, ή
- 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.

Άρθρο 15

Αποζημίωση κομίστρου

1. Χωρίς απώλεια του δικαιώματος μεταφοράς, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για καθυστερήσεις από σιδηροδρομική επιχείρηση εάν αντιμετωπίζει καθυστέρηση για την οποία δεν έχει επιστραφεί το κόμιστρο σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 14. 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.

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 υπηρεσία δυνάμει οποιασδήποτε άλλης μορφής συμβάσεως μεταφοράς που επιτρέπει ταξίδι σε διαδοχικές διαδρομές θα υπολογίζεται αναλογικά προς την πλήρη τιμή.

Για υπολογισμό του χρόνου καθυστέρησης δεν λαμβάνεται υπόψη καθυστέρηση για την οποία η επιχείρηση μπορεί να αποδείξει ότι σημειώθηκε εκτός του εδάφους κράτους μέλους.

2. Η αποζημίωση του κομίστρου καταβάλλεται εντός 14 ημερών από την υποβολή της αίτησης αποζημίωσης. Η αποζημίωση μπορεί να καταβληθεί σε δελτία (κουπόνια) και/ή 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 εάν τα κουπόνια και οι λοιπές υπηρεσίες είναι άχρηστες για τον επιβάτη.

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

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

Άρθρο 16

Συνδρομή

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

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

- α) γεύματα και αναψυκτικά ανάλογα με τον χρόνο αναμονής, εάν υπάρχουν στην αμαξοστοιχία ή στον σταθμό,
- 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 διεθνής σιδηροδρομική υπηρεσία δεν μπορεί πλέον να συνεχιστεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση οργανώνει το συντομότερο δυνατόν εναλλακτικές υπηρεσίες μεταφοράς για τους επιβάτες.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΠΡΟΣΩΠΑ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 17

Πληροφορίες στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας

1. Έπειτα από σχετικό αίτημα, η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο πωλητής εισιτηρίων ή ο ταξιδιωτικός πράκτορας παρέχουν στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας πληροφορίες σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και σχετικά με τις συνθήκες πρόσβασης στους συρμούς καθώς και για τις υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση θεσπίζει κανόνες πρόσβασης που δεν εισάγουν διακρίσεις και οι οποίοι εφαρμόζονται στη μεταφορά προσώπων μειωμένης κινητικότητας, προκειμένου να συμμορφωθεί προς τις νομικά ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι πωλητές εισιτηρίων και/ή οι ταξιδιωτικοί πράκτορες καθιστούν αμέσως τους κανόνες αυτούς διαθέσιμους.

Άρθρο 18

Δικαίωμα στις μεταφορές

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν αρνούνται, λόγω μειωμένης κινητικότητας, να κάνουν κράτηση ή να εκδώσουν εισιτήριο. Οι κρατήσεις και τα εισιτήρια προσφέρονται στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας χωρίς επιπλέον κόστος.

2. Ανεξάρτητα από την παράγραφο 1, σιδηροδρομική επιχείρηση, πωλητής εισιτηρίων και/ή ταξιδιωτικός πράκτορας μπορούν να αρνηθούν να κάνουν κράτηση για να εκδώσουν εισιτήριο σε πρόσωπο μειωμένης κινητικότητας ή μπορούν να ζητήσουν να συνοδεύεται το πρόσωπο αυτό από άλλο πρόσωπο σύμφωνα με τους κανόνες πρόσβασης του άρθρου 17, παράγραφος 2.

3. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση, πωλητής εισιτηρίων και/ή ταξιδιωτικός πράκτορας εφαρμόζουν την παρέκκλιση της παραγράφου 2, ενημερώνουν γραπτώς, κατόπιν σχετικού αιτήματος, το ενδιαφερόμενο πρόσωπο μειωμένης κινητικότητας για τους λόγους που το πράττουν, εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την άρνηση της κράτησης ή του εισιτηρίου ή της επιβολής του όρου για συνοδεία.

Άρθρο 19

Συνδρομή στο σιδηροδρομικό σταθμό

1. Κατά την αναχώρηση, μετεπιβίβαση ή άφιξη σε επανδρωμένο σιδηροδρομικό σταθμό προσώπου μειωμένης κινητικότητας, ο υπεύθυνος σταθμού παρέχει δωρεάν συνδρομή κατά τρόπο ώστε το πρόσωπο αυτό να είναι σε θέση να επιβιβασθεί, να μετεπιβιβασθεί στην ανταπόκριση ή να αποβιβασθεί από την αφικνούμενη αμαξοστοιχία της γραμμής για την οποία αγόρασε εισιτήριο, με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης που θεσπίζονται στο πλαίσιο

του άρθρου 17, παράγραφος 2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ο σταθμός δεν θεωρείται επανδρωμένος εάν τα καθήκοντα ασφάλειας, πώλησης εισιτηρίων ή προστασίας των εσόδων του εν υπηρεσία προσωπικού το αποκλείουν αναγκαστικά από την παροχή συνδρομής.

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 σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία, υπό τον όρο ότι η αρμόδια αρχή έχει εγκαταστήσει εναλλακτικές διευκολύνσεις ή θεσπίσει ρυθμίσεις που εγγυώνται ισοδύναμη ή καλύτερη πρόσβαση των υπηρεσιών μεταφοράς.

Άρθρο 20

Συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας

Με την επιφύλαξη των κανόνων πρόσβασης του άρθρου 17, παράγραφος 2, η σιδηροδρομική επιχείρηση παρέχει στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας δωρεάν συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από αυτήν.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η συνδρομή επί της αμαξοστοιχίας είναι εκείνη που παρέχεται σε πρόσωπο μειωμένης κινητικότητας προκειμένου να μπορέσει το πρόσωπο αυτό να έχει πρόσβαση στις ίδιες υπηρεσίες στην αμαξοστοιχία όπως οι άλλοι επιβάτες σε περίπτωση κατά την οποία η μειωμένη κινητικότητα του προσώπου δεν του επιτρέπει να έχει πρόσβαση στις υπηρεσίες αυτές ανεξάρτητα και με ασφάλεια.

Άρθρο 21

Όροι παροχής της συνδρομής

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες συνεργάζονται για να παρέχουν συνδρομή σε πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας σύμφωνα με τα άρθρα 19 και 20 και με τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Η συνδρομή παρέχεται υπό τον όρο ότι κοινοποιείται η ανάγκη του προσώπου για τη συνδρομή αυτή στη σιδηροδρομική επιχείρηση, στον υπεύθυνο σταθμού, στον πωλητή ή στον ταξιδιωτικό πράκτορα από τον οποίο αγοράστηκε το εισιτήριο, τουλάχιστον 48 ώρες πριν από τη στιγμή που απαιτείται η συνδρομή. Όταν το εισιτήριο επιτρέπει πολλαπλά ταξίδια, αρκεί μία κοινοποίηση, εφόσον παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για το χρονοδιάγραμμα των επόμενων ταξιδιών.

β) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι υπεύθυνοι σταθμού, οι πωλητές εισιτηρίων και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την παραλαβή κοινοποιήσεων.

γ) Εάν δεν υπάρξει κοινοποίηση κατά την έννοια του στοιχείου α), η σιδηροδρομική επιχείρηση και ο υπεύθυνος σταθμού καταβάλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για την παροχή συνδρομής ώστε το πρόσωπο μειωμένης κινητικότητας να μπορέσει να ταξιδέψει.

δ) Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων άλλων οντοτήτων όσον αφορά χώρους εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, ο υπεύθυνος σταθμού καθορίζει σημεία, εντός και εκτός του σιδηροδρομικού σταθμού, όπου τα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας μπορούν να δηλώσουν την άφιξή τους στον σιδηροδρομικό σταθμό και, εάν χρειάζεται, να ζητήσουν συνδρομή.

ε) Συνδρομή παρέχεται εφόσον ο ενδιαφερόμενος παρουσιαστεί στο καθορισμένο σημείο:

- την ώρα που έχει καθορίσει εκ των προτέρων η σιδηροδρομική επιχείρηση και η οποία δεν υπερβαίνει τα 90 λεπτά πριν από τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης ή,
- εάν δεν έχει καθοριστεί ώρα, πέραν των 30 λεπτών πριν τη δημοσιευμένη ώρα αναχώρησης.

Άρθρο 22

Αποζημίωση για εξοπλισμό μετακίνησης ή άλλο ειδικό εξοπλισμό

Εάν η σιδηροδρομική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για την ολική ή μερική απώλεια ή ζημία εξοπλισμού μετακίνησης ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας, δεν ισχύει κανένα όριο αποζημίωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Άρθρο 23

Προσωπική ασφάλεια των επιβατών

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

Άρθρο 24

Παράπονα

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις συγκροτούν μηχανισμό διεκπεραίωσης παραπόνων για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις που καλύπτει ο παρών κανονισμός. Η σιδηροδρομική επιχείρηση συνεργάζεται προς τούτο με τον πωλητή εισιτηρίων. Γνωστοποιεί ευρέως στους επιβάτες τους τρόπους επαφής και τις γλώσσες εργασίας της.

2. Οι επιβάτες μπορούν να υποβάλουν παράπονα σε οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον συναφή πωλητή εισιτηρίων. Εντός 20 ημερών, ο αρμόδιος απαντά αιτιολογημένα ή, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, ενημερώνει τον επιβάτη για την ημερομηνία εντός της οποίας μπορεί να αναμένει την απάντηση και η οποία δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες από την ημερομηνία του παραπόνου.

3. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δημοσιεύει στην ετήσια έκθεση του άρθρου 25 τον αριθμό και τις κατηγορίες των παραπόνων που

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

Άρθρο 25

Πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καθορίζουν πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών για διεθνείς γραμμές και εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης της ποιότητας προκειμένου να την διατηρήσουν. Τα πρότυπα αυτά καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που απαριθμούνται στο Παράρτημα III.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρακολουθούν τις επιδόσεις τους όπως αντανakλώνται στα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών. Μαζί με την ετήσια έκθεσή τους, δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για την επίδοσή τους όσον αφορά τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών. Τα πορίσματα αυτά δημοσιεύονται επίσης στην ιστοσελίδα τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 26

Επιβολή της εφαρμογής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν ή περισσότερους φορείς υπεύθυνους για την επιβολή των διατάξεων 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 οργάνωσης 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 τον διοριζόμενο σύμφωνα με την παράγραφο αυτή φορέα και τις αντίστοιχες αρμοδιότητές του.

2. Οι επιβάτες δύνανται να υποβάλλουν καταγγελίες στον κατάλληλο φορέα που ορίζεται βάσει της παραγράφου 1 ή σε οποιονδήποτε άλλο κατάλληλο φορέα που ορίζει κράτος μέλος, για παραβίαση διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 27

Συνεργασία των φορέων ελέγχου της εφαρμογής

Οι ελεγκτικοί φορείς του άρθρου 26 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 στηρίζει την εκ μέρους τους εκπλήρωση του καθήκοντος αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 28

Κυρώσεις

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

Άρθρο 29

Παραρτήματα

Τα παραρτήματα, πλην του Παραρτήματος I, τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

Άρθρο 30

Τροποποιητικές διατάξεις

1. Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των άρθρων 2, 9 και 11 εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

2. Τα δημοσιονομικά ποσά στα οποία γίνεται μνεία με τον παρόντα κανονισμό, πλην αυτών του Παραρτήματος I, τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

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

...

Άρθρο 31

Διαδικασία επιτροπής

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

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας αποφάσεως.

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

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 32

Έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού έως τις ... (**), ιδίως όσον αφορά τα ποιοτικά επίπεδα των παρεχομένων υπηρεσιών.

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

Άρθρο 33

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει 18 μήνες από την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

(*) Έξι μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(**) Τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ/ΟΙ ΠΩΛΗΤΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ

Προσάρτημα Α

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

ΤΙΤΛΟΣ II

ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 6

Σύμβαση μεταφοράς

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

Άρθρο 7

Τίτλος μεταφοράς

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

Άρθρο 8

Πληρωμή και επιστροφή του κομίστρου μεταφοράς

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

Άρθρο 9

Δικαίωμα μεταφοράς. Αποκλεισμός από τη μεταφορά

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

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

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

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

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

Άρθρο 10

Εκπλήρωση των διοικητικών διατυπώσεων

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

Άρθρο 11

Κατάργηση και καθυστέρηση αμαξοστοιχίας. Απώλεια ανταπόκρισης

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

ΤΙΤΛΟΣ III

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΖΩΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

Κοινές διατάξεις

Άρθρο 12

Αντικείμενα και ζώα που γίνονται δεκτά

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

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

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

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

Άρθρο 13

Επαλήθευση

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

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

Άρθρο 14

Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Χειραποσκευές και ζώα

Άρθρο 15

Επίβλεψη

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Αποσκευές

Άρθρο 16

Αποστολή αποσκευών

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με την προώθηση αποσκευών πρέπει να διαπιστώνονται με δελτίο αποσκευών που παραδίδεται στον επιβάτη.
2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του δελτίου αποσκευών δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα των συμβάσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών, οι οποίες παραμένουν υποκείμενες στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
3. Το δελτίο αποσκευών αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της εγγραφής των αποσκευών και των όρων μεταφοράς τους.
4. Μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, θεωρείται ότι, κατά την ανάληψή τους από το μεταφορέα, οι αποσκευές ήταν εμφανώς σε καλή κατάσταση και ότι ο αριθμός και το βάρος των δεμάτων των αποσκευών αντιστοιχούσαν στις ενδείξεις που εμφανίζονται στο δελτίο αποσκευών.

Άρθρο 17

Δελτίο αποσκευών

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου αποσκευών καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται. Οι διατάξεις του άρθρου 7, παράγραφος 5, εφαρμόζονται κατ' αναλογία.
2. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:
 - α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,
 - β) η ένδειξη ότι η μεταφορά διέπεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό μπορεί να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV,
 - γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από τη σύμβαση μεταφοράς.
3. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί κατά την παραλαβή του δελτίου αποσκευών, ότι αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

Άρθρο 18

Εγγραφή και μεταφορά

1. Εκτός εξαίρεσης προβλεπόμενης στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, η εγγραφή των αποσκευών λαμβάνει χώρα μόνο με την επίδειξη τίτλου μεταφοράς που ισχύει τουλάχιστον μέχρι τον τόπο προορισμού των αποσκευών. Ωστόσο, η εγγραφή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο αποστολής.

2. Όταν οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς προβλέπουν ότι οι αποσκευές μπορούν να γίνουν δεκτές προς μεταφορά χωρίς επίδειξη τίτλου μεταφοράς, οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές του εφαρμόζονται κατ' αναλογία στον αποστολέα των αποσκευών.

3. Ο μεταφορέας δύναται να προωθήσει τις αποσκευές με άλλη αμαξοστοιχία ή άλλο μέσο μεταφοράς και με άλλο δρομολόγιο από αυτά τα οποία χρησιμοποίησε ο επιβάτης.

Άρθρο 19

Καταβολή του τιμήματος για τη μεταφορά αποσκευών

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

Άρθρο 20

Σήμανση των αποσκευών

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

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

Άρθρο 21

Δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών

1. Εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις και δεν αντιτίθενται σ' αυτό οι διατάξεις των τελωνείων ή άλλων διοικητικών αρχών, ο επιβάτης μπορεί να ζητήσει την επιστροφή των αποσκευών στον τόπο αποστολής, με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, όταν αυτό προβλέπεται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, με την επίδειξη του τίτλου μεταφοράς.

2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύναται να προβλέπουν άλλες διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών, κυρίως τροποποιήσεις του τόπου προορισμού και τις ενδεχόμενες οικονομικές συνέπειες που επιβαρύνουν τον επιβάτη.

Άρθρο 22

Παράδοση

1. Η παράδοση των αποσκευών λαμβάνει χώρα με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, αν συντρέχει περίπτωση, με την πληρωμή των εξόδων που βαρύνουν την αποστολή.

Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, χωρίς να είναι υποχρεωμένος γι' αυτό, να επαληθεύσει εάν ο κάτοχος του δελτίου έχει ιδιότητα να τις παραλάβει.

2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον κάτοχο του δελτίου αποσκευών:

- α) η παράδοση των αποσκευών στους χώρους αποστολής ή στις αποθήκες των τελωνειακών ή φορολογικών αρχών όταν αυτές δεν βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα,
- β) η ανάθεση σε τρίτο των ζώντων ζώων, όταν αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

3. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών μπορεί να ζητήσει την παράδοση των αποσκευών στον τόπο προορισμού μόλις θα έχει περάσει ο συμφωνημένος χρόνος, καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, ο απαραίτητος χρόνος για τις πραγματοποιούμενες λειτουργίες από τα τελωνεία ή από άλλες διοικητικές αρχές.

4. Ελλείψει παράδοσης του δελτίου αποσκευών, ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να παραδώσει τις αποσκευές παρά σε αυτόν ο οποίος αιτιολογεί το δικαίωμά του αυτό. Εάν αυτή η αιτιολόγηση φαίνεται ανεπαρκής, ο μεταφορέας μπορεί να απαιτήσει εγγύηση.

5. Οι αποσκευές παραδίδονται στον τόπο προορισμού για τον οποίον ενεγράφησαν.

6. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών στον οποίο δεν παραδόθηκαν οι αποσκευές μπορεί να απαιτήσει τη διαπίστωση, επί του δελτίου αποσκευών, της ημέρας και της ώρας κατά τις οποίες ζητήσε την παράδοση σύμφωνα με την παράγραφο 3.

7. Ο δικαιούχος μπορεί να αρνηθεί την παραλαβή των αποσκευών, εάν ο μεταφορέας δεν δίνει συνέχεια στο αίτημά του να προβεί στην επαλήθευση των αποσκευών με σκοπό να διαπιστωθεί η ζημία που επικαλείται.

8. Ωστόσο, η παράδοση των αποσκευών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Οχήματα

Άρθρο 23

Όροι μεταφοράς

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

Άρθρο 24

Δελτίο μεταφοράς

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

Άρθρο 25

Εφαρμοστέο δίκαιο

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

ΤΙΤΛΟΣ IV

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

Ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμούς επιβατών

Άρθρο 26

Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει εκ του θανάτου, των τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η οποία προκλήθηκε από ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε ενώ ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη:
 - α) εάν το ατύχημα προκλήθηκε από εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 - β) στο μέτρο που το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη,
 - γ) εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.

3. Εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου και εάν, παραταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με την παράγραφο 2, στοιχείο γ), αυτός ευθύνεται πλήρως εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.

4. Για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται με την παράγραφο 1, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν επηρεάζουν την ευθύνη που μπορεί να βαρύνει τον μεταφορέα.

5. Όταν μεταφορά που αποτελεί αντικείμενο ενιαίας σύμβασης μεταφοράς πραγματοποιείται από διαδοχικούς μεταφορείς, σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας στον οποίο, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ανήκε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας προκλήθηκε το ατύχημα. Όταν αυτή η υπηρεσία μεταφοράς δεν πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα αλλά από έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, οι δύο μεταφορείς είναι αλληλέγγυα υπεύθυνοι, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 27

Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

- α) τα αναγκαία έξοδα που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτά της μεταφοράς της σορού και της κηδείας,
- β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 28 εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.

2. Εάν, από το θάνατο του επιβάτη, τα πρόσωπα προς τα οποία είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει του νόμου, στερούνται της στήριξής τους, αυτά πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο επιβάτης χωρίς να είναι υποχρεωμένοι από τον νόμο παραμένει υπαγόμενη στο εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 28

Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

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

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

Άρθρο 29

Αποκατάσταση άλλων σωματικών βλαβών

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

Άρθρο 30

Μορφή και ύψος αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

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

2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει της παραγράφου 1, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή, καθορίζεται ανώτατο όριο 175.000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σ' αυτό το κεφάλαιο, για κάθε επιβάτη, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

Άρθρο 31

Άλλα μέσα μεταφοράς

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

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης του πίνακα δρομολογίων

Άρθρο 32

Ευθύνη σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης ή απώλειας ανταπόκρισης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν μπορεί να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχισή του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων. Η αποζημίωση περιλαμβάνει τα εύλογα έξοδα καταλύματος καθώς και τα εύλογα έξοδα που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής, όταν η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια ανταπόκρισης οφείλονται σε μία από τις παρακάτω αιτίες:
 - α) περιστάσεις εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας, δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαραίτητη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,
 - β) σφάλμα του επιβάτη ή
 - γ) συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.
3. Το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για βλάβες άλλες από αυτές που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 1. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

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

ΤΜΗΜΑ 1

ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΖΩΑ

Άρθρο 33

Ευθύνη

1. Σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών ο μεταφορέας είναι, επιπλέον, υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων που ο επιβάτης είχε, είτε επάνω του, είτε μαζί του ως χειραποσκευές. Το ίδιο ισχύει επίσης για τα ζώα που είχε πάρει ο επιβάτης μαζί του. Οι διατάξεις του άρθρου 26 εφαρμόζονται κατ' αναλογία.
2. Ωστόσο, ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων, χειραποσκευών ή ζώων, η εποπτεία των οποίων ανήκει στον επιβάτη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 παρά μόνον εάν η βλάβη αυτή προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα. Οι διατάξεις των άλλων άρθρων του Τίτλου IV, με εξαίρεση αυτών του άρθρου 51, και οι διατάξεις του Τίτλου VI δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή.

Άρθρο 34

Όρια της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αντικειμένων

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

Άρθρο 35

Απαλλαγή της ευθύνης

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ

Άρθρο 36

Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη των αποσκευών που επήλθαν από τη στιγμή της ανάληψης από το μεταφορέα μέχρι την παράδοση καθώς και για την καθυστέρηση παράδοσης.
2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία σφάλμα του επιβάτη, εντολή του που δεν απέρρεε από σφάλμα του μεταφορέα, ελάττωμα των ίδιων των αποσκευών ή περιστάσεις που δεν μπορούσε ο μεταφορέας να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.
3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τους παρακάτω γεγονότα:
 - α) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας,
 - β) ειδική φύση των αποσκευών,
 - γ) αποστολή ως αποσκευών αντικειμένων που εξαιρούνται από τη μεταφορά.

Άρθρο 37

Βάρος της απόδειξης

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 36, βαρύνει τον μεταφορέα.
2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη προέκυψε, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται από τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 36, τεκμαίρεται ότι προέκυψε απ' αυτούς. Ο δικαιούχος ωστόσο διατηρεί το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν οφειλόταν, ολικώς ή μερικώς, σε έναν από αυτούς τους κινδύνους.

Άρθρο 38

Διαδοχικοί μεταφορείς

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

Άρθρο 39

Υποκαθιστών μεταφορέας

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ' ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στη σύμβαση μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.
2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 48 και 52 εφαρμόζονται όταν εγείρεται αγωγή κατά των υπαλλήλων/εκπροσώπων/πρακτόρων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

3. Οποιαδήποτε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς είναι χωρίς ισχύ προς τον υποκαθιστώντα μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστών μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή την σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει ωστόσο συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.
4. Όταν και καθόσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.
5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους υπαλλήλους/εκπροσώπους/πράκτορες και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.
6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να υπάρξουν ανάμεσα στον μεταφορέα και τον υποκαθιστόντα μεταφορέα.

Άρθρο 40

Τεκμήριο απώλειας

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει δέμα αποσκευών απολεσθέν όταν δεν παραδόθηκε ή δεν τέθηκε στη διάθεσή του εντός των δεκατεσσάρων ημερών που ακολουθούν μετά το αίτημα παράδοσης που κατατέθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 22.
2. Εάν δέμα αποσκευών που χαρακτηρίστηκε απολεσθέν βρεθεί εντός του έτους που ακολουθεί το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας πρέπει να πληροφορήσει τον δικαιούχο, όταν είναι γνωστή η διεύθυνσή του ή μπορεί αυτή να βρεθεί.
3. Εντός των τριάντα ημερών που ακολουθούν μετά τη λήψη της ειδοποίησης περί της οποίας η παράγραφος 2, ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει να του παραδοθεί το δέμα αποσκευών. Στη περίπτωση αυτή, πρέπει να πληρώσει τα τέλη σχετικά με την μεταφορά του δέματος από τον τόπο αποστολής μέχρι τον τόπο παράδοσης και να επιστρέψει την αποζημίωση που έλαβε, αφού αφαιρέσει, αν συντρέχει περίπτωση, τα τέλη που θα είχαν συμπεριληφθεί στην αποζημίωση αυτή. Ωστόσο, διατηρεί τα δικαιώματα αποζημίωσής του για καθυστέρηση παράδοσης που προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 43.
4. Εάν το δέμα αποσκευών που βρέθηκε δεν ζητηθεί εντός της προθεσμίας της παραγράφου 3 ή εάν το δέμα βρεθεί μετά από ένα έτος από το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται σε δέμα αποσκευών.

Άρθρο 41

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, αποκλεισμένης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης:
 - α) εάν το ποσό της ζημίας αποδεικνύεται, αποζημίωση ίση με αυτό το ποσό χωρίς αυτό να ξεπερνά ωστόσο 80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους ή 1 200 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών,
 - β) εάν το ποσό της ζημίας δεν αποδεικνύεται, εφάπαξ αποζημίωση 20 λογιστικών μονάδων ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους ή 300 λογιστικών μονάδων ανά δέμα αποσκευών,
- Ο τρόπος αποζημίωσης ανά ελλείπον χιλιόγραμμο ή ανά δέμα αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.
2. Ο μεταφορέας οφείλει επιπλέον να επιστρέψει το κόμιστρο για τη μεταφορά των αποσκευών και τα άλλα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος δέματος αποσκευών καθώς και τους τελωνειακούς δασμούς και τους φόρους που ήδη καταβλήθηκαν.

Άρθρο 42

Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης

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

Άρθρο 43

Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, ανά αδιαίρετη περίοδο είκοσι-τεσσάρων ωρών υπολογιζόμενης από το αίτημα παράδοσης, αλλά με ανώτατο όριο δεκατεσσάρων ημερών:

- α) αποζημίωση ίση με το ύψος της ζημίας μέχρι το πολύ 0,80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους των αποσκευών ή 14 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι η ζημία, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, προέκυψε εξαιτίας αυτής της καθυστέρησης παράδοσης,
- β) εφάπαξ αποζημίωση ίση με 0,14 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους των αποσκευών ή 2,80 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος δεν αποδεικνύει ότι προέκυψε ζημία εξ' αυτής της καθυστέρησης παράδοσης,

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

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 δεν λειτουργεί σωρευτικά με την αποζημίωση που προβλέπει το άρθρο 41.

3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 καταβάλλεται για το μη απολεσθέν τμήμα.

4. Σε περίπτωση βλάβης αποσκευών που δεν απορρέει από την καθυστέρηση παράδοσης, η αποζημίωση που προβλέπει η παράγραφος 1 λειτουργεί σωρευτικά, αν υπάρχει λόγος, σε εκείνη που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 42.

5. Σε καμία περίπτωση, η σώρευση της αποζημίωσης που προβλέπει η παράγραφος 1 με τις αποζημιώσεις που προβλέπουν τα άρθρα 41 και 42 δεν οδηγεί στην καταβολή αποζημίωσης που υπερβαίνει την αποζημίωση που θα οφειλόταν σε περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Οχήματα

Άρθρο 44

Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα ή καθυστέρηση στην παράδοση οχήματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση της οποίας το ποσό δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν ο δικαιούχος αποδείξει ότι εξ' αυτής της καθυστέρησης προέκυψε ζημία.

2. Εάν ο δικαιούχος παραιτείται της συμβάσεως μεταφοράς, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα, το κόμιστρο επιστρέφεται στον δικαιούχο. Επιπλέον, αυτός μπορεί να ζητήσει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν αποδείξει ότι προέκυψε ζημία από αυτή την καθυστέρηση.

Άρθρο 45

Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

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

Άρθρο 46

Ευθύνη σε σχέση με άλλα αντικείμενα

1. Όσον αφορά τα αντικείμενα που έχουν αφεθεί εντός του οχήματος ή που βρίσκονται εντός των χώρων αποσκευών του οχήματος (π.χ. για αποσκευές ή για σκι) καλά στερεωμένα στο όχημα, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για τη ζημία που προκλήθηκε από σφάλμα του. Η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει τις 1 400 λογιστικές μονάδες.

2. Όσον αφορά τα αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αποσκευών περί των οποίων η παράγραφος 1, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνον αν αποδειχτεί ότι η ζημία προέκυψε από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει τέτοια ζημία, είτε βεβιασμένα και έχοντας συνείδηση ότι τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 47

Εφαρμοστέο δίκαιο

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Κοινές διατάξεις

Άρθρο 48

Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

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

Άρθρο 49

Μετατροπή και τόκοι

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

Άρθρο 50

Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

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

Άρθρο 51

Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας

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

Άρθρο 52

Άλλες αγωγές

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

ΤΙΤΛΟΣ V

ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ

Άρθρο 53

Ειδικές αρχές ευθύνης

Ο επιβάτης ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για οποιαδήποτε ζημία:

α) η οποία προκύπτει από τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του δυνάμει

1. των διατάξεων των άρθρων 10, 14 και 20,
2. των ειδικών διατάξεων για τη μεταφορά των οχημάτων, που περιλαμβάνονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, ή
3. του Κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ή

β) η οποία προκαλείται από τα αντικείμενα ή τα ζώα που αυτός παίρνει μαζί του,

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

ΤΙΤΛΟΣ VI

ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 54

Διαπίστωση μερικής απώλειας ή βλάβης

1. Όταν η μερική απώλεια ή βλάβη αντικειμένου που μεταφέρεται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα (αποσκευές, οχήματα) ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τον μεταφορέα ή της οποίας ο δικαιούχος ισχυρίζεται την ύπαρξη, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση και εάν είναι δυνατόν παρουσία του δικαιούχου, πρωτόκολλο διαπίστωσης που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του αντικειμένου και κατά δυνατόν τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή κατά την οποία αυτή έλαβε χώρα.

2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στον δικαιούχο.

3. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση των αποσκευών ή του οχήματος καθώς η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα μέρη του συμβολαίου μεταφοράς ή διά της δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και τις διατάξεις του κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

Άρθρο 55

Διοικητικές αιτήσεις

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμού επιβατών πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή. Στην περίπτωση μεταφοράς που αποτελεί αντικείμενο ενιαίου συμβολαίου και η οποία πραγματοποιήθηκε από διαδοχικούς μεταφορείς, οι αιτήσεις δύνανται επίσης να απευθύνονται στον πρώτο ή στον τελευταίο μεταφορέα καθώς και στον μεταφορέα που έχει, στο κράτος κατοικίας ή συνήθους διαμονής του επιβάτη, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.

2. Οι άλλες διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα που ορίζεται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 56.

3. Τα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυναφθούν στη διοικητική αίτηση πρέπει να υποβληθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεδωγώς επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας. Κατά την τακτοποίηση της αίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την επιστροφή του τίτλου μεταφοράς, του δελτίου αποσκευών και του δελτίου μεταφοράς.

Άρθρο 56

Μεταφορείς κατά των οποίων δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Η αγωγή που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμού επιβατών δύναται να ασκηθεί μόνον κατά μεταφορέα υπευθύνου υπό την έννοια του άρθρου 26, παράγραφος 5.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, οι λοιπές αγωγές των επιβατών που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύνανται να ασκηθούν μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας συνέβη το γεγονός που προκάλεσε την αγωγή.

3. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που όφειλε να παραδώσει την αποσκευή ή το όχημα είναι εγγεγραμμένος με τη συγκατάθεσή του επί του δελτίου αποσκευών ή επί του δελτίου μεταφοράς, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2, ακόμα και αν δεν παρέλαβε την αποσκευή ή το όχημα.
4. Η αγωγή για την επιστροφή ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.
5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά μεταφορέα άλλου από εκείνους που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 και 4, όταν υποβάλλεται ως ανταγωνιστική απαίτηση ή ως ένσταση κύριας αγωγής που βασίζεται στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.
6. Εφόσον οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθιστώντα μεταφορέα, δύναται να ασκηθεί αγωγή επίσης και κατά αυτού.
7. Εάν ο ενάγων έχει επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που καταθέτει αγωγή κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει επίσης και αν ο ενάγων έχει την επιλογή μεταξύ ενός ή περισσότερων μεταφορέων και ενός υποκαθιστώντος μεταφορέα.

Άρθρο 58

Απόσβεση του δικαιώματος άσκησης αγωγής σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

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

Άρθρο 59

Απόσβεση του δικαιώματος άσκησης που γεννάται από τη μεταφορά αποσκευών

1. Η αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο αποσβένει οποιοδήποτε δικαίωμα άσκησης αγωγής, κατά του μεταφορέα, που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης.
2. Ωστόσο, το δικαίωμα άσκησης αγωγής δεν αποσβέννεται:
 - α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν
 1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54, πριν την παραλαβή των αποσκευών από τον δικαιούχο,
 2. η διαπίστωση, που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54, παραλείφθηκε μόνον από σφάλμα του μεταφορέα.
 - β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο, εάν αυτός
 1. ζητήσει την διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός τριών ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, και
 2. αποδείξει, επιπλέον, ότι η ζημία προκλήθηκε στο διάστημα μεταξύ της ανάληψης των αποσκευών από τον μεταφορέα και της παράδοσης,
 - γ) σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματά του, εντός είκοσι μίας ημερών, ενώπιον ενός από τους μεταφορείς που ορίζονται στις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 56,
 - δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα.

Άρθρο 60

Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις περί αποζημιώσεων που στηρίζονται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών παραγράφονται:

- α) για τον επιβάτη, τρία έτη μετά από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος,
- β) για τους άλλους δικαιούχους, τρία έτη από την επόμενη ημέρα από το θάνατο επιβάτη, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να μπορεί να υπερβεί τα πέντε έτη από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος.

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

3. Η παραγραφή που προβλέπει η παράγραφος 2 τρέχει:

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

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

4. [...]

5. [...]

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

ΤΙΤΛΟΣ VII

ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 61

Κατανομή του κομίστρου

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

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

Άρθρο 62

Δικαίωμα αναγωγής

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

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

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

Άρθρο 63

Διαδικασία αναγωγής

1. Η καλή θεμελίωση της πληρωμής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα που άσκησε αναγωγή, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 62, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από τον μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε δικαστικώς και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας, δέοντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής που επιλαμβάνεται της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.
2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημά του σε μία και την αυτή διαδικασία κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει την το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εγκαλέσει.
3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση για όλες τις αναγωγές των οποίων έχει επιληφθεί.
4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές αρχές του κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε τη σύμβαση μεταφοράς.
5. Όταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής μπορεί να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.
6. Η κατάθεση προσφυγής δεν μπορεί να συνδυάζεται στην ίδια διαδικασία με αίτημα αποζημίωσης που έχει ασκηθεί από το δικαιούχο του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 64

Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΥΝ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ/ΟΙ ΠΩΛΗΤΕΣ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ**ΜΕΡΟΣ I: ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ**

Γενικοί όροι που ισχύουν στα πλαίσια της σύμβασης

Ωράριο και όροι του χρονικά συντομότερου ταξιδιού·

Ωράριο και όροι της χαμηλότερης χρέωσης·

Προσπελασιμότητα, όροι πρόσβασης και ύπαρξη επί της αμαξοστοιχίας διευκολύνσεων για ΠΜΚ

Δυνατότητα και όροι φόρτωσης ποδηλάτων·

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

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

Διαθεσιμότητα υπηρεσιών επί της αμαξοστοιχίας·

Διαδικασίες αναζήτησης απωλεσθέντων αποσκευών

Διαδικασίες υποβολής παραπόνων/καταγγελιών

ΜΕΡΟΣ II: ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Υπηρεσίες επί της αμαξοστοιχίας

Επόμενος σταθμός

Καθυστερήσεις

Κύριες ανταποκρίσεις

Θέματα ασφάλειας και προστασίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Πληροφορίες και εισιτήρια

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

Ακυρώσεις διεθνών δρομολογίων

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

Έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των πελατών

Διαχείριση παραπόνων, επιστροφές ποσών και αποζημιώσεις για τη μη εκπλήρωση κριτηρίων ποιότητας

Συνδρομή παρεχόμενη στα ΠΜΚ.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση κανονισμού σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών στις 3 Μαρτίου 2004 ως μια από τις τέσσερις προτάσεις της τρίτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους ⁽¹⁾.

Στις 28 Σεπτεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση.

Στις 24 Ιουλίου 2006, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του σύμφωνα με το άρθρο 251 της Συνθήκης.

Κατά τις εργασίες του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. Γενικά

Οι διαπραγματεύσεις για τον κανονισμό σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών έγιναν έπειτα από δύο δημοσιεύσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: της λευκής βίβλου «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» ⁽⁴⁾ και της ανακοίνωσης προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «Προς ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών» ⁽⁵⁾. Στα έγγραφα αυτά, η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη να τεθούν οι χρήστες του συστήματος μεταφορών και πάλι στο επίκεντρο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και να καλυφθούν οι ελλείψεις που σημειώνονται στο επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών. Η πρόταση κανονισμού απαντά επίσης σε παράπονα που απηύθυναν ευρωπαίοι πολίτες στην Επιτροπή σχετικά με την ανεπαρκή ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών.

Η κοινή θέση που καθορίστηκε από το Συμβούλιο θεσπίζει κανόνες για:

- τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τη σύναψη συμβάσεων μεταφοράς, την έκδοση εισιτηρίων και την εφαρμογή μηχανοργανωμένου συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές,
- την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις τους έναντι επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης καθώς και για τις αποσκευές,
- τις ελάχιστες υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης, απώλειας ανταπόκρισης και ακυρώσεων,
- την προστασία και τη συνδρομή σε πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας που ταξιδεύουν σιδηροδρομικά,
- τον καθορισμό προδιαγραφών ποιότητας υπηρεσιών και την παρακολούθησή τους, τη διαχείριση των κινδύνων για την προσωπική ασφάλεια των επιβατών και τη διεκπεραίωση των καταγγελιών,
- τους γενικούς κανόνες για τον έλεγχο εφαρμογής.

2. Βασικά θέματα πολιτικής

i) Συμβατότητα με την COTIF/CIV

Ορισμένες από τις ρυθμίσεις τις οποίες πρότεινε η Επιτροπή υπαγορεύτηκαν από τις διατάξεις της COTIF (σύμβαση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές) και το Προσάρτημά της (CIV — ενιαίοι κανόνες για τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών).

⁽¹⁾ Οι άλλες τρεις νομοθετικές προτάσεις αφορούν:

- οδηγία που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (έγγρ. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335)
- οδηγία σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας (έγγρ. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336)
- κανονισμό για τις συμβατικές απαιτήσεις ποιότητας στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (έγγρ. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338).

⁽²⁾ ΕΕ C 221, 8.9.2005, σ. 8.

⁽³⁾ ΕΕ C 71, 22.03.2005, σ. 26.

⁽⁴⁾ Έγγρ. 11932/05 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ COM(2002) 18, 23.01.2002.

Για την εξασφάλιση συνοχής μεταξύ της κοινοτικής νομοθεσίας και της διεθνούς συμφωνίας, το Συμβούλιο της 21ης Απριλίου 2005 αποφάσισε να ενσωματώσει ορισμένες διατάξεις COTIF/CIV στο νέο κείμενο. Αυτό έγινε με τα εισαγωγικά άρθρα (14, 10 και 13) που αναφέρονται σε χωρία της COTIF/CIV που περιέχονται στο Παράρτημα Ι του κανονισμού. Οι εν λόγω διατάξεις επιτρέπουν τη συμβατότητα με την COTIF/CIV ενώ ταυτόχρονα καθιστούν περιττή τη νομοθετική πρόβλεψη για θέματα που καλύπτονται ήδη από την COTIF/CIV (κανόνες για τις συμβάσεις μεταφοράς, την ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έναντι επιβατών και των αποσκευών τους, τις καθυστερήσεις, τις απώλειες ανταποκρίσεων/και τις ακυρώσεις).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ακολούθησε παρόμοια προσέγγιση στη γνώμη που εξέδωσε σε πρώτη ανάγνωση εγκρίνοντας τροπολογίες οι οποίες — πλήρως ή εν μέρει — ζητούν να εφαρμοστούν οι αντίστοιχες διατάξεις της COTIF/CIV (τροπολογίες 138/rev + 32, 50, 80, 81, 83, και 108). Το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο πρότεινε επίσης να διαγραφεί από την αρχική πρόταση της Επιτροπής σειρά διατάξεων που είναι ασύμβατες με τους CIV (π.χ. τροπολογίες 34, 35, 52, 53, 54 και 108).

ii) Πεδίο εφαρμογής

Το συνολικό πεδίο εφαρμογής της κοινής θέσης του Συμβουλίου καλύπτει τα διεθνή ταξίδια εσωτερικών και διεθνών γραμμών σε ολόκληρη την Κοινότητα που πραγματοποιούνται από μια ή περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

α) Περιορισμοί: Εσωτερικές γραμμές

Το Συμβούλιο αποφάσισε να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής σχετικά με τις καθυστερήσεις, τις απώλειες ανταποκρίσεων και τις ακυρώσεις (Κεφάλαιο IV) και τα πρότυπα ποιότητας των υπηρεσιών (Κεφάλαιο VI, άρθρο 25). Για την αποφυγή υπερβολικής οικονομικής επιβάρυνσης, οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται μόνο στα διεθνή ταξίδια ή τις διεθνείς γραμμές και αποκλείουν τους φορείς εσωτερικών γραμμών:

- (για τμήματα διεθνούς ταξιδιού) οι υποχρεώσεις σχετικά με την επιστροφή χρημάτων και επαναδρομολόγηση, την αποζημίωση κομίστρου και την αρωγή σε περιπτώσεις καθυστέρησης στην άφιξη ή αναχώρηση,
- όλες οι υποχρεώσεις για τη δημιουργία συστημάτων ποιότητας υπηρεσιών, την παρακολούθησή τους και την υποβολή σχετικών εκθέσεων καθώς και για τη διαχείρισή τους.

β) Περιορισμοί: προσωρινές εξαιρέσεις

Το Συμβούλιο αποφάσισε επίσης να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής της κοινής θέσης προβλέποντας προσωρινές εξαιρέσεις παραχωρούμενες σε κράτη μέλη για ορισμένες περιφερειακές διασυνοριακές και διεθνείς γραμμές όταν σημαντικό μέρος της γραμμής εκτελείται εκτός Κοινότητας. Τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές οφείλουν να το κοινοποιούν στην Επιτροπή, η οποία αποφασίζει στη συνέχεια κατά πόσον μια εξαίρεση είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του σχεδίου κανονισμού.

Προβλέποντας τη δυνατότητα χορήγησης αυτών των εξαιρέσεων, το Συμβούλιο έχει ως πρόθεση να αφήσει στα κράτη μέλη την αντιμετώπιση των ζητημάτων αυτών στις εν λόγω έκτακτες καταστάσεις, αποτρέποντας έτσι μια πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση για τους φορείς.

γ) Διευρυμένο πεδίο εφαρμογής: πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας

Ένας από τους κύριους στόχους του παρόντος σχεδίου κανονισμού είναι να καταστήσει τα σιδηροδρομικά ταξίδια προσιτότερα για τα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας (ΠΜΚ). Συνεπώς, το Συμβούλιο αποφάσισε να υπερβεί την πρόταση της Επιτροπής καθιστώντας τις διατάξεις για τα ΠΜΚ εφαρμοστέες και για τα εσωτερικά ταξίδια των διεθνών γραμμών.

Στη γνωμοδότησή του σε πρώτη ανάγνωση, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε να ακολουθήσει διαφορετικό δρόμο και να καταστήσει τις διατάξεις του σχεδίου κανονισμού εφαρμοστέες σε όλους τους επιβάτες σιδηροδρόμων (τροπολογία 11 και άλλες). Το Συμβούλιο θεωρεί την προσέγγιση αυτή πρόωρη και προτιμά να δει την κοινή θέση του ως συμπληρωματική της οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά, η οποία αφορά μόνο το άνοιγμα της διεθνούς αγοράς των επιβατών σιδηροδρόμων.

iii) Μηχανοργανωμένο σύστημα πληροφοριών και κρατήσεων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (CIRSRT)

Προκειμένου να παρέχονται πληροφορίες και να εκδίδονται εισιτήρια σύμφωνα με το σχέδιο κανονισμού, το Συμβούλιο αποφάσισε να εισαγάγει την υποχρεωτική χρήση ενός μηχανοργανωμένου συστήματος πληροφοριών και κρατήσεων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (CIRSRT) από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους πωλητές εισιτηρίων. Οι διαδικασίες για τη δημιουργία του συστήματος αυτού ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 2,3 και 4 της κοινής θέσης του Συμβουλίου και βασίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας της οδηγίας 2001/16/EK ⁽¹⁾ (Κεφάλαιο II και Παράρτημα II, σημείο 2.5). Προβλέποντας το σύστημα αυτό, το Συμβούλιο απομακρύνθηκε από την πρόταση της Επιτροπής, η οποία βάσιζε την πρόσβαση σε ταξιδιωτικές πληροφορίες στην έννοια των πωλητών συστημάτων. Το Συμβούλιο θεώρησε την ανάμιξη των ενδιαμέσων αυτών ως περιττή και αποφάσισε να απευθύνει τις σχετικές διατάξεις άμεσα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους πωλητές εισιτηρίων.

iv) Καθυστερήσεις, απώλειες ανταποκρίσεων και ακυρώσεις

Όπως προαναφέρθηκε, το Συμβούλιο επέλεξε να ευθυγραμμίσει τις διατάξεις για την ευθύνη μιας επιχείρησης σε περιπτώσεις καθυστερήσεων, απώλειας ανταποκρίσεων και ακυρώσεων με το αντίστοιχο κεφάλαιο της COTIF/CIV. Επιπλέον, το Συμβούλιο αποφάσισε να περιλάβει ειδικές διατάξεις για την επιστροφή χρημάτων και την επαναδρομολόγηση, την αποζημίωση του κομίστρου και την υποχρέωση αρωγής των επιβατών σε περίπτωση καθυστέρησης στην άφιξη ή αναχώρηση. Όσον αφορά την αποζημίωση του κομίστρου, η κοινή θέση του Συμβουλίου ευθυγραμμίζεται περισσότερο με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (τροπολογία 61) και προβλέπει απλούστερο και διαφανέστερο σχήμα από το προτεινόμενο από την Επιτροπή. Η διάταξη που εγκρίθηκε χρησιμοποιεί ως βάση για το ποσό της αποζημίωσης το χρόνο καθυστέρησης. Ακόμη, το Συμβούλιο κατέστησε πιο ευέλικτη τη μορφή της καταβολής της αποζημίωσης (κουπόνια και/ή άλλες υπηρεσίες ή μετρητά), ακολουθώντας κι εδώ σχετική ιδέα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (τροπολογία 124).

v) Ειδικές διατάξεις για πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας

Για τη διευκόλυνση της μετακίνησης με τρένο, η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ειδικές διατάξεις για τα δικαιώματα μεταφοράς, τη συνδρομή και τις συνθήκες υπό τις οποίες παρέχεται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στις αμαξοστοιχίες, την αποζημίωση για εξοπλισμό μετακίνησης και τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στα πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας. Το Συμβούλιο επιδιώκει έτσι να εξασφαλίσει την ισότιμη πρόσβαση στα τρένα χωρίς πρόσθετη δαπάνη στους αντιστοιχούς επιβάτες. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι διατάξεις αυτές θα επιτρέψουν στα άτομα μειωμένης κινητικότητας να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών ταξιδιού με τους υπόλοιπους πολίτες.

3. Άλλα θέματα

i) Ασφάλεια, παράπονα και ποιότητα της υπηρεσίας

Η προσωπική ασφάλεια των επιβατών έγινε πρόσφατα βασική αρχή στον τομέα των μεταφορών. Για το λόγο αυτό η κοινή θέση περιλαμβάνει διατάξεις που υποχρεώνουν τους σχετικούς φορείς να λαμβάνουν επαρκή μέτρα — σε συμφωνία με τις δημόσιες αρχές — για τη διασφάλιση της ασφάλειας των επιβατών στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στις αμαξοστοιχίες και να διαχειρίζονται τους κινδύνους. Επεκτείνοντας τις υποχρεώσεις αυτές στους υπεύθυνους σταθμού, το Συμβούλιο ακολούθησε σχετική ιδέα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (τροπολογία 100).

Η κοινή θέση επιβάλλει επίσης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις — σε συνεργασία με τους πωλητές εισιτηρίων — να δημιουργήσουν μηχανισμό διεκπεραίωσης παραπόνων για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που εμπίπτουν στο σχέδιο κανονισμού. Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα υποβάλουν ετήσια έκθεση που θα απαριθμεί τα παραληφθέντα παράπονα και τη συνέχεια που τους δόθηκε.

Όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών, η κοινή θέση περιέχει διατάξεις που επιβάλλουν στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καθορίσουν πρότυπα ποιότητας και να εφαρμόζουν ένα σύστημα για τη διατήρηση της ποιότητας. Στο Παράρτημα III του σχεδίου κανονισμού περιλαμβάνεται ελάχιστος κατάλογος θεμάτων που καλύπτονται υποχρεωτικά από τα πρότυπα αυτά. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα υποχρεούνται επίσης να δημοσιεύουν ετήσια έκθεση για τις επιδόσεις τους στην ποιότητα των υπηρεσιών.

⁽¹⁾ EE L 110, 20.4.2001, σ. 1.

Με τα μέτρα αυτά, το Συμβούλιο αποσκοπεί στη βελτίωση της προστασίας του καταναλωτή στις διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές και στην ενθάρρυνση ενισχυμένων προτύπων ποιότητας των υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

ii) *Εφαρμογή*

Η κοινή θέση που καθορίστηκε από το Συμβούλιο προβλέπει την υποχρέωση των κρατών μελών να καθορίζουν φορέα (ή φορείς) υπεύθυνο για την εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου κανονισμού. Επιπλέον οι ελεγκτικοί αυτοί φορείς οφείλουν να συνεργάζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες με σκοπό την προώθηση του συντονισμού των αρχών βάσει των οποίων λαμβάνουν αποφάσεις σε όλα τα κράτη μέλη.

III. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Κατά τον καθορισμό της κοινής θέσης του, το Συμβούλιο έλαβε πλήρως υπόψη την πρόταση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Όσον αφορά τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο επισημαίνει ότι σημαντικός αριθμός τους καλύφθηκε ήδη — κατά το πνεύμα, εν μέρει ή πλήρως — από την κοινή θέση. Η αποφυγή της νομοθετικής αλληλεπικάλυψης με την ενσωμάτωση ορισμένων διατάξεων της COTIF/CIV καταδεικνύει το πνεύμα συνεργασίας μεταξύ των δύο νομοθετών.

Όσον αφορά το κύριο ζήτημα διαφωνίας — την ένταξη των εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου κανονισμού — το Συμβούλιο θεωρεί ότι υιοθέτησε μια ισορροπημένη και κατάλληλη προσέγγιση.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 20/2006

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 24 Ιουλίου 2006

για την έκδοση της οδηγίας 2006/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

(2006/C 289 E/02)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽⁴⁾, είχε σκοπό να διευκολυνθεί η προσαρμογή των κοινοτικών σιδηροδρόμων στις απαιτήσεις της ενιαίας αγοράς και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
- (2) Η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής ⁽⁵⁾, αφορά τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και τη χρέωση τελών σιδηροδρομικής υποδομής και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.
- (3) Η Επιτροπή είχε εξαγγείλει στη Λευκή Βίβλο της με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», την πρόθεσή της να συνεχίσει την οικοδόμηση της εσωτερικής αγοράς για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες προτείνοντας άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών.
- (4) Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι το άνοιγμα της αγοράς για τις διεθνείς υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας, και, συνεπώς, δεν θα πρέπει να αφορά τις υπηρεσίες μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποκλείουν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας

οδηγίας υπηρεσίες που αφορούν διέλευση μέσω της Κοινότητας.

- (5) Η σημερινή κατάσταση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπεριέχει αντιθέσεις. Από τη μία πλευρά, οι υπηρεσίες μεταφορών μεγάλων αποστάσεων (παραδείγματος χάριν νυκτερινά τρένα) αντιμετωπίζουν δυσκολίες και οι οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, τελευταίως, αποσύρει πολλές από αυτές τις υπηρεσίες, προκειμένου να περιορίσουν τις απώλειες. Από την άλλη πλευρά, στην αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών μεγάλης ταχύτητας, η κυκλοφορία σημείωσε μεγάλη αύξηση και πρόκειται να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο με τον διπλασιασμό και τη διασύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεγάλης ταχύτητας έως το έτος 2010. Ωστόσο, η πίεση του ανταγωνισμού από τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους είναι πολύ σημαντική και στις δύο περιπτώσεις. Επομένως, είναι ουσιάδους σημασίας να τονωθούν νέες πρωτοβουλίες με την προώθηση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- (6) Το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών δεν θα ήταν δυνατό χωρίς λεπτομερείς διατάξεις για την πρόσβαση στην υποδομή, ουσιαστική πρόοδο στον τομέα της διαλειτουργικότητας και ένα αυστηρό πλαίσιο για τη σιδηροδρομική ασφάλεια σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Όλα αυτά τα στοιχεία υπάρχουν πλέον, με τη μεταφορά στο δικαιο των κρατών μελών της οδηγίας 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁶⁾, της οδηγίας 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽⁷⁾, της οδηγίας 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ⁽⁸⁾, της οδηγίας 2001/14/ΕΚ καθώς και της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽⁹⁾. Είναι ανάγκη να υποστηριχθεί αυτό το νέο κανονιστικό πλαίσιο, με τη σύσταση εδραιωμένων πρακτικών έως την ημερομηνία που προτείνεται για το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών. Αυτό θα απαιτήσει ένα ορισμένο χρονικό διάστημα. Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να καθοριστεί ως ημερομηνία-στόχος για το άνοιγμα της αγοράς, η 1η Ιανουαρίου 2010.

⁽¹⁾ ΕΕ C 221, 8.9.2005, σ. 56.

⁽²⁾ ΕΕ C 71, 22.3.2005, σ. 26.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 2006 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 237, 24.08.1991, σ. 25. Οδηγία η οποία τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 164). Διορθωμένη με την ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 58.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία η οποία τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/ΕΚ (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44). Διορθωμένη με την ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 16.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ. 1.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 164. Διορθωμένο με την ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 58.

⁽⁸⁾ ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ. 26.

⁽⁹⁾ ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44. Διορθωμένο με την ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 16.

- (7) Ο αριθμός των σιδηροδρομικών υπηρεσιών χωρίς ενδιάμεσες στάσεις είναι πολύ περιορισμένος. Στις διαδρομές που περιλαμβάνουν ενδιάμεσες στάσεις, είναι ουσιώδους σημασίας να επιτρέπεται στις νεοεισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής, προκειμένου να εξασφαλισθεί για τις επιχειρήσεις αυτές ρεαλιστική πιθανότητα προκειμένου τα δρομολόγια αυτά να είναι οικονομικά βιώσιμα και προκειμένου να μην τίθενται οι εν δυνάμει ανταγωνιστές σε μειονεκτική θέση ως προς τις υφιστάμενες επιχειρήσεις στις οποίες επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση επιβατών κατά μήκος της διαδρομής. Το δικαίωμα αυτό θα πρέπει να μη θίγει κοινοτικές και εθνικές ρυθμίσεις σχετικές με την πολιτική του ανταγωνισμού.
- (8) Η εισαγωγή αυτών των νέων διεθνών υπηρεσιών μεταφορών ανοικτής πρόσβασης με ενδιάμεσες στάσεις θα πρέπει να μην έχει ως επακόλουθο το άνοιγμα της αγοράς για υπηρεσίες μεταφορών επιβατών εσωτερικού, αλλά θα πρέπει απλώς να επικεντρωθεί σε στάσεις βοηθητικές των διεθνών διαδρομών. Στη βάση αυτή, η εισαγωγή τους θα πρέπει να αφορά υπηρεσίες μεταφορών των οποίων ο βασικός σκοπός είναι η μεταφορά επιβατών σε διεθνές ταξίδι. Ο προσδιορισμός του κατά πόσον αυτός είναι ο βασικός σκοπός μιας συγκεκριμένης υπηρεσίας μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη κριτήρια, όπως είναι ο λόγος του κύκλου εργασιών επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον κύκλο εργασιών επιβατών διεθνών μεταφορών και του αριθμού των επιβατών εσωτερικών μεταφορών προς τον αριθμό των επιβατών εξωτερικών μεταφορών καθώς και το μήκος του δρομολογίου. Ο προσδιορισμός αυτός θα πρέπει να διενεργείται από τον αντίστοιχο εθνικό ρυθμιστικό φορέα κατόπιν αιτήσεως ενδιαφερομένων μερών.
- (9) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽¹⁾ επιτρέπει στα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να αναθέτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι συμβάσεις αυτές ενδέχεται να προβλέπουν αποκλειστικά δικαιώματα για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών μεταφορών. Είναι, επομένως, αναγκαίο να εξασφαλισθεί η συνοχή μεταξύ των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού και της αρχής του ανοίγματος της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό.
- (10) Το άνοιγμα της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό, το οποίο περιλαμβάνει το δικαίωμα επιβίβασης επιβατών σε κάθε σταθμό που βρίσκεται επί της διαδρομής του διεθνούς δρομολογίου και αποβίβασής τους σε άλλο σταθμό, συμπεριλαμβανομένων σταθμών ευρισκομένων στο ίδιο κράτος μέλος, μπορεί να έχει επιπτώσεις για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στα πλαίσια σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στην αγορά στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαίωμα αυτό θα έθιγε σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η έγκριση χορηγείται από τον σχετικό ρυθμιστικό φορέα κατά το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ με βάση αντικειμενική οικονομική ανάλυση, κατόπιν αιτήματος των αρμόδιων αρχών ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (11) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν κινηθεί ήδη προς το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την παροχή ορισμένων από τις υπηρεσίες αυτές, η οποία είναι διαφανής και ανοικτή. Δεν θα πρέπει να οφείλουν να παράσχουν τελείως ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών, δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός αυτός για το δικαίωμα χρήσης ορισμένων σιδηροδρομικών διαδρομών εμπεριέχει ικανοποιητική δοκιμασία της αγοραστικής αξίας της λειτουργίας των εν λόγω υπηρεσιών.
- (12) Η εκτίμηση του κατά πόσον θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη προκαθορισμένα κριτήρια, όπως είναι ο αντίκτυπος στην αποδοτικότητα κάθε υπηρεσίας μεταφορών παρεχόμενης στο πλαίσιο της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων των συνακόλουθων επιπτώσεων στο καθαρό κόστος για την αρμόδια δημόσια αρχή ανάθεσης της σύμβασης, η επιβατική ζήτηση, η τιμολόγηση των εισιτηρίων, οι διακανονισμοί ως προς τα εισιτήρια, η θέση και ο αριθμός των στάσεων εκατέρωθεν των συνόρων και το χρονοδιάγραμμα και η συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας. Στα πλαίσια σεβασμού της εκτίμησης αυτής και της απόφασης του σχετικού ρυθμιστικού φορέα, τα κράτη μέλη θα είχαν τη δυνατότητα να χορηγούν, να τροποποιούν ή να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης για την επιδιωκόμενη υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της χρέωσης του φορέα εκμετάλλευσης νέας υπηρεσίας διεθνών μεταφορών επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική ανάλυση και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο και τις αρχές της ισότητας και της μη διακριτικής μεταχείρισης.
- (13) Προκειμένου να εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είναι σκόπιμο να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν εισφορά για τις υπηρεσίες μεταφορών επιβατών στο έδαφός τους σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.
- (14) Ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να λειτουργεί κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε σύγκρουση συμφερόντων και κάθε δυνατή ανάμιξη στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να εξασφαλίζεται η λειτουργική του ανεξαρτησία, εάν για λόγους οργανωτικούς ή νομικής φύσεως είναι εναντίον του ενδιαφέροντος με την αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η αρμοδιότητα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να επεκταθεί προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού διεθνούς υπηρεσίας και, εφόσον απαιτείται, του πιθανού οικονομικού αντίκτυπου στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- (15) Η παρούσα οδηγία αποτελεί περαιτέρω φάση του ανοίγματος της αγοράς των σιδηροδρόμων. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη ανοίξει την αγορά των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών στο έδαφός τους. Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εννοηθεί ως δημιουργούσα υποχρεώσεις για τα εν λόγω κράτη μέλη ώστε αυτά να χορηγήσουν, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν άδεια σε κράτος μέλος στο οποίο δεν έχουν χορηγηθεί παρόμοια δικαιώματα.

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

- (16) Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς θα πρέπει, βάσει του άρθρου 31 της οδηγίας 2001/14/EK, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και, εφόσον αρμόζει σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να συντονίζονται όσον αφορά τις αρχές και τις πρακτικές της εκτίμησης του κατά πόσον τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θα πρέπει προοδευτικά να αναπτύσσουν κατευθυντήριες γραμμές με βάση την εμπειρία τους.
- (17) Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να αξιολογηθεί με βάση έκθεση που θα υποβάλει η Επιτροπή δύο έτη μετά την ημερομηνία ανοίγματος της αγοράς της παροχής υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών.
- (18) Κράτος μέλος που δεν διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν αντιμετωπίζει άμεση προοπτική να αποκτήσει, θα υποβάλλετο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν όφειλε να μεταφέρει στο εθνικό του δίκαιο και να εφαρμόσει τις οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/EK. Επομένως, αυτό το κράτος μέλος θα πρέπει να εξαιρείται, για όσο διάστημα δεν διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο, από την υποχρέωση να μεταφέρει στο εθνικό του δίκτυο και να εφαρμόζει τις εν λόγω οδηγίες.
- (19) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, δεδομένης της ανάγκης να εξασφαλίζονται δίκαιοι όροι πρόσβασης στην υποδομή, χωρίς διακρίσεις, και να λαμβάνεται υπόψη η προφανής διεθνής διάσταση του τρόπου λειτουργίας σημαντικών τμημάτων των σιδηροδρομικών δικτύων καθώς και η ανάγκη για συντονισμένη διακρατική δράση, και μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (20) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽¹⁾, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (21) Θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως οι οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 2001/14/EK,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κάθε υπηρεσία σιδηροδρο-

μικών μεταφορών που παρέχεται με διέλευση μέσω της Κοινότητας και η οποία έχει έναρξη και τέλος εκτός του κοινοτικού εδάφους.».

- 2) Στο άρθρο 3, απαλείφεται η τέταρτη περίπτωση.

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

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

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

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

- 5) Στο άρθρο 5, παράγραφος 3, η πρώτη περίπτωση απαλείφεται.

- 6) Στο άρθρο 8, παράγραφος 1, η φράση «και οι διεθνείς ενώσεις» απαλείφεται.

- 7) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 απαλείφεται.

- 8) Στο άρθρο 10, παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

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

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

⁽¹⁾ EE C 321, 31.12.2003, σ. 1.

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

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

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

Οι αρμόδιες αρχές και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που προσφέρουν τις δημόσιες υπηρεσίες παρέχουν στον σχετικό ρυθμιστικό φορέα ή φορείς τις πληροφορίες που εύλογα απαιτούνται για να λάβει απόφαση. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει τις παρεχόμενες πληροφορίες, διαβουλευόμενος με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, κατά περίπτωση, και τα ενημερώνει για την αιτιολογημένη απόφασή του εντός προκαθορισμένου εύλογου χρονικού διαστήματος και, οπωσδήποτε, εντός 2 μηνών από τη λήψη όλων των σχετικών πληροφοριών. Ο ρυθμιστικός φορέας αιτιολογεί την απόφασή του και καθορίζει το χρονικό διάστημα εντός του οποίου, και τους όρους υπό τους οποίους:

- η σχετική αρμόδια αρχή ή αρχές,
- ο διαχειριστής της υποδομής,
- η σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή
- η σιδηροδρομική επιχείρηση που διεκδικεί πρόσβαση,

μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση της απόφασης.

3γ. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να περιορίζουν το δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών σε σταθμούς εντός του αυτού κράτους μέλους σε διαδρομή κατά την οποία παρέχεται υπηρεσία διεθνών μεταφορών επιβατών όταν έχει χορηγηθεί αποκλειστικό δικαίωμα διακίνησης επιβατών μεταξύ αυτών των σταθμών σύμφωνα με σύμβαση παραχώρησης που έχει ανατεθεί πριν από τις με βάση διαδικασία πρόσκλησης υποβολής προσφορών, εντός δικαίου ανταγωνι-

στικού πλαισίου, και σύμφωνα με τις σχετικές αρχές του κοινοτικού δικαίου. Ο περιορισμός αυτός μπορεί να συνεχισθεί καθ' όλη την αρχική διάρκεια της σύμβασης, ή επί 15 χρόνια, αναλόγως του ποιο χρονικό διάστημα είναι συντομότερο.

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

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

3στ. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3β, τα κράτη μέλη δύνανται, με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, να εξουσιοδοτούν τις οικείες αρχές να επιβάλλουν εισφορά για όλες τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στο έδαφός τους προκειμένου να συνεισφέρουν στη χρηματοδότηση αντισταθμίσεων της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν συναφθεί σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.

Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, η αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που συνεπάγεται η απαλλαγή από τις υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών αποδείξεων και ενός λογικού κέρδους για την απαλλαγή από αυτές τις υποχρεώσεις.

Η εισφορά επιβάλλεται σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, με σεβασμό ιδίως των αρχών της δικαιοσύνης, της διαφάνειας, της μη διακριτικής μεταχείρισης και της αναλογικότητας, ιδίως μεταξύ της τιμής της υπηρεσίας και του επιπέδου της εισφοράς. Η υποχρέωση συνεισφοράς για τη χρηματοδότηση των αντισταθμίσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

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

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

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

Η έκθεση αυτή αφορά:

- την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη και την αποτελεσματική λειτουργία των διάφορων φορέων τους οποίους αφορά,

— την εξέλιξη της αγοράς, ιδίως τις διεθνείς τάσεις της κυκλοφορίας, τις δραστηριότητες και το μερίδιο αγοράς όλων των παραγόντων της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των νεοεισερχομένων.»

10) Στο άρθρο 10, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

11) Στο άρθρο 15, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

Άρθρο 2

Η οδηγία 2001/14/EK τροποποιείται ως εξής:

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

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

2) Στο άρθρο 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

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

3) Στο άρθρο 13, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

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

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

αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 5 έτη, πρέπει να δικαιολογείται λόγω της ύπαρξης εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

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

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

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, μπορεί να συνταχθεί μια αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας 5 ετών, άπαξ ανανεώσιμη, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκτέλεσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 30 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος μιας τέτοιας συμφωνίας.»

5) Στο άρθρο 30, παράγραφος 1, παρεμβάλλεται η ακόλουθη πρόταση πριν από την τελευταία:

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

6) Στο άρθρο 38, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

Άρθρο 3

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

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

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

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

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

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις

Άρθρο 4

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

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση οδηγίας σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, την επονομαζόμενη «οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρόμων», στις 3 Μαρτίου 2004, ως μία εκ των τεσσάρων προτάσεων της Τρίτης Δέσμης για τους Σιδηροδρόμους ⁽¹⁾.

Στις 28 Σεπτεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ψήφισε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση.

Στις 24 Ιουλίου 2006, το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή του θέση, σύμφωνα με το άρθρο 251 της Συνθήκης.

Κατά τη διεξαγωγή των εργασιών του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. Γενικά

Οι διαπραγματεύσεις όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών διεξήχθησαν εντός πλαισίου πολιτικής, το οποίο διαμορφώθηκε με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 ⁽⁴⁾, καθώς και με την Πρώτη και Δεύτερη Δέσμη για τους Σιδηροδρόμους. Η Επιτροπή ανακοίνωσε στη Λευκή Βίβλο την πρόθεσή της να εξακολουθήσει να αναπτύσσει την εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών, μεταξύ άλλων, προτείνοντας το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών. Η Πρώτη και η Δεύτερη Δέσμη για τους Σιδηροδρόμους περιέχουν λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην υποδομή, τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, παρέχοντας με τον τρόπο αυτό το πλαίσιο που θα επιτρέψει το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών.

Κατά τη σύνοδο της 5ης Δεκεμβρίου 2005, το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτικές συμφωνίες όσον αφορά τις τρεις εκ των τεσσάρων νομοθετικών προτάσεων της Τρίτης Δέσμης για τους Σιδηροδρόμους: την πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρόμων, η οποία αποτελεί το αντικείμενο του παρόντος εγγράφου και τις προτάσεις για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών και για το προσωπικό των σιδηροδρόμων — προλειαίνοντας το έδαφος για την έγκριση των τριών κοινών θέσεων.

Κεντρική θέση στις συζητήσεις του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρόμων κατείχε η σχέση μεταξύ της εν λόγω πρότασης και της αναθεωρημένης πρότασης για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, της επονομαζόμενης «πρότασης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας» ⁽⁵⁾. Ως εκ τούτου, ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί πολιτική συμφωνία, κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου στις 5 Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με την πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά σιδηροδρόμων ήταν να εξετασθεί η σχέση μεταξύ των δύο προτάσεων και να δοθούν κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά διάφορα στοιχεία της πρότασης Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας σε Δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής προς καταχώριση στα πρακτικά (βλ. Παράρτημα Ι).

⁽¹⁾ Οι άλλες τρεις νομοθετικές προτάσεις αφορούν:

- κανονισμό για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών (έγγρ. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337)·
- κανονισμό σχετικά με απαιτήσεις ποιότητας για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (έγγρ. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338)·
- οδηγία σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Κοινότητας (έγγρ. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ ΕΕ C 221, 9.9.2005, σ. 56.

⁽³⁾ ΕΕ C 71, 22.3.2005, σ. 26.

⁽⁴⁾ έγγρ. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ έγγρ. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Βασικά θέματα πολιτικής

2.1. Άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών

Το άνοιγμα της αγοράς μπορεί — με το νέο στοιχείο του ανταγωνισμού — να συμβάλει στη δημιουργία αποτελεσματικότερων και ελκυστικότερων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Συμφωνώντας να χορηγήσει, από 1ης Ιανουαρίου 2010, σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις το δικαίωμα πρόσβασης στην υποδομή όλων των κρατών μελών, με στόχο την παροχή διεθνών επιβατικών υπηρεσιών, το Συμβούλιο ακολουθεί το συμβιβασμό που επετεύχθη με το Κοινοβούλιο κατά τη διάρκεια της διαδικασίας συνδιαλλαγής σχετικά με τη Δεύτερη Δέσμη για τους Σιδηροδρόμους⁽¹⁾. Το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών έως το 2010 θα επιτρέψει στις επιχειρήσεις να προετοιμασθούν καταλλήλως. Επίσης, θα συμπίπτει με το διπλασιασμό και την περαιτέρω διασύνδεση διευρωπαϊκών γραμμών υψηλής ταχύτητας και με την καθιέρωση του πλαισίου το οποίο θεσπίστηκε με την Πρώτη και Δεύτερη Δέσμη για τους Σιδηροδρόμους.

Το άνοιγμα της αγοράς διεθνών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών, θα έχει σημαντικές επιπτώσεις στα κράτη μέλη στα οποία οι διεθνείς μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέρος των συνολικών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Με αυτό το σκεπτικό, το Συμβούλιο επιθυμεί να δώσει περισσότερο χρόνο στα κράτη μέλη ώστε να προετοιμασθούν για το άνοιγμα της αγοράς, επιτρέποντας τους να χορηγήσουν το δικαίωμα πρόσβασης έως την 1η Ιανουαρίου 2012 το αργότερο.

Κατά συνέπεια, το Συμβούλιο δεν συμφωνεί με την άποψη του Κοινοβουλίου να ανοίξουν οι υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών έως το 2008 και όλα τα άλλα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών έως το 2012 (Τροπολογίες 2, 8 και 9 σχετικά με το χρονοδιάγραμμα για το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών· Τροπολογίες 6 και 12 σχετικά με την κατάρτιση εκθέσεων αξιολόγησης από την Επιτροπή για το άνοιγμα των αγορών εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών).

2.2. Δικαίωμα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών στο ίδιο κράτος μέλος

Το Συμβούλιο, όπως και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δέχεται την πρόταση της Επιτροπής να επιτρέπεται στους σιδηροδρόμους που εκτελούν υπηρεσίες διεθνών επιβατικών μεταφορών να επιβιβάζουν και να αποβιβάζουν επιβάτες σε σταθμούς που βρίσκονται στο ίδιο κράτος μέλος. Το Συμβούλιο φρονεί ότι οι «ενδομεταφορές» είναι απαραίτητες για τη βιωσιμότητα των διεθνών υπηρεσιών.

Εντούτοις, το Συμβούλιο δεν επιθυμεί το δικαίωμα πρόσβασης για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών, να οδηγήσει στο άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών εσωτερικών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Κατά συνέπεια, η κοινή θέση επιτρέπει τη χορήγηση του δικαιώματος πρόσβασης μόνο στις διεθνείς υπηρεσίες, οι οποίες έχουν ως «κύριο σκοπό» τη μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη. Η κοινή θέση προβλέπει διαδικασία για τον καθορισμό του σκοπού της διεθνούς υπηρεσίας για την οποία ζητείται πρόσβαση.

2.3. Διασφάλιση των δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών

Στην ουσία, η κοινή θέση που αφορά την πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρόμων αντικατοπτρίζει την ισορροπία την οποία πέτυχε το Συμβούλιο μεταξύ του ανοίγματος της αγοράς αφενός και της διασφάλισης των δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών αφετέρου. Για να επιτύχει αυτήν την ισορροπία, το Συμβούλιο προσέθεσε τρία στοιχεία στην πρόταση της Επιτροπής: διαδικασία με την οποία προσδιορίζεται κατά πόσον το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών διακυβεύει τη δημόσια μεταφορική υπηρεσία· διευκρίνιση του τρόπου χορήγησης του δικαιώματος πρόσβασης· και διάταξη η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλουν χρέωση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Η ισορροπία μεταξύ του ανοίγματος της αγοράς και της διασφάλισης των δημόσιων υπηρεσιών εκφράζεται επίσης στη δήλωση του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τα πρακτικά της συνόδου του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2005 (βλ. Παράρτημα Ι).

⁽¹⁾ Ο συμβιβασμός αυτός περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 4 της οδηγίας 2004/51 και έχει ως εξής: «Όσον αφορά το άνοιγμα των αγορών για τις υπηρεσίες διεθνών επιβατικών μεταφορών, η ημερομηνία “2010”, η οποία έχει προταθεί από την Επιτροπή, θα πρέπει να θεωρηθεί ως ο στόχος που επιτρέπει σε όλες τις επιχειρήσεις να προετοιμασθούν καταλλήλως.»

2.3.1. Διαδικασία

Προκειμένου να διευκρινίζεται πότε το δικαίωμα πρόσβασης μπορεί να περιοριστεί, η κοινή θέση περιλαμβάνει διαδικασία με την οποία προσδιορίζεται αν μια υπηρεσία διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία της δημόσιας μεταφορικής υπηρεσίας. Σημαντικό στοιχείο αυτής της διαδικασίας αποτελεί η αντικειμενική οικονομική ανάλυση, εκ μέρους της ρυθμιστικής αρχής, των επιπτώσεων της υπηρεσίας διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες. Το Συμβούλιο εμπνεύσθηκε αυτή την ιδέα από την τροπολογία 10 του Κοινοβουλίου.

2.3.2. Ρύθμιση του περιορισμού του δικαιώματος πρόσβασης

Με στόχο να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία στην απόφαση χορήγησης δικαιωμάτων πρόσβασης, η κοινή θέση προβλέπει — αφού διευκρινισθεί ότι θα τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της δημόσιας μεταφορικής υπηρεσίας — διάφορες διαδικασίες για τον περιορισμό του δικαιώματος πρόσβασης για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών. Σύμφωνα με τις αρχές της ισότητας και της αποφυγής διακρίσεων, το Συμβούλιο αναφέρει ότι τα κράτη μέλη δύνανται να χορηγούν, να τροποποιούν ή να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης, μεταξύ άλλων επιβάλλοντας χρέωση στο φορέα εκμετάλλευσης νέας διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας. Έχοντας τη δυνατότητα να υποστηρίζουν τις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες με χρεώσεις που επιβάλλονται στη διεθνή σιδηροδρομική επιβατική υπηρεσία, τα κράτη μέλη διαθέτουν μεγαλύτερη ευχέρεια για να ανοίξουν την αγορά, διασφαλίζοντας παράλληλα τις δημόσιες υπηρεσίες.

2.3.3. Ίσοι όροι

Σε ορισμένα κράτη μέλη, οι επικερδείς σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες συμβάλλουν μέσω χρέωσης στις δημόσιες μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες λειτουργούν με ζημία. Το Συμβούλιο επιθυμεί να διευκρινίσει ότι η εν λόγω εισφορά μπορεί επίσης να επιβάλλεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, στις οποίες χορηγείται το δικαίωμα πρόσβασης. Αυτή η υποχρέωση συνεισφοράς στις αντισταθμίσεις για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιορίζεται στο έδαφος του κράτους μέλους το οποίο επιβάλλει τη χρέωση. Επίσης, η χρέωση δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της διεθνούς επιβατικής υπηρεσίας. Τέλος, η κοινή θέση προβλέπει ότι, εάν ένα κράτος μέλος επιλέγει να επιβάλλει χρεώσεις, υποχρεούται να παρέχει στην Επιτροπή τις απαραίτητες πληροφορίες. Όσον αφορά τους ίδιους όρους, η Πορτογαλία προέβη σε δήλωση η οποία καταχωρίστηκε στα πρακτικά του Συμβουλίου ΜΤΕ του Δεκεμβρίου του 2005 (Παράρτημα II).

2.4. Συμφωνίες πλαισίου

Το Συμβούλιο, όπως και το Κοινοβούλιο θεωρεί απαραίτητο να συμπληρωθεί το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών με ρυθμίσεις για τη δημιουργία περισσότερο σταθερού και προβλέψιμου κλίματος για επενδύσεις στην υποδομή των εν λόγω υπηρεσιών, ιδιαίτερα των υπηρεσιών που χρησιμοποιούν ειδικές υποδομές. Ως εκ τούτου, εμπνεόμενο από τις τροπολογίες 5, 7 και 13 του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο προτείνει να τροποποιηθούν οι διατάξεις όσον αφορά τις συμφωνίες πλαίσιο στην οδηγία 2001/14/ΕΚ⁽¹⁾. Στις περιπτώσεις στις οποίες το Κοινοβούλιο προτείνει να επιτρέπονται υπηρεσίες που χρησιμοποιούν ειδικές υποδομές, οι οποίες απαιτούν συμφωνίες πλαίσιο για ουσιαστικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις διάρκειας 10 ετών, το Συμβούλιο θεωρεί καταλληλότερη τη διάρκεια 15 ετών.

2.5. Ρήτρα αμοιβαιότητας

Όπως έπραξε το Κοινοβούλιο στις τροπολογίες 3 και 11, το Συμβούλιο επιθυμεί να συμπεριλάβει στην πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρόμων διάταξη που να επιτρέπει στα κράτη μέλη, τα οποία ανοίγουν την αγορά τους για υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, να αρνούνται το δικαίωμα πρόσβασης σε επιχειρήσεις που έχουν άδεια σε κράτος μέλος στο οποίο δεν έχουν χορηγηθεί παρόμοια δικαιώματα πρόσβασης.

⁽¹⁾ Οδηγία 2001/14/ΕΚ 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, 15.3.2001, σ. 29).

2.6. Άλλα σημαντικά θέματα

2.6.1. Διέλευση

Στην κοινή θέση, το Συμβούλιο διευκρινίζει ότι σκοπός της πρότασης πρόσβασης στην αγορά των σιδηροδρόμων είναι το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών εντός της Κοινότητας και ότι οι υπηρεσίες μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών οι οποίες αρχίζουν και ολοκληρώνονται σε τρίτες χώρες και διέρχονται από το έδαφος της Κοινότητας δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο της πρότασης. Η Λιθουανία προέβη σε δήλωση προς καταχώριση στα πρακτικά όσον αφορά το θέμα της διέλευσης (βλ. Παράρτημα III).

2.6.2. Σύστημα που βασίζεται σε παραχωρήσεις

Η πρόταση της Επιτροπής βασίζεται στην αρχή του ανταγωνισμού των σιδηροδρόμων. Το Συμβούλιο ενστερνίζεται αυτή την αρχή αλλά αναγνωρίζει ότι υπάρχουν και άλλες αρχές σχετικά με το νέο στοιχείο του ανταγωνισμού, οι οποίες, επιπλέον, εφαρμόζονται ήδη στην πράξη. Με αυτό το σκεπτικό, το Συμβούλιο τάσσεται υπέρ της δυνατότητας των κρατών μελών να μην παρέχουν πλήρως ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, κατά τη διάρκεια μεταβατικής περιόδου, όταν για τη χορήγηση του δικαιώματος χρησιμοποίησης ορισμένων σιδηροδρομικών διαδρομών έχει δοκιμασθεί επαρκώς η αγοραία αξία μέσω της αρχής του ανταγωνισμού των σιδηροδρόμων.

2.6.3. Απαλλαγή από την εφαρμογή για τη Μάλτα και την Κύπρο

Δεδομένου ότι η Μάλτα και η Κύπρος δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό σύστημα και οι προοπτικές να αποκτήσουν είναι πολύ περιορισμένες, το Συμβούλιο απαλλάσσει τα δύο κράτη μέλη από την υποχρέωση εφαρμογής της οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά των σιδηροδρόμων.

3. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η αντίδραση του Συμβουλίου στις τροπολογίες 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 και 13 περιγράφεται ανωτέρω, στο τμήμα που αφορά τα βασικά θέματα.

Επίσης, το Συμβούλιο έκανε δεκτή την τροπολογία 2 όσον αφορά την παραπομπή στην οδηγία 2004/49, την τροπολογία 4 όσον αφορά την αναφορά της πρώτης πρότασης για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας της Επιτροπής του Ιουλίου του 2000, και την τροπολογία 7 στο σύνολό της.

Το Συμβούλιο δεν δέχεται την τροπολογία 4 όσον αφορά την έγκριση της κοινής θέσης σχετικά με την πρόταση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και την τροπολογία 6 όσον αφορά την υποχρέωση της Επιτροπής να υποβάλει αξιολόγηση των επιπτώσεων σχετικά με το άνοιγμα των δικτύων για εθνικά επιβατικά δρομολόγια έως το 2005.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Μετά από προσεκτική εξέταση της γνώμης του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο κατέληξε σε κοινή θέση, η οποία αντικατοπτρίζει την ισορροπία μεταξύ του ανοίγματος της αγοράς υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, αφενός και της διασφάλισης των δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών, αφετέρου. Για να επιτύχει αυτή την ισορροπία, το Συμβούλιο εμπνεύσθηκε από διάφορες σημαντικές τροπολογίες του Κοινοβουλίου. Παρότι το Συμβούλιο δεν δέχθηκε πλήρως την προσέγγιση του Κοινοβουλίου σχετικά με το ρυθμό χορήγησης δικαιωμάτων πρόσβασης, η κοινή θέση ορίζει χρονοδιάγραμμα, το οποίο θα επιτρέπει σε επιχειρήσεις και αρχές να προετοιμάσουν κατάλληλα το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΔΗΛΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΣΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Κατά την επίτευξη πολιτικής συμφωνίας όσον αφορά την κοινή θέση για την έκδοση της οδηγίας σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, το Συμβούλιο συμφωνεί τα ακόλουθα σημεία.

1. Το άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών στην Κοινότητα είναι δυνατόν να επιτευχθεί μόνο σταδιακά και σύμφωνα με τις απαιτήσεις των δημόσιων υπηρεσιών.
2. Τούτο σημαίνει ότι, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, το άνοιγμα της αγοράς μέσω των ισχυουσών νομοθετικών προτάσεων αφορά μόνο υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών, και όχι εσωτερικές μεταφορές επιβατών.
3. Ο μελλοντικός κανονισμός για τις δημόσιες σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές επιβατών που αποσκοπεί κυρίως στη θέσπιση νομικού πλαισίου για αντιστάθμιση των δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών και όχι στο άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, θα πρέπει να επιτρέπει απευθείας ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Η απευθείας ανάθεση αυτή δεν θα πρέπει να απαιτεί περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών πέραν από ό,τι έχει συμφωνηθεί με την οδηγία που τροποποιεί την οδηγία 91/440.
4. Ομοίως, το Συμβούλιο θεωρεί σημαντικό να εξακολουθήσει να υπάρχει η δυνατότητα για τις δημόσιες αρχές να προβλέπουν τη λειτουργία ενοποιημένων σιδηροδρομικών δικτύων και σημειώνει ότι στα πλαίσια αυτά μπορεί να απαιτηθεί να προβλεπεται από τον κανονισμό ΥΔΥ η απευθείας ανάθεση συμβάσεων για τα δίκτυα αυτά.
5. Στα πλαίσια μελλοντικών συζητήσεων για τον κανονισμό, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί η ύπαρξη συνοχής μεταξύ της οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440 και του κανονισμού ΥΔΥ, προκειμένου να παρασχεθεί μεγαλύτερη νομική σαφήνεια.
6. Τα θέματα που θα πρέπει να διευκρινισθούν κατά την επίτευξη συμφωνίας όσον αφορά τον κανονισμό ΥΔΥ περιλαμβάνουν ειδικότερα τα εξής:
 - τον καθορισμό των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, των αστικών και περιφερειακών σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, λόγω των ειδικών συνθηκών των διαφόρων αρμοδίων αρχών,
 - τον καθορισμό της ευθύνης για τη χρηματοδότηση διεθνών συμβάσεων δημοσίων υπηρεσιών,
 - την κλίμακα των επενδύσεων κατά τον υπολογισμό της διάρκειας των δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών.
7. Το Συμβούλιο δεσμεύεται να επιδιώξει την επίτευξη πολιτικής συμφωνίας όσον αφορά τον κανονισμό ΥΔΥ το συντομότερο δυνατόν εντός του 2006. Είναι απαραίτητο να σημειωθεί σημαντική πρόοδος κατά το προσεχές εξάμηνο και να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις γενικές αρχές της διαφάνειας, της επικουρικότητας και της νομικής σαφήνειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Η Πορτογαλία επαναλαμβάνει ότι υποστηρίζει το στόχο της ελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών και ως εκ τούτου ψηφίζει υπέρ της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων.

Ωστόσο, εκφράζει τη λύπη της για την έγκριση του νέου άρθρου 1(8)(3)(στ) το οποίο επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν νέα χρέωση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, με στόχο τη συνεισφορά στις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών.

Η συγκεκριμένη νομοθετική λύση θα εμποδίσει την ομαλή ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αγοράς και θα επηρεάσει την πρόσβαση των επιβατών από περιφερειακά κράτη μέλη στις υπόλοιπες περιοχές της Ευρώπης. Επίσης, αντιβαίνει προς την προαγωγή της αλλαγής τρόπου εκτέλεσης μεταφορών, που αποτελεί έναν εκ των κυρίων στόχων της κοινοτικής πολιτικής σε αυτόν τον τομέα.

Η Πορτογαλία ευελπιστεί ότι κατά την επόμενη φάση της νομοθετικής διαδικασίας συναπόφασης, η εν λόγω διάταξη θα επανεξετασθεί, προκειμένου να μετριασθούν οι ενδεχόμενες αρνητικές της συνέπειες για την ελευθέρωση των διεθνών επιβατικών μεταφορών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΣΤΑ ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η Λιθουανία αντιλαμβάνεται ότι οι διατάξεις που προβλέπονται στο έγγραφο 14737/05 ADD 1, άρθρο 1 (0), (2α) και άρθρο 1α (0α), (0αα) συνάδουν πλήρως με τον κανονισμό 693/2003 του Συμβουλίου της 14 Απριλίου 2003 για την καθιέρωση ειδικού εγγράφου διευκόλυνσης της σιδηροδρομικής διέλευσης.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 21/2006

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 14 Σεπτεμβρίου 2006

για την έκδοση της οδηγίας 2006/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας

(2006/C 289 E/03)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, ⁽¹⁾τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών, ⁽²⁾αποφασίζοντας σύμφωνα με το άρθρο 251 της Συνθήκης, ⁽³⁾

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων απαιτεί ⁽⁴⁾ από τους διαχειριστές υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να οργανώσουν το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας με τρόπο ώστε το σιδηροδρομικό σύστημα να είναι τουλάχιστον ικανό να επιτύχει τους κοινούς στόχους ασφάλειας και να τηρήσει τους εθνικούς κανόνες και απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), ώστε να εφαρμόζονται τα αντίστοιχα τμήματα των κοινών μεθόδων ασφάλειας. Τα συστήματα αυτά προβλέπουν, μεταξύ άλλων, προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού και συστήματα που διασφαλίζουν ότι διατηρούνται οι δεξιότητες του προσωπικού και ότι οι εργασίες εκτελούνται σωστά.

(2) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ προβλέπει ότι, προκειμένου να αποκτήσει πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, μια σιδηροδρομική επιχείρηση θα πρέπει να έχει πιστοποιητικό ασφάλειας.

(3) Σύμφωνα με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽⁵⁾, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια έχουν, μεταξύ άλλων, από τις 15 Μαρτίου 2003, δικαίωμα πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, από το 2007 το αργότερο, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο εσωτερικών και διεθνών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών. Η σταδιακή αυτή διεύρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα φέρει αναπόφευκτα αύξηση των διασυννοριακών μετακινή-

σεων των μηχανοδηγών με αποτέλεσμα αυξημένη ζήτηση για μηχανοδηγούς που έχουν εκπαιδευθεί και πιστοποιηθεί σε πλείονα κράτη μέλη.

(4) Μελέτη που πραγματοποίησε η Επιτροπή το 2002 κατέδειξε ότι οι νόμοι των κρατών μελών όσον αφορά τις προϋποθέσεις πιστοποίησης των μηχανοδηγών διαφέρουν σημαντικά. Χρειάζονται λοιπόν κοινοτικοί κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι διαφορές αυτές και να διατηρηθεί το σημερινό υψηλό επίπεδο ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος.

(5) Τέτοιοι κοινοτικοί κανόνες θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων των κοινοτικών πολιτικών για ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, ελεύθερη εγκατάσταση και ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ενώ παράλληλα θα αποτρέπουν οιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(6) Οι κοινοί κανόνες θα πρέπει ιδίως να διευκολύνουν την μετακίνηση των μηχανοδηγών από ένα κράτος μέλος σε άλλο, αλλά και από μια σιδηροδρομική επιχείρηση σε άλλη, και γενικά την αναγνώριση της άδειας και του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού από όλους τους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα. Προς τούτο, είναι σημαντικό να τεθούν οι στοιχειώδεις απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούν οι αιτούντες για να λάβουν την άδεια και το πιστοποιητικό.

(7) Ακόμη και αν κράτος μέλος εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τους μηχανοδηγούς που εργάζονται αποκλειστικά σε ορισμένες κατηγορίες σιδηροδρομικών συστημάτων, δικτύων και υποδομών, αυτό ουδώς περιορίζει την υποχρέωση αυτού του κράτους να σέβεται την ισχύ της άδειας σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού στις σχετικές υποδομές.

⁽¹⁾ ΕΕ C 221, 8.9.2005, σ. 64.

⁽²⁾ ΕΕ C 71, 22.3.2005, σ. 26.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 28.9.2005 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14.9.2006, και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 44.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 25. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 164).

(8) Οι απαιτήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον την κατώτατη ηλικία για οδήγηση τραίνου, την φυσική και ψυχολογική κατάσταση του αιτούντος, την επαγγελματική εμπειρία και τη γνώση ορισμένων θεμάτων σχετικών με την οδήγηση τραίνου, τη γνώση των υποδομών επί των οποίων κινούνται οι μηχανοδηγοί και τη γλώσσα που χρησιμοποιείται σε αυτές.

- (9) Για να γίνει πιο οικονομική, η εκπαίδευση στην οποία υποβάλλονται οι μηχανοδηγοί για να λάβουν το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό θα πρέπει να εστιάζεται, στο μέτρο που είναι εφικτό και επιθυμητό από άποψη ασφαλείας, στις συγκεκριμένες εργασίες που θα εκτελεί ο μηχανοδηγός, όπως, π.χ., υπηρεσίες συντήρησης, ελιγμοί, μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Κατά την αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα πρέπει να εκτιμήσει την ανάγκη τροποποίησης των απαιτήσεων κατάρτισης που καθορίζονται με το Παράρτημα ώστε να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τη νέα δομή της αγοράς.
- (10) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής που χορηγούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά μπορούν να παρέχουν οι ίδιοι γενική επαγγελματική εκπαίδευση, γλωσσική εκπαίδευση, γνώση όσον αφορά το τροχαίο υλικό και τις υποδομές. Ωστόσο, όσον αφορά τις εξετάσεις, θα πρέπει να αποφεύγεται οιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων ασχέτως του γεγονότος ότι ο εξεταστής μπορεί να ανήκει στην σιδηροδρομική επιχείρηση ή στον διαχειριστή υποδομής που χορηγεί το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό.
- (11) Τα επαγγελματικά προσόντα του προσωπικού και οι όροι υγείας και ασφαλείας θεσπίζονται στο πλαίσιο των οδηγιών διαλειτουργικότητας, ιδίως δε ως μέρος των ΤΠΔ για τη διαχείριση και τον έλεγχο της κυκλοφορίας. Πρέπει να εξασφαλιστεί συνοχή μεταξύ των οικείων ΤΠΔ και των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας. Αυτό θα επιτευχθεί δια τροποποιήσεων εγκρινόμενων από την Επιτροπή, με την διαδικασία επιτροπής, βάσει γνωμοδοτήσεως της ίδιας επιτροπής.
- (12) Οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την άδεια και το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό, θα πρέπει να αφορούν μόνον τις νομικές προϋποθέσεις που δίδουν στον μηχανοδηγό το δικαίωμα να οδηγεί συρμό. Όλες οι άλλες νομικές υποχρεώσεις, οι οποίες είναι σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία και εφαρμόζονται αμερολήπτως και οι οποίες αφορούν τη σιδηροδρομική επιχείρηση, τον διαχειριστή υποδομής, την υποδομή και το τροχαίο υλικό, θα πρέπει επίσης να τηρούνται, προκειμένου ο μηχανοδηγός να οδηγήσει συρμό σε συγκεκριμένη υποδομή.
- (13) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁽¹⁾ ούτε του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.⁽²⁾
- (14) Για να εξασφαλιστεί η απαραίτητη ομοιομορφία και διαφάνεια, η Κοινότητα θα πρέπει να θεσπίσει ενιαίο πρότυπο πιστοποίησης, αναγνωρισμένο από όλα τα κράτη μέλη, το οποίο θα πιστοποιεί τόσο τη συμμόρφωση των μηχανοδηγών με ορισμένες στοιχειώδεις απαιτήσεις όσο και τα επαγγελματικά προσόντα και τις γλωσσικές τους ικανότητες. Οι αρχές των κρατών μελών θα είναι αρμόδιες για την έκδοση της άδειας και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής για την έκδοση του εναρμονισμένου συμπληρωματικού πιστοποιητικού.
- (15) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων θα πρέπει να εξετάσει επίσης τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας αντί της άδειας και των εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών. Η κάρτα έχει το πλεονέκτημα να συνδυάζει αυτά τα δύο στοιχεία σε ένα και να μπορεί να χρησιμοποιείται και σε άλλες εφαρμογές, είτε στον τομέα της ασφαλείας, είτε στον τομέα της διαχείρισης των μηχανοδηγών.
- (16) Όλες οι πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό και τα μητρώα αδειών και εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τις αρχές ασφαλείας για να διευκολυνθεί η αξιολόγηση της πιστοποίησης του προσωπικού την οποία προβλέπουν τα άρθρα 10 και 11 της οδηγίας 2004/49/EK και για να επιταχυνθεί η έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας σύμφωνα με τα άρθρα αυτά.
- (17) Η απασχόληση μηχανοδηγών πιστοποιημένων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν αίρει την υποχρέωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής να διαθέτουν σύστημα παρακολούθησης και εσωτερικού ελέγχου της επάρκειας και της συμπεριφοράς των μηχανοδηγών τους, σύμφωνα με το άρθρο 9 και το Παράρτημα III της οδηγίας 2004/49/EK, και θα πρέπει να αποτελεί μέρος του συστήματος αυτού. Το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό δεν θα πρέπει να απαλλάσσει ούτε τη σιδηροδρομική επιχείρηση ούτε τον διαχειριστή υποδομής από την ευθύνη τους για την ασφαλεία, και ιδίως για την εκπαίδευση του προσωπικού τους.
- (18) Ορισμένες εταιρίες παρέχουν υπηρεσίες μηχανοδηγού σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής. Στις περιπτώσεις αυτές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής που προσλαμβάνουν τον μηχανοδηγό είναι αρμόδιες για να εξασφαλίζουν ότι ο μηχανοδηγός έχει σχετική άδεια και πιστοποίηση σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (19) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συνέχεια της λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι μηχανοδηγοί που έκαναν ήδη αυτό το επάγγελμα πριν την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να διατηρήσουν τα κεκτημένα δικαιώματά τους για μεταβατική περίοδο.
- (20) Θα πρέπει να αποφευχθούν αδικαιολόγητες διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις κατά την αντικατάσταση των αδειών οδήγησης που είχαν εκδοθεί σε μηχανοδηγούς πριν την εφαρμογή των συναφών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, από εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά και άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διασφαλιστούν, στο μέτρο του δυνατού, τα τυχόν κεκτημένα δικαιώματα οδήγησης των μηχανοδηγών. Οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει κατά την αντικατάσταση των αδειών να συνεκτιμούν τα προσόντα και την πείρα κάθε μηχανοδηγού ή ομάδας μηχανοδηγών. Οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει να αποφασίζουν, με βάση τα προσόντα ή/και την πείρα, εάν ο μηχανοδηγός ή η ομάδα μηχανοδηγών πρέπει να υποβληθούν σε πρόσθετη εξέταση ή/και εκπαίδευση προτού τους χορηγηθούν οι νέες άδειες και εναρμονισμένα συμπληρωματικά πιστοποιητικά. Συνεπώς,

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

⁽²⁾ ΕΕ L 8, 12.1.2001, σ. 1.

οι εκδίδοντες οργανισμοί θα πρέπει να μπορούν να αποφασίσουν ότι τα προσόντα ή/και η προϋπηρεσία επαρκούν για την έκδοση των αναγκαίων αδειών και εναρμονισμένων συμπληρωματικών πιστοποιητικών και δεν χρειάζεται περαιτέρω εξέταση ή εκπαίδευση.

- (21) Θα πρέπει να αποφεύγονται αδικαιολόγητες διοικητικές και οικονομικές επιβαρύνσεις κατά την αλλαγή εργοδότη. Η σιδηροδρομική επιχείρηση που προσλαμβάνει τον οδηγό θα πρέπει να συνεκτιμά τα προσόντα που απέκτησε προηγουμένως και να μην τον υποβάλλει, στο μέτρο του δυνατού, σε νέα εξέταση ή εκπαίδευση.
- (22) Η παρούσα οδηγία δεν δημιουργεί κανένα δικαίωμα αμοιβαίας αναγνώρισης των δικαιωμάτων οδήγησης τα οποία έχουν αποκτήσει οι μηχανοδηγοί πριν την εφαρμογή της, με την επιφύλαξη του γενικού συστήματος αμοιβαίας αναγνώρισης βάσει της οδηγίας 2005/36/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων ⁽¹⁾, το οποίο εξακολουθεί να ισχύει έως το τέλος της μεταβατικής περιόδου.
- (23) Τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου 1999/468/EK, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή. ⁽²⁾
- (24) Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με το σημείο 34 της Διοργανικής Συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας ⁽³⁾, ενδιαγγύνουν τα κράτη μέλη να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιούν.
- (25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ελέγχουν τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία και να λαμβάνουν τα δέοντα μέτρα σε περίπτωση παραβίασης της εκ μέρους του οδηγού.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλλουν κατάλληλες κυρώσεις σε περίπτωση παραβάσεων των εθνικών διατάξεων εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (27) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η θέσπιση κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών μηχανών έλξης και συρμών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και συνεπώς, ως εκ της κλίμακος και των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Κοινότητας, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η

παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (28) Μπορεί να κριθεί σκόπιμο, για λόγους κόστους-αποτελεσματικότητας, να εξαιρεθούν για περιορισμένο χρονικό διάστημα από την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας που αφορούν την υποχρεωτική άδεια και εναρμονισμένη συμπληρωματική πιστοποίηση, οι μηχανοδηγοί που εργάζονται αποκλειστικά στο έδαφος ενός κράτους μέλους. Οι όροι εξαιρέσης θα πρέπει να οριστούν σαφώς.
- (29) Τα κράτη μέλη που δεν έχουν σιδηροδρομικό σύστημα ούτε άμεση προοπτική να αποκτήσουν, θα επιβαρύνονταν με δυσανάλογες και περιττές υποχρεώσεις αν ήταν υποχρεωμένα να μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω κράτη πρέπει να εξαιρεθούν από την υποχρέωση μεταφοράς και εφαρμογής της οδηγίας για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό σύστημα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Σκοπός

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

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

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 255, 30.9.2005, σ. 22.

⁽²⁾ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

⁽³⁾ ΕΕ L 321, 31.12.2003, σ. 1.

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

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

- α) «αρμόδια αρχή»: η αρχή ασφαλείας του άρθρου 16 της οδηγίας 2004/49/EK,
- β) «μηχανοδηγός»: το άτομο που είναι ικανό και εξουσιοδοτημένο να οδηγεί συρμούς, συμπεριλαμβανομένων των μηχανών έλξης, των μηχανών ελιγμών, των συρμών εργασιών, των σιδηροδρομικών οχημάτων συντήρησης ή των συρμών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων με τρόπο αυτόνομο, υπεύθυνο και ασφαλή,
- γ) «σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύστημα που απαρτίζεται από σιδηροδρομικές υποδομές και περιλαμβάνει γραμμές και σταθερές εγκαταστάσεις του συστήματος σιδηροτροχιών συν το τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προελεύσεως που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής, όπως ορίζεται με την οδηγία 96/48/EK του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας⁽¹⁾ και την οδηγία 2001/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος⁽²⁾,
- δ) «διαχειριστής υποδομής»: κάθε οργανισμός ή επιχείρηση που ευθύνονται ιδίως για την εγκατάσταση ή τη συντήρηση σιδηροδρομικής υποδομής, ή μέρους αυτής, όπως ορίζεται με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και ενδεχομένως για τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας των υποδομών. Τα καθήκοντα των διαχειριστή υποδομής σε ένα δίκτυο ή σε τμήμα δικτύου είναι δυνατό να ανατίθενται σε διαφορετικούς οργανισμούς ή επιχειρήσεις,
- ε) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση, όπως ορίζεται στην οδηγία 2001/14/EK 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⁽³⁾, και κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή/και επιβατών, βάσει της αρχής ότι η επιχείρηση πρέπει να εξασφαλίζει την έλξη. Ο όρος συμπεριλαμβάνει επίσης τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον την έλξη,

- στ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» ή «ΤΠΔ»: οι προδιαγραφές οι οποίες αφορούν κάθε υποσύστημα ή μέρος υποσυστήματος έτσι ώστε να πληρούνται οι ουσιώδεις αιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των διευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων, τόσο υψηλής ταχύτητας όσο και συμβατικών, όπως ορίζονται με τις οδηγίες 96/48/EK και 2001/16/EK,
- ζ) «Οργανισμός»: ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων⁽⁴⁾,
- η) «πιστοποιητικό ασφαλείας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2004/49/EK,
- θ) «πιστοποιητικό»: το εναρμονισμένο συμπληρωματικό πιστοποιητικό το οποίο περιέχει ένδειξη της υποδομής επί της οποίας ο κάτοχος είναι εξουσιοδοτημένος να οδηγεί και το τροχαίο υλικό το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος να οδηγεί,
- ι) «έγκριση ασφαλείας»: το πιστοποιητικό που χορηγείται σε διαχειριστή υποδομής από αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2004/49/EK,
- ια) «εκπαιδευτικό κέντρο»: οντότητα η οποία είναι διαπιστευμένη ή αναγνωρισμένη από την αρμόδια αρχή και παρέχει εκπαίδευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 4

Κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης

1. Κάθε μηχανοδηγός οφείλει να διαθέτει την ικανότητα και τα προσόντα που απαιτούνται για την οδήγηση συρμών και να έχει τα εξής έγγραφα:

- α) άδεια η οποία αποδεικνύει ότι ο μηχανοδηγός πληροί τις στοιχειώδεις προϋποθέσεις όσον αφορά τις ιατρικές απαιτήσεις, τη βασική εκπαίδευση και τα γενικά επαγγελματικά προσόντα. Στην άδεια αναγράφονται τα στοιχεία του μηχανοδηγού, η αρχή έκδοσης και η διάρκεια ισχύος της. Η άδεια πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος I, έως ότου εγκριθεί το κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης σύμφωνα με την παράγραφο 4,
- β) ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά στα οποία αναγράφονται οι υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται στον κάτοχο του πιστοποιητικού να οδηγεί, και το τροχαίο υλικό που επιτρέπεται να οδηγεί. Κάθε πιστοποιητικό πληροί τις προδιαγραφές του Παραρτήματος I.

⁽¹⁾ ΕΕ L 235, 17.9.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/50/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 114).

⁽²⁾ ΕΕ L 110, 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/50/EK.

⁽³⁾ ΕΕ L 75, 15.3.2001, σ. 29. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/49/EK.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 164, 30.4.2004, σ. 1. Διορθωμένος στην ΕΕ L 220, 21.6.2004, σ. 3.

2. Ωστόσο, η απαίτηση κατοχής πιστοποιητικού για συγκεκριμένο μέρος της υποδομής δεν ισχύει στις κατωτέρω εξαιρετικές περιπτώσεις εάν ένας άλλος μηχανοδηγός, που διαθέτει έγκυρο απαιτούμενο πιστοποιητικό για τη συγκεκριμένη υποδομή βρίσκεται δίπλα στον μηχανοδηγό κατά την οδήγηση:

- α) όταν, λόγω διατάραξης της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, απαιτείται εκτροπή των οδηγούμενων συρμών ή συντήρηση των γραμμών, την οποία έχει ορίσει ο διαχειριστής υποδομής,
- β) για εξαιρετικές και έκτακτες υπηρεσίες που χρησιμοποιούν συρμούς ιστορικής αξίας,
- γ) για εξαιρετικές και έκτακτες υπηρεσίες εμπορευμάτων, εφόσον συμφωνεί ο διαχειριστής υποδομής,
- δ) για την παράδοση ή επίδειξη νέου συρμού ή μηχανής έλξης,
- ε) για τους σκοπούς της εκπαίδευσης και εξέτασης μηχανοδηγών.

Για τη χρήση της δυνατότητας αυτής αποφασίζει η σιδηροδρομική επιχείρηση, η δε δυνατότητα αυτή δεν είναι δυνατόν να επιβάλλεται ούτε από τον οικείο διαχειριστή υποδομής ούτε από την αρμόδια αρχή.

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

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

- α) κατηγορία Α: μηχανές ελιγμών, συρμοί εργασιών, σιδηροδρομικά οχήματα συντήρησης και μηχανές έλξης όταν χρησιμοποιούνται για ελιγμούς,
- β) κατηγορία Β: μεταφορά επιβατών ή/και εμπορευμάτων.

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

4. Με την διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, και με βάση σχέδιο που θα καταρτίσει ο Οργανισμός, η Επιτροπή θα εγκρίνει έως την (*) κοινοτικό υπόδειγμα για την άδεια, το πιστοποιητικό και το επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού, και θα καθορίσει τα φυσικά χαρακτηριστικά τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη της μέτρα κατά της πλαστογράφησης.

Έως την (*), η Επιτροπή θα εγκρίνει κοινοτικούς κωδικούς για τους διάφορους τύπους της κατηγορίας Α και Β κατά την παράγραφο 3, κατ' εφαρμογή της διαδικασίας του άρθρου 31, παράγραφος 2, με βάση σύσταση του Οργανισμού.

Άρθρο 5

Μέτρα κατά της απάτης

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

(*) Ένα έτος μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 6

Κυριότητα, γλώσσα και εκδίδοντες οργανισμοί

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

2. Το πιστοποιητικό εκδίδεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή το διαχειριστή υποδομής που απασχολεί αμέσως ή εμμέσως το μηχανοδηγό. Το πιστοποιητικό είναι ιδιοκτησία της εκδότριας επιχείρησης ή του διαχειριστή. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 13, παράγραφος 3, της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, οι μηχανοδηγοί δικαιούνται να λαμβάνουν επικυρωμένο αντίγραφο. Όταν σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής εκδίδουν πιστοποιητικό σε εθνική γλώσσα η οποία δεν είναι κοινοτική γλώσσα, συντάσσουν και διγλώση μορφή της άδειας η οποία περιλαμβάνει μία κοινοτική γλώσσα.

Άρθρο 7

Γεωγραφική ισχύς

- 1. Η άδεια ισχύει σε όλο το έδαφος της Κοινότητας.
- 2. Το πιστοποιητικό ισχύει μόνον για τις υποδομές και το τροχιαίο υλικό που αναγράφει.

Άρθρο 8

Αναγνώριση εγγράφων πιστοποίησης μηχανοδηγών τρίτων χωρών

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΟΡΟΙ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Άρθρο 9

Στοιχειώδεις απαιτήσεις

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

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

ΤΜΗΜΑ I

Άδεια

Άρθρο 10

Κατώτατη ηλικία

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

Άρθρο 11

Βασικές απαιτήσεις

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

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

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

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

ΤΜΗΜΑ II

Πιστοποιητικό

Άρθρο 12

Γλωσσικές γνώσεις

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

Άρθρο 13

Επαγγελματικά προσόντα

1. Ο υποψήφιος πρέπει να έχει εξεταστεί με επιτυχία στις επαγγελματικές του γνώσεις και επάρκεια που αφορούν το τροχαίο

υλικό για το οποίο ζητείται πιστοποιητικό· η εξέταση περιλαμβάνει τουλάχιστον τα γενικά θέματα που σημειώνονται στο Παράρτημα V.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

Άρθρο 14

Απόκτηση άδειας

1. Η αρμόδια αρχή δημοσιεύει τη διαδικασία απόκτησης άδειας.

2. Κάθε αίτηση άδειας υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή από τον υποψήφιο μηχανοδηγό ή από οποιαδήποτε οντότητα εξ ονόματός του.

3. Οι αιτήσεις που υποβάλλονται στην αρμόδια αρχή μπορούν να αφορούν τη χορήγηση νέας άδειας, την προσαρμογή των στοιχείων της άδειας στα πρόσφατα δεδομένα, την ανανέωση ή τη χορήγηση αντιγράφου.

4. Η αρμόδια αρχή εκδίδει την άδεια το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο ένα μήνα μετά την παραλαβή όλων των αναγκαίων εγγράφων.

5. Η άδεια έχει δεκαετή ισχύ, με την επιφύλαξη του άρθρου 16, παράγραφος 1.

6. Η άδεια χορηγείται σε ένα μόνο πρωτότυπο. Απαγορεύεται οιαδήποτε αναπαραγωγή της άδειας, εκτός αν ζητηθεί αντίγραφο από την αρμόδια αρχή.

Άρθρο 15

Απόκτηση πιστοποιητικού

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

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

⁽¹⁾ ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 56.

Άρθρο 16

Περιοδικοί έλεγχοι

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

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

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

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

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

Άρθρο 17

Παύση εργασίας

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

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

Το πιστοποιητικό καθίσταται άκυρο όταν ο κάτοχος παύει να εργάζεται ως μηχανοδηγός. Ωστόσο, ο κάτοχος λαμβάνει επικυρωμένο αντίγραφο του πιστοποιητικού ως απόδειξη της επαγγελματικής του επάρκειας. Όταν εκδίδει πιστοποιητικό σε μηχανοδηγό, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη τη σχετική επάρκεια.

Άρθρο 18

Παρακολούθηση μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής

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

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

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

Μόλις η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής αντιληφθεί ή ενημερωθεί από γιατρό ότι η κατάσταση της υγείας του μηχανοδηγού έχει υποβαθμιστεί τόσο ώστε να θέτει σε αμφισβήτηση την ικανότητά του να εκτελέσει την εργασία του, λαμβάνει αμέσως τα απαιτούμενα μέτρα, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης που περιγράφεται στο Παράρτημα II, σημείο 3.1.. Πρέπει επίσης να μεριμνά ώστε στη διάρκεια της υπηρεσίας τους οι μηχανοδηγοί να μην είναι ποτέ υπό την επήρεια οιασδήποτε ουσίας που είναι πιθανόν να επηρεάσει τη συγκέντρωσή, την προσοχή ή τη συμπεριφορά τους. Η αρμόδια αρχή ενημερώνεται χωρίς καθυστέρηση όταν η ανικανότητα προς εργασία είναι μεγαλύτερη των τριών μηνών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ

Άρθρο 19

Καθήκοντα της αρμόδιας αρχής

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

- α) έκδοση και ανανέωση αδειών, και χορήγηση αντιγράφων, όπως προβλέπουν τα άρθρα 6 και 14,
- β) διεξαγωγή περιοδικών εξετάσεων και/ή δοκιμασιών όπως προβλέπει το άρθρο 16, παράγραφος 1,
- γ) αναστολή και ανάκληση αδειών και ειδοποίηση του εκδίδοντος οργανισμού για τις αιτιολογημένες αιτήσεις αναστολής πιστοποιητικών, όπως προβλέπει το άρθρο 28,
- δ) εφόσον έχει οριστεί για το σκοπό αυτό από το κράτος μέλος, αναγνώριση προσώπων ή οργανισμών, όπως προβλέπουν τα άρθρα 23 και 24,
- ε) δημοσίευση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα του μητρώου διαπιστευμένων ή αναγνωρισμένων προσώπων και οργανισμών, όπως προβλέπει το άρθρο 20,
- στ) τήρηση και προσαρμογή στα πρόσφατα δεδομένα μητρώου αδειών όπως προβλέπουν το άρθρο 16, παράγραφος 1, και το άρθρο 22,
- ζ) παρακολούθηση της διαδικασίας πιστοποίησης των μηχανοδηγών, όπως προβλέπει το άρθρο 25,

- η) διεξαγωγή επιθεωρήσεων, όπως προβλέπει το άρθρο 28,
- θ) καθορισμός εθνικών κριτηρίων για τους εξεταστές, όπως προβλέπει το άρθρο 24, παράγραφος 5.

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

2. Η αρμόδια αρχή απαγορεύεται να μεταβιβάζει σε τρίτους τα καθήκοντα κατά τα στοιχεία γ), στ) και ζ) της παραγράφου 1.

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

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

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

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

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

Άρθρο 20

Διαπίστευση και αναγνώριση

1. Η διαπίστευση προσώπων ή οργανισμών δυνάμει της παρούσας οδηγίας γίνεται από οργανισμό διαπίστευσης που ορίζει το οικείο κράτος μέλος. Η διαδικασία διαπίστευσης βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας, όπως τα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα της σειράς EN 45000, καθώς και στην αξιολόγηση του φακέλου που υποβάλλει ο υποψήφιος με τον οποίο αποδεικνύονται δεόντως οι ικανότητές του στο συγκεκριμένο τομέα.

2. Αντί της διαπίστευσης δυνάμει της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι τα πρόσωπα ή οι οργανισμοί που αναγνωρίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή ή από οργανισμό που ορίζει το οικείο κράτος μέλος. Η αναγνώριση βασίζεται σε κριτήρια ανεξαρτησίας, επάρκειας και αμεροληψίας· ωστόσο, αν η συγκεκριμένη ικανότητα είναι ιδιαίτερα σπάνια, επιτρέπεται εξαίρεση από τον κανόνα αυτό ύστερα από θετική γνωμοδότηση της Επιτροπής με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

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

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

Άρθρο 21

Αποφάσεις της αρμόδιας αρχής

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

Άρθρο 22

Μητρώα και ανταλλαγή δεδομένων

1. Οι αρμόδιες αρχές υποχρεούνται:
- α) να τηρούν μητρώο όλων των αδειών που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, ανανεωθεί, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απωλεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα κάθε αδείας που προβλέπονται στο Παράρτημα Ι, σημείο 4, τα οποία μπορούν να ανευρεθούν με τη βοήθεια του εθνικού αριθμού που χορηγείται σε κάθε μηχανοδηγό. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα,
- β) να παρέχουν, κατόπιν αιτιολογημένης αιτήσεως, πληροφορίες για την κατάσταση των εν λόγω αδειών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών, στον Οργανισμό ή σε κάθε εργοδότη μηχανοδηγών.
2. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση και διαχειριστής υποδομής υποχρεούνται:
- α) να τηρούν μητρώο όλων των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί, προσαρμοσθεί στα πρόσφατα δεδομένα, τροποποιηθεί, λήξει, ανασταλεί, ανακληθεί ή δηλωθεί ότι έχουν απωλεσθεί, κλαπεί ή καταστραφεί, ή να μεριμνούν για την τήρηση του μητρώου. Το μητρώο περιλαμβάνει τα δεδομένα που προβλέπει το Παράρτημα Ι, σημείο 4, για κάθε πιστοποιητικό, καθώς και τα δεδομένα για τους περιοδικούς ελέγχους κατά το άρθρο 16. Το μητρώο προσαρμόζεται τακτικά στα πρόσφατα δεδομένα,
- β) να συνεργάζονται με την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένοι για να ανταλλάσσουν πληροφορίες με την αρμόδια αρχή και να της παρέχουν πρόσβαση στα ζητούμενα δεδομένα,
- γ) να παρέχουν, κατόπιν σχετικής αιτήσεως, πληροφορίες για το περιεχόμενο των πιστοποιητικών αυτών στις αρμόδιες αρχές των λοιπών κρατών μελών, όταν αυτό απαιτείται λόγω των διασυνοριακών τους δραστηριοτήτων.

3. Οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με τον Οργανισμό για να εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα των μητρώων των παραγράφων 1 και 2. Προς το σκοπό αυτόν, η Επιτροπή καθορίζει πριν από (*), με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, και με βάση σχέδιο που καταρτίζει ο Οργανισμός, τις βασικές παραμέτρους των μητρώων που πρέπει να τηρούνται, όπως είναι τα προς καταγραφή δεδομένα, η μορφή τους, καθώς και το πρωτόκολλο ανταλλαγής δεδομένων, τα δικαιώματα πρόσβασης, η διάρκεια της διατήρησης των δεδομένων, και οι διαδικασίες σε περίπτωση πτώχευσης.

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΩΝ

Άρθρο 23

Εκπαίδευση

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

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

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

α) είτε με τις σχετικές ΤΠΔ — η Επιτροπή, με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, εξασφαλίζει συνοχή μεταξύ των ΤΠΔ και των Παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας,

β) είτε με τα κριτήρια τα οποία προτείνει ο Οργανισμός βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 και τα οποία θεσπίζει η Επιτροπή βάσει του άρθρου 31 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.

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

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

(*) Ένα έτος μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

6. Τα καθήκοντα εκπαίδευσης που αφορούν τη γνώση της υποδομής όπως προβλέπει το άρθρο 11, παράγραφος 2, συμπεριλαμβανομένων των γνώσεων της διαδρομής και των κανόνων και των διαδικασιών λειτουργίας, εκτελούνται από πρόσωπα ή οργανισμούς διαπιστευμένους ή αναγνωρισμένους από το κράτος μέλος όπου βρίσκεται η υποδομή.

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

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

Άρθρο 24

Εξετάσεις

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

α) για το μέρος που αφορά την άδεια: από την αρμόδια αρχή, κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης αδειάς κατ' άρθρο 14, παράγραφος 1,

β) για το μέρος που αφορά το πιστοποιητικό: από τη σιδηροδρομική επιχείρηση ή από τον διαχειριστή υποδομής κατά τον καθορισμό της διαδικασίας απόκτησης πιστοποιητικού κατ' άρθρο 15.

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

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

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

5. Η επιλογή των εξεταστών και οι εξετάσεις μπορούν να υπόκεινται σε κοινοτικά κριτήρια τα οποία προτείνονται από τον Οργανισμό και θεσπίζονται από την Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2. Ελλείψει κοινοτικών κριτηρίων, οι αρμόδιες αρχές θεσπίζουν εθνικά κριτήρια.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 25

Άρθρο 28

Ποιοτικά πρότυπα

Έλεγχοι από την αρμόδια αρχή

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

Άρθρο 26

Ανεξάρτητη αξιολόγηση

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

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΛΟΙΠΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Άρθρο 27

Έκθεση για το λοιπό προσωπικό

Σε έκθεση που υποβάλλεται έως τις (*), ο Οργανισμός προσδιορίζει τα προσόντα και τα καθήκοντα του λοιπού προσωπικού που επιβαίνει της μηχανής έλξης και του συρμού και εκτελεί καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια και του οποίου, συνεπώς, τα επαγγελματικά προσόντα συμβάλλουν στην ασφάλεια των σιδηροδρόμων και θα πρέπει να ρυθμίζονται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω συστήματος αδειών ή/και πιστοποιητικών το οποίο μπορεί να είναι παρόμοιο με το σύστημα της παρούσας οδηγίας.

(*) Δύο έτη μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

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

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

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

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

α) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από την αρμόδια αρχή: η αρμόδια αρχή αναστέλλει αμέσως την άδεια. Η αναστολή είναι προσωρινή ή οριστική ανάλογα με το μέγεθος των προβλημάτων που δημιουργούνται για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως τον ενδιαφερόμενο και τον εργοδότη του για την αιτιολογημένη απόφασή της, με την επιφύλαξη του δικαιώματος προσφυγής κατ' άρθρο 21. Η αρμόδια αρχή εξηγεί τη διαδικασία για την ανάκτηση της άδειας.

β) Εφόσον πρόκειται για άδεια εκδοθείσα από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους, η αρμόδια αρχή επικοινωνεί με αυτήν και της υποβάλλει αιτιολογημένο αίτημα είτε για τη διαξαγωγή περαιτέρω επιθεώρησης είτε για αναστολή της άδειας. Η αιτούσα αρμόδια αρχή ενημερώνει την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για το αίτημά της. Η αρχή η οποία εξέδωσε τη συγκεκριμένη άδεια αναλαμβάνει να εξετάσει το αίτημα εντός τεσσάρων εβδομάδων και να κοινοποιήσει την απόφασή της στην άλλη αρχή. Η αρχή η οποία εξέδωσε την άδεια ενημερώνει επίσης την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές για την απόφασή της. Οιαδήποτε αρμόδια αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας της μέχρι να της κοινοποιηθεί η απόφαση της εκδούσας αρχής.

γ) Εφόσον πρόκειται για πιστοποιητικό, η αρμόδια αρχή επικοινωνεί με τον εκδόντα οργανισμό και ζητεί είτε τη διενέργεια περαιτέρω επιθεώρησης είτε την αναστολή του πιστοποιητικού. Ο εκδόν οργανισμός λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα και ενημερώνει την αρμόδια αρχή εντός τεσσάρων εβδομάδων. Η αρμόδια αρχή μπορεί να απαγορεύει στους μηχανοδηγούς να εργάζονται στην περιοχή δικαιοδοσίας της εν αναμονή της έκθεσης του εκδόντος οργανισμού, και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τις λοιπές αρμόδιες αρχές.

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

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

5. Εάν αρμόδια αρχή κρίνει ότι απόφαση που έλαβε αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους βάσει της παραγράφου 4 δεν πληροί τα σχετικά κριτήρια, προσφεύγει στην Επιτροπή, η οποία γνωμοδοτεί εντός τριμήνου. Εφόσον απαιτείται, προτείνονται διορθωτικά μέτρα στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Σε περίπτωση διαφωνίας ή διαφοράς, το θέμα παραπέμπεται στην επιτροπή του άρθρου 31, παράγραφος 1, και η Επιτροπή λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2. Κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί την απαγόρευση οδήγησης του μηχανοδηγού στο έδαφός του σύμφωνα με την παράγραφο 4, μέχρις ότου ληφθεί οριστική απόφαση σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.

Άρθρο 29

Κυρώσεις

Με την επιφύλαξη άλλων κυρώσεων ή διαδικασιών που θεσπίζονται με την οδηγία, τα κράτη μέλη καθορίζουν το καθεστώς των επιβλητέων κυρώσεων για παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται κατ' εφαρμογήν της παρούσας οδηγίας, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο την ημερομηνία που σημειώνεται στο άρθρο 35, και της κοινοποιούν οιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 30

Τροποποιήσεις των παραρτημάτων

Τα Παραρτήματα προσαρμόζονται στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2.

Άρθρο 31

Επιτροπή

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

2. Σε περίπτωση παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

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

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 32

Έκθεση

Ο Οργανισμός αξιολογεί την εξέλιξη της πιστοποίησης των μηχανοδηγών που πραγματοποιείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Υποβάλλει στην Επιτροπή, το αργότερο τέσσερα έτη μετά τη θέσπιση των βασικών παραμέτρων των μητρώων κατά το άρθρο 22, παράγραφος 3, έκθεση με τις τυχόν βελτιώσεις που πρέπει να επέλθουν στο σύστημα όσον αφορά:

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

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

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

Άρθρο 33

Χρήση προγραμματισμένων καρτών

Ο Οργανισμός αξιολογεί μέχρι (*) τη δυνατότητα χρήσης προγραμματισμένης κάρτας που να συνδυάζει την άδεια και τα πιστοποιητικά που προβλέπονται στο άρθρο 4 και καταρτίζει μια ανάλυση κόστους/οφέλους. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή αποφασίζει με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, και με βάση σχέδιο που καταρτίζει ο Οργανισμός, τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές μιας τέτοιας προγραμματισμένης κάρτας. Η εισαγωγή της κάρτας ενδέχεται να απαιτήσει προσαρμογή των παραρτημάτων σύμφωνα με το άρθρο 30.

(*) Πέντε έτη μετά από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 34

Συνεργασία

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

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

Άρθρο 35

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο (*). Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

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

Άρθρο 36

Προοδευτική έναρξη εφαρμογής και μεταβατικές περίοδοι

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

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

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

(*) 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

β) Εντός δύο ετών από την έναρξη τήρησης των μητρώων κατά το σημείο 1, όλες οι νέες άδειες και πιστοποιητικά εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη της παραγράφου 3.

γ) Επτά έτη μετά την έναρξη τήρησης του μητρώου της παραγράφου 1, όλοι οι μηχανοδηγοί πρέπει να διαθέτουν άδειες και πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Οι εκδίδουσες αρχές λαμβάνουν υπόψη όλες τις επαγγελματικές δεξιότητες που έχει ήδη αποκτήσει κάθε μηχανοδηγός, ώστε η παρούσα απαίτηση να μη δημιουργεί περιττή διοικητική και οικονομική επιβάρυνση. Δικαιώματα οδήγησης που έχουν ήδη χορηγηθεί στους μηχανοδηγούς πρέπει να κατοχυρώνονται, όσο είναι δυνατόν. Παρόλα αυτά, οι εκδίδουσες αρχές μπορούν να αποφασίζουν, για μεμονωμένους μηχανοδηγούς ή για ομάδες μηχανοδηγών, ότι απαιτούνται επιπλέον εξετάσεις και/ή εκπαίδευση για τη χορήγηση των αδειών και/ή των πιστοποιητικών βάσει της παρούσας οδηγίας.

3. Οι μηχανοδηγοί οι οποίοι εκτελούσαν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από την εφαρμογή της παραγράφου 2, στοιχεία α) ή β) μπορούν να συνεχίσουν να ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες βάσει των κεκτημένων δικαιωμάτων οδήγησης, χωρίς να εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, επί επτά το πολύ έτη μετά την έναρξη τήρησης των μητρώων της παραγράφου 1.

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

Για τους μηχανοδηγούς και τους μαθητευόμενους που μνημονεύονται στην παρούσα παράγραφο, η αρμόδια αρχή ή αρχές μπορούν να χορηγούν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, απαλλαγές από τις ιατρικές απαιτήσεις που ορίζονται στο Παράρτημα II. Η ισχύς της άδειας που εκδίδεται με μια τέτοια εξαίρεση περιορίζεται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους.

4. Οι αρμόδιες αρχές, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν τη σταδιακή εφαρμογή τακτικών ελέγχων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 16, στους μηχανοδηγούς που δεν διαθέτουν άδειες και πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
5. Όταν το ζητήσει ένα κράτος μέλος, η Επιτροπή ζητεί από τον Οργανισμό, σε διαβούλευση με το εν λόγω κράτος μέλος, να πραγματοποιήσει ανάλυση κόστους /οφέλους της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στους μηχανοδηγούς που ασκούν τα καθήκοντά τους αποκλειστικά στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Η ανάλυση καλύπτει περίοδο 10 ετών και υποβάλλεται στην Επιτροπή μέσα σε δύο έτη μετά την έναρξη τήρησης των μητρώων της παραγράφου 1.

Εάν η ανάλυση κόστους/οφέλους καταδείξει ότι το κόστος της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στους εν λόγω μηχανοδηγούς είναι μεγαλύτερο από το όφελος, η Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, αποφασίζει εντός 6 μηνών από την υποβολή των πορισμάτων της ανάλυσης, ότι οι διατάξεις της παραγράφου 2, στοιχεία β) και γ), του παρόντος άρθρου δεν χρειάζεται να τεθούν σε ισχύ έναντι των εν λόγω μηχανοδηγών για χρονικό διάστημα μέχρι 10 ετών στο έδαφος του συγκεκριμένου κράτους μέλους.

Το αργότερο 24 μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής αυτής εξαίρεσης, η Επιτροπή, συνεκτιμώντας τις εξελίξεις στον τομέα των σιδηροδρόμων στο συγκεκριμένο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, από τον Οργανισμό να πραγματοποιήσει νέα ανάλυση κόστους / οφέλους και να της την υποβάλει το αργότερο 12 μήνες πριν από τη λήξη της προσωρινής εξαίρεσης. Η Επιτροπή αποφασίζει με τη διαδικασία του δευτέρου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 37

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 38

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

...

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

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

Η κάρτα είναι κατασκευασμένη από πολυανθρακικό πλαστικό.

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

2. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Η εμπρόσθια όψη της άδειας περιλαμβάνει:

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

Οι κωδικοί αποφασίζονται από την Επιτροπή με τη διαδικασία του άρθρου 31, παράγραφος 2, βάσει συστάσεως του Οργανισμού.

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Το πιστοποιητικό περιέχει:

- α) το επώνυμο του κατόχου,
- β) το όνομα ή τα ονόματα του κατόχου,
- γ) την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του κατόχου,
- δ) — την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού,
— την ημερομηνία λήξης ισχύος του πιστοποιητικού
— την επωνυμία της εκδίδουσας αρχής,
— τον αριθμό αναφοράς που έχει δοθεί στον εργαζόμενο από τον εργοδότη (προαιρετικώς),

- ε) τον αριθμό της άδειας, που επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα του εθνικού μητρώου,
- στ) φωτογραφία του κατόχου,
- ζ) την υπογραφή του κατόχου,
- η) τον τόπο μόνιμου κατοικίας ή την ταχυδρομική διεύθυνση του κατόχου (προαιρετικώς),
- θ) το όνομα και τη διεύθυνση της σιδηροδρομικής επιχείρησης ή του διαχειριστή υποδομής για λογαριασμό των οποίων επιτρέπεται να οδηγεί συρμούς ο οδηγός,
- ι) την κατηγορία που ο κάτοχος δικαιούται να οδηγεί,
- κ) τον τύπο ή τους τύπους τροχαίου υλικού που επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος,
- λ) τις υποδομές επί των οποίων επιτρέπεται να οδηγεί ο κάτοχος,
- μ) τις τυχόν πρόσθετες ή περιοριστικές μνείες,
- ν) τις γλωσσικές γνώσεις.

4. ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΑΝΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΜΗΤΡΩΑ

α) Δεδομένα σχετικά με την άδεια:

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

β) Δεδομένα σχετικά με το πιστοποιητικό

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

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

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

1.2. Όραση

Πρέπει να πληρούνται οι κάτωθι απαιτήσεις για την όραση:

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

1.3. Απαιτήσεις για την ακοή και την ομιλία

Επαρκής ακοή επιβεβαιωμένη με ακουόγραμμα, ήτοι:

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

Οι κάτωθι τιμές πρέπει να εκλαμβάνονται ως ενδεικτικές:

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

1.4. Εγκυμοσύνη

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

2. ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΠΡΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΣ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

2.1. Ιατρικές εξετάσεις

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

2.2. Ψυχολογικές εξετάσεις για την επαγγελματική καταλληλότητα

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

3. ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΛΗΨΗ

3.1. Συχνότητα

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

Εκτός από αυτή τη συχνότητα εξέτασης, ο ιατρός πρέπει να ορίζει μεγαλύτερη συχνότητα εξέτασης εφόσον το απαιτεί η κατάσταση υγείας του μέλους του προσωπικού.

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

Η σωματική ικανότητα ελέγχεται τακτικά και μετά από κάθε εργατικό ατύχημα. Ο ιατρός ή η ιατρική υπηρεσία της επιχείρησης μπορούν να αποφασίσουν τη διενέργεια κατάλληλης συμπληρωματικής ιατρικής εξέτασης, ιδίως μετά από αναρρωτική άδεια τουλάχιστον τριάντα ημερών. Ο εργοδότης οφείλει να ζητήσει από τον γιατρό να ελέγξει τη σωματική ικανότητα του μηχανοδηγού εφόσον υποχρεώθηκε να τον αποσύρει από την υπηρεσία για λόγους ασφαλείας.

3.2. Ελάχιστο περιεχόμενο της περιοδικής ιατρικής εξέτασης

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

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

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ

Στο πλαίσιο της γενικής κατάρτισης επιδιώκονται οι κάτωθι στόχοι:

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

Συγκεκριμένα, ο μηχανοδηγός πρέπει να είναι ικανός:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

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

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

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

2. ΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

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

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

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

- τις μηχανικές δομές,
- τα όργανα ανάρτησης και ζεύξης,
- τα κινούμενα στοιχεία,
- τον εξοπλισμό ασφαλείας,
- τις δεξαμενές καυσίμου, τις διατάξεις τροφοδοσίας σε καύσιμο, τις διατάξεις εξάτμισης,
- τη σημασία των σημάνσεων στις εσωτερικές και εξωτερικές όψεις του τροχαίου υλικού, ιδίως δε τα σύμβολα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων,
- τα συστήματα καταγραφής διαδρομών,
- τα ηλεκτρικά και αεροϋδροστατικά συστήματα,
- τα συστήματα τροφοδοσίας με ηλεκτρικό ρεύμα και υψηλής τάσης,
- τον εξοπλισμό επικοινωνίας (ραδιοεπικοινωνία εδάφους-συρμού, κ.λπ.),
- τις ρυθμίσεις των διαδρομών,
- τα συστατικά στοιχεία του τροχαίου υλικού, το ρόλο τους και τις ιδιαίτερες διατάξεις του ρυμουλκούμενου υλικού, ιδίως το σύστημα ακινητοποίησης του συρμού με εξαερισμό του σωλήνα πέδησης,
- το σύστημα πέδησης,
- τα ιδιαίτερα στοιχεία των μηχανών έλξης,
- την αλυσίδα έλξης, τους κινητήρες και τις μεταδόσεις κίνησης.

3. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

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

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

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

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

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

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

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

9. ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

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

Θέματα σχετικά με τις υποδομές

1. ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΣΤΟ ΤΡΑΙΝΟ

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

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

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

3. ΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

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

Τα κάτωθι στοιχεία είναι σημαντικά:

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

4. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

5. ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΡΜΟΥ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

6. ΑΝΩΜΑΛΙΕΣ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

7. ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ, ΠΥΡΚΑΓΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Ο μηχανοδηγός οφείλει να είναι ικανός:

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

8. ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΑΣΙΕΣ

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

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

Επίπεδο γλώσσας και επικοινωνίας

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

Επίπεδο	Περιγραφή
5	— προσαρμόζει τον τρόπο που μιλά σε οποιοδήποτε συνομιλητή — μπορεί να εκφράσει μια γνώμη — μπορεί να διαπραγματευθεί — μπορεί να πείσει — μπορεί να συμβουλευθεί
4	— μπορεί να αντιμετωπίσει τελείως απροσδόκητες καταστάσεις — μπορεί να κάνει παραδοχές — μπορεί να υποστηρίξει τη γνώμη του με επιχειρήματα
3	— μπορεί να αντιμετωπίσει πρακτικές καταστάσεις όπου υπεισέρχεται απρόβλεπτο στοιχείο — μπορεί να περιγράψει — μπορεί να κρατήσει μια απλή συνομιλία
2	— μπορεί να αντιμετωπίσει απλές πρακτικές καταστάσεις — μπορεί να κάνει ερωτήσεις — μπορεί να απαντήσει σε ερωτήσεις
1	— μπορεί και μιλά με απομνημονευμένες φράσεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Η ελάχιστη συχνότητα των περιοδικών ελέγχων είναι η εξής:

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

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση οδηγίας σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας στις 3 Μαρτίου 2004 ως μέρος των τεσσάρων προτάσεων της τρίτης δέσμης για τους σιδηροδρόμους ⁽¹⁾.

Στις 28 Σεπτεμβρίου 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση.

Στις 14 Σεπτεμβρίου 2006, το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 251 της Συνθήκης.

Κατά τις εργασίες του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του τις γνώμες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾ και της Επιτροπής των Περιφερειών. ⁽³⁾

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

1. Γενικά

Οι διαπραγματεύσεις για την πιστοποίηση του προσωπικού των σιδηροδρόμων διεξήχθησαν σε πλαίσιο που διαμορφώθηκε από τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010» ⁽⁴⁾, καθώς και από την πρώτη και τη δεύτερη δέση για τους σιδηροδρόμους. Στη Λευκή Βίβλο της, η Επιτροπή τονίζει ότι «οι μηχανοδηγοί καλούνται να κυκλοφορήσουν στο ευρωπαϊκό δίκτυο». Η πρώτη και η δεύτερη δέση για τους σιδηροδρόμους περιέχουν αναλυτικές διατάξεις για την πρόσβαση στην υποδομή, τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, παρέχοντας κατ' αυτόν τον τρόπο το πλαίσιο που απαιτείται για το άνοιγμα της αγοράς για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και τις υπηρεσίες διεθνών μεταφορών επιβατών.

Όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς, κατέστη σαφές ότι πρέπει να θεσπιστούν κοινοί κανόνες για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών προκειμένου να διευκολυνθεί η διαλειτουργικότητά τους και να εξασφαλιστούν συνθήκες για την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στο σιδηροδρομικό τομέα.

Η κοινή θέση, όπως συμφωνήθηκε από το Συμβούλιο, ορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες για την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας, καθορίζει δε τα καθήκοντα για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, οι μηχανοδηγοί και οι λοιποί ενδιαφερόμενοι του τομέα, ιδίως δε οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα. Εξάλλου, η πρόταση θεσπίζει στοιχειώδεις απαιτήσεις σωματικής και ψυχολογικής ικανότητας, υποχρεωτικούς περιοδικούς ελέγχους και την περιγραφή των απαιτούμενων δεξιοτήτων των μηχανοδηγών. Το σχέδιο οδηγίας θα ισχύει μόνον για τους μηχανοδηγούς. Το λοιπό προσωπικό των τρένων που επιβαίνει των μηχανών έλξης και των συρμών το οποίο συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην οδήγηση ή/και σε άλλα καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια δεν θα καλύπτεται από τις διατάξεις του. Το σχέδιο οδηγίας προβλέπει επίσης συγκεκριμένη διαδικασία για την προσωρινή εξαίρεση, από το πεδίο εφαρμογής του, των μηχανοδηγών εσωτερικών γραμμών οι οποίοι κυκλοφορούν μόνον εντός των συνόρων των κρατών μελών.

2. Βασικά θέματα πολιτικής

(i) Εξαίρεση του λοιπού προσωπικού

Η πρόταση της Επιτροπής προέβλεπε πεδίο εφαρμογής το οποίο εκάλυπτε την πιστοποίηση των μηχανοδηγών και του λοιπού προσωπικού των τρένων που επιβαίνει των μηχανών έλξης και των συρμών και το οποίο συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην οδήγηση ή/και σε άλλα καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια. Η υπαγωγή του «λοιπού προσωπικού» στο πεδίο εφαρμογής οφείλεται σε δέσμευση την οποία είχε αναλάβει η Επιτροπή κατά τις διαπραγματεύσεις για τη δεύτερη δέση για τους σιδηροδρόμους ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Οι τρεις άλλες νομοθετικές προτάσεις αφορούν:

— κανονισμό για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών διεθνών σιδηροδρομικών γραμμών (εγγρ. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337),
— κανονισμό για τις υποχρεώσεις ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (εγγρ. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338),
— οδηγία που τροποποιεί την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (εγγρ. 7147/04 TRANS 107 CODEC 335).

⁽²⁾ ΕΕ C 221, 9.9.2005, σ. 20.

⁽³⁾ ΕΕ C 71, 22.3.2005, σ. 26.

⁽⁴⁾ εγγρ. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ πρβ. οδηγία 2004/49/ΕΚ για τους κοινοτικούς σιδηροδρόμους (οδηγία για την ασφάλεια) (ΕΕ L 220, 21.06.2004, σ. 16-31 (αιτιολογική παράγραφος 21)).

Το Συμβούλιο εξέτασε προσεκτικά τη θέση που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση με την οποία πρότεινε να συμπεριληφθεί το λοιπό προσωπικό στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου οδηγίας και να προστεθεί, στο άρθρο 27, ένας μηχανισμός για την πιστοποίησή του.

Ωστόσο, στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο περιορίζει το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου οδηγίας στους μηχανοδηγούς. Μολοντί δεν διαφωνεί κατ' αρχήν για την πιστοποίηση του «λοιπού προσωπικού», το Συμβούλιο κρίνει ότι ένα τόσο ευρύ πεδίο εφαρμογής είναι πρόωρο, δεδομένου ότι δεν είναι γνωστό ποιο προσωπικό υπάγεται στην κατηγορία αυτήν, ούτε ποια καθήκοντα θα πρέπει να εκτελεί. Κατά συνέπεια, προστέθηκε στο σχέδιο οδηγίας μια διάταξη με την οποία ανατίθεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων να εκπονήσει έκθεση στην οποία να προσδιορίζεται τα προσόντα και τα καθήκοντα αυτού του λοιπού προσωπικού. Η έκθεση αυτή θα υποβληθεί δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας (πρβ. άρθρο 27).

Το Συμβούλιο περιέλαβε επίσης μια διάταξη που εξασφαλίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευματικών συρμών σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πρβ. άρθρο 2, δεύτερο εδάφιο).

ii) Πιστοποίηση των «μηχανοδηγών εσωτερικών γραμμών»

Ακολουθώντας την πρόταση της Επιτροπής, το Συμβούλιο αποφάσισε να εφαρμόσει τις διατάξεις του παρόντος σχεδίου οδηγίας σε όλους τους μηχανοδηγούς εντός της Κοινότητας. Αυτό σημαίνει ότι το πεδίο εφαρμογής καλύπτει και τους μηχανοδηγούς εσωτερικών γραμμών που κυκλοφορούν μόνον εντός των συνόρων ενός κράτους μέλους.

Ωστόσο, το Συμβούλιο αποφάσισε ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητά από την Επιτροπή να διενεργεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων ανάλυση κόστους/οφέλους της εφαρμογής των διατάξεων της οδηγίας στους μηχανοδηγούς που ασκούν τα καθήκοντά τους αποκλειστικά στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους. Εάν από την ανάλυση αυτή αποδειχθεί ότι το κόστος εφαρμογής των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στους μηχανοδηγούς αυτούς είναι ανώτερο από το σχετικό όφελος, η Επιτροπή θα εκδώσει απόφαση εντός 6 μηνών από την υποβολή των πορισμάτων της ανάλυσης κόστους/οφέλους. Η απόφαση της Επιτροπής βάσει της ανάλυσης αυτής μπορεί να συνεπάγεται ότι η οδηγία δεν χρειάζεται να εφαρμόζεται στους μηχανοδηγούς εσωτερικών γραμμών, για περίοδο μέχρι 10 ετών, στο έδαφος του συγκεκριμένου κράτους μέλους. Εάν απαιτείται, είναι δυνατόν να χορηγηθεί νέα περίοδος εξαίρεσης με την ίδια διαδικασία (πρβ. άρθρο 36 παράγραφος 5).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμμερίζεται εν προκειμένω τις απόψεις του Συμβουλίου και προέβλεψε παρόμοια διαδικασία στο δεύτερο μέρος της τροπολογίας αριθ. 4.

iii) Προοδευτική εφαρμογή

Στην πρότασή της, η Επιτροπή προβλέπει προοδευτική εφαρμογή η οποία αποτελείται από τρία στάδια και εκτείνεται κατά την περίοδο 2006 έως 2015.

Στη γνώμη του που διατύπωσε σε πρώτη ανάγνωση (πρώτο μέρος της τροπολογίας αριθ. 40), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συνετάχθη με την προσέγγιση της Επιτροπής, επισπεύδοντας όμως τις ημερομηνίες κατά ένα έτος.

Στην κοινή του θέση, το Συμβούλιο ακολουθεί κατ' αρχήν την προσέγγιση τριών σταδίων της Επιτροπής, αλλά δεν καθορίζει συγκεκριμένες ημερομηνίες για τα επιμέρους στάδια. Η προοδευτική εφαρμογή (έκδοση «νέων» αδειών ή/και πιστοποιητικών σύμφωνα με την παρούσα οδηγία), την οποία αποφάσισε το Συμβούλιο, έχει ως εξής:

Αρχίζοντας από την ημερομηνία κατάρτισης των αναγκαίων εθνικών μητρώων:

1. ύστερα από 1 έτος: εφαρμογή στους νέους μηχανοδηγούς — που εκτελούν διασυνοριακά δρομολόγια, ενδομεταφορές ή μεταφορές εμπορευμάτων σε άλλο κράτος μέλος, ή που εργάζονται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη — και στους μηχανοδηγούς που εκτελούν ήδη τα ανωτέρω καθήκοντα, αλλά που χρειάζονται νέα άδεια ή νέο πιστοποιητικό,
2. ύστερα από 3 έτη: εφαρμογή σε όλους τους μηχανοδηγούς που χρειάζονται νέα άδεια ή νέο πιστοποιητικό,
3. ύστερα από 8 έτη: εφαρμογή σε όλους τους μηχανοδηγούς.

Με μια συνοδευτική διάταξη (βλ. άρθρο 36 παράγραφος 3) εξασφαλίζεται ότι ένας μηχανοδηγός μπορεί να εξακολουθεί να ασκεί τη δραστηριότητά του βάσει των κεκτημένων δικαιωμάτων του μέχρις ότου αρχίσει να εφαρμόζεται το άρθρο 36 παράγραφος 2 σημεία α), β) ή γ).

III. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Το Συμβούλιο δέχθηκε πλήρως τις τροπολογίες 27, 36 και 44 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Όπως προαναφέρεται, το Συμβούλιο απέρριψε τις τροπολογίες 7, 9, 11, 34, 35 και 40 (πρώτο μέρος). Όσον αφορά τις τροπολογίες 15, 24, 25, 26, 32, 38, 39 και 45, το Συμβούλιο αποφάσισε να ακολουθήσει την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και να τις απορρίψει. Οι τροπολογίες 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 37, 40 (δεύτερο μέρος), 41, 42, 43, 46 και 47 είναι παρόμοιες με την κοινή θέση του Συμβουλίου ή πολύ κοντά στο πνεύμα της.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εγκρίνοντας την κοινή του θέση, το Συμβούλιο έλαβε πλήρως υπόψη του την πρόταση της Επιτροπής καθώς και τη γνώμη που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε πρώτη ανάγνωση. Όσον αφορά τις τροπολογίες που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο παρατηρεί ότι η κοινή του θέση καλύπτει ήδη σημαντικό αριθμό των τροπολογιών αυτών — κατά το πνεύμα τους, εν μέρει ή πλήρως.

Όσον αφορά τα δύο κύρια θέματα διαφωνίας — την υπαγωγή του λοιπού προσωπικού στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου οδηγίας και το χρονοδιάγραμμα (ημερομηνίες) της προοδευτικής εφαρμογής — το Συμβούλιο κρίνει ότι οι λύσεις που επέλεξε συνιστούν ισόρροπη και κατάλληλη απάντηση.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 22/2006

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 25 Σεπτεμβρίου 2006

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές («ΡΩΜΗ II»)

(2006/C 289 E/04)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 61, στοιχείο γ), και το άρθρο 67,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Κοινότητα έχει θέσει ως στόχο τη διατήρηση και ανάπτυξη ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης. Για την προοδευτική δημιουργία του χώρου αυτού, η Κοινότητα πρέπει να θεσπίσει μέτρα στον τομέα της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις με διασυνοριακές συνέπειες, στο μέτρο που είναι αναγκαίο για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 65, στοιχείο β), της Συνθήκης, στα μέτρα αυτά συγκαταλέγονται και όσα ευνοούν τη συμβατότητα των κανόνων που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη όσον αφορά τη σύγκρουση νόμων και δικαιοδοσίας.
- (3) Κατά τη σύνοδό του στο Τάμπερε, στις 15 και 16 Οκτωβρίου 1999, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των δικαστικών και άλλων αποφάσεων οργάνων της δικαστικής εξουσίας, ως ακρογωνιαίο λίθο της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις, και κάλεσε το Συμβούλιο και την Επιτροπή να υιοθετήσουν πρόγραμμα μέτρων για την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.
- (4) Στις 30 Νοεμβρίου 2000 το Συμβούλιο υιοθέτησε κοινό πρόγραμμα μέτρων της Επιτροπής και του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης των αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις.⁽³⁾ Σύμφωνα με το πρόγραμμα αυτό, τα μέτρα εναρμόνισης των κανόνων περί σύγκρουσης δικαίων μπορούν να συμβάλλουν στην προώθηση της αμοιβαίας αναγνώρισης των δικαστικών αποφάσεων.

- (5) Το Πρόγραμμα της Χάγης⁽⁴⁾, το οποίο υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 5 Νοεμβρίου 2004, κάλεσε τα κράτη μέλη να συνεχίσουν δυναμικά τις εργασίες σχετικά με τους κανόνες περί σύγκρουσης νόμων όσον αφορά εξωσυμβατικές ενοχές («Ρώμη II»).
- (6) Η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς προϋποθέτει, για τη βελτίωση της δυνατότητας πρόβλεψης της έκβασης των διαφορών, της ασφάλειας του εφαρμοστέου δικαίου και της ελεύθερης κυκλοφορίας των δικαστικών αποφάσεων, ότι οι κανόνες περί σύγκρουσης δικαίων που ισχύουν στα κράτη μέλη ορίζουν ως εφαρμοστέο το αυτό εθνικό δίκαιο ανεξαρτήτως του κράτους ενώπιον των δικαστηρίων του οποίου ασκείται η αγωγή.
- (7) Το καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής και οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συνάδουν προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις⁽⁵⁾ («Βρυξέλλες Ι») και τη Σύμβαση της Ρώμης του 1980 σχετικά με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.⁽⁶⁾
- (8) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται ασχέτως του είδους του επιληφθέντος δικαστηρίου.
- (9) Στις αξιώσεις που απορρέουν από πράξεις τελούμενες κατά την άσκηση δημόσιας εξουσίας «*acta iure imperii*» θα πρέπει να περιλαμβάνονται αξιώσεις κατά υπαλλήλων που ενεργούν εξ ονόματος του κράτους καθώς και η ευθύνη για πράξεις δημοσίων αρχών, συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης δημοσίων λειτουργών. Τα θέματα αυτά θα πρέπει, επομένως, να εξαιρεθούν του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (10) Οι οικογενειακές σχέσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις συγγενικές σχέσεις εξ αίματος ή εξ αγχιστείας, σε ευθεία ή πλάγια γραμμή καθώς και τις σχέσεις των συζύγων. Η μνεία του άρθρου 1, παράγραφος 2, σε σχέσεις που παράγουν παρόμοια αποτελέσματα με τον γάμο και άλλες οικογενειακές σχέσεις θα πρέπει να ερμηνεύεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους του επιληφθέντος δικαστηρίου.
- (11) Η έννοια της εξωσυμβατικής ενοχής ποικίλλει ανάλογα στα κράτη μέλη. Επομένως, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού οι εξωσυμβατικές ενοχές θα πρέπει να νοηθούν ως αυτοτελής έννοια.

⁽¹⁾ ΕΕ C 241, 28.9.2004, σ. 1.⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 6ης Ιουλίου 2005 (ΕΕ C 157 E, 6.7.2006, σ. 371), κοινή θέση του Συμβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα)⁽³⁾ ΕΕ C 12, 15.1.2001, σ. 1.⁽⁴⁾ ΕΕ C 53, 3.3.2005, σ. 1.⁽⁵⁾ ΕΕ L 12, 16.1.2001, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2245/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 381, 28.12.2004, σ. 10).⁽⁶⁾ ΕΕ C 27, 26.1.1998, σ. 34.

- (12) Ο κίνδυνος στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ διαδίκων στην Κοινότητα μπορεί να αποφευχθεί με τη θέσπιση ενιαίων κανόνων, οι οποίοι εφαρμόζονται ανεξαρτήτως του δικαίου το οποίο ορίζουν ως εφαρμοστέο.
- (13) Παρά το γεγονός ότι η αρχή *lex loci delicti commissi* αποτελεί τη βασική λύση όσον αφορά τις εξωσυμβατικές ενοχές στο σύνολο σχεδόν των κρατών μελών, η αρχή αυτή δεν εφαρμόζεται πάντα με τον ίδιο τρόπο σε περίπτωση διασποράς των στοιχείων της υπόθεσης σε περισσότερες χώρες. Αυτή η κατάσταση αποτελεί πηγή αβεβαιότητας για το εφαρμοστέο δίκαιο.
- (14) Η ύπαρξη ενιαίων κανόνων θα πρέπει να βελτιώσει την προβλεψιμότητα των δικαστικών αποφάσεων και να εξασφαλίσει εύλογη ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων του φερομένου ως υπαιτίου και του ζημιωθέντος. Η σύνδεση με τη χώρα στην οποία επήλθε η άμεση ζημία (*lex loci damni*) εξισορροπεί κατά δίκαιο τρόπο τα συμφέροντα του φερομένου ως υπαιτίου και του ζημιωθέντος, και επίσης αντικατοπτρίζει τον σύγχρονο τρόπο προσέγγισης του ζητήματος της αστικής ευθύνης καθώς και την ανάπτυξη των συστημάτων αντικειμενικής ευθύνης.
- (15) Το εφαρμοστέο δίκαιο θα πρέπει να ορίζεται βάσει του τόπου επέλευσης της ζημίας, ασχέτως της χώρας ή των χωρών όπου θα μπορούσαν να επέλθουν οι έμμεσες συνέπειες. Συνεπώς, σε περιπτώσεις προσωπικής ή περιουσιακής ζημίας, η χώρα επέλευσης της ζημίας θα πρέπει να είναι η χώρα στην οποία επήλθε η προσωπική ή η περιουσιακή ζημία, αντιστοίχως.
- (16) Ο γενικός κανόνας του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι η αρχή «*lex loci damni*» που προβλέπει το άρθρο 4, παράγραφος 1. Το άρθρο 4, παράγραφος 2, θα πρέπει να νοείται ως παρέκκλιση από τη γενική αυτή αρχή. Στο πλαίσιο της διάταξης αυτής, καθιερώνεται ως ειδικό συνδετικό στοιχείο η συνήθης διαμονή των μερών στην αυτή χώρα. Το άρθρο 4, παράγραφος 3, θα πρέπει να νοείται ως «ρήτρα διαφυγής» από το άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2, όταν από όλες τις περιστάσεις της υπόθεσης συνάγεται σαφώς ότι η αδικοπραξία έχει προδήλως στενότερη σύνδεση με άλλη χώρα.
- (17) Θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικοί κανόνες για ειδικές αδικοπραξίες για τις οποίες ο γενικός κανόνας αδυνατεί να διασφαλίσει την εύλογη ισορροπία μεταξύ των σχετικών συμφερόντων.
- (18) Όσον αφορά την ευθύνη λόγω ελαττωματικών προϊόντων, ο κανόνας σύγκρουσης θα πρέπει να ανταποκρίνεται στους στόχους της δίκαιης κατανομής των κινδύνων που ενυπάρχουν σε μία σύγχρονη κοινωνία υψηλής τεχνολογίας, της προστασίας της υγείας των καταναλωτών, της προώθησης της καινοτομίας, της εξασφάλισης ανταγωνισμού χωρίς στρεβλώσεις και της διευκόλυνσης των εμπορικών συναλλαγών. Η δημιουργία μιας ιεραρχικής κλίμακας συνδετικών στοιχείων, σε συνδυασμό με ρήτρα προβλεψιμότητας, αποτελεί ισορροπημένη λύση σε σχέση με τους στόχους αυτούς. Το πρώτο στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία ο ζημιωθείς είχε τη συνήθη κατοικία του κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημίας, εφόσον το προϊόν διετίθετο στην αγορά της εν λόγω χώρας. Τα λοιπά στοιχεία προβλεπόμενης ιεραρχικής κλίμακας ενεργοποιούνται αν το προϊόν δεν διετίθετο στην αγορά της χώρας αυτής, με την επιφύλαξη του άρθρου 4, παράγραφος 2, και της ενδεχόμενης, προδήλως στενότερης σύνδεσης με άλλη χώρα.
- (19) Ο ειδικός κανόνας του άρθρου 6 δεν αποτελεί εξαίρεση του γενικού κανόνα του άρθρου 4 αλλά μάλλον διευκρίνισή του. Όσον αφορά τον αθέμιτο ανταγωνισμό, ο κανόνας σύγκρουσης θα πρέπει να προστατεύει τους ανταγωνιστές, τους καταναλωτές και το ευρύ κοινό και να εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της οικονομίας αγοράς. Η καθιέρωση ως εφαρμοστέου δικαίου του δικαίου της χώρας, στην οποία θίγονται ή ενδέχεται να θιγούν σχέσεις ανταγωνισμού ή τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών ικανοποιεί γενικά αυτούς τους στόχους.
- (20) Οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από περιορισμούς του ανταγωνισμού, περιπτώσεις τις οποίες αφορά το άρθρο 6, παράγραφος 3, θα πρέπει να καλύπτουν παραβάσεις τόσο του εθνικού όσο και του κοινοτικού δικαίου περί ανταγωνισμού. Το εφαρμοστέο δίκαιο στις εν λόγω εξωσυμβατικές ενοχές θα πρέπει να είναι το δίκαιο της χώρας, στην αγορά της οποίας ενδέχεται να έχει αποτέλεσμα ο περιορισμός, εφόσον το αποτέλεσμα αυτό είναι άμεσο και ουσιαστικό. Όταν η ζημία επέρχεται σε περισσότερες από μια χώρες, η εφαρμογή του δικαίου οποιασδήποτε από τις χώρες αυτές θα πρέπει να περιορίζεται στη ζημία που επήλθε στη χώρα αυτή.
- (21) Παραδείγματα των περιπτώσεων που εμπίπτουν στο άρθρο 6, παράγραφος 3, είναι οι απαγορεύσεις συμφωνιών μεταξύ επιχειρήσεων, αποφάσεων περί ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένων πρακτικών οι οποίες ενδέχεται να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και έχουν ως αντικείμενό τους την πρόληψη, τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό κράτους μέλους ή εντός της εσωτερικής αγοράς, καθώς και τις απαγορεύσεις της κατάχρησης δεσποζουσας θέσης στο εσωτερικό κράτους μέλους ή εντός της εσωτερικής αγοράς.
- (22) Όσον αφορά τις προσβολές του περιβάλλοντος, το άρθρο 174 της Συνθήκης, το οποίο προβλέπει υψηλό επίπεδο προστασίας και θεμελιώνεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, στην αρχή της επανόρθωσης κατά προτεραιότητα στην πηγή, και στην αρχή ο «ρυπαίνων πληρώνει», δικαιολογεί πλήρως την προσφυγή στην αρχή της ευνοίας του ζημιωθέντος. Το χρονικό σημείο κατά το οποίο το πρόσωπο που ζητά αποζημίωση μπορεί να επιλέγει το εφαρμοστέο δίκαιο θα πρέπει να καθορίζεται σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους μέλους του επιληφθέντος δικαστηρίου.
- (23) Όσον αφορά τις προσβολές των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, θα πρέπει να τηρείται η αρχή «*lex loci protectionis*» η οποία αναγνωρίζεται παγκοσμίως. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ο όρος «δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας» θα πρέπει να ερμηνεύεται, παραδείγματος χάριν, ως το δικαίωμα του δημιουργού, τα συγγενικά δικαιώματα, το *sui generis* δικαίωμα για την προστασία των βάσεων δεδομένων καθώς και τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας.
- (24) Η ακριβής έννοια της συλλογικής δράσης, όπως η απεργία ή η ανταπεργία, διαφέρει από κράτος σε κράτος και διέπεται από τους εσωτερικούς κανόνες του κάθε κράτους. Για τον

λόγο αυτό και προς προστασία των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των εργοδοτών και των εργαζομένων, ο παρών κανονισμός προβλέπει την εφαρμογή του δικαίου της χώρας στην οποία έλαβε χώρα η συλλογική δράση.

- (25) Ο ειδικός κανόνας περί συλλογικής δράσης του άρθρου 9 δεν θίγει τις προϋποθέσεις άσκησης της εν λόγω δράσης σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ούτε το νομικό καθεστώς των συνδικαλιστικών οργανώσεων ή των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των εργαζομένων όπως προβλέπεται στο δίκαιο των κρατών μελών.
- (26) Θα πρέπει να προβλεφθούν ειδικοί κανόνες όταν η ζημία προκαλείται από πράξη ή κατάσταση που δεν συνιστά αδικοπράξη, όπως ο αδικαιολόγητος πλουτισμός, η διοίκηση αλλοτρίων και η ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις (*culpa in contrahendo*).
- (27) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις (*culpa in contrahendo*) είναι αυτοτελής έννοια και δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται κατ'ανάγκη σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Η έννοια αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την αθέτηση της υποχρέωσης γνωστοποίησης και τη διακοπή των διαπραγματεύσεων για τη σύναψη της σύμβασης. Το άρθρο 12 περικλείει μόνον τις εξωσυμβατικές ενοχές που συνδέονται άμεσα με τις συζητήσεις που πραγματοποιούνται πριν από τη σύναψη της σύμβασης. Τούτο σημαίνει ότι, εάν κατά τις διαπραγματεύσεις επέλθει προσωπική ζημία, θα πρέπει να εφαρμοσθεί το άρθρο 4 ή άλλες συναφείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- (28) Προκειμένου να γίνονται σεβαστές η βούληση των μερών και να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου, τα μέρη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα ρητής επιλογής του εφαρμοστέου στην εξωσυμβατική ενοχή δικαίου. Η προστασία των ασθενέστερων συμβαλλομένων θα πρέπει να εξασφαλισθεί με την καθιέρωση ορισμένων προϋποθέσεων υπό τις οποίες θα είναι δυνατή η επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου.
- (29) Λόγοι δημοσίου συμφέροντος δικαιολογούν την αναγνώριση στα δικαστήρια των κρατών μελών της δυνατότητας να κάνουν χρήση, σε εξαιρετικές περιστάσεις, της επιφυλάξεως της δημόσιας τάξεως και του μηχανισμού των διατάξεων αμέσου εφαρμογής.
- (30) Προκειμένου να επιτευχθεί εύλογη ισορροπία μεταξύ των μερών, επιβάλλεται να λαμβάνονται προσηκόντως υπόψη οι κανόνες ασφάλειας και συμπεριφοράς που ισχύουν στη χώρα στην οποία διεπράχθη η ζημιολογός πράξη, ακόμα και στην περίπτωση που η εξωσυμβατική ενοχή διέπεται από το δίκαιο άλλης χώρας. Ο όρος «κανόνες ασφάλειας και συμπεριφοράς» θα πρέπει να ερμηνεύεται ως αναφερόμενος σε όλες τις ρυθμίσεις που αφορούν θέματα ασφάλειας και συμπεριφοράς, συμπεριλαμβανομένων, παραδείγματος χάριν, των κανόνων οδικής ασφάλειας σε περίπτωση ατυχήματος.
- (31) Θα πρέπει να αποφεύγεται η διασπορά των κανόνων περί σύγκρουσης δικαίων μεταξύ διαφόρων νομικών πράξεων καθώς και οι διαφορές μεταξύ των κανόνων αυτών. Ωστόσο, ο παρών κανονισμός δεν αποκλείει τη δυνατότητα συμπερίληψης, στο πλαίσιο διατάξεων κοινοτικού δικαίου, κανόνων περί σύγκρουσης δικαίων που αφορούν ειδικά θέματα.

Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει την εφαρμογή άλλων πράξεων που θεσπίζουν διατάξεις οι οποίες σκοπό έχουν να συμβάλουν στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς κατά τον βαθμό που δεν μπορούν να εφαρμοσθούν σε συνδυασμό με το δίκαιο που ορίζεται δυνάμει των κανόνων του παρόντος κανονισμού.

- (32) Η τήρηση διεθνών δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί από τα κράτη μέλη συνεπάγεται ότι ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θίγει την ισχύ διεθνών συμβάσεων στις οποίες συμμετέχουν, ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, κατά τον χρόνο έκδοσης του παρόντος κανονισμού. Για να καταστούν οι κανόνες αυτοί πιο προσπελάσιμοι, η Επιτροπή θα πρέπει να προβεί στη δημοσίευση σχετικού καταλόγου στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, βασιζόμενη στα στοιχεία που θα τις διαβιβάσουν τα κράτη μέλη.
- (33) Η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο όσον αφορά τις διαδικασίες και τους όρους σύμφωνα με τους οποίους τα κράτη μέλη θα δικαιούνται να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν για ίδιον λογαριασμό συμφωνίες με τρίτες χώρες σε μεμονωμένες και εξαιρετικές περιπτώσεις, για τομεακά θέματα, οι οποίες θα περιέχουν διατάξεις περί του εφαρμοστέου στις εξωσυμβατικές ενοχές δικαίου.
- (34) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, και μπορεί κατά συνέπεια, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα απαραίτητα για την επίτευξη του στόχου αυτού όρια.
- (35) Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία, σύμφωνα με το άρθρο 3 του Πρωτοκόλλου για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας που προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ανακοίνωσαν την επιθυμία τους να συμμετάσχουν στην έκδοση και εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
- (36) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του Πρωτοκόλλου για τη θέση της Δανίας που προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Δανία δεν συμμετέχει στην υιοθέτηση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Καθ'ύλην πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις εξωσυμβατικές ενοχές αστικού και εμπορικού δικαίου, σε περίπτωση που περιλαμβάνουν

σύγκρουση δικαίων. Δεν εφαρμόζεται, ιδίως, σε φορολογικές, τελωνειακές ή διοικητικές υποθέσεις ούτε στην ευθύνη του κράτους για πράξεις ή παραλείψεις κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας («*acta iure imperii*»).

2. Εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

- α) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από οικογενειακές σχέσεις και από σχέσεις οι οποίες, σύμφωνα με το εφαρμοστέο σε αυτές δίκαιο, παράγουν ανάλογα αποτελέσματα, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων διατροφής,
- β) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από περιουσιακές σχέσεις των συζύγων, από το περιουσιακό καθεστώς που πηγάζει από σχέσεις οι οποίες, σύμφωνα με το εφαρμοστέο σε αυτές δίκαιο, παράγουν αποτελέσματα ανάλογα με τα αποτελέσματα του γάμου, καθώς και από διαθήκες και κληρονομική διαδοχή,
- γ) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από συναλλαγματικές, επιταγές, γραμμάτια σε διαταγή και άλλα αξιόγραφα, κατά το μέτρο που οι ενοχές πηγάζουν από τον χαρακτήρα τους ως αξιογράφων,
- δ) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από το δίκαιο των εταιριών και άλλων ενώσεων ή νομικών προσώπων όσον αφορά θέματα όπως η ίδρυση, με εγγραφή στο μητρώο ή κατ'άλλον, η ικανότητα δικαίου, η εσωτερική λειτουργία ή η εκκαθάριση εταιριών και άλλων ενώσεων ή νομικών προσώπων, καθώς και από την προσωπική ευθύνη των εταίρων και των οργάνων για τις υποχρεώσεις της εταιρίας ή άλλων ενώσεων και νομικών προσώπων και από την προσωπική ευθύνη των ελεγκτών μίας εταιρίας ή των οργάνων της κατά τον νόμιμο έλεγχο των λογιστικών εγγράφων,
- ε) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από τις σχέσεις μεταξύ των ιδρυτών, των εμπιστευματοδόχων (*trustees*) και των δικαιούχων εμπιστεύματος (*trust*) που συστήθηκε δια της ιδιωτικής βουλήσεως,
- στ) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από ζημία από πυρηνική ενέργεια,
- ζ) οι εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της δυσφήμισης.

3. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε ζητήματα σχετικά με την απόδειξη και τη διεξαγωγή δίκης, με την επιφύλαξη των άρθρων 21 και 22.

4. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, με τον όρο «κράτος μέλος» νοούνται όλα τα κράτη μέλη με εξαίρεση τη Δανία.

Άρθρο 2

Εξωσυμβατικές ενοχές

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η έννοια της ζημίας περιλαμβάνει όλες τις συνέπειες των αδικοπραξιών, του αδικαιολογήτου πλουτισμού, της διοίκησης αλλοτρίων ή της ευθύνης κατά τις διαπραγματεύσεις (*culpa in contrahendo*).

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης σε εξωσυμβατικές ενοχές που ενδέχεται να προκύψουν.

3. Τυχόν αναφορά στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού σε:

α) ζημιογόνο γεγονός, περιλαμβάνει τα ζημιογόνα γεγονότα τα οποία ενδέχεται να επέλθουν, και

β) ζημία, περιλαμβάνει τις ζημίες οι οποίες ενδέχεται να επέλθουν.

Άρθρο 3

Οικουμενικός χαρακτήρας

Το καθοριζόμενο από τον παρόντα κανονισμό δίκαιο εφαρμόζεται ακόμη και αν δεν είναι το δίκαιο κράτους μέλους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΔΙΚΟΠΡΑΞΙΕΣ

Άρθρο 4

Γενικός κανόνας

1. Το εφαρμοστέο δίκαιο επί εξωσυμβατικής ενοχής η οποία απορρέει από αδικοπραξία, είναι το δίκαιο της χώρας στην οποία επέρχεται η ζημία, ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία έλαβε χώρα το ζημιογόνο γεγονός καθώς και της χώρας ή των χωρών στις οποίες το εν λόγω γεγονός παράγει έμμεσα αποτελέσματα, εκτός αν ορίζεται άλλως στον παρόντα κανονισμό.

2. Ωστόσο, αν ο φερόμενος ως υπαίτιος και ο ζημιωθείς έχουν, κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημίας, τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής.

3. Εάν, από το σύνολο των περιστάσεων, συνάγεται ότι η αδικοπραξία εμφανίζει προδήλως στενότερο δεσμό με χώρα άλλη από εκείνη που ορίζεται στις παραγράφους 1 ή 2, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής. Ο προδήλως στενότερος δεσμός με άλλη χώρα μπορεί να βασίζεται ιδίως σε προϋπάρχουσα σχέση μεταξύ των μερών, όπως σύμβαση, η οποία συνδέεται στενά με την εν λόγω αδικοπραξία.

Άρθρο 5

Ευθύνη λόγω ελαττωματικού προϊόντος

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 4, παράγραφος 2, οι εξωσυμβατικές ενοχές οι οποίες οφείλονται σε ζημία λόγω ελαττωματικού προϊόντος διέπονται από:

α) το δίκαιο της χώρας στην οποία ο ζημιωθείς είχε τη συνήθη κατοικία του κατά τον χρόνο επέλευσης της ζημίας, εάν το προϊόν διετίθετο στην αγορά της εν λόγω χώρας, ή ελλείψει τούτου,

β) το δίκαιο της χώρας στην οποία αποκτήθηκε το προϊόν, εάν το προϊόν διετίθετο στην αγορά της εν λόγω χώρας, ή ελλείψει τούτου,

γ) το δίκαιο της χώρας στην οποία επήλθε η ζημία, εάν το προϊόν διετίθετο στην αγορά της εν λόγω χώρας.

Πάντως, εφαρμόζεται το δικαίο της χώρας της συνήθους διαμονής του φερομένου ως υπαίτιου, εφόσον αυτός δεν μπορούσε ευλόγως να προβλέψει τη διάθεση στην αγορά του συγκεκριμένου προϊόντος, ή προϊόντος του αυτού τύπου, στη χώρα της οποίας το δικαίο είναι εφαρμοστέο δυνάμει των στοιχείων α), β) ή γ).

2. Εάν, από το σύνολο των περιστάσεων, συνάγεται ότι η αδικοπραξία εμφανίζει προδήλως στενότερο σύνδεσμο με άλλη χώρα, από εκείνη που ορίζεται στην παράγραφο 1, εφαρμοστέο είναι το δικαίο αυτής της άλλης χώρας. Ο προδήλως στενότερος δεσμός με άλλη χώρα θα μπορούσε να βασίζεται ιδίως σε προϋπάρχουσα σχέση μεταξύ των μερών, όπως σύμβαση, η οποία συνδέεται στενά με την εν λόγω αδικοπραξία.

Άρθρο 6

Αθέμιτος ανταγωνισμός και πράξεις που περιορίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό

1. Το εφαρμοστέο δικαίο στην εξωσυμβατική ενοχή η οποία απορρέει από πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού είναι το δικαίο της χώρας στην οποία θίγονται ή ενδέχεται να θιγούν οι σχέσεις ανταγωνισμού ή τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών.

2. Άν πράξη αθέμιτου ανταγωνισμού θίγει αποκλειστικά τα συμφέροντα συγκεκριμένου ανταγωνιστή, εφαρμόζεται το άρθρο 4.

3. Το εφαρμοστέο δικαίο σε εξωσυμβατική ενοχή η οποία απορρέει από περιορισμό του ανταγωνισμού είναι το δικαίο της χώρας στην αγορά της οποίας ο περιορισμός παράγει ή ενδέχεται να παραγάγει αποτέλεσμα.

4. Δεν χωρεί παρέκκλιση από το εφαρμοστέο σύμφωνα με το παρόν άρθρο δικαίο δυνάμει συμφωνίας κατ'εφαρμογήν του άρθρου 14.

Άρθρο 7

Περιβαλλοντική ζημία

Το εφαρμοστέο δικαίο στην εξωσυμβατική ενοχή που απορρέει από περιβαλλοντική ζημία ή ζημία σε βάρος προσώπων ή περιουσιακών στοιχείων συνεπεία της περιβαλλοντικής ζημίας, είναι το δικαίο που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, εκτός εάν το πρόσωπο που ζητεί αποζημίωση επιλέξει να θεμελιώσει τις αξιώσεις του στο δικαίο της χώρας στην οποία έλαβε χώρα το ζημιολόγο γεγονός.

Άρθρο 8

Προσβολή των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας

1. Το εφαρμοστέο δικαίο στην εξωσυμβατική ενοχή που απορρέει από προσβολή δικαιώματος διανοητικής ιδιοκτησίας, είναι το δικαίο της χώρας για την οποία ζητείται η προστασία.

2. Σε περίπτωση εξωσυμβατικής ενοχής που απορρέει από προσβολή κοινοτικού δικαιώματος διανοητικής ιδιοκτησίας ενιαίου χαρακτήρα, εφαρμοστέο δικαίο για κάθε ζήτημα που δεν διέπεται από σχετική κοινοτική πράξη είναι το δικαίο της χώρας στην οποία διαπράχθηκε η προσβολή.

3. Δεν χωρεί παρέκκλιση από το εφαρμοστέο σύμφωνα με το παρόν άρθρο δικαίο δυνάμει συμφωνίας κατ'εφαρμογήν του άρθρου 14.

Άρθρο 9

Συλλογική δράση

Με την επιφύλαξη του άρθρου 4, παράγραφος 2, το εφαρμοστέο δικαίο σε εξωσυμβατική ενοχή σχετική με την ευθύνη προσώπου υπό την ιδιότητά του ως εργαζομένου ή ως εργοδότη ή με την ευθύνη των οργανώσεων που εκπροσωπούν τα επαγγελματικά τους συμφέροντα για ζημία προκληθείσα από επικείμενη ή πραγματοποιηθείσα συλλογική δράση, είναι το δικαίο της χώρας στην οποία πρόκειται να λάβει ή έλαβε χώρα η δράση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ ΠΛΟΥΤΙΣΜΟΣ, ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΛΛΟΤΡΙΩΝ ΚΑΙ ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ (CULPA IN CONTRAHENDO)

Άρθρο 10

Αδικαιολόγητος πλουτισμός

1. Αν εξωσυμβατική ενοχή, η οποία απορρέει από αδικαιολόγητο πλουτισμό, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής αχρεωστήτου, συνδέεται με υφιστάμενη σχέση μεταξύ των μερών, όπως εξωσυμβατική ενοχή απορρέουσα από σύμβαση ή αδικοπραξία, που εμφανίζει στενό σύνδεσμο με αυτόν τον αδικαιολόγητο πλουτισμό, εφαρμόζεται το δικαίο που διέπει την εν λόγω σχέση.

2. Όταν το εφαρμοστέο δικαίο δεν μπορεί να καθορισθεί βάσει της παραγράφου 1 και τα μέρη έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα κατά τη στιγμή που λαμβάνει χώρα το γεγονός το οποίο στοιχειοθετεί αδικαιολόγητο πλουτισμό, εφαρμόζεται το δικαίο της χώρας αυτής.

3. Όταν το εφαρμοστέο δικαίο δεν μπορεί να καθορισθεί βάσει των παραγράφων 1 ή 2, εφαρμόζεται το δικαίο της χώρας στην οποία επήλθε ο αδικαιολόγητος πλουτισμός.

4. Όταν, από το σύνολο των περιστάσεων, συνάγεται σαφώς ότι η εξωσυμβατική ενοχή που απορρέει από αδικαιολόγητο πλουτισμό, συνδέεται προδήλως στενότερα με χώρα άλλη από εκείνη που ορίζεται στις παραγράφους 1, 2 και 3, εφαρμόζεται το δικαίο αυτής της άλλης χώρας.

Άρθρο 11

Διοίκηση αλλοτρίων

1. Αν εξωσυμβατική ενοχή, η οποία απορρέει από πράξη διοίκησης αλλοτρίων άνευ εντολής, συνδέεται με υφιστάμενη σχέση μεταξύ των μερών, όπως εξωσυμβατική ενοχή πηγάζουσα από σύμβαση ή αδικοπραξία, που εμφανίζει στενό σύνδεσμο με την εξωσυμβατική αυτήν ενοχή, εφαρμόζεται το δικαίο που διέπει την εν λόγω σχέση.

2. Όταν το εφαρμοστέο δίκαιο δεν μπορεί να καθορισθεί βάσει της παραγράφου 1 και τα μέρη έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα κατά τη στιγμή που λαμβάνει χώρα το ζημιογόνο γεγονός, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας αυτής.

3. Όταν το εφαρμοστέο δίκαιο δεν μπορεί να καθορισθεί βάσει των παραγράφων 1 ή 2, εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας στην οποία τελείται η συγκεκριμένη πράξη.

4. Όταν, από το σύνολο των περιστάσεων, συνάγεται σαφώς ότι η εξωσυμβατική ενοχή που απορρέει από πράξη διοίκησης αλλοτρίων άνευ εντολής, συνδέεται προδήλως στενότερα με χώρα άλλη από εκείνη που ορίζεται με τις παραγράφους 1, 2 και 3, εφαρμόζεται το δίκαιο αυτής της άλλης χώρας.

Άρθρο 12

Ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις (Culpa in contrahendo)

1. Το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από συζητήσεις πριν από τη σύναψη σύμβασης, ανεξαρτήτως του εάν συνήφθη τελικά η σύμβαση, είναι το δίκαιο που είναι, ή που θα ήταν, εφαρμοστέο στη σύμβαση, εάν αυτή είχε συναφθεί.

2. Όταν το εφαρμοστέο δίκαιο δεν μπορεί να καθορισθεί βάσει της παραγράφου 1, εφαρμόζεται:

- α) το δίκαιο της χώρας στην οποία επέρχεται η ζημία, ανεξαρτήτως της χώρας στην οποία συνέβη το ζημιογόνο γεγονός και ανεξαρτήτως της χώρας ή των χωρών στις οποίες το εν λόγω γεγονός παράγει έμμεσα αποτελέσματα, ή
- β) αν τα μέρη έχουν τη συνήθη διαμονή τους στην ίδια χώρα κατά τον χρόνο επέλευσης του ζημιογόνου γεγονότος, το δίκαιο της χώρας αυτής, ή
- γ) όταν, από το σύνολο των περιστάσεων, συνάγεται σαφώς ότι η εξωσυμβατική ενοχή που απορρέει από συζητήσεις πριν από τη σύναψη σύμβασης συνδέεται προδήλως στενότερα με χώρα άλλη από εκείνη που ορίζεται στα στοιχεία α) και β), το δίκαιο της εν λόγω άλλης χώρας.

Άρθρο 13

Εφαρμοσιμότητα του άρθρου 8

Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, το άρθρο 8 διέπει τις εξωσυμβατικές ενοχές που απορρέουν από προσβολή δικαιώματος διανοητικής ιδιοκτησίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ

Άρθρο 14

Ελευθερία επιλογής δικαίου

1. Τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν την υπαγωγή της εξωσυμβατικής ενοχής στο δίκαιο που αυτά επέλεξαν:

- α) με συμφωνία μεταγενέστερη της επέλευσης του ζημιογόνου γεγονότος,
ή
- β) εφόσον όλα τα μέρη ασκούν εμπορική δραστηριότητα, επίσης με συμφωνία η οποία αποτέλεσε αντικείμενο ελεύθερης διαπραγματεύσεως πριν από την επέλευση του ζημιογόνου γεγονότος.

Η επιλογή αυτή πρέπει να είναι ρητή ή να συνάγεται με βεβαιότητα από τα δεδομένα της υπόθεσης και δεν θίγει δικαιώματα τρίτων.

2. Εφόσον, κατά τον χρόνο επέλευσης του ζημιογόνου γεγονότος, όλα τα σχετικά με την περίπτωση δεδομένα εντοπίζονται σε χώρα διαφορετική από εκείνη της οποίας το δίκαιο επέλεξε, η επιλογή των μερών δεν θίγει την εφαρμογή των διατάξεων του δικαίου αυτής της χώρας από τις οποίες δεν επιτρέπεται παρέκκλιση με συμφωνία.

3. Εφόσον, κατά τον χρόνο επέλευσης του ζημιογόνου γεγονότος, όλα τα σχετικά με την περίπτωση δεδομένα εντοπίζονται σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, η επιλογή από τα μέρη εφαρμοστέου δικαίου άλλου από εκείνο κράτους μέλους δεν θίγει την εφαρμογή των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου, από τις οποίες δεν επιτρέπεται παρέκκλιση με συμφωνία, ενδεχομένως όπως αυτές εφαρμόζονται στο κράτος μέλος του δικάζοντος δικαστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

Άρθρο 15

Περιεχόμενο του εφαρμοστέου δικαίου

Το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές δυνάμει του παρόντος κανονισμού διέπει ιδίως:

- α) την βάση και την έκταση της ευθύνης, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των προσώπων που δύνανται να φέρουν ευθύνη για τις πράξεις τους,
- β) τους λόγους αποκλεισμού της ευθύνης/απαλλαγής από την ευθύνη, καθώς και κάθε περιορισμό και καταμερισμό της ευθύνης,
- γ) την ύπαρξη, τον χαρακτήρα και την αποτίμηση των ζημιών ή της επιδιωκόμενης αποκατάστασης της ζημίας,
- δ) τα μέτρα τα οποία μπορούν να ληφθούν για την πρόληψη ή την παύση βλάβης ή ζημίας ή για την εξασφάλιση της παροχής αποζημίωσης, εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων του επιληφθέντος δικαστηρίου δυνάμει του οικείου δικονομικού δικαίου,
- ε) τη δυνατότητα μεταβίβασης του δικαιώματος αποζημίωσης ή αποκατάστασης της ζημίας, συμπεριλαμβανομένης της κληρονομικής διαδοχής,
- στ) τα πρόσωπα που δικαιούνται αποκατάστασης της προσωπικής ζημίας που υπέστησαν,
- ζ) την ευθύνη για πράξεις τρίτου,
- η) τους διάφορους τρόπους απόσβεσης των ενοχών καθώς και τους κανόνες παραγραφών και αποσβεστικών προθεσμιών, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με την έναρξη της παραγραφής ή αποσβεστικής προθεσμίας και τη διακοπή ή την αναστολή τους.

Άρθρο 16

Διατάξεις αμέσου εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός δεν περιορίζει την εφαρμογή των διατάξεων αναγκαστικού δικαίου της χώρας του δικάζοντος δικαστή, οι οποίες εφαρμόζονται ανεξαρτήτως του δικαίου που διέπει κατά τα άλλα την εξωσυμβατική ενοχή.

Άρθρο 17

Κανόνες ασφάλειας και συμπεριφοράς

Κατά την αξιολόγηση της συμπεριφοράς του φερομένου ως υπαιτίου, λαμβάνονται υπόψη, ως πραγματικό στοιχείο και στο μέτρο που είναι αναγκαίο, οι κανόνες ασφάλειας και συμπεριφοράς που ίσχυαν στον τόπο και κατά τον χρόνο επέλευσης του γεγονότος που θεμελιώνει την ευθύνη.

Άρθρο 18

Ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή του υπευθύνου

Ο ζημιωθείς δύναται να στραφεί απευθείας κατά του ασφαλιστή του υποχρέου για την καταβολή αποζημίωσης, εφόσον αυτό προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενочή ή το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως.

Άρθρο 19

Υποκατάσταση

Σε περίπτωση που ένα πρόσωπο («ο δανειστής») έχει αξίωση βασιζόμενη σε εξωσυμβατική ενочή έναντι άλλου προσώπου («ο οφειλέτης»), και ένας τρίτος έχει την υποχρέωση να ικανοποιήσει τον δανειστή, ή τον έχει όντως ικανοποιήσει εκπληρώνοντας την υποχρέωση αυτή, το εφαρμοστέο σ'αυτή την υποχρέωση του τρίτου δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιόν βαθμό αυτός ο τρίτος δικαιούται να ασκήσει τα δικαιώματα που έχει ο δανειστής κατά του οφειλέτη σύμφωνα με το δίκαιο που διέπει τη σχέση τους.

Άρθρο 20

Παθητική ενочή εις ολόκληρον

Αν ο δανειστής έχει αξιώσεις κατά πολλών οφειλετών οι οποίοι ευθύνονται για την αυτή αξίωση, και ένας από τους οφειλέτες τον έχει ήδη ικανοποιήσει εν όλω ή εν μέρει, το δικαίωμα του συγκεκριμένου οφειλέτη να στραφεί κατά των υπολοίπων διέπεται από το εφαρμοστέο δίκαιο στην εξωσυμβατική σχέση αυτού προς τον δανειστή.

Άρθρο 21

Τύπος

Μονομερής δικαιοπραξία σχετική με εξωσυμβατική ενочή είναι έγκυρη ως προς τον τύπο αν πληροί τις τυπικές προϋποθέσεις είτε του δικαίου που διέπει την εν λόγω εξωσυμβατική ενочή είτε του δικαίου της χώρας όπου καταρτίστηκε η δικαιοπραξία αυτή.

Άρθρο 22

Βάρος αποδείξεως

1. Το δίκαιο το οποίο, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, διέπει την εξωσυμβατική ενочή εφαρμόζεται στο μέτρο που καθιερώνει νόμιμα τεκμήρια ή κατανέμει το βάρος αποδείξεως σε θέματα εξωσυμβατικών ενочών.

2. Οι δικαιοπραξίες αποδεικνύονται με κάθε αποδεικτικό μέσο παραδεκτό σύμφωνα είτε με το δίκαιο του δικάζοντος δικαστή είτε με ένα από τα δίκαια περί των οποίων το άρθρο 21, κατά το οποίο η δικαιοπραξία είναι έγκυρη ως προς τον τύπο, εφόσον η απόδειξη μπορεί να διεξαχθεί με το μέσο αυτό ενώπιον του δικάζοντος δικαστή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 23

Συνήθης διαμονή

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως συνήθη διαμονή εταιριών και άλλων ενώσεων ή νομικών προσώπων νοείται ο τόπος στον οποίο βρίσκεται η κεντρική τους διοίκηση.

Όταν το ζημιογόνο γεγονός ή η ίδια η ζημία επέρχεται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων υποκαταστήματος, αντιπροσωπίας ή οποιασδήποτε άλλης εγκατάστασης, ως συνήθης διαμονή νοείται ο τόπος στον οποίο βρίσκεται το υποκατάστημα, η αντιπροσωπία ή η οποιαδήποτε άλλη εγκατάσταση.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως συνήθης διαμονή φυσικού προσώπου το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της επαγγελματικής του δραστηριότητας, νοείται ο τόπος στον οποίο το πρόσωπο αυτό έχει την κύρια εγκατάστασή του.

Άρθρο 24

Αποκλεισμός της αναπαραπομπής

Ως δίκαιο μιας χώρας που ορίζεται ως εφαρμοστέο από τον παρόντα κανονισμό, νοούνται οι ισχύοντες στη χώρα αυτή κανόνες δικαίου, εκτός από τους κανόνες ιδιωτικού διεθνούς δικαίου.

Άρθρο 25

Κράτη με πλείονα συστήματα δικαίου

1. Σε περίπτωση που ένα κράτος αποτελείται από περισσότερες εδαφικές ενότητες, η κάθε μία από τις οποίες έχει τους δικούς της κανόνες για τις εξωσυμβατικές ενочές, κάθε εδαφική ενότητα θεωρείται ως χώρα για τον σκοπό του καθορισμού του εφαρμοστέου δικαίου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Τα κράτη μέλη, στα οποία διάφορες εδαφικές ενότητες έχουν τους δικούς τους κανόνες δικαίου για τις εξωσυμβατικές ενочές, δεν υποχρεούνται να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό στις συγκρούσεις νόμων που αφορούν αποκλειστικά τις εδαφικές αυτές ενότητες.

Άρθρο 26

Δημόσια τάξη του δικάζοντος δικαστή

Η εφαρμογή μιας διάταξης του δικαίου που ορίζεται ως εφαρμοστέο από τον παρόντα κανονισμό δεν μπορεί να αποκλεισθεί παρά μόνον εάν η εφαρμογή αυτή είναι προδήλως ασυμβίβαστη με τη δημόσια τάξη («ordre public») του δικάζοντος δικαστή.

Άρθρο 27

Σχέση με άλλες διατάξεις κοινοτικού δικαίου

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή διατάξεων του κοινοτικού δικαίου οι οποίες, σε ειδικά θέματα, θεσπίζουν κανόνες περί σύγκρουσης δικαίων στον τομέα των εξωσυμβατικών ενοχών.

Άρθρο 28

Σχέση με τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή διεθνών συμβάσεων των οποίων ένα ή περισσότερα κράτη μέλη είναι μέρη κατά τον χρόνο έκδοσης του παρόντος κανονισμού και οι οποίες θεσπίζουν κανόνες περί σύγκρουσης δικαίων στον τομέα των εξωσυμβατικών ενοχών.

2. Ωστόσο, μεταξύ κρατών μελών, ο παρών κανονισμός υπερισχύει των συμβάσεων που έχουν συναφθεί αποκλειστικά μεταξύ δύο ή περισσότερων εξ αυτών στο μέτρο που οι εν λόγω συμβάσεις διέπουν θέματα τα οποία ρυθμίζονται με τον παρόντα κανονισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 29

Κατάλογος συμβάσεων

1. Έως τις ... (*), τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις συμβάσεις του άρθρου 28, παράγραφος 1. Μετά την παρέλευση της ημερομηνίας αυτής, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλες τις καταγγελίες αυτών των συμβάσεων.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* εντός προθεσμίας έξι μηνών από την παραλαβή τους:

- i) τον κατάλογο των συμβάσεων της παραγράφου 1,
- ii) τις καταγγελίες των συμβάσεων της παραγράφου 1.

Άρθρο 30

Ρήτρα αναθεώρησης

Όχι αργότερα από τις ... (**), η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, έκθεση ως προς την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση αυτή συνοδεύεται, ενδεχομένως, από προτάσεις προσαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η έκθεση εξετάζει ιδίως εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από τροχαία ατυχήματα και από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της δυσφήμισης.

Άρθρο 31

Χρονική εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα ζημιόγωνα γεγονότα που λαμβάνουν χώρα μετά την έναρξη της ισχύος του .

Άρθρο 32

Ημερομηνία εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις ... (***), εκτός από το άρθρο 29, το οποίο εφαρμόζεται από τις ... (*).

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

(*) 12 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού.

(**) Τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(***) 18 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού.

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική συμφωνία ως προς το κείμενο του σχεδίου κανονισμού για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές στις 1-2 Ιουνίου 2006. Η συμφωνία αυτή οδήγησε στην υιοθέτηση κοινής θέσης στις 25 Σεπτεμβρίου 2006 δυνάμει της διαδικασίας συναπόφασης.

Το Συμβούλιο αποφάσισε με ειδική πλειοψηφία. Οι αντιπροσωπίες της Εσθονίας και της Λετονίας καταψήφισαν το κείμενο λόγω των επιφυλάξεών τους ως προς το άρθρο 9 σχετικά με τη συλλογική δράση και τις επιπτώσεις της επί της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών.⁽¹⁾

Κατά την υιοθέτηση της θέσης του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που δόθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 6 Ιουλίου 2005.⁽²⁾

Στόχος της πρότασης αυτής είναι η θέσπιση ενός ενιαίου συνόλου κανόνων εφαρμοστέων στις εξωσυμβατικές ενοχές, ανεξαρτήτως της χώρας του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου ασκείται η προσφυγή. Το γεγονός αυτό θα αυξήσει τη βεβαιότητα ως προς το εφαρμοστέο δίκαιο και θα βελτιώσει την προβλεψιμότητα των νομικών διαφορών και την ελεύθερη κυκλοφορία των αποφάσεων.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

I. Γενικά

Η κοινή θέση του Συμβουλίου ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό την ίδια γραμμή που ακολουθεί η αρχική πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιημένη πρόταση που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο στις 22 Φεβρουαρίου 2006.⁽³⁾

Οι κυριότερες αλλαγές που έγιναν στο κείμενο είναι οι εξής:

1. Σε σύγκριση με την αρχική πρόταση της Επιτροπής, το πεδίο εφαρμογής της πράξης έχει διασαφηνιστεί και υποστεί περαιτέρω επεξεργασία. Τα αστικά και εμπορικά θέματα δεν καλύπτουν ευθύνη του κράτους για πράξεις και παραλείψεις κατά την άσκηση κρατικής εξουσίας («*acta iure imperii*»). Προστέθηκε μία ακόμη εξαίρεση στο άρθρο 1 παρ. 2 ζ) προκειμένου να αντικατοπτριστούν οι συζητήσεις και ο τελικός συμβιβασμός σχετικά με την προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα.
2. Ο κανονισμός ακολουθεί την ίδια λογική όπως και η αρχική πρόταση της Επιτροπής υπό την έννοια ότι ο κανονισμός θέτει έναν γενικό κανόνα για το δίκαιο που εφαρμόζεται σε αδικοπραξία. Ο γενικός κανόνας συνίσταται στο ότι εφαρμόζεται το δίκαιο της χώρας όπου προέκυψε η ζημία. Αυτό δεν άλλαξε σε σύγκριση με την αρχική πρόταση της Επιτροπής. Το άρθρο 4 παρ. 2 προβλέπει εξαίρεση από τη γενική αρχή, δημιουργώντας ειδικό συνδετικό στοιχείο όταν οι διάδικοι έχουν τη συνήδη διαμονή τους στην ίδια χώρα. Το άρθρο 4 παρ. 3 πρέπει να εννοείται ως «ρήτρα διαφυγής» από το άρθρο 4 παρ. 1 και παρ. 2, όπου είναι σαφές από όλες τις περιστάσεις της υπόθεσης ότι η αδικοπραξία συνδέεται σαφώς στενότερα με άλλη χώρα.

Ως ζήτημα αρχής, ο γενικός κανόνας πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις εξωσυμβατικές ενοχές που καλύπτονται από τον κανονισμό. Μόνον σε ορισμένες περιορισμένες, δεόντως αιτιολογημένες περιστάσεις υπάρχει παρέκκλιση από το γενικό κανόνα και εφαρμογή ειδικών κανόνων. Σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 14 τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν να υπαγάγουν εξωσυμβατικές ενοχές στο δίκαιο της επιλογής τους.

3. Σε σύγκριση με την αρχική πρόταση της Επιτροπής, το πεδίο εφαρμογής των ειδικών κανόνων έχει διασαφηνιστεί περαιτέρω προκειμένου να διευκολυνθεί η πρακτική εφαρμογή τους. Ο κανονισμός περιλαμβάνει ειδικούς κανόνες σε θέματα ευθύνης λόγω ελαττωματικών προϊόντων, αθέμιτου ανταγωνισμού, προσβολών του περιβάλλοντος, προσβολών των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και συλλογικής δράσης.
4. Οι διαπραγματεύσεις σχετικά με προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα προκάλεσαν δυσκολίες σε πολλές αντιπροσωπίες. Το Συμβούλιο εξέτασε το θέμα αυτό σε πολλές περιστάσεις και μελέτησε προσεκτικά όλες τις εναλλακτικές λύσεις που τέθηκαν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, συμπεριλαμβανομένης της πρότασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

⁽¹⁾ Βλ. αναφ. στο σημείωμα σημείου I/A έγγρ. 12219/2006 CODEC 838 JUSTCIV 181.

⁽²⁾ Βλ. έγγρ. 10812/05 CODEC 590 JUSTCIV 132.

⁽³⁾ Βλ. έγγρ. 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Ωστόσο, ως τελική συμβιβαστική λύση και σε μια απόπειρα συμφιλίωσης των αντιτιθέμενων συμφερόντων, το Συμβούλιο αποφάσισε να διαγράψει τον ειδικό κανόνα για την προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα στο στάδιο αυτό. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, τα θέματα αυτά έχουν εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δυνάμει του άρθρου 1 παρ. 2, ζ).

Εντούτοις, η ρύθμιση αυτή πρέπει να διαβαστεί σε συνδυασμό με το άρθρο 30. Αυτή η ρήτρα αναθεώρησης, που προτάθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και περιλαμβάνεται στο άρθρο 30, προβλέπει την υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή το αργότερο τέσσερα χρόνια μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού. Η έκθεση εξετάζει ιδίως εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της δυσφήμισης.

5. Διαφέροντας από την αρχική πρόταση της Επιτροπής, ο κανονισμός τώρα περιλαμβάνει επίσης έναν κανόνα για τη συλλογική δράση σύμφωνα με την πρόταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Με στόχο την εξισορρόπηση των συμφερόντων των εργαζομένων και των εργοδοτών, ο κανόνας αυτός συνίσταται στην εφαρμογή του δικαίου της χώρας στην οποία έλαβε χώρα η συλλογική δράση. Ωστόσο, η διάταξη αυτή προκάλεσε τόσες δυσκολίες σε δύο αντιπροσωπίες, ώστε να καταψηφίσουν την κοινή θέση.
6. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής περιελάμβανε μια διάταξη για εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από πράξεις που δεν συνιστούν αδικοπραξία. Ο κανονισμός τώρα συμπεριλαμβάνει ειδικό κεφάλαιο με χωριστές διατάξεις για αδικαιολόγητο πλουτισμό, διοίκηση αλλοτρίων (*negotiorum gestio*) και ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις (*culpa in contrahendo*).
7. Απλουστεύτηκαν περαιτέρω τα άρθρα όσον αφορά διατάξεις αναγκαστικού δικαίου, σχέση με άλλες διατάξεις κοινοτικού δικαίου και σχέση με υπάρχουσες διεθνείς συμβάσεις.
8. Ο κανονισμός περιλαμβάνει, όπως ζητήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ρήτρα αναθεώρησης, η οποία υποχρεώνει την Επιτροπή να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έκθεση ως προς την εφαρμογή του κανονισμού. Συγκεκριμένα, η έκθεση θα εξετάζει εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από τροχαία ατυχήματα και από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της δυσφήμισης.

Άλλες τροπολογίες είναι περισσότερο τυπικού χαρακτήρα και αποσκοπούν στο να καταστήσουν το κείμενο ευκολότερο προς ανάγνωση.

Μετά την αναθεώρησή του από τους Γλωσσομαθείς/Νομικούς, το κείμενο και οι αιτιολογικές παράγραφοι αριθμήθηκαν εκ νέου. Σε πίνακα στο Παράρτημα εκτίθενται οι αντίστοιχοι αριθμοί όπως περιέχονται στην κοινή θέση και όπως αναφέρονταν στην αρχική πρόταση.

2. Τροπολογίες του Κοινοβουλίου

Το Συμβούλιο δέχτηκε πολλές από τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, ωστόσο, οι συζητήσεις στο Συμβούλιο και η αναθεώρηση του κειμένου από τους Γλωσσομαθείς/Νομικούς έδειξαν ότι είναι ανάγκη να γίνουν ορισμένες τεχνικές διασαφηνίσεις. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αντιστοιχία με τις διατάξεις του κανονισμού, προσαρμόστηκαν και ενημερώθηκαν οι παράγραφοι του αιτιολογικού.

Οι αλλαγές που έγιναν στα άρθρα, 1, 2, 4, 9, 10, 11, 12, 28 και 30 απαιτούν να συμπεριληφθούν πρόσθετες παράγραφοι του αιτιολογικού.

Οι παράγραφοι 1-5 του αιτιολογικού ενημερώθηκαν προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τελευταίες εξελίξεις σε πολιτικό επίπεδο. Ωσαύτως, η αναφορά στο σχέδιο δράσης του 1998 αντικαταστάθηκε από κατευθυντήριες γραμμές που περιέχονται στο Πρόγραμμα της Χάγης που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το 2004.

α) Τροπολογίες που έγιναν δεκτές στην ολότητά τους

Οι τροπολογίες 12, 17, 21, 22, 35, 37, 39, 40, 45, 51, 52 και οι προφορικές τροπολογίες μπορούν να γίνουν δεκτές όπως υποβλήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δεδομένου ότι συμβάλλουν είτε στη διασαφήνιση και την ομοιογένεια της πράξης, είτε σε θέματα λεπτομερειών.

β) Τροπολογίες που έγιναν κατ' ουσίαν δεκτές

Οι τροπολογίες 2, 15, 18, 19, 20, 23, 24, 28, 31, 34, 38, 45, 54 μπορούν να γίνουν κατ' ουσίαν δεκτές εφόσον αναδιατυπωθούν.

Η τροπολογία 2 καλύπτεται από τις παραγράφους 29 και 31 του αιτιολογικού.

Η ουσία της τροπολογίας 15 περιλαμβάνεται στην αιτιολογική παράγραφο 24.

Οι αλλαγές που προτείνονται από την τροπολογία 18 αντικατοπτρίζονται επί της ουσίας στα άρθρα 2 και 1 παρ. 1.

Οι τροπολογίες 19 και 20 συμπεριλαμβάνονται στο κείμενο των άρθρων 1 παρ. 2 β και 1 παρ. 2 δ. Ωστόσο, η διατύπωση έχει απλουστευθεί, ιδιαίτερα λόγω της συμπερίληψης του άρθρου 2.

Η τροπολογία 23 γίνεται κατ' ουσίαν δεκτή. Εντούτοις, το Συμβούλιο θεωρεί ότι ενόψει των αλλαγών που έγιναν στην αιτιολογική παράγραφο 9 και στο άρθρο 1 παρ. 1, η τροπολογία αυτή είναι περιττή.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι αλλαγές που προτείνονται από την τροπολογία 24 καλύπτονται κατ' ουσίαν από τις αλλαγές που έγιναν στα άρθρα 16, 26 και 27, καθώς και στην αιτιολογική παράγραφο 31.

Το Συμβούλιο μπορεί να δεχτεί την αρχή των τροπολογιών 28 και 34, οι οποίες μπορούν να αλλάξουν τη διάρθρωση και τον τίτλο των τμημάτων. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι αυτό αντικατοπτρίζεται στην τρέχουσα διάρθρωση του κανονισμού, ο οποίος χωρίζεται σε, Κεφάλαιο I — Πεδίο εφαρμογής, Κεφάλαιο II — Αδικοπραξίες, Κεφάλαιο III — Αδικαιολόγητος πλουτισμός, διοίκηση αλλοτρίων και ευθύνη κατά τις διαπραγματεύσεις, Κεφάλαιο IV — Ελευθερία επιλογής και Κεφάλαιο V — Κοινοί κανόνες, και εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό.

Η τροπολογία 31 εισάγει νέα διάταξη για τη συλλογική δράση, η οποία συμβαδίζει με τις διαπραγματεύσεις που έγιναν στα πλαίσια του Συμβουλίου. Ωστόσο, η ουσία του κανόνα έχει υποστεί περαιτέρω επεξεργασία στο άρθρο 9 και από τις αιτιολογικές παραγράφους 24 και 25.

Η ουσία της τροπολογίας 38 περιλαμβάνεται στο άρθρο 14. Ωστόσο, το Συμβούλιο προσπάθησε να απλουστεύσει τη διατύπωση και να την καταστήσει πλέον ευέλικτη.

Η ουσία της τροπολογίας 46 περιλαμβάνεται στο άρθρο 18.

γ) *Τροπολογίες που έγιναν εν μέρει δεκτές*

Οι τροπολογίες 3, 14, 25, 26, 36, 44, 53 και 54 μπορούν να γίνουν εν μέρει δεκτές.

Η τροπολογία 3 είναι μόνον εν μέρει δεκτή δεδομένου ότι η αιτιολογική παράγραφος σχετίζεται με το άρθρο 4 και η τροπολογία 26 για το άρθρο 4 δεν είναι πλήρως δεκτή. Η πρώτη πρόταση της τροπολογίας αντικατοπτρίζεται ουσιαστικά στο κείμενο των παραγράφων 13 και 14 του αιτιολογικού. Το τελευταίο τμήμα της τροπολογίας αντικατοπτρίζεται στο κείμενο της αιτιολογικής παραγράφου 28.

Με την τροπολογία 14 προτείνεται, πρώτον, να προστεθούν οι λέξεις «εφόσον ενδείκνυται» ούτως ώστε να δοθεί έμφαση στη διακριτική ευχέρεια του δικαστηρίου και, δεύτερον, να αποκλειστεί αυτή η δυνατότητα σε θέματα προσβολής του ιδιωτικού βίου και του αθέμιτου ανταγωνισμού. Μολονότι το Συμβούλιο μπορεί να δεχτεί το πρώτο τμήμα της τροπολογίας, θέματα προσβολής του ιδιωτικού βίου έχουν αποκλειστεί από το πεδίο εφαρμογής, και το Συμβούλιο δεν βλέπει το λόγο να προβλεφθεί εξαίρεση για περιπτώσεις αθέμιτου ανταγωνισμού.

Η τροπολογία 25 είναι δεκτή κατ' αρχήν. Ωστόσο, οι όροι για την έκφραση *εκ των προτέρων* επιλογής θα πρέπει, σύμφωνα με το Συμβούλιο, να τεθούν με σαφή και αδιαμφισβήτητο τρόπο.

Η τροπολογία 26 σχετίζεται με τον γενικό κανόνα που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4.

Σε σχέση με το άρθρο 4 παρ. 1 το Συμβούλιο μπορεί να δεχτεί τις προτεινόμενες αλλαγές.

Από την άλλη πλευρά το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί τις αλλαγές στην παράγραφο 2. Η παράγραφος 2 προβλέπει έναν ειδικό κανόνα για τα τροχαία ατυχήματα που υποβάλλει σε δύο χωριστά δίκαια την εξωσυμβατική ενοχή και το ποσό της αποζημίωσης. Όπως αναφέρει η Επιτροπή στην αναθεωρημένη της πρόταση ⁽¹⁾ η λύση αυτή διαφέρει από το ισχύον δίκαιο στα κράτη μέλη και δεν μπορεί, συνεπώς, να υιοθετηθεί χωρίς προηγούμενη διεξοδική ανάλυση. Προτείνεται, κατά συνέπεια, να εξεταστεί το θέμα διεξοδικά στην έκδοση που προβλέπεται από το άρθρο 30.

⁽¹⁾ Βλ. έγγρ. 6622/06 JUSTCIV 32 CODEC 171.

Όσον αφορά το άρθρο 4 παρ. 3, πρέπει να θεωρηθεί ως ρήτρα διαφυγής από το άρθρο 4 παρ. 1 και 2, όπου συνάγεται σαφώς από το σύνολο των περιστάσεων της υπόθεσης ότι η αδιοπραξία εμφανίζει στενότερο δεσμό με άλλη χώρα. Κατόπιν τούτου, το Συμβούλιο δεν θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να παρατεθεί κατάλογος ειδικών παραγόντων που ενδέχεται να συνδέουν εξωσυμβατική ενοχή με άλλη χώρα.

Η τροπολογία 36 σχετίζεται με το νέο άρθρο 10. Μολονότι κατ' αρχήν, οι προτεινόμενες αλλαγές είναι αποδεκτές, το Συμβούλιο θεωρεί ότι το δίκαιο της χώρας στην οποία επήλθε ο πλουτισμός είναι καταλληλότερος συνδετικός παράγοντας σε περίπτωση που το εφαρμοστέο δίκαιο δεν μπορεί να καθοριστεί με βάση το άρθρο 10 παρ. 1 ή 2.

Το πρώτο τμήμα της τροπολογίας 44 είναι αποδεκτό από το Συμβούλιο. Ωστόσο, κατά τις διαπραγματεύσεις συμφωνήθηκε να διαγραφεί η παράγραφος 2 η οποία θα δημιουργήσει βασικά προβλήματα σε ορισμένα κράτη μέλη και, συνεπώς, το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί αυτό το τμήμα της τροπολογίας.

Η τροπολογία 53 έγινε εν μέρει δεκτή. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι θα ήταν σκοπιμότερο να υπερέχει αυτομάτως ο κανονισμός έναντι των συμβάσεων που έχουν συναφθεί αποκλειστικά μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, στο βαθμό που οι συμβάσεις αυτές αφορούν θέματα που ρυθμίζει ο κανονισμός. Η τροπολογία που προτείνεται στο άρθρο 28 παρ. 3 δεν είναι αποδεκτή δεδομένου ότι η Σύμβαση της Χάγης προβλέπει ειδικό καθεστώς για τα τροχαία ατυχήματα και πολλά από τα κράτη μέλη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης εξέφρασαν την επιθυμία τους να διατηρήσουν το καθεστώς αυτό. Εν προκειμένω, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ρήτρα αναθεώρησης του άρθρου 30, στην οποία γίνεται ειδική αναφορά στα τροχαία ατυχήματα.

Το Συμβούλιο εκφράζει την ικανοποίησή του για τη ρήτρα αναθεώρησης όπως προτείνεται από την τροπολογία 54. Ωστόσο, το Συμβούλιο θεωρεί ότι μια γενικότερη ρήτρα αναθεώρησης είναι καταλληλότερη για τη διασφάλιση αποτελεσματικής αξιολόγησης στα πλαίσια των υφισταμένων αρμοδιοτήτων (βλ. άρθρο 30).

δ) Τροπολογίες που απορρίφθηκαν

Οι τροπολογίες 1, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 13, 16, 27, 29, 32, 33, 41, 42, 43, 47, 49, 50, 56 και 57 απορρίφθηκαν.

Η τροπολογία 1 αναφέρεται στον κανονισμό Ρώμη I. Ωστόσο, μέχρι να εκδοθεί ο κανονισμός είναι σκοπιμότερο να γίνεται αναφορά στην ισχύουσα Σύμβαση Ρώμη I του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.

Η τροπολογία 4 σχετίζεται με τις αλλαγές που προτείνονται στο γενικό κανόνα (τροπολογία 26). Δεδομένου ότι η τροπολογία 26 απορρίφθηκε εν μέρει, θα πρέπει να απορριφθούν και οι αντίστοιχες αλλαγές της παραγράφου του αιτιολογικού.

Δεδομένων των αλλαγών που έγιναν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, το Συμβούλιο δεν θεωρεί ότι χρειάζεται η τροπολογία 5.

Οι τροπολογίες 6, 8, 11 και 13 προσαρμόζουν τις παραγράφους του αιτιολογικού, έτσι ώστε να αντικατοπτριστεί η διαγραφή διαφόρων ειδικών κανόνων από τον κανονισμό όπως προτείνεται με τις τροπολογίες 27 (ευθύνη λόγω ελαττωματικού προϊόντος), 29 (αθέμιτος ανταγωνισμός και πράξεις που περιορίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό) και 33 (προσβολή του περιβάλλοντος). Το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί τη διαγραφή αυτών των ειδικών κανόνων, συνεπώς, θα πρέπει να απορριφθούν και οι αντίστοιχες τροπολογίες των παραγράφων του αιτιολογικού. Ωστόσο, το Συμβούλιο έχει καταβάλει προσπάθεια να ορίσει σαφώς το πεδίο εφαρμογής αυτών των ειδικών κανόνων προκειμένου να διευκολυνθεί η πρακτική τους εφαρμογή.

Οι τροπολογίες 10 και 56 πρέπει να απορριφθούν δεδομένου ότι οι εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της συκοφαντικής δυσφήμισης, έχουν αποκλειστεί από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Η τροπολογία 16 δεν έγινε δεκτή από το Συμβούλιο, δεδομένου ότι το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία 42 στην οποία αντιστοιχεί η τροπολογία αυτή.

Η τροπολογία 27 καταργεί τον ειδικό κανόνα για την ευθύνη λόγω ελαττωματικών προϊόντων. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η εφαρμογή των γενικών κανόνων σε περιπτώσεις ευθύνης λόγω ελαττωματικών προϊόντων δεν θα επέτρεπε να προβλέπεται το εφαρμοστέο δίκαιο με εύλογη βεβαιότητα. Η δημιουργία μιας ιεραρχικής κλίμακας συνδετικών στοιχείων, σε συνδυασμό με ρήτρα προβλεψιμότητας, αποτελεί ισορροπημένη λύση σε σχέση με τους στόχους αυτούς.

Η τροπολογία 29 προτείνει να διαγραφεί ο ειδικός κανόνας για τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί την πρόταση αυτή. Ο κανόνας του άρθρου 6 δεν συνιστά εξαίρεση του γενικού κανόνα που περιλαμβάνεται στο άρθρο 4 παρ. 1 αλλά μάλλον τον αποσαφηνίζει προκειμένου να καθορισθεί ο τόπος της ζημίας. Σε θέματα αθέμιτου ανταγωνισμού, ο κανόνας πρέπει να προστατεύει τους ανταγωνιστές, τους καταναλωτές και το κοινό εν γένει και να διασφαλίζει ότι η οικονομία της αγοράς λειτουργεί εύρυθμα. Η σύνδεση με τον τόπο όπου θίγονται οι σχέσεις ανταγωνισμού ή τα συλλογικά συμφέροντα των καταναλωτών, ή σε περίπτωση περιορισμού του ανταγωνισμού, με τη χώρα όπου ο περιορισμός έχει ή ενδέχεται να πραγματοποιηθεί, ικανοποιεί, γενικότερα, τους στόχους αυτούς. Οι εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από περιορισμούς του ανταγωνισμού στο άρθρο 6 παρ. 3 πρέπει να καλύπτουν παραβιάσεις τόσο του κοινοτικού, όσο και του εθνικού δικαίου περί ανταγωνισμού.

Η τροπολογία 32 σχετίζεται με την τροπολογία 26 η οποία έχει απορριφθεί από το Συμβούλιο στο βαθμό που αφορά τροχαία ατυχήματα. Για τους ίδιους λόγους όπως αναφέρεται παραπάνω, η τροπολογία αυτή απορρίφθηκε.

Το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί τη διαγραφή του ειδικού κανόνα για την προσβολή του περιβάλλοντος όπως προτείνεται από την τροπολογία 33. Ο προτεινόμενος κανόνας αντικατοπτρίζει την αρχή «ο ρυπαίων πληρώνει» η οποία προωθείται από την Κοινότητα και εφαρμόζεται σε διάφορα κράτη μέλη.

Το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχτεί την τροπολογία 41 δεδομένου ότι φαίνεται να αντιφάσκει προς τις αλλαγές που προτείνονται από την τροπολογία 40 την οποία δέχεται το Συμβούλιο.

Οι τροπολογίες 42 και 43 αντιμετωπίζουν το θέμα της εφαρμογής αλλοδαπού δικαίου από το δικαστήριο. Το Συμβούλιο απορρίπτει τις τροπολογίες αυτές, δεδομένου ότι το θέμα αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί σε διαφορετικά πλαίσια.

Δεδομένου ότι η τροπολογία 22 έγινε δεκτή, η τροπολογία 47 είναι περιττή, κατά την άποψη του Συμβουλίου.

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η διασαφήνιση που περιλαμβάνεται στο άρθρο 23 παρ. 2 είναι επαρκής για τους σκοπούς των φυσικών προσώπων τα οποία ενεργούν στο πλαίσιο της επαγγελματικής τους δραστηριότητας. Συνεπώς, απορρίπτεται η τροπολογία 49.

Η τροπολογία 50 αποσκοπεί στην αποσαφήνιση της έννοιας της δημόσιας τάξης. Θα είναι δύσκολο προς το παρόν να καθιερωθούν κοινά κριτήρια και πράξεις αναφοράς για τον καθορισμό της δημόσιας τάξης. Για τους λόγους αυτούς απορρίπτεται η τροπολογία 50.

Η τροπολογία 57 σχετίζεται με το άρθρο 6 της αρχικής πρότασης της Επιτροπής. Το Συμβούλιο εξέτασε το θέμα αρκετές φορές και μελέτησε προσεκτικά όλες τις εναλλακτικές λύσεις που τέθηκαν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων, συμπεριλαμβανομένης της λύσης που προτείνεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ωστόσο, ως τελική συμβιβαστική λύση και προσπαθώντας να συμφιλιώσει τα αντιτιθέμενα συμφέροντα, το Συμβούλιο προτείνει να διαγραφεί ο ειδικός κανόνας σχετικά με την προσβολή του ιδιωτικού βίου και των δικαιωμάτων των συναφών με την προσωπικότητα στο στάδιο αυτό. Συνεπώς, πρέπει να απορριφθεί η τροπολογία 57. Αντιθέτως, ο κανονισμός προβλέπει στο άρθρο 1 παρ. 2 ζ) εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής.

Εντούτοις, η ρύθμιση αυτή νοείται σε συνδυασμό με το άρθρο 30. Η ρήτρα αναθεώρησης, που περιλαμβάνεται στο άρθρο 30, προβλέπει την υποβολή έκθεσης από την Επιτροπή το αργότερο τέσσερα χρόνια μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού. Η έκθεση εξετάζει ιδίως εξωσυμβατικές ενοχές που προκύπτουν από προσβολή του ιδιωτικού βίου και δικαιωμάτων συναφών με την προσωπικότητα, συμπεριλαμβανομένης της δυσφήμισης.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο θεωρεί ότι το κείμενο της κοινής θέσης σχετικά με τον κανονισμό για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές δημιουργεί ένα ισορροπημένο σύστημα κανόνων περί σύγκρουσης δικαίων στον τομέα των εξωσυμβατικών ενοχών και επιτυγχάνει την επιθυμητή ομοιομορφία των κανόνων του εφαρμοστέου δικαίου. Επιπλέον, η κοινή θέση είναι σε γενικές γραμμές σύμφωνη με την αρχική πρόταση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΩΝ

Η αρχική πρόταση της Επιτροπής	Η κοινή θέση του Συμβουλίου
Αιτιολογική παράγραφος (1)	Αιτιολογική παράγραφος (1)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (2)
Αιτιολογική παράγραφος (2)	διαγράφεται
Αιτιολογική παράγραφος (3)	Αιτιολογική παράγραφος (3)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (4)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (5)
Αιτιολογική παράγραφος (4)	Αιτιολογική παράγραφος (6)
Αιτιολογική παράγραφος (5)	Αιτιολογική παράγραφος (7)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (8)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (9)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (10)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (11)
Αιτιολογική παράγραφος (6)	Αιτιολογική παράγραφος (12)
Αιτιολογική παράγραφος (7)	Αιτιολογική παράγραφος (13)
Αιτιολογική παράγραφος (8)	Αιτιολογική παράγραφος (14)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (15)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (16)
Αιτιολογική παράγραφος (9)	Αιτιολογική παράγραφος (17)
Αιτιολογική παράγραφος (10)	Αιτιολογική παράγραφος (18)
Αιτιολογική παράγραφος (11)	Αιτιολογική παράγραφος (19)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (20)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (21)
Αιτιολογική παράγραφος (12)	διαγράφεται
Αιτιολογική παράγραφος (13)	Αιτιολογική παράγραφος (22)
Αιτιολογική παράγραφος (14)	Αιτιολογική παράγραφος (23)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (24)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (25)
Αιτιολογική παράγραφος (15)	Αιτιολογική παράγραφος (26)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (27)
Αιτιολογική παράγραφος (16)	Αιτιολογική παράγραφος (28)
Αιτιολογική παράγραφος (17)	Αιτιολογική παράγραφος (29)
Αιτιολογική παράγραφος (18)	Αιτιολογική παράγραφος (30)
Αιτιολογική παράγραφος (19)	Αιτιολογική παράγραφος (31)

Η αρχική πρόταση της Επιτροπής	Η κοινή θέση του Συμβουλίου
Αιτιολογική παράγραφος (20)	Αιτιολογική παράγραφος (32)
νέα	Αιτιολογική παράγραφος (33)
Αιτιολογική παράγραφος (21)	Αιτιολογική παράγραφος (34)
Αιτιολογική παράγραφος (22)	Αιτιολογική παράγραφος (35)
Αιτιολογική παράγραφος (23)	Αιτιολογική παράγραφος (36)
Άρθρο 1	Άρθρο 1
νέα	Άρθρο 2
Άρθρο 2	Άρθρο 3
Άρθρο 3	Άρθρο 4
Άρθρο 4	Άρθρο 5
Άρθρο 5	Άρθρο 6
Άρθρο 6	διαγράφεται
Άρθρο 7	Άρθρο 7
Άρθρο 8	Άρθρο 8
νέα	Άρθρο 9
Άρθρο 9(1)	Άρθρο 12
Άρθρο 9(2)	Άρθρο 10(2), 11(2), 12(2)b
Άρθρο 9(3)	Άρθρο 10
Άρθρο 9(4)	Άρθρο 11
Άρθρο 9(5)	Άρθρο 10(4), 11(4), 12(2)c
Άρθρο 9(6)	Άρθρο 13
Άρθρο 10	Άρθρο 14
Άρθρο 11	Άρθρο 15
Άρθρο 12	Άρθρο 16
Άρθρο 13	Άρθρο 17
Άρθρο 14	Άρθρο 18
Άρθρο 15(1)	Άρθρο 19
Άρθρο 15(2)	Άρθρο 20
Άρθρο 16	Άρθρο 21
Άρθρο 17	Άρθρο 22
Άρθρο 18	διαγράφεται
Άρθρο 19	Άρθρο 23
Άρθρο 20	Άρθρο 24

Η αρχική πρόταση της Επιτροπής	Η κοινή θέση του Συμβουλίου
Άρθρο 21	Άρθρο 25
Άρθρο 22	Άρθρο 26
Άρθρο 23	Άρθρο 27
Άρθρο 24	διαγράφεται
Άρθρο 25	Άρθρο 28
Άρθρο 26	Άρθρο 29
νέα	Άρθρο 30
Άρθρο 27 δεύτερο τμήμα	Άρθρο 31
Άρθρο 27 πρώτο και τρίτο τμήμα	Άρθρο 32