

# Απελευθερώνονται οι εγχώριες επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές. Σε διαβούλευση σχέδιο νόμου

2019/09/19 21:52 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση τέθηκε το προσχέδιο νόμου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με τίτλο: [«Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία των Οδηγιών 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και άλλες διατάξεις»](#).

Οι ενδιαφερόμενοι έχουν την ευκαιρία να καταθέσουν τις απόψεις τους **έως τις 26 Σεπτεμβρίου**.

Σύμφωνα με το υπουργείο Μεταφορών, οι οδηγίες 2016/797, 2016/798 και 2016/2370 αποτελούν μέρος της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η οποία συνίσταται σε έξι νομοθετικές προτάσεις που αποσκοπούν στην άρση των εμποδίων που απομένουν για την ολοκλήρωση του **Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου**.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο στοχεύει στο **να καταστούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές ανταγωνιστικότερες και διαλειτουργικές** σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, να διατηρηθεί υψηλό το επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας για τους επιβάτες, να θεσπιστούν κανόνες στη σιδηροδρομική αγορά και να γίνει ορθολογικότερη η λειτουργία αυτής.

Όπως επισημαίνει το υπουργείο, μεταξύ των βασικών αλλαγών που εισάγονται με τις ανωτέρω οδηγίες:

-απελευθερώνεται η αγορά επιβατικών μεταφορών,

-διασφαλίζεται η ανεξαρτησία των βασικών καθηκόντων του διαχειριστή υποδομής και τίθενται κανόνες για τη διακυβέρνηση της υποδομής, με στόχο την εδραίωση υγιούς ανταγωνισμού στον σιδηροδρομικό τομέα,

-αναδιατυπώνεται το θεσμικό πλαίσιο στον τομέα της διαλειτουργικότητας και της ασφάλειας σιδηροδρόμων και εκχωρούνται αρμοδιότητες στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) αναφορικά με την έγκριση οχημάτων, προ-έγκριση συστημάτων ERTMS και έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας σε

σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

## **Επί της αρχής**

Με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου, όπως αναφέρει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, προωθείται η εναρμόνιση της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις των οδηγιών:

-(ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L138/44 της 26ης Μαΐου 2016).

-(ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138/102 της 26ης Μαΐου 2016).

-(ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 2016 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L352/1 της 23ης Δεκεμβρίου 2016).

Οι δύο πρώτες Οδηγίες αποτελούν μαζί με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, τον τεχνικό πυλώνα του 4ου σιδηροδρομικού πακέτου που υιοθετήθηκε τον Μάιο του 2016.

Η Οδηγία για τη διαλειτουργικότητα καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα και τις τροποποιήσεις της (2009/131/ΕΚ & 2011/18/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους.

Αντίστοιχα και η Οδηγία για την ασφάλεια καταργεί από 16.6.2020 την προγενέστερη οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια και τις τροποποιήσεις της (2008/110/ΕΚ & 2009/149/ΕΚ & 2014/88/ΕΕ), αναδιατυπώνοντας και τροποποιώντας τις διατάξεις τους.

Η Οδηγία 2008/57/ΕΚ για τη διαλειτουργικότητα έχει ενσωματωθεί στην ελληνική έννομη τάξη με το π.δ. 104/2010 (Α'181) και η Οδηγία 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια με το π.δ. 160/2007 (Α'201).

Για το σκοπό της πλήρους εναρμόνισης του εθνικού δικαίου με τις δύο ανωτέρω Οδηγίες και με στόχο την απλοποίηση, αποσαφήνιση και εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα, **αποφασίστηκε η δημιουργία ενός ενιαίου νόμου που αντικαθιστά και αποδίδει με αποτελεσματικό τρόπο τις παλιές Οδηγίες, εισάγοντας, παράλληλα, ουσιαστικές προσθήκες και βελτιώσεις, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο.**

Το παρόν σχέδιο νόμου ενσωματώνει αξιολογημένες θέσεις των φορέων του σιδηροδρομικού τομέα κατόπιν διενέργειας σχετικής διαβούλευσης.

Στο πλαίσιο της σύνταξης του νόμου, ο νομοτεχνικός χειρισμός που έχει επιλεγεί συνίσταται στην κατάργηση διατάξεων των π.δ. 104/2010 (Α'181) και π.δ. 160/2007 (Α'201), τα οποία αντικαθίστανται από τις διατάξεις του νέου νόμου.

**Ο νόμος περιλαμβάνει 4 μέρη.** Ειδικότερα στο ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ του νόμου εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ εναρμονίζεται η 2 ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής και στο ΜΕΡΟΣ ΤΕΤΑΡΤΟ περιλαμβάνονται τελικές και άλλες διατάξεις.

Επισημαίνεται ότι στο νόμο δεν συμπεριλαμβάνονται οι διατάξεις των οδηγιών που αφορούν στη δράση και τις αρμοδιότητες των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως λόγου χάρη οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδει η Επιτροπή.

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

Σε γενικές γραμμές η βασική αλλαγή που εισάγουν οι δύο νέες οδηγίες είναι η ανάληψη νέων καθηκόντων από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής Οργανισμός) τόσο στον τομέα της διαλειτουργικότητας (έγκριση οχημάτων, προ-έγκριση συστημάτων ERTMS) όσο και της ασφάλειας (έκδοση πιστοποιητικών ασφάλειας), αρμοδιότητες οι οποίες εκτελούνταν σύμφωνα με το

προγενέστερο νομοθετικό πλαίσιο από τις Αρχές Ασφαλείας των κρατών μελών (ΡΑΣ για την Ελλάδα).

Η διαλειτουργικότητα αποτελεί την τεχνική εναρμόνιση στο σιδηροδρομικό τομέα προκειμένου να επιτευχθεί το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς.

Η προσπάθεια για τη δημιουργία μιας ενιαίας κοινοτικής αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών προϋποθέτει τη θέσπιση ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

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

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

### **Άρθρο 1 - Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής (άρθρο 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797)**

1. Αντικείμενο του πρώτου μέρους του παρόντος νόμου είναι η ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ο παρών νόμος καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να **πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης**, κατά τρόπο συμβατό προς το Δεύτερο Μέρος του παρόντος νόμου, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Οι προϋποθέσεις αυτές αφορούν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, τη λειτουργία και τη συντήρηση των στοιχείων του εν λόγω συστήματος, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τους όρους υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμμετέχει στη λειτουργία και τη

συντήρησή του.

3. Ο παρών νόμος θεσπίζει τις διατάξεις που σχετίζονται, για κάθε υποσύστημα, με τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διεπαφές και τις διαδικασίες, καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συμβατότητας του ενωσιακού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

4. **Εξαιρούνται** από τις διατάξεις του παρόντος :

α) οι μητροπολιτικοί σιδηρόδρομοι (μετρό) για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής,

β) τα τραμ και τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα και οι υποδομές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα εν λόγω οχήματα,

γ) τα δίκτυα που είναι λειτουργικώς αποκομμένα από το υπόλοιπο ενωσιακό σιδηροδρομικό σύστημα, τα οποία προορίζονται μόνο για τη λειτουργία τοπικών, αστικών ή προαστιακών μεταφορών επιβατών, καθώς και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται μόνο στα εν λόγω δίκτυα,

δ) η ιδιωτική σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των παρακαμπτήριων οδών, η οποία χρησιμοποιείται από τον ιδιοκτήτη ή το φορέα εκμετάλλευσης για τις αντίστοιχες εμπορευματικές δραστηριότητές τους ή για τη μεταφορά προσώπων με μη εμπορικούς σκοπούς, και τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε αυτήν την υποδομή,

ε) η υποδομή και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση. Ο καθορισμός τους γίνεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων,

στ) η ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται περιστασιακά από βαριά σιδηροδρομικά οχήματα υπό τις λειτουργικές συνθήκες του ελαφρού σιδηροδρομικού συστήματος, μόνο όταν είναι αναγκαίο για λόγους συνδεσιμότητας των εν λόγω οχημάτων, και

ζ) τα οχήματα που χρησιμοποιούνται κυρίως στην ελαφρά σιδηροδρομική υποδομή αλλά είναι εξοπλισμένα με ορισμένα βαρέα σιδηροδρομικά στοιχεία, απαραίτητα για τη διέλευση σε προκαθορισμένο και περιορισμένο τμήμα της βαριάς σιδηροδρομικής υποδομής με αποκλειστικό σκοπό τη συνδεσιμότητα.

5. Στην περίπτωση τραμ-τρένων που κυκλοφορούν στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας και για τα οποία δεν ισχύουν Τεχνικές Προδιαγραφές Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ), εφαρμόζονται τα εξής:

α) με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζονται εθνικοί κανόνες ή άλλα κατάλληλα προσιτά μέτρα και καθορίζεται η διαδικασία έγκρισης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα εν λόγω τραμ-τρένα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις,

β) η Αττικό Μετρό Α.Ε. που εκδίδει την έγκριση οχήματος, διαβουλεύεται με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, ώστε να διασφαλίζεται ότι η μεικτή λειτουργία τραμ-τρένων και βαρέων σιδηροδρομικών οχημάτων πληροί όλες τις βασικές απαιτήσεις, καθώς και σχετικούς κοινούς στόχους ασφαλείας («ΚΣΑ»), λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες υποδομές και τη συλλειτουργία των νέων συρμών με τον υφιστάμενο στόλο συρμών στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή και στην υποδομή του μετρό. Μέχρι την έκδοση και κοινοποίηση των εθνικών κανόνων της περ. α), για την έγκριση του οχήματος θα ακολουθούνται οι βασικές απαιτήσεις και κανόνες που θα έχουν προκύψει από τη διαβούλευση με τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη σύμφωνη γνώμη του διαχειριστή υποδομής.

γ) Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του άρθρου 21, στην περίπτωση διασυνοριακής κυκλοφορίας, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και οι αρμόδιες αλλοδαπές αρχές συνεργάζονται με σκοπό την έκδοση των εγκρίσεων οχημάτων.

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε οχήματα που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος νόμου σύμφωνα με την παρ. 4.

6. Η παρ. 5 εφαρμόζεται κατ' αναλογία, στην περίπτωση συρμών μετρό κατηγορίας C-II κατά EN 15227:2011, κατάλληλα εξοπλισμένων ώστε να κυκλοφορούν και στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

## **Η επεξήγηση του άρθρου 1**

Οι διατάξεις του άρθρου 1 εστιάζουν αντικείμενο και στο πεδίο εφαρμογής του νόμου. Αντικείμενο του νόμου είναι η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών νόμος καθορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης, κατά τρόπο συμβατό προς την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798, προκειμένου να καθοριστεί το μέγιστο επίπεδο τεχνικής εναρμόνισης, να καταστεί δυνατή η διευκόλυνση, η βελτίωση και η ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών εντός της

Ένωσης και με τρίτες χώρες και να προωθηθεί η ολοκλήρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και η σταδιακή επίτευξη της εσωτερικής αγοράς.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 1 περιλαμβάνονται οι εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 προβλέπει υποχρεωτικές και δυνητικές εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής. Στον παρόντα νόμο έχουν ενσωματωθεί τόσο οι υποχρεωτικές εξαιρέσεις όσο και οι δυνητικές εξαιρέσεις.

Στις υποχρεωτικές έχει αποσαφηνιστεί ότι ο παρών νόμος δεν εφαρμόζεται στο μετρό για τα υποσυστήματά τους εκτός της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ στις δυνητικές εξαιρέσεις και ειδικότερα στις υποδομές και τα οχήματα που προορίζονται αποκλειστικά και μόνον για τοπική, ιστορική ή τουριστική χρήση ρυθμίζεται η διαδικασία για τον προσδιορισμό τους με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κατόπιν εισήγησης του διαχειριστή υποδομής και γνώμης της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων.

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