



ρυθμιστική αρχή  
σιδηροδρόμων

regulatory  
authority  
for railways



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
HELLENIC REPUBLIC

**ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ  
ΕΑΝ ΤΙΘΕΤΑΙ ΣΕ ΚΙΝΔΥΝΟ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ  
ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΕΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ  
ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ**

[ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ]

Αθήνα, 26 Ιουλίου 2012

## ΓΕΝΙΚΑ

Η Ελληνική Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων («ΡΑΣ») έχει εκπονήσει μια διαδικασία και έχει καθορίσει τα σχετικά κριτήρια για την αξιολόγηση του εάν τίθεται σε κίνδυνο η Οικονομική Ισορροπία (ΟΙ) Συμβάσεων Παροχής Δημοσίων Υπηρεσιών (εφεξής «αξιολόγηση») σε περίπτωση μιας Υπηρεσίας Διεθνούς Μεταφοράς Επιβατών (ΥΔΜΕ), που έχει θεσπισθεί βάσει της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ.

Η «αξιολόγηση» επικεντρώνεται στο πώς επηρεάζεται η όλη Σύμβαση Παροχής Δημοσίων Υπηρεσιών (ΣΠΔΥ) από τη νέα είσοδο ανταγωνιστικών διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η «αξιολόγηση» ασχολείται με την ακριβή αλληλεπίδραση μεταξύ των ανταγωνιστικών υπηρεσιών και της ΣΠΔΥ.

Σχεδόν κάθε νέα ΥΔΜΕ θα μπορούσε να έχει κάποια επίπτωση στη ΣΠΔΥ. Για να τεθεί σε κίνδυνο όμως αυτή, πρέπει να υφίσταται μία σημαντική επίπτωση. Η ανάλυση θα επικεντρώνεται στη ΣΠΔΥ ως σύνολο παρά σε μεμονωμένες υπηρεσίες αυτής. Η «αξιολόγηση» θα εξετάζει:

- Το επίπεδο αφαίρεσης εσόδων και την επίδραση αυτού στη ΣΠΔΥ
- Την αύξηση στη συνεισφορά της δημόσιας επιδότησης, η οποία αύξηση θα πρέπει να είναι σημαντική και υποστηρίξιμη.

Το βάρος της τεκμηρίωσης θα πέφτει στα μέρη που υπόκεινται στη ΣΠΔΥ, η οποία είναι πιθανόν να διακυβευθεί από τη νέα υπηρεσία.

Το βάρος του να προσκομισθούν αποδείξεις ότι η νεοεισερχόμενη Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ΟΙ της σύμβασης θα πέφτει στην υφιστάμενη και λειτουργούσα ΣΕ.

Η τεκμηρίωση καθώς και η «αξιολόγηση» δε θα περιορίζεται στην επίδραση μόνον του έτους στο οποίο οι νέες υπηρεσίες αρχίζουν να λειτουργούν, αλλά θα εξετάζει και τις **μακροπρόθεσμες συνέπειες**. Θα λαμβάνει υπόψη πληροφορίες όπως το πρόγραμμα παραχώρησης, τις επιπτώσεις στα έσοδα από τις αλλαγές στα επίπεδα απόδοσης και προβλέψεις στο επιχειρησιακό σχέδιο του νέου λειτουργού διεθνούς μεταφοράς επιβατών.

## ABBREVIATIONS

<b>ΔΕΜ</b>	Δημόσιες Επιβατικές Μεταφορές
<b>ΔΥ</b>	Διαχειριστής Υποδομής
<b>ΚΜ</b>	Κράτος Μέλος
<b>ΚΣ</b>	Κύριος Σκοπός
<b>ΟΙ</b>	Οικονομική Ισορροπία
<b>ΡΑΣ</b>	Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων
<b>ΡΑ</b>	Ρυθμιστική Αρχή
<b>ΣΕ</b>	Σιδηροδρομική Επιχείρηση
<b>ΣΠΔΥ</b>	Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας
<b>ΥΔΜΕ</b>	Υπηρεσία Διεθνών Μεταφορών Επιβατών
<b>ΥΠΔΥ</b>	Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας
<b>ΦΔΥ</b>	Φορέας Δημόσιας Υπηρεσίας

## ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ /ΕΓΓΡΑΦΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

- Οδηγία 91/440/ΕΟΚ, άρθρο 10 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ
- Οδηγία 2001/14/ΕΚ, άρθρο 13 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ
- Ερμηνευτική Ανακοίνωση 2010/С 353/01 της Επιτροπής σχετικά με ορισμένες διατάξεις της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ
- Προεδρικό Διάταγμα 41/2005 (ΦΕΚΑ'60 – 07.03.2005), άρθρα 9 and 21 όπως τροποποιήθηκαν από τα άρθρα 4 και 5 αντίστοιχα του Προεδρικού Διατάγματος 149/2009 (ΦΕΚΑ'192 – 30.09.2009) στο οποίο έχει ενσωματωθεί η επιλογή της Ελλάδας να εφαρμόσει την «αξιολόγηση»
- Κανονισμός (ΕΚ) Νο 1370 / 2007 άρθρο 2
- Κείμενο θέσεων σε “Κατευθύνσεις στη μεθοδολογία και τα κριτήρια για την αξιολόγηση νέων ΥΔΜΕ – Πώς να προσδιορίζεται το εάν τίθεται σε κίνδυνο η ΟΙ ΣΠΔΥ /28/29 Νοεμβρίου 2011”, το οποίο προετοιμάστηκε από την Ομάδα Ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Φορέων για τους Σιδηροδρόμους (IRG-Rail).

## 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ / ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Αντικείμενο του παρόντος εγγράφου είναι ο καθορισμός της διαδικασίας και των κριτηρίων για την αξιολόγηση από τη ΡΑΣ της πιθανής διακινδύνευσης της ΟΙ ενός ή περισσότερων υφιστάμενων ΣΠΔΥ στη περίπτωση μιας νέας ΥΔΜΕ.

## 2. ΟΡΙΣΜΟΙ

**Υπηρεσία Διεθνών Μεταφορών Επιβατών (ΥΔΜΕ)** είναι μια επιβατική υπηρεσία, στο πλαίσιο της οποίας η αμαξοστοιχία διέρχεται τουλάχιστον μίας συνοριακής γραμμής κράτους μέλους και ο κύριος σκοπός της υπηρεσίας αυτής είναι η μεταφορά επιβατών μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη· η αμαξοστοιχία μπορεί να συνενώνεται ή/και να διαχωρίζεται και τα διάφορα τμήματα μπορούν να έχουν διαφορετικές αφετηρίες και διαφορετικούς προορισμούς, εφόσον όλα τα βαγόνια διέρχονται τουλάχιστον μιας συνοριακής γραμμής (Οδηγία 91/440/ΕΟΚ, άρθρο 3 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 της Οδηγίας 2007/58/ΕΚ).

**Δημόσιες Επιβατικές Μεταφορές (ΔΕΜ)** είναι οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση. (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370 / 2007 άρθρο 2α).

**Σύμβαση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΣΠΔΥ)** είναι μία ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ μιας αρμόδιας αρχής και ενός φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας δημόσιων επιβατικών μεταφορών που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370 / 2007 άρθρο 2ι).

**Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΠΔΥ)** είναι η απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται από μια αρμόδια αρχή, προκειμένου να εξασφαλίζονται δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών για το κοινό συμφέρον, τις οποίες δε θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων, ή τουλάχιστον δε θα αναλάμβανε στην ίδια έκταση, ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις χωρίς αμοιβή (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370 / 2007 άρθρο 2ε).

**Φορέας Δημόσιας Υπηρεσίας (ΦΔΥ)** είναι κάθε δημόσια, ή ιδιωτική επιχείρηση, ή όμιλος επιχειρήσεων, που λειτουργεί δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, ή κάθε άλλος δημόσιος φορέας που παρέχει δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών. (Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370 / 2007 άρθρο 2δ).

**Οικονομική Ισορροπία (ΟΙ)** είναι μια κατάσταση στην οποία οι δυνάμεις που καθορίζουν τη συμπεριφορά ορισμένων μεταβλητών είναι σε ισορροπία. Η ΟΙ μιας ΣΠΔΥ σχετίζεται με την αξία της ΣΠΔΥ στο σύνολό της, δηλαδή μια σημαντική μεταβολή της αξίας της ΣΠΔΥ υποδηλώνει μια μεταβολή της οικονομικής της ισορροπίας.

## 3. ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΠΙΣΗΜΟΥ ΑΙΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑΣ – ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

3.1 Ενδιαφερόμενο/α μέρος/μέρη μπορεί/ούν να υποβάλουν στη ΡΑΣ ένα επίσημο αίτημα για «αξιολόγηση». Αυτή η επίσημη αίτηση δύναται να απευθύνεται από :

- Την αρμόδια υπηρεσία ή τις αρμόδιες υπηρεσίες που χορήγησαν μία ΣΠΔΥ

- Τον Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ)

- Την ΣΕ που εκτελεί την ΣΠΔΥ.

3.2 Ιδιαίτερα, η ΡΑΣ αναμένει από τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλλουν μία περιεκτική τεκμηρίωση των επιχειρημάτων τους. Οι πληροφορίες τις οποίες τα εμπλεκόμενα μέρη αναμένεται να παράσχουν για την «αξιολόγηση», είναι:

- Πληροφορίες από τον υφιστάμενο λειτουργό μιας ΣΠΔΥ είναι:

- Πληροφορίες για τα έσοδα
- Επιχειρηματικό Σχέδιο
- Πληροφορίες δρομολογίων για τις υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων χρόνων αναχώρησης, χρόνων άφιξης, αριθμού και τοποθεσίας ενδιάμεσων στάσεων σε σταθμούς
- Λεπτομέρειες ή εκτιμήσεις των προσδοκώμενων επιπέδων πώλησης εισιτηρίων και διαφοροποιήσεων των τιμών και της επίδρασης αυτών επί των προβλέψεων
- Απόδειξη ότι η νεοεισερχόμενη ΣΕ θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ΟΙ της ΣΠΔΥ και
- Η στρατηγική.

- Πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές είναι:

- Αντίγραφο των λεπτομερειών της ΣΠΔΥ (συμπεριλαμβανομένων όλων των σχετικών λεπτομερειών και των τεθέντων προτύπων ποιότητας)
- Οι κανόνες για την ανάθεση/ τροποποίηση των συμβάσεων και
- Οι προβλέψεις

- Πληροφορίες από την ΣΕ που επιθυμεί πρόσβαση είναι:

- Το ποσοστό του κύκλου εργασιών και του όγκου που προέρχεται από επιβάτες εσωτερικού ή διεθνείς (π.χ. επιβατοχιλιόμετρα, διαδρομές επιβατών),
- Ποσοστό των προβλέψεων των εσόδων και των διαδρομών από διεθνείς και εγχώριους επιβάτες, ιδιαίτερα επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβάνει προβλέψεις παραγωγής εσόδων, ωφελειών από τις υπηρεσίες και προβλέψεις για την επιβατική ζήτηση καθώς και την μεθοδολογία,
- Το μήκος των προτεινομένων υπηρεσιών (π.χ. χιλιόμετρα του προτεινομένου δρομολογίου),
- Η ζήτηση επιβατών,
- Η τιμολόγηση εισιτηρίων
- Οι διευθετήσεις εισιτηρίων (π.χ. απαιτούμενη κράτηση, ανοικτά εισιτήρια)
- Η θέση και ο αριθμός στάσεων
- Ο χρόνος και η συχνότητα των υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των χρόνων αναχώρησης, των ενδιάμεσων στάσεων σε σταθμούς και των χρόνων άφιξης, όπως επίσης και των συνδέσεων

- Οι προδιαγραφές του τροχαίου υλικού (π.χ. συντελεστές φορτίου, αριθμός θέσεων, δεδομένα βαγονιών)
- Τα πρότυπα ποιότητας και
- Η στρατηγική μάρκετινγκ.

Εν πάσει περιπτώσει αυτές οι λίστες δεν είναι περιοριστικές, και επιπρόσθετες πληροφορίες μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι σχετικές για την αξιολόγηση της συγκεκριμένης περίπτωσης και η ΡΑΣ δύναται να ζητήσει όλες τις σχετικές πληροφορίες από οποιοδήποτε άλλο μέρος κατά τη διάρκεια της διαδικασίας. Εάν τα δεδομένα και οι σχετικές πληροφορίες δεν είναι σύμφωνα μεταξύ τους, τότε η ΡΑΣ ζητεί περισσότερες πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα μέρη, ή από άλλες ΡΑ.

- 3.3 Η ΡΑΣ γνωστοποιεί στα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη ότι έχει παραληφθεί μία επίσημη αίτηση για «αξιολόγηση» και δύναται να ζητήσει οιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία που θα είναι προσήκουσα και εύλογη.
- 3.4 Η ΡΑΣ συλλέγει όλα τα δεδομένα που θεωρεί ότι είναι σχετικά για να διεξαγάγει την «αξιολόγηση», ελέγχει τα δεδομένα και εξετάζει σχετικές πληροφορίες.
- 3.5 Σε περίπτωση που η ΡΑΣ ανακαλύψει ότι οιαδήποτε από τα παρουσιαζόμενα δεδομένα δεν είναι ακριβή, ή η αιτούσα ΣΕ και τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν έχουν ανταποκριθεί εντός των κάθε φορά τιθεμένων προθεσμιών, η ΡΑΣ δύναται να ασκήσει την εξουσία που της παρέχει η σχετική νομοθεσία.
- 3.6 Μετά την εκκίνηση της επίσημης «αξιολόγησης», η ΡΑΣ αναλύει τα δεδομένα και μοιράζεται τις πληροφορίες και τις προκαταρκτικές εκτιμήσεις με άλλες ΡΑ εμπλεκόμενες με το συγκεκριμένο δρομολόγιο. Εάν κριθεί αναγκαίο, η ΡΑΣ συναντάται με άλλες ΡΑ που εμπλέκονται στη νέα υπηρεσία, άσχετα με το εάν αυτές έχουν ή όχι επίσης δεχθεί αίτημα για «αξιολόγηση».

#### 4 ΚΡΙΤΗΡΙΑ/ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΨΗ

Για την λήψη απόφασης κατά την αξιολόγηση του εάν τίθεται σε κίνδυνο η ΟΙ μιας υφιστάμενης ΣΠΔΥ, η ΡΑΣ θα λάβει υπόψη της και θα εξετάσει τα ακόλουθα κριτήρια και θέματα:

- Την επίπτωση στη κερδοφορία όλων των υπηρεσιών που περιλαμβάνονται σε μία ΣΠΔΥ
- Τη συνακόλουθη επίδραση στο καθαρό κόστος της αρμόδιας αρχής, η οποία παρεχώρησε τη σύμβαση
- Ζήτηση επιβατών
- Τιμολόγηση/διευθετήσεις εισιτηρίων
- Θέση και αριθμός στάσεων σε αμφότερες τις πλευρές των συνόρων
- Χρόνοι και συχνότητα της προτεινόμενης νέας υπηρεσίας
- Στο βαθμό που τους αφορά, την πιθανή επίπτωση στη μελλοντική αξία της ΣΠΔΥ, την επόμενη φορά που θα επαναδημοπρατηθεί
- Την επίπτωση στη μακροπρόθεσμη κερδοφορία των πλέον κερδοφόρων δρομολογίων εντός της συνολικής ΣΠΔΥ
- Την επίπτωση στην επένδυση σε τροχαίο υλικό από πλευράς ΣΕ.

#### 5 ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

5.1 Η μεθοδολογία για την «αξιολόγηση» αποτελείται από μία λεπτομερή οικονομική προσέγγιση και εδράζεται σε μία ποσοτική και ποιοτική ανάλυση.

5.2 Η μεθοδολογία που εφαρμόζεται από τη ΡΑΣ προβλέπει τα ακόλουθα πέντε στάδια :

5.2.1 Στάδιο 1 – Αρχική αξιολόγηση της επίδρασης επί των εσόδων:

- Ανάλυση και αρχική εκτίμηση αμφοτέρων των εσόδων και του αριθμού επιβατών που οι νέες υπηρεσίες είναι πιθανόν να αφαιρέσουν από τις υφιστάμενες εγχώριες υπηρεσίες υπό καθεστώς ΣΠΔΥ
- Μέτρηση των επιδράσεων των αλλαγών δρομολογίων επί της ζήτησης επιβατών και των εσόδων της επιβατικής επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες, όπως ο χρόνος και η συχνότητα των προτεινομένων υπηρεσιών, η θέση των στάσεων και των συνδέσεων.

5.2.2 Στάδιο 2 - Συνεκτίμηση της πολιτικής τιμολόγησης και της διάθεσης εισιτηρίων :

- Ανάλυση της επίπτωσης των τιμών και της διάθεσης των εισιτηρίων της νεοεισερχόμενης επιχείρησης.

5.2.3 Στάδιο 3 – Περαιτέρω ανασκόπηση της αρχικής αξιολόγησης της επίδρασης επί των εσόδων :

- Συνεκτίμηση άλλων παραγόντων οι οποίοι δύναται να επιδρούν στο επίπεδο της αφαίρεσης εσόδων. Αυτοί περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την επίπτωση στην απόδοση της σιδηροδρομικής υπηρεσίας, στη ποιότητα του τροχαίου υλικού, στα επίπεδα συνωστισμού, στο σχεδιαζόμενο πρόγραμμα μάρκετινγκ και στην ποιότητα των υπηρεσιών
- Συνεκτίμηση της επίπτωσης την οποία οι νέες υπηρεσίες θα μπορούσαν να έχουν στην απόδοση. Η ανάλυση δύναται να επεκταθεί για να συμπεριλάβει την επίπτωση την οποία οιαδήποτε αλλαγή στην απόδοση θα μπορούσε να έχει στις υφιστάμενες λειτουργούσες επιχειρήσεις
- Αξιολόγηση του επιχειρηματικού σχεδίου του νεοεισερχόμενου, καθώς αυτό δύναται να παράσχει μία ένδειξη του επιπέδου της αφαίρεσης, η οποία μπορεί να απαιτείται, ώστε να παράσχει επικερδή νέα εισόδο
- Εξέταση άλλων παραδοχών οι οποίες υπόκεινται των προβλέψεων εσόδων του νεοεισερχόμενου, όπως η επίδραση του μάρκετινγκ.

5.2.4 Στάδιο 4 – Επίπτωση στη ΣΠΔΥ :

- Εστίαση στη φύση της ΣΠΔΥ και στο πώς τα χαρακτηριστικά της επηρεάζονται από τη φύση και το επίπεδο επίπτωσης της νέας ΥΔΜΕ
- Εκτίμηση και μελέτη της έως τώρα τρέχουσας απόδοσης της λειτουργούσας σιδηροδρομικής επιχείρησης (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες κατέχουν σημαντική πιστότητα λόγω ονόματος θα μπορέσουν πιθανόν να μειώσουν τα όρια οποιωνδήποτε επιδράσεων ανταγωνισμού)
- Εκτίμηση και μελέτη όρων σε μία ΣΠΔΥ οι οποίοι θα μπορούσαν να περιορίσουν την επίδραση νέων ανταγωνιστικών υπηρεσιών

- Εκτίμηση και μελέτη της επίπτωσης στη κερδοφορία των δρομολογίων τα οποία επηρεάζονται, και στη σχετική τους κερδοφορία συγκρινόμενη με τη συνολική ΣΠΔΥ. Αυτή η μελέτη θα συμπεριλάβει μία εκτίμηση της έκτασης των εσόδων και των κοστών, τα οποία θα επηρεάζοντουσαν από την νέα ΥΔΜΕ.

#### 5.2.5 Στάδιο 5 : Άλλοι σχετικοί παράγοντες:

- Εκτίμηση και μελέτη οιαδήποτε άλλων παραγόντων σχετικών προς τη συγκεκριμένη υπόθεση, οι οποίοι είναι δύσκολο να προσδιορισθούν για τη γενική περίπτωση, π.χ. της μοναδιαίας (incremental) αύξησης των διεθνών υπηρεσιών και πώς η συνολική επίπτωση αυτών των υπηρεσιών είναι πιθανόν να θέσει σε κίνδυνο την ΟΙ της ΣΠΔΥ.

## 6 ΑΠΟΦΑΣΗ

6.1 Η ΡΑΣ εξετάζει όλες τις παρεχόμενες πληροφορίες, συνεργαζόμενη συνεχώς με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, εφαρμόζει τα προκαθορισμένα κριτήρια και την προαναφερόμενη μεθοδολογία και προχωρά στην έκδοση αιτιολογημένης απόφασης μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία λήψης όλων των σχετικών πληροφοριών που απαιτούνται για την αιτιολόγηση της απόφασης. Στη περίπτωση που όντως τίθεται σε κίνδυνο η ΟΙ της ΣΠΔΥ, η σχετική απόφαση περιλαμβάνει μέτρα περιορισμού της πρόσβασης.

6.2 Η ΡΑΣ καθορίζει την προθεσμία και τους όρους υπό τους οποίους τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν την αναθεώρηση της απόφασης.

6.3 Η ΡΑΣ κοινοποιεί την απόφαση της σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εγγράφως και την αναρτά στην ιστοσελίδα της.

## 7 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

7.1 Τα μέρη που μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση της απόφασης είναι τα παρακάτω:

- Η σχετική με τη δημόσια υπηρεσία αρμόδια αρχή
- Ο ΔΥ
- Η ΣΕ που εκτελεί την ΣΠΔΥ
- η ΣΕ που διεκδικεί πρόσβαση.

7.2 Όποιο από τα ανωτέρω ενδιαφερόμενα μέρη ζητήσει αναθεώρηση της απόφασης θα καταθέσει στη ΡΑΣ ένα πλήρη αιτιολογημένο φάκελο με όλες τις απαραίτητες πληροφορίες. Άμα την λήψη των πληροφοριών, η ΡΑΣ θα αποφασίσει εάν κρίνει σκόπιμο να διενεργηθεί νέα «αξιολόγηση».

7.3 Η ΡΑΣ εκδίδει την αναθεωρημένη απόφασή της μέσα σε δύο μήνες από την ημερομηνία λήψης όλων των σχετικών πληροφοριών. Η ΡΑΣ θα συνεργάζεται και θα ανταλλάσσει σχετικές πληροφορίες προτού φθάσει σε μία τελική απόφαση.