



Βρυξέλλες, 11 Ιουνίου 2024
(OR. en)

10938/24

Διοργανικός φάκελος:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 10059/24 + ADD 1

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 11718/23 + ADD 1-4

Θέμα: Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010
– Γενική προσέγγιση

I. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1. Στις 11 Ιουλίου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρόταση¹ κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, η οποία αποσκοπεί στην αύξηση της διαθεσιμότητας της υποδομής μέσω καλύτερων διαδικασιών σχεδιασμού και κατανομής και βελτιωμένου διασυνοριακού συντονισμού.
2. Το σχέδιο κανονισμού βασίζεται στο άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (συνήθης νομοθετική διαδικασία).

¹ ST 11718/23 + ADD 1 έως 4.

3. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή² γνωμοδότησε στις 6 Φεβρουαρίου 2024. Η Επιτροπή των Περιφερειών³ γνωμοδότησε στις 18 Μαρτίου 2024.
4. Η Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» συζήτησε την πρόταση 20 φορές κατά τις συνεδριάσεις της στις 4 Σεπτεμβρίου, 27 Σεπτεμβρίου, 20 Οκτωβρίου, 6 Νοεμβρίου, 20 Νοεμβρίου, 27 Νοεμβρίου και 12 Δεκεμβρίου 2023, καθώς και στις 9 Φεβρουαρίου, 13 Φεβρουαρίου, 27 Φεβρουαρίου, 7 Μαρτίου, 14 Μαρτίου, 19 Μαρτίου, 11 Απριλίου, 16 Απριλίου, 23 Απριλίου, 30 Απριλίου, 14 Μαΐου, 21 Μαΐου και 28 Μαΐου 2024.
5. Κατά τη συνεδρίασή της στις 5 Ιουνίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων εξέτασε τη συμβιβαστική πρόταση που προέκυψε από τις συζητήσεις της Ομάδας «Χερσαίες μεταφορές» και την ενέκρινε ευρέως, με σκοπό τη γενική προσέγγιση. Στο κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος αποτυπώνονται δύο επιπλέον παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από κράτη μέλη κατά την εν λόγω συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων. Το κείμενο παρουσιάζεται σε αντιπαραβολή με την πρόταση της Επιτροπής (**έντονα υπογραμμισμένα στοιχεία** και [...]).
6. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την κύρια ευθύνη έχει η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN). Εισηγήτρια ορίστηκε η κα Tilly Metz (Greens, ΛΞ). Η έκθεση κατατέθηκε στις 5 Μαρτίου 2024. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη διαπραγματευτική του εντολή στη σύνοδο της ολομέλειάς του της 12ης Μαρτίου 2024.

II. ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

A. Εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με την αρχική πρόταση

7. Τα κράτη μέλη έχουν εκφράσει την υποστήριξή τους για τους στόχους της πρότασης. Ωστόσο, οι αντιπροσωπίες πρότειναν να βελτιωθούν ορισμένες διαδικασίες για τον σχεδιασμό και την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, να ενισχυθεί ο ρόλος των κρατών μελών και να απλουστευθεί η επανεξέταση των επιδόσεων και η ρυθμιστική εποπτεία. Ως εκ τούτου, η Προεδρία ανέπτυξε τις ακόλουθες εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με την αρχική πρόταση, οι οποίες υποστηρίχθηκαν από τις αντιπροσωπίες.

² EE C, C/2024/891, 6.2.2024.

³ EE C, C/2024/1982, 18.3.2024.

α) Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού

8. Η Προεδρία εισήγαγε ορισμένες δυνατότητες απαλλαγής ή εξαιρέσης από το πεδίο εφαρμογής, οι οποίες ίσχυαν ήδη σε σχέση με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, αλλά δεν περιλαμβάνονταν στην πρόταση της Επιτροπής ή δεν καλύπτονταν πλήρως από αυτήν, όπως για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που εκτελούνται υπό διαμετακόμιση μέσω της Ένωσης ή τις μεταφορές κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας της Μάγχης (άρθρο 1). Για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές στις οποίες εμπλέκονται διαχειριστές υποδομής τρίτων χωρών, η Προεδρία εισήγαγε τη δυνατότητα απόκλισης από τις περιόδους και τις προθεσμίες για την κατανομή χωρητικότητας που ορίζονται στον κανονισμό, εφόσον αυτό δεν έχει επιπτώσεις σε άλλους διαχειριστές υποδομής της Ένωσης που δεν εμπλέκονται στις εν λόγω διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές (άρθρο 38).
9. Η Προεδρία εισήγαγε στο προοίμιο πρόνοιες για το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης όπου υπάρχει συνεχώς διαθέσιμη χωρητικότητα, χωρίς πραγματικό κίνδυνο κορεσμού, και για το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης που είναι γεωγραφικά απομονωμένο από τη θάλασσα από το υπόλοιπο δίκτυο, για το οποίο τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να ακολουθούν ρεαλιστική και αναλογική προσέγγιση κατά την εφαρμογή του κανονισμού, τηρώντας παράλληλα πλήρως τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό (αιτιολογική σκέψη 6β). Αυτό θα συμβάλει στην πρόληψη τυχόν υπερβολικού διοικητικού φόρτου εργασίας σε αυτές τις ειδικές καταστάσεις.

β) Ασφάλεια και άμυνα

10. Η Προεδρία αποτύπωσε στο κείμενο όλες τις ανησυχίες που εξέφρασαν οι αντιπροσωπίες σχετικά με την ασφάλεια και την άμυνα. Πρώτον, η Προεδρία τόνισε ότι ο κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα για τη διαφύλαξη ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειας ή άμυνας και για τη διασφάλιση της πρόσβασης του στρατού στη σιδηροδρομική υποδομή (άρθρο 1). Τα μέτρα αυτά δεν περιορίζονται πλέον σε καταστάσεις κρίσης, αλλά υπόκεινται στους ίδιους όρους με τα μέτρα που λαμβάνονται σε καταστάσεις κρίσης.
11. Στη συνέχεια, η Προεδρία εισήγαγε τη δυνατότητα των κρατών μελών να αρνούνται να χορηγήσουν ή να ανακαλούν δικαιώματα χωρητικότητας υποδομής σε αιτούντα, εάν διαπιστώσουν ότι αυτό θα συνεπαγόταν σοβαρό και μείζονα κίνδυνο για τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Ένα τέτοιο μέτρο, το οποίο θα έχει συνέπειες ιδίως για τα γειτονικά κράτη μέλη, θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένο, απολύτως αναγκαίο και ανάλογο προς τον επιδιωκόμενο στόχο και να επανεξετάζεται τακτικά (άρθρο 10α).

γ) Ανάπτυξη των τριών ευρωπαϊκών πλαισίων από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής (ENIM)

12. Η Προεδρία προσδιόρισε περαιτέρω τους κανόνες και παρέτεινε το χρονοδιάγραμμα ώστε το ENIM να καταρτίσει τα τρία ευρωπαϊκά πλαίσια για τη διαχείριση της χωρητικότητας, για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων, καθώς και για την επανεξέταση των επιδόσεων. Η Προεδρία προσέθεσε επίσης διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και σύσταση του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB) πριν από την έγκριση των πλαισίων (άρθρα 6, 44 και 50).
13. Επιπλέον, η Προεδρία ανέφερε ρητά στο προοίμιο ότι το περιεχόμενο των ευρωπαϊκών πλαισίων δεν είναι δεσμευτικό (αιτιολογική σκέψη 15). Η διευκρίνιση αυτή απαιτείται, πρώτον, για λόγους ασφάλειας δικαίου, ώστε οι διαχειριστές υποδομής να γνωρίζουν την έκταση των υποχρεώσεών τους βάσει του παρόντος κανονισμού και, δεύτερον, για να διασφαλιστεί ότι δεν υπάρχει σύγκρουση με τη νομολογία *Meroni*⁴, δεδομένου ότι το ENIM είναι τρίτη οντότητα. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί μια επαρκώς εναρμονισμένη προσέγγιση της διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας, το κείμενο προβλέπει ότι οι διαχειριστές υποδομής θα προσπαθούν να ακολουθούν το περιεχόμενο των εν λόγω πλαισίων και να αιτιολογούν τυχόν αποκλίσεις από αυτό.

δ) Στρατηγική καθοδήγηση

14. Η Προεδρία ενίσχυσε το πεδίο εφαρμογής και τη σημασία της στρατηγικής καθοδήγησης που παρέχουν τα κράτη μέλη στους διαχειριστές υποδομής τους. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη μπορούν να υποχρεώνουν τους διαχειριστές υποδομής να σχεδιάζουν εκ των προτέρων τη χωρητικότητα της υποδομής, να καθοδηγούν τον καταμερισμό της χωρητικότητας άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης υποδομής, να καθοδηγούν την εφαρμογή του επίσημου μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων ή να πλαισιώνουν τη δέσμευση χωρητικότητας μέσω συμφωνιών πλαίσιο ή κυλιόμενου σχεδιασμού. Ωστόσο, η έγκριση αυτών των κατευθυντήριων γραμμών από τα κράτη μέλη παραμένει προαιρετική, όπως και η δυνατότητα των κρατών μελών να τις καταστήσουν δεσμευτικές. Η Προεδρία πλαισιώσε επίσης την εν λόγω ενίσχυση με τις κατάλληλες διασφαλίσεις για την αποφυγή μιας κατακερματισμένης προσέγγισης της διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας, απαιτώντας από τα κράτη μέλη να συντονίζουν μεταξύ τους τις αντίστοιχες στρατηγικές καθοδηγήσεις τους και να σέβονται την επιχειρησιακή ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής (άρθρα 11, 18 και 37).

⁴Απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουνίου 1958, *Meroni κατά Ανωτάτης Αρχής*, 9/56, EU:C:1958:7.

ε) Σχεδιασμός χωρητικότητας

15. Η Προεδρία αναδιοργάνωσε το περιεχόμενο των εγγράφων σχεδιασμού, το οποίο παρατίθεται πλέον στο σύνολό του στο *παράρτημα Ι*. Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος εργασίας των διαχειριστών υποδομής σε σχέση με τα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού, η Προεδρία περιόρισε τις περιπτώσεις στις οποίες πρέπει να επικαιροποιούνται. Για παράδειγμα, οι στρατηγικές χωρητικότητας επικαιροποιούνται μόνο σε περίπτωση απρόβλεπτων και σημαντικών συμβάντων και τα μοντέλα χωρητικότητας επικαιροποιούνται μόνον εάν δεν έχουν ήδη δημοσιευθεί πιο λεπτομερή σχέδια προσφοράς χωρητικότητας (*άρθρα 16 έως 18*).

στ) Κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια

16. Οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τη σημασία της χρήσης κοινωνικοοικονομικών, επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών κριτηρίων κατά τη διαχείριση ανεπαρκούς χωρητικότητας, ώστε να επιτευχθεί το μέγιστο δυνατό όφελος για την κοινωνία. Τα εν λόγω κριτήρια θα χρησιμοποιούνται, αφενός, για την αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών καταμερισμού σε άκρως χρησιμοποιούμενα και κορεσμένα στοιχεία υποδομής – με τον διαχειριστή υποδομής να έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει υπόψη τις τοπικές ή εθνικές συνθήκες– και, αφετέρου, για τη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων που δεν θα μπορούσαν να επιλυθούν μέσω του συντονισμού των αιτημάτων χωρητικότητας (*άρθρα 25 και 37*). Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία των εν λόγω κριτηρίων στην έκθεσή της σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού εντός 10 ετών από την έναρξη ισχύος του (*άρθρο 73*).

ζ) Πρόστιμα

17. Η Προεδρία αντικατέστησε την προτεινόμενη «*αποζημίωση*» για την αλλαγή δικαιωμάτων χωρητικότητας, όταν ένα μέρος δεν συμμορφώνεται με τις δεσμεύσεις του, με τον όρο «*πρόστιμο*», ο οποίος αποτυπώνει καλύτερα ένα τέτοιο οικονομικό κίνητρο ώστε όλα τα μέρη να τηρούν τις εν λόγω δεσμεύσεις. Η Προεδρία συγκέντρωσε όλες τις διατάξεις σχετικά με τα πρόστιμα στο *άρθρο 40*. Η Προεδρία παρέσχε περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με το ύψος και τις διαφοροποιήσεις του προστίμου, καθώς και σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό του εν λόγω ύψους και των εν λόγω διαφοροποιήσεων. Οι περιορισμοί χωρητικότητας που οφείλονται σε έργα υποδομής τα οποία δηλώνονται από διαχειριστές υποδομής υπό ορισμένες προϋποθέσεις δεν υπόκεινται σε πρόστιμο. Τέλος, η Προεδρία εισήγαγε την αρχή σύμφωνα με την οποία, με την επιφύλαξη της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) και του δικαιώματος προσφυγής βάσει του εθνικού και του ενωσιακού δικαίου, η καταβολή προστίμου εξοφλεί έναντι του έτερου μέρους άλλες οικονομικές απαιτήσεις που σχετίζονται με την ίδια αλλαγή.

η. Καταστάσεις κρίσης

18. Δεδομένου ότι η διαχείριση κρίσεων εμπίπτει κυρίως στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, η Προεδρία διέγραψε τη δυνατότητα της Επιτροπής να απαιτεί από κράτος μέλος να καταργήσει τα προσωρινά μέτρα που θεσπίστηκαν για την αντιμετώπιση κατάστασης κρίσης. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή και το ENIM για τα εν λόγω προσωρινά μέτρα, να περιορίζουν το περιεχόμενό τους σε αυτό που είναι απολύτως αναγκαίο για την αντιμετώπιση της κατάστασης κρίσης και να συντονίζουν τα εν λόγω μέτρα με άλλα κράτη μέλη όταν έχουν αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία (άρθρο 47).

θ) Συντονισμός των κρατών μελών

19. Η Προεδρία θέσπισε επίσημη υποχρέωση συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών για διάφορες πτυχές του κειμένου, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι πρακτικές είναι επαρκώς εναρμονισμένες όπου απαιτείται (άρθρο 53α). Αυτό θεωρήθηκε ιδιαίτερα σημαντικό από ορισμένες αντιπροσωπίες, δεδομένης της κατάργησης του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους⁵, ο οποίος περιείχε μηχανισμούς συντονισμού που, εντούτοις, περιορίζονταν στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Προεδρία πιστεύει ότι οι συνδυασμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού και του αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ο οποίος δημιουργεί νέους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, θα δημιουργήσουν κατάλληλο πλαίσιο διακυβέρνησης για όλες τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

ι) Επανεξέταση επιδόσεων

20. Η Προεδρία διέγραψε τον προτεινόμενο «φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων», δεδομένου ότι ο εν λόγω φορέας θα αναλάμβανε καθήκοντα που προσεγγίζουν το πεδίο εμπειρογνομosύνης των ήδη υφιστάμενων οντοτήτων. Αντ' αυτού, η Προεδρία πρότεινε να ανατεθεί στο ENIM και στο ENRRB η επανεξέταση των επιδόσεων των υπηρεσιών που παρέχονται από τους διαχειριστές υποδομής. Ειδικότερα, διατηρούνται το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων και, σε αυτή τη βάση, η ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων, με τη συμβολή και τις συστάσεις του ENRRB (άρθρα 49 έως 51).

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

ια) Ψηφιοποίηση

21. Η Προεδρία αναφέρθηκε ρητά στη δυνατότητα των κρατών μελών να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τα υφιστάμενα εργαλεία διαχείρισης της χωρητικότητας, εφόσον επιτρέπουν την εκπλήρωση των απαιτήσεων του κανονισμού, ώστε να αποτρέπονται τυχόν περιττές επενδύσεις για ψηφιοποίηση (άρθρο 62).

ιβ) Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις και εκτελεστικές πράξεις

22. Η Προεδρία περιόρισε τις εξουσίες της Επιτροπής να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις στις απολύτως αναγκαίες πτυχές και οριοθέτησε περαιτέρω την ανάθεση αρμοδιοτήτων (άρθρα 10, 11, 21, 38, 39 και 48). Η Προεδρία θεωρεί ότι, λόγω της ιδιαίτερης πολυπλοκότητας του παρόντος κανονισμού και του γεγονότος ότι εισάγει έναν εντελώς νέο τρόπο διαχείρισης της χωρητικότητας για τον κλάδο, ήταν σημαντικό να επιτραπεί η αναθεώρηση ορισμένων πτυχών του κανονισμού, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες που ορίζονται σε αυτόν παραμένουν πρόσφοροι σε βάθος χρόνου. Η Προεδρία προσδιόρισε σαφώς τα στοιχεία που θα μπορούσαν να τροποποιηθούν στα παραρτήματα και προσέθεσε προϋποθέσεις για την ανάληψη δράσης από την Επιτροπή, όπως σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής. Η Προεδρία εισήγαγε επίσης τις τυποποιημένες ρήτρες σχετικά με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τη δυνατότητα ανάκλησης της εξουσιοδότησης, τη διαβούλευση με εμπειρογνώμονες και τη διαδικασία έκδοσης (άρθρο 71).
23. Η Προεδρία συμπεριέλαβε τη «ρήτρα μη διατύπωσης γνώμης» για όλες τις εκτελεστικές πράξεις που θα εκδοθούν βάσει του παρόντος κανονισμού, πράγμα που σημαίνει ότι η Επιτροπή δεν θα εκδώσει την εκτελεστική πράξη εάν δεν γνωμοδοτήσει η επιτροπή SERA (άρθρο 72).

ιγ) Κανόνας ψηφοφορίας του ENIM

24. Η Επιτροπή πρότεινε να διατηρηθεί ο ισχύων κανόνας ψηφοφορίας του ENIM, με όλους τους διαχειριστές υποδομής ενός κράτους μέλους να διαθέτουν από κοινού μία ψήφο και το ENIM να λαμβάνει τις αποφάσεις του με απλή πλειοψηφία. Δεδομένου του αναθεωρημένου, σε μεγάλο βαθμό, ρόλου του ENIM, με πολλά νέα καθήκοντα που θα διαμορφώσουν τη νέα διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας, η Προεδρία έκρινε ότι θα πρέπει να απαιτείται μεγαλύτερη πλειοψηφία δύο τρίτων για τη λήψη οποιασδήποτε απόφασης, με παράλληλη διατήρηση της αρχής της μίας ψήφου ανά κράτος μέλος (άρθρο 55). Αυτός ο κανόνας ψηφοφορίας, ο οποίος υποστηρίχθηκε από αρκετές αντιπροσωπίες, θα διασφαλίσει ότι λαμβάνονται υπόψη όλες οι ψήφοι, στις οποίες θα αποτυπώνονται διαφορετικές επιχειρησιακές καταστάσεις, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η λειτουργία του ENIM και η ικανότητά του να λαμβάνει αποφάσεις.

B. Χρηματοδότηση

25. Η Επιτροπή, στην οικεία εκτίμηση επιπτώσεων⁶, εκτίμησε το νέο κόστος που συνεπάγεται ο κανονισμός για τις εθνικές δημόσιες αρχές σε 0,9 εκατ. ευρώ ετησίως για την περίοδο 2025-2050⁷ και το νέο κόστος για τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς σε 79,3 εκατ. ευρώ ετησίως. Συγκριτικά, τα συνολικά οφέλη, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης του εξωτερικού κόστους, αναμένεται να ανέλθουν σε 519,3 εκατ. ευρώ ετησίως.
26. Η Επιτροπή, στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που συνοδεύει την πρότασή της⁸, προσδιόρισε τη δυνατότητα συγχρηματοδότησης της ΕΕ με τη μορφή τεχνικής βοήθειας του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) για την περίοδο 2025-2027 για τη λειτουργία του ENIM, συμπεριλαμβανομένου του συντονιστή δικτύου, και της γραμματείας του ENRRB. Η Επιτροπή προέβλεψε συγχρηματοδότηση ύψους 5,5 εκατ. ευρώ ετησίως για την περίοδο 2025-2027⁹ και ανέφερε ότι η συγχρηματοδότηση αυτή θα μπορούσε να παραταθεί, ανάλογα με τις επόμενες συζητήσεις για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο.

III. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΜΟΝΙΜΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ

27. Στο συμβιβαστικό κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος αποτυπώνονται δύο περαιτέρω παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από κράτη μέλη κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 5 Ιουνίου:
- Οι φορείς διατροφικών μεταφορών αναφέρονται πλέον ρητά μεταξύ των επιχειρησιακών φορέων που θα συμμετέχουν στη διαδικασία συντονισμού και διαβούλευσης στο πλαίσιο των ομάδων εργασίας του ENIM (άρθρο 56).

⁶ ST 11718/23 ADD3, ιδίως πίνακες 7 και 11.

⁷ Εκ των οποίων: 0,3 εκατ. ευρώ για τη λειτουργία της γραμματείας του ENRRB, 1,1 εκατ. ευρώ ως κόστος επιβολής, μείον 0,5 εκατ. ευρώ σε εξοικονόμηση κόστους.

⁸ ST 11718/23

⁹ Ενδεχομένως με την επιφύλαξη προσαρμογής, δεδομένου ότι η εκτίμηση αυτή περιλάμβανε τη δημιουργία φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος διαγράφηκε από την Προεδρία.

- Οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ των κρατών της ΕΖΕΣ και των συμβαλλόμενων μερών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης στη Συνθήκη για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών¹⁰ θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να είναι μέλη του ENIM χωρίς δικαίωμα ψήφου, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω κράτη ή μέρη εφαρμόζουν τον κανονισμό βάσει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί με την ΕΕ (αιτιολογική σκέψη 21α και άρθρο 55).

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

28. Βάσει των ανωτέρω, καλείται το Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση κανονισμού για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο.

¹⁰ Απόφαση του Συμβουλίου (ΕΕ) 2017/1937 σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών.

2023/0271 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,
Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και κυρίως το άρθρο 91,
Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹¹,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹²,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

¹¹ [ΕΕ C, C/2024/891, 6.2.2024](#)[...].

¹² [ΕΕ C, C/2024/1982, 18.3.2024](#) [...].

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»¹³ καθορίζεται, αφενός, ένας στόχος κλιματικής ουδετερότητας που πρέπει να επιτευχθεί από την Ένωση έως το 2050 και, αφετέρου, ένας σαφής στόχος για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. **Και οι δύο στόχοι κατοχυρώνονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία**[...] ζητεί μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές και την υλοποίηση προσπαθειών για την εκπλήρωση της φιλοδοξίας μηδενικής ρύπανσης¹⁴, με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων στην υγεία κατά περισσότερο από 55 % και του ποσοστού των ατόμων που υφίστανται χρόνιες διαταραχές από τον θόρυβο από τις μεταφορές κατά 30 % έως το 2030. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης, οι οποίες έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία δίνει προτεραιότητα στη στροφή προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές σημαντικού μέρους του 75 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς. Δεδομένου ότι οι σιδηρόδρομοι είναι στην πλειονότητά τους ένα ηλεκτροκίνητο και ενεργειακά αποδοτικό μέσο μεταφοράς, η μεγαλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών αναμένεται να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών και της κατανάλωσης ενέργειας των μεταφορών.
- (2) Στη ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁵ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Προβλέπεται η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050, ενώ οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές [...] **θα πρέπει** να καταστούν ελκυστικότερες από άποψη οικονομικής προσιτότητας, αξιοπιστίας και υπηρεσιών που είναι καλύτερα προσαρμοσμένες στις ανάγκες των ταξιδιωτών και των μεταφορέων εμπορευμάτων.

¹³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final της 11ης Δεκεμβρίου 2019].

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους — Σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους» [COM(2021) 400 final της 12ης Μαΐου 2021].

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final της 9ης Δεκεμβρίου 2020].

- (3) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ καθορίζει τους κανόνες που ισχύουν για τη διαχείριση και τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στην κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής για εσωτερικές και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ προβλέπει τη δημιουργία σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων και μονοαπευθυντικών θυρίδων για να καταστεί ευκολότερη η διαδικασία αίτησης χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.
- (5) Η **διαχείριση** της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και της κυκλοφορίας είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η λειτουργία των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, **ιδίως των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών**, πρέπει να σχεδιάζεται και να συντονίζεται προσεκτικά, ώστε αμαξοστοιχίες με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως η ταχύτητα και η απόσταση πέδησης, να μπορούν να χρησιμοποιούν με ασφάλεια τις ίδιες τροχιές. Η βέλτιστη **και εναρμονισμένη** διαχείριση της χωρητικότητας δημιουργεί περισσότερες δυνατότητες χρήσης και αυξάνει την αξιοπιστία **και τη συνέχεια** των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ο **παρών** κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στους διαχειριστές υποδομής επαρκή ευελιξία για την αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι [...] **όλοι οι αιτούντες** τυγχάνουν μεταχείρισης **σε καθεστώς διαφάνειας και χωρίς διακρίσεις** [...], **με τρόπο που να εξασφαλίζει τον θεμιτό ανταγωνισμό**, κατά την πρόσβασή τους στο δίκτυο.
- (6) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ αναγνωρίζει το δικαίωμα των κρατών μελών να μην εφαρμόζουν τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής σε ορισμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου ή σε ορισμένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, εφόσον μια τέτοια εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης δεν θα επηρέαζε τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα να ζητούν τέτοιες εξαιρέσεις στο μέλλον σε σχέση και με τον παρόντα κανονισμό.

¹⁶ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου [...] (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

(6α) Η λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης ρυθμίζεται ειδικότερα από τη Συνθήκη μεταξύ της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία από ιδιώτες παραχωρησιούχους της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, η οποία υπογράφηκε στο Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986 (στο εξής: Συνθήκη του Canterbury), και από τη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ των Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited και France-Manche S.A. Δυνάμει της εν λόγω Συνθήκης και της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης (στο εξής: σύμβαση παραχώρησης), οι παραχωρησιούχοι οφείλουν να διαχειρίζονται την υποδομή και να εκτελούν μεταφορές οδικών οχημάτων με γραμμές κλειστής διαδρομής. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ, με εξαίρεση ορισμένα άρθρα, δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις οι δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται αποκλειστικά στην εκτέλεση μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας της Μάγχης ή σε μεταφορικές δραστηριότητες υπό τη μορφή μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας αυτής. Ομοίως, δεν είναι σκόπιμο να εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός στη διαχείριση της χωρητικότητας υποδομής για την εκτέλεση αυτών των υπηρεσιών. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στη διαχείριση της χωρητικότητας υποδομής για την εκτέλεση άλλων υπηρεσιών, όπως οι επιβατικές και οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες.

Επιπλέον, δυνάμει της Συνθήκης του Canterbury και της σύμβασης παραχώρησης, οι παραχωρησιούχοι υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της εν λόγω σύμβασης, με τους νόμους και τους κανονισμούς που ισχύουν στη Γαλλία και στο Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και με τους ενωσιακούς κανόνες που εφαρμόζονται στην κατασκευή και τη λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης. Η γαλλική και η βρετανική κυβέρνηση υποχρεούνται να καταβάλλουν προσπάθειες για τον μεταξύ τους συντονισμό και για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των προσεγγίσεων έναντι διεθνών οργανισμών, για τη λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή ορισμένων διατάξεων του παρόντος κανονισμού στην υποδομή της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης θα πρέπει να αποκλείεται όταν η εν λόγω εφαρμογή ενέγει τον κίνδυνο να προσκρούει στην εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτό ισχύει στην περίπτωση της διάταξης που καθορίζει οριακές τιμές για την άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη υποδομή.

- (6β) Όταν εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης όπου υπάρχει συνεχώς διαθέσιμη χωρητικότητα και δεν αναμένεται να προκύψει καμία ουσιαστική μεταβολή βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα ή σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης που είναι γεωγραφικά απομονωμένο από τη θάλασσα από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης, για το οποίο δεν υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη συντονισμού με άλλα κράτη μέλη ή με διαχειριστές υποδομής που διαχειρίζονται υποδομή εγκατεστημένη σε άλλα κράτη μέλη, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να ακολουθούν ρεαλιστική και αναλογική προσέγγιση, προκειμένου να αποφεύγεται το δυσανάλογο κόστος και ο διοικητικός φόρτος, τηρώντας παράλληλα τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (6γ) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα αναγκαία για τη διαφύλαξη ουσιαστικών συμφερόντων ασφάλειας ή άμυνας και για την εξασφάλιση επαρκούς πρόσβασης του στρατού στη σιδηροδρομική υποδομή.
- (6δ) Οι υποδομές μεταφορών αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά. Ορισμένες σιδηροδρομικές υποδομές είναι εξαιρετικά σημαντικές για τη διασφάλιση της εύρυθμης εξυπηρέτησης ζωτικών λειτουργιών στην κοινωνία και έχουν στρατηγική σημασία για την εθνική ασφάλεια. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χορήγηση δικαιωμάτων χωρητικότητας σε έναν αιτούντα θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τη δημόσια ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση, μεταξύ άλλων σε επίπεδο κράτους μέλους, για παράδειγμα όταν μια σιδηροδρομική επιχείρηση προτίθεται να μεταφέρει μέσω της σιδηροδρομικής υποδομής κράτους μέλους επικίνδυνα εμπορεύματα ή όπλα που έχουν εισέλθει παράνομα στην Ένωση. Για τη διαφύλαξη της ομαλότητας, της ασφάλειας και της προστασίας των σιδηροδρομικών μεταφορών και τη διασφάλιση της προστασίας της υποδομής σιδηροδρομικών μεταφορών των κρατών μελών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από τους διαχειριστές υποδομής να αρνούνται να χορηγούν ή να ανακαλούν δικαιώματα χωρητικότητας σε αιτούντα όταν η πρόσβαση στην υποδομή τους ενέχει κίνδυνο για τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Κάθε τέτοια απόφαση θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη και απολύτως αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο, λαμβανομένων επίσης υπόψη των επιπτώσεων της εν λόγω απόφασης στον ανταγωνισμό και στη συνέχεια των αλυσίδων εφοδιασμού, ιδίως για την προμήθεια κρίσιμων εισροών, και όταν το ζητούμενο δικαίωμα χωρητικότητας συνιστά δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων. Κατά την αξιολόγηση του κινδύνου για τη δημόσια ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να λάβει υπόψη, μεταξύ άλλων, το γεγονός ότι ο αιτών υπόκειται σε περιοριστικά μέτρα που έχει θεσπίσει η Ένωση και τους λόγους για τη λήψη των εν λόγω μέτρων, ότι τελεί υπό την

κυριότητα ή τον ουσιαστικό έλεγχο προσώπου ή οντότητας, ή ενεργεί εξ ονόματος ή υπό την καθοδήγηση προσώπου ή οντότητας που υπόκειται σε περιοριστικά μέτρα της Ένωσης, ή ότι ο αιτών ή το εν λόγω πρόσωπο ή η οντότητα εμπλέκεται σε παράνομες δραστηριότητες ή δραστηριότητες που διευκολύνουν την ανάπτυξη των στρατιωτικών ικανοτήτων τρίτης χώρας που συνιστούν απειλή για την εθνική ασφάλεια του κράτους μέλους. Η απόφαση αυτή θα πρέπει να επανεξετάζεται τακτικά από το κράτος μέλος, ιδίως μέσω της συχνής αξιολόγησης του κατά πόσον εξακολουθεί να είναι δικαιολογημένη και αναλογική. Το κράτος μέλος θα πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή, τον ρυθμιστικό φορέα και, όσον αφορά τα δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σχετικά με τη ληφθείσα απόφαση και τους λόγους της απόφασης, θα πρέπει δε να συντονίζεται με τα εν λόγω άλλα κράτη μέλη σε περίπτωση που αυτά εγείρουν ανησυχίες σχετικά με τη ληφθείσα απόφαση.

- (7) Οι κανόνες και οι διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις ανάγκες όλων των τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς. Θα πρέπει ιδίως να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη μακροπρόθεσμης σταθερότητας της διαθέσιμης χωρητικότητας για επιβατικές υπηρεσίες, ιδίως για υπηρεσίες που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και την ανάγκη βραχυπρόθεσμης ευελιξίας για την εμπορευματική κυκλοφορία ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς. Ως εκ τούτου, η διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας δεν θα πρέπει πλέον να εστιάζει κατά κύριο λόγο σε ετήσια βάση, αλλά να οργανώνεται σε τρεις επακόλουθες φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας: προγραμματισμού των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κατανομής της χωρητικότητας και προσαρμογής και αναπρογραμματισμού της χωρητικότητας. Η εισαγωγή καλύτερα καθορισμένων και διαρθρωμένων φάσεων που προβλέπουν τη δυνατότητα μακροπρόθεσμου προγραμματισμού και βραχυπρόθεσμης προσαρμογής στη διαχείριση της χωρητικότητας θα ωφελούσε ιδιαίτερα τις υπηρεσίες που είναι λιγότερο εύκολο να σχεδιαστούν εκ των προτέρων ή είναι πιο περίπλοκες στον οργάνωση, όπως οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και οι διασυνοριακές επιβατικές αμαξοστοιχίες.
- (8) Ένα αυξανόμενο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης είναι είτε κορεσμένο είτε βρίσκεται κοντά στον κορεσμό και δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες όλων των αιτούντων χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής και να στηρίξει την περαιτέρω αύξηση του όγκου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ανάπτυξη και η ψηφιοποίηση υποδομών, σύμφωνα με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αναπτύχθηκε δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ιδίως το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS»), αναμένεται να οδηγήσουν σε αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας μεσομακροπρόθεσμα. Ωστόσο, οι διαχειριστές υποδομής [...]θα πρέπει [...] να ορίσουν προτεραιότητες για τη χρήση των άκρως γρησιμοποιούμενων ή κορεσμένων τμημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο σχεδιασμός και η γρήση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας,

ιδίως σε άκρως χρησιμοποιούμενα ή κορεσμένα τμήματα, συνάδει με τους γενικούς στόγους και τους πολιτικούς προσανατολισμούς τους, με παράλληλο σεβασμό των επιχειρησιακών ευθωνών του διαχειριστή υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να αξιολογούν τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής βάσει αντικειμενικών, διαφανών και κατάλληλων διαδικασιών και μεθόδων, λαμβάνοντας ιδιαίτερος υπόψη την κοινή μέθοδο που θα αναπτύξει το ENIM. Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να καθορίσει, μέσω εκτελεστικής πράξης, τις γενικές βασικές αρχές της μεθόδου που θα αναπτύξει το ENIM. Σε αυτή την πράξη η Επιτροπή δεν θα πρέπει να καθορίσει λεπτομερώς τα στοιχεία που πρέπει να περιληφθούν στην εν λόγω μέθοδο.

(8α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η βέλτιστη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια κατά τη διαδικασία σχεδιασμού και κατανομής, ιδίως για την αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών καταμερισμού σε περίπτωση που ένα στοιχείο της υποδομής έχει δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο, καθώς και για σκοπούς διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων. Ειδικότερα, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής (ENIM), που συστάθηκε δυνάμει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, θα πρέπει να βασιστεί σε τέτοια κριτήρια για τον καθορισμό διαδικασιών αξιολόγησης των εναλλακτικών επιλογών καταμερισμού και διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να είναι κατά το δυνατόν απλές και να καθορίζονται με γενικό τρόπο ώστε να μπορούν να εφαρμόζονται στην πλειονότητα των περιπτώσεων.[...]

(9) Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας από τους διαχειριστές υποδομής αναμένεται να βελτιώσει τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς θα προβλέπεται η ζήτηση για σιδηροδρομικές υπηρεσίες, μεταξύ άλλων με την ανάλυση αναμενόμενων εξελίξεων στην αγορά μεταφορών, και θα λαμβάνεται υπόψη η σχεδιαζόμενη ανάπτυξη, ανανέωση και συντήρηση της υποδομής. Αναμένεται να διασφαλίζει την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής κατά τρόπο που μεγιστοποιεί την αξία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για την κοινωνία. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός παρέχει σταδιακά αυξανόμενο επίπεδο λεπτομερειών σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα και ότι αποτελεί τη βάση για την κατανομή της χωρητικότητας.

- (10) Για να εξασφαλιστεί ότι η χωρητικότητα είναι διαθέσιμη για κατανομή σε διάφορα τμήματα της σιδηροδρομικής αγοράς και ιδίως για εμπορευματικές και διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να σχεδιάζουν εκ των προτέρων τη χρήση της χωρητικότητας σε κορεσμένα ή άκρως χρησιμοποιούμενα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου και να επεκτείνουν τον εν λόγω σχεδιασμό σε άλλα τμήματα του δικτύου, εφόσον κρίνεται αναγκαίο. Αυτός ο εκ των προτέρων σχεδιασμός της χωρητικότητας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές μεθόδους κατανομής της χωρητικότητας και τα χαρακτηριστικά των διαφόρων τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς. Θα πρέπει να επιτρέπει την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω ομαδοποίησης αμαξοστοιχιών με παρόμοια χαρακτηριστικά επιδόσεων κατά τη φάση κατανομής της χωρητικότητας.
- (11) Κατά την κατανομή της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να τηρούν τον στρατηγικό **τους [...]σχεδιασμό** για την προσφορά χωρητικότητας [...]**και ταυτόχρονα**[...] να **διασφαλίζουν** ότι η χωρητικότητα κατανέμεται σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Για τον σκοπό αυτό, ορισμένα αιτήματα χωρητικότητας ενδέχεται να απορρίπτονται, **μεταξύ άλλων όταν εφαρμόζονται μηχανισμοί διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων**, το δε σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας [...]**θα πρέπει** να επικαιροποιείται [...]**συνεχώς** ώστε να αντικατοπτρίζει τη [...]**διαθέσιμη χωρητικότητα**. **Οι μηχανισμοί διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις διαφορετικές μεθόδους κατανομής της χωρητικότητας και τα χαρακτηριστικά των διαφόρων τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς.**
- (12) Τα διάφορα τμήματα της σιδηροδρομικής αγοράς έχουν διαφορετικές ικανότητες να προβλέπουν τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, ορισμένοι πάροχοι εμπορευματικών υπηρεσιών ενδέχεται να μην είναι σε θέση να προσδιορίσουν εγκαίρως τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα ώστε να συμπεριληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, δηλαδή στο ετήσιο σχέδιο κίνησης συρμών και τροχαίου υλικού, και πιθανόν να μην είναι δυνατή η ένταξή τους στο ετήσιο πρόγραμμα. Ως εκ τούτου, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν χωρητικότητα επαρκούς ποιότητας και ποσότητας και για σιδηροδρομικές υπηρεσίες που έχουν ασταθή ζήτηση, οργανώνονται σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα δρομολόγια και μπορεί να εκτελούνται επανειλημμένα για χρονικό διάστημα που ενδέχεται να μην συμπίπτει με τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων.

- (13) Οι αιτούντες χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να σχεδιάζουν και να ζητούν χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής σε ετήσια βάση μέσω του πίνακα δρομολογίων. Οι αιτούντες θα πρέπει επίσης να μπορούν να ζητούν χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής νωρίτερα για σταθερές, πολυετείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μέσω συμφωνιών πλαίσιο. Τέλος, οι αιτούντες θα πρέπει να μπορούν να ζητούν χωρητικότητα πλησίον του χρόνου εκτέλεσης για μεμονωμένες αμαξοστοιχίες μέσω ad hoc αιτημάτων χωρητικότητας ή για επαναλαμβανόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες μέσω αιτημάτων κυλιόμενου σχεδιασμού. **Δεδομένου ότι ο κυλιόμενος σχεδιασμός ενδείκνυται ιδιαίτερα για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, λόγω των χαρακτηριστικών τους, η κατανομή της χωρητικότητας μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού θα πρέπει να αφορά τουλάχιστον τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.**
- (14) Σημαντικό μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μεγάλων αποστάσεων και απαιτεί διασυνοριακό συντονισμό των διαχειριστών υποδομής. Ο στόχος πολιτικής για την αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας βασίζεται επίσης στην αύξηση των διασυνοριακών επιβατικών υπηρεσιών. Για να διευκολυνθεί και να προωθηθεί η αύξηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη συνοχή [...]των κανόνων και των διαδικασιών όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, **καθώς και εναρμονισμένη προσέγγιση.** Κατά συνέπεια, ο ρόλος του [...]ENIM θα πρέπει να ενισχυθεί **με** [...]την ανάθεση σε αυτό [...]της ανάπτυξης κατευθυντήριων γραμμών για **τη βελτίωση της συνεπούς** [...]εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις διαδικασίες και τις μεθοδολογίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και με τον ενεργό συντονισμό της διασυνοριακής χωρητικότητας και κυκλοφορίας. Ειδικότερα, το [...]ENIM θα πρέπει να αναπτύξει ευρωπαϊκά πλαίσια για τη διαχείριση της χωρητικότητας, για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων, καθώς και για την επανεξέταση των επιδόσεων.
- (15) Τα ευρωπαϊκά πλαίσια που αναπτύσσονται από το [...]ENIM θα πρέπει να παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές, **συμπεριλαμβανομένων κοινών αρχών και διαδικασιών,** τις οποίες ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να ακολουθεί.[...] **Μολονότι τα εν λόγω πλαίσια και τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτά δεν θα πρέπει να είναι δεσμευτικά, ενώ οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να** διατηρούν [...]την ευθύνη για τις επιχειρησιακές αποφάσεις τους, [...]οι τελευταίοι θα πρέπει [...] **να παρέχουν εξηγήσεις** για τυχόν αποκλίσεις από [...] **τα εν λόγω πλαίσια, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό**[...]. Η προσέγγιση αυτή [...] **επιτρέπει την εξισορρόπηση** μεταξύ των αναγκών συντονισμού και εφαρμογής εναρμονισμένων

προσεγγίσεων στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και της ανάγκης προσαρμογής των διαδικασιών και των μεθοδολογιών στις ειδικές συνθήκες συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Μετά από [...] **δέκα** έτη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει, **κατά την αξιολόγηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού**, να αξιολογήσει κατά πόσον η κατάσταση σύγκλισης των διαδικασιών και των μεθοδολογιών και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, καθώς και η γενικότερη πρόοδος προς τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, δικαιολογούν την **τροποποίηση του παρόντος κανονισμού** [...] με σκοπό την **πρόβλεψη δεσμευτικών κανόνων για** την αντικατάσταση στοιχείων **των** ευρωπαϊκών πλαισίων που έχουν αναπτυχθεί από το [...] **ENIM**.

(15α) Το ENIM θα πρέπει να ορίσει συντονιστή δικτύου ο οποίος θα εκτελεί υποστηρικτικά και επιχειρησιακά καθήκοντα. Δεδομένης της πείρας και της συμβολής του RailNetEurope (RNE) στη βελτίωση της διαχείρισης της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, το ENIM θα πρέπει να εξετάσει τον ορισμό αυτού του μη κερδοσκοπικού οργανισμού ως συντονιστή δικτύου.

- (16) Οι κανόνες για τη διαχείριση της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υπό κανονικές συνθήκες και σε περίπτωση διαταραχών θα πρέπει να προωθούν την ομαλή, ανθεκτική και απρόσκοπτη λειτουργία των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Θα πρέπει να προβλέπουν ένα σύστημα διαρθρωμένου συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.
- (17) Η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτεί όχι μόνο στενή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, αλλά και ισχυρή αλληλεπίδραση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς που συμμετέχουν άμεσα στις σιδηροδρομικές και τις πολυτροπικές μεταφορές και τις δραστηριότητες εφοδιαστικής. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί διαρθρωμένος συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.
- (18) Η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι μία από τις πτυχές που εκτιμούν περισσότερο οι πελάτες των σιδηροδρόμων. Η αξιοπιστία των χρονοδιαγραμμάτων αποτελεί επίσης κρίσιμη πτυχή για την ομαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, όπου υπάρχουν ισχυρές αλληλεπιδράσεις μεταξύ υπηρεσιών και εξωτερικών παραγόντων του δικτύου. Για τον λόγο αυτό, οι αποκλίσεις από το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα σύστημα επαρκών κινήτρων για την προώθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων από τους διαχειριστές υποδομής, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να είναι τόσο οικονομικού όσο και μη οικονομικού χαρακτήρα.

(18α) Με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεσπιστεί σύστημα επιβολής προστίμων τα οποία θα καταβάλλονται όταν ένα μέρος, είτε ο διαχειριστής υποδομής είτε ο αιτών, δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του σε σχέση με καταναμημένο δικαίωμα χωρητικότητας. Το ύψος του προστίμου που θα καταβάλλει το μέρος που προκαλεί την αλλαγή των δικαιωμάτων χωρητικότητας στο άλλο μέρος θα πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να παρέχει αποτελεσματικά κίνητρα στον διαχειριστή υποδομής και στους αιτούντες να τηρούν τη σχεδιαζόμενη χρήση της χωρητικότητας και να ελαχιστοποιούν τις διαταραχές. Το ύψος αυτό θα πρέπει να είναι αναλογικό και να μην εισάγει διακρίσεις, θα πρέπει δε να λαμβάνει υπόψη διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων του αντικτύπου της αλλαγής, της χρονικής στιγμής της γνωστοποίησης της αλλαγής από το μέρος που προκαλεί την αλλαγή στο άλλο μέρος, της ποιότητας της εναλλακτικής χωρητικότητας που παρέχεται όταν η αλλαγή προκαλείται από τον διαχειριστή υποδομής, ή του κατά πόσον η χωρητικότητα μπορεί να ανακατανομηθεί και να χρησιμοποιηθεί από άλλον αιτούντα όταν η αλλαγή προκαλείται από τον αιτούντα. Με την επιφύλαξη της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Βίνας της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF), και ιδίως του άρθρου 8 παράγραφος 1, σημείο I, του προσαρτήματος E της εν λόγω Σύμβασης, κατά περίπτωση, και του δικαιώματος προσφυγής κατά των αποφάσεων σχετικά με το καταβληθέν πρόστιμο, η καταβολή του εν λόγω προστίμου από το μέρος που προκαλεί την αλλαγή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εξοφλεί έναντι του έτερου μέρους άλλες οικονομικές απαιτήσεις που αφορούν την ίδια αλλαγή, προκειμένου να αποφεύγεται η διπλή αποζημίωση, ο πολλαπλασιασμός των δικαστικών διαδικασιών και η χρονοβόρα, επαγής και εργώδης διαδικασία που θα συνεπαγόταν η αγωγή αποζημίωσης για την πλήρη αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη το εν λόγω έτερο μέρος.

(19) Η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των **υπηρεσιών** σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών **σιδηροδρομικών** μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για τη βελτίωση των επιδόσεων αυτών των υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα διαφανές και αντικειμενικό σύστημα δεικτών που θα παρέχει ανατροφοδότηση σχετικά με πτυχές των επιδόσεων που είναι σημαντικές για τους διάφορους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τους τελικούς πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η κύρια λειτουργία του εν λόγω [...] συστήματος θα πρέπει να επικεντρώνεται στην παρακολούθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς και της προόδου όσον αφορά τις επιδόσεις σε βάθος χρόνου, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των διαφορετικών συνθηκών και χαρακτηριστικών εντός του σιδηροδρομικού τομέα. [...]

(20) Για τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, [...] **το ENIM** [...] θα πρέπει [...] **να αναπτύξει ένα ευρωπαϊκό** πλαίσιο για την [...] **επανεξέταση** των επιδόσεων. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει

να στοχεύει στη διασφάλιση[...] ότι όλοι οι διαχειριστές υποδομής της ΕΕ χρησιμοποιούν κοινές αρχές και μεθοδολογίες για τη μέτρηση των επιδόσεων μέσω συμφωνημένων δεικτών. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει τον εντοπισμό ελλείψεων στις επιδόσεις του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ. Θα πρέπει να στοχεύει στη διασφάλιση[...] ότι οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν στόχους επιδόσεων κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του δικτύου που διαχειρίζονται, αλλά ταυτόχρονα διασφαλίζει τη συνοχή όσον αφορά τον εντοπισμό των σημαντικότερων ελλείψεων στις επιδόσεις. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει στους διαχειριστές υποδομής να συνεργάζονται σε επίπεδο ΕΕ για τον προσδιορισμό μέτρων με σκοπό την αντιμετώπιση των ελλείψεων στις επιδόσεις και την παρακολούθηση του αντικτύπου τους. [...] Το ENIM[...] θα πρέπει να επανεξετάζει τακτικά το εν λόγω πλαίσιο ώστε να διασφαλίζει ότι είναι κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό.

(20α) Το ENIM θα πρέπει να καταρτίζει ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων η οποία θα καλύπτει τουλάχιστον τις γραμμές που περιλαμβάνονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών που θεσπίζει ο [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Το ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB) θα πρέπει να συμβάλει στην εν λόγω επανεξέταση, παρέχοντας την αξιολόγηση και τις συστάσεις του σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

(21) Για να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός [...] συντονισμός των διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής σε επίπεδο ΕΕ, [...] το ENIM[...] θα πρέπει να καταστεί πιο λειτουργικό. Θα πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς λήψης αποφάσεων, οι οποίοι θα επιτρέπουν [...] στους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να συντονίζονται αποτελεσματικά όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών.

(21α) Όλοι οι διαχειριστές υποδομής των κρατών μελών οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να είναι μέλη του ENIM. Στις συζητήσεις του ENIM θα πρέπει επίσης να μπορούν να συμμετέχουν άλλοι διαχειριστές υποδομής κρατών μελών, χωρίς δικαίωμα ψήφου. Επιπλέον, είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να επιτρέπεται η συμμετοχή στο ENIM, χωρίς δικαίωμα ψήφου, των διαχειριστών υποδομής που είναι υπεύθυνοι για γραμμές του κεντρικού ή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) και των συμβαλλόμενων μερών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης στη Συνθήκη για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών που υπεγράφη από την Ένωση σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2017/1937 του Συμβουλίου, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω κράτη ή μέρη εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δυνάμει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί με την Ένωση. Τα εν λόγω κράτη και μέρη συνδέονται στενά με την Ένωση στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, τα περισσότερα από αυτά διατηρούν σημαντικές σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα κράτη μέλη ή διεξάγεται διαμετακομιστική κυκλοφορία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η συμβολή τους στο έργο του ENIM είναι σημαντική.

(21β) Τα μέτρα και οι πολιτικοί προσανατολισμοί των κρατών μελών που έχουν αντίκτυπο στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα πρέπει να υπόκεινται σε συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών, κατά το δυνατόν στο πλαίσιο των υφιστάμενων φόρουμ.

- (22) Οι ρυθμιστικοί φορείς σιδηροδρόμων θα πρέπει να συνεργάζονται σε επίπεδο Ένωσης για να διασφαλίζουν τη συνεκτική εφαρμογή του κανονιστικού πλαισίου και τη συνεπή μεταχείριση των αιτούντων σε ολόκληρο τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Θα πρέπει να συνεργάζονται μέσω του [...] **ENRRB**, με σκοπό την ανάπτυξη κοινών πρακτικών για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες εξουσιοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, το [...] **ENRRB** θα πρέπει να εκτελεί συντονιστικά καθήκοντα και **μπορεί** να εκδίδει μη δεσμευτικές συστάσεις, [...] **γνώμες ή εκθέσεις σχετικά με διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες και τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών**[...]. **Οι συστάσεις και οι γνώμες που εκδίδει το ENRRB** δεν θα πρέπει να θίγουν τις αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων ή των διαχειριστών υποδομής.
- (23) Η αποτελεσματική διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και κυκλοφορίας απαιτεί την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Η ανταλλαγή αυτή μπορεί να είναι σαφώς πιο αποτελεσματική και αποδοτική όταν υποστηρίζεται από διαλειτουργικά ψηφιακά εργαλεία και, όπου είναι δυνατόν, αυτοματοποίηση. Ως εκ τούτου, οι προδιαγραφές διαλειτουργικότητας θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά προτεραιότητα και να αναπτυχθούν περαιτέρω ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες διαδικασίες που προτείνονται στον παρόντα κανονισμό.
- (24) Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διασφαλίσουν την ευθυγράμμιση, ιδίως όσον αφορά την ψηφιοποίηση, με το έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε στον τίτλο IV του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου, [...] **μέσω** του πυλώνα **του συστήματος** [...] και [...] μέσω της [...] **ομάδας καθοδήγησης** [...] και [...] της **ομάδας αξιοποίησης** που αναφέρονται **αντίστοιχα** στα άρθρα **96 και 97** του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2085.
- (25) [...].

- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας για τις διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες, να ελαχιστοποιηθούν οι ακυρώσεις κατανεμημένης χωρητικότητας και οι διακοπές της σιδηροδρομικής λειτουργίας λόγω διαταραχών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στις πρακτικές των διαχειριστών υποδομής και η χρήση νέων μεθόδων κατανομής χωρητικότητας και τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης. Οι εξουσίες αυτές θα πρέπει να αφορούν **ορισμένα στοιχεία των** παραδοτέων που προκύπτουν από τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας των υποδομών· το χρονοδιάγραμμα για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας και τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας· τις [...] **διορίες** για αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα και τη διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων για τους αιτούντες· [...] **ορισμένα στοιχεία σχετικά με** το χρονοδιάγραμμα συντονισμού, διαβούλευσης και δημοσίευσης περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής· τα [...] **κατώτατα όρια για τη χρήση της χωρητικότητας** άκρως χρησιμοποιούμενης και κορεσμένης υποδομής και [...]· [...] τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς [...]. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁸. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (27) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες προκειμένου να θεσπίσει τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις με σκοπό τη διευκόλυνση της ομαλής λειτουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου όσον αφορά ενιαία κριτήρια για τις απαιτήσεις που καθορίζουν οι διαχειριστές υποδομής για τους αιτούντες [...]· **λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία σύναψης συμφωνιών πλαίσιο, τη μορφή και το περιεχόμενο των συμφωνιών αυτών· τις βασικές αρχές της μεθόδου υπολογισμού της χρήσης της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής· την κατηγοριοποίηση των αλλαγών σε δικαιώματα χωρητικότητας και τις προϋποθέσεις καταβολής προστίμων** [...] κοινά κριτήρια και διαδικασίες αναπρογραμματισμού **για τη διαχείριση διαταραχών του δικτύου**· [...] **και ορισμένα** στοιχεία του [...] **ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων** [...]. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να *ασκούνται* σύμφωνα με τον

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹.

Όταν η επιτροπή δεν διατυπώνει γνώμη στο πλαίσιο της διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης.

- (28) Οι κανόνες σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας που ορίζονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ αντικαθίστανται από τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ως εκ τούτου, στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να καθοριστούν οι κανόνες για τη συνεργασία μεταξύ διαχειριστών υποδομής, οι κανόνες για τη συνεργασία μεταξύ ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων, οι απαιτήσεις για τα στοιχεία της δήλωσης δικτύου που περιγράφουν τη φύση της σιδηροδρομικής υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι όροι πρόσβασης σε αυτήν και οι αρχές και τα κριτήρια κατανομής χωρητικότητας. Οι κανόνες για τη συνεργασία και τον συντονισμό, καθώς και τα στοιχεία της δήλωσης δικτύου, τα οποία δεν σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, θα πρέπει να παραμείνουν στην οδηγία 2012/34/ΕΕ.
- (29) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010²⁰ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος του κανονισμού ήταν υπερβολικά περιορισμένος για να συμβάλει στη στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιπλέον, η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής εξακολουθούσε να είναι αναποτελεσματική από διασυνοριακή άποψη. Η αξιολόγηση έδειξε επίσης ότι η χωριστή διαχείριση της χωρητικότητας στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και στο υπόλοιπο δίκτυο δεν είναι αποτελεσματική. Στη λειτουργία της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου θα πρέπει να εφαρμόζεται ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα ενοποιεί τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 **θα πρέπει να καταργηθεί** και οι διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας θα πρέπει να **απαλειφθούν**[...] και να αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό, **ενώ θα πρέπει να διασφαλιστεί επαρκής μεταβατική περίοδος.**
- (30) Η κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων απαιτεί την εκτέλεση προπαρασκευαστικών δραστηριοτήτων κατά τα έτη που προηγούνται της έναρξης ισχύος του εν λόγω πίνακα δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η μετάβαση από το κανονιστικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία 2012[...]/34/ΕΕ και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού συνεπάγεται ότι οι προετοιμασίες για τους πίνακες δρομολογίων

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

²⁰ SWD(2021) 134 final της 2ας Ιουνίου 2021.

βάσει του νέου πλαισίου θα πρέπει να ξεκινήσουν παράλληλα με την εφαρμογή των κανόνων βάσει του ισχύοντος πλαισίου. Ως εκ τούτου, [...] **θα πρέπει** να εφαρμοστεί ένα διττό καθεστώς κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής φάσης όπου τα αναγκαία προπαρασκευαστικά βήματα για έναν δεδομένο πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να συμμορφώνονται με το νομικό πλαίσιο που ισχύει για τον συγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων. Για τις συμφωνίες πλαίσιο που συνάπτονται βάσει του ισχύοντος πλαισίου θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να συνεχίσουν να ισχύουν για μια μεταβατική περίοδο βάσει του νέου καθεστώτος.

- (31) Σύμφωνα με το νέο πλαίσιο, τα προπαρασκευαστικά βήματα για έναν πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να αρχίσουν με την **έναρξη** της [...] **φάσης** της στρατηγικής για τη χωρητικότητα πέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος ενός δεδομένου πίνακα δρομολογίων. **Το χρονοδιάγραμμα αυτό συνάδει με εκείνο των συμβατικών συμφωνιών που έχουν συναφθεί μεταξύ του κράτους μέλους και του διαχειριστή υποδομής, οι οποίες περιλαμβάνουν τη δομή των συμφωνημένων πληρωμών για την παροχή χρηματοδότησης στον διαχειριστή υποδομής και καλύπτουν περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ.** Για την έγκαιρη εφαρμογή του νέου κανονιστικού πλαισίου και λαμβανομένων υπόψη των προπαρασκευαστικών εργασιών που έχει ήδη αναλάβει ο τομέας, το χρονοδιάγραμμα των δραστηριοτήτων που θα οδηγήσουν στην κατάρτιση των δύο πρώτων πινάκων δρομολογίων θα μπορούσε να μειωθεί σε 38 μήνες με συντόμευση της φάσης της στρατηγικής για τη χωρητικότητα. Κατά συνέπεια, ο πρώτος πίνακας δρομολογίων που εμπίπτει στο νέο κανονιστικό πλαίσιο θα είναι ο πίνακας δρομολογίων που αρχίζει στις [...] **13** Δεκεμβρίου **2031**[...]. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα πρέπει να ξεκινήσουν τις απαραίτητες προετοιμασίες χωρίς καθυστέρηση προκειμένου να συμμορφωθούν με το νέο πλαίσιο.

(32) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η αποτελεσματικότερη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και κυκλοφορίας, με τη συνακόλουθη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και εξυπηρέτηση μεγαλύτερων όγκων κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί, λόγω της διακρατικής διάστασης της εν λόγω δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις αρχές, τους κανόνες και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και στον συντονισμό με **φορείς εκμετάλλευσης** εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών, στη διαχείριση της κυκλοφορίας, στη διαχείριση κρίσεων και στη διαχείριση επιδόσεων για τις εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Θεσπίζει επίσης κανόνες για ένα ευρωπαϊκό δίκτυο συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και με άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και για την εποπτεία της διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για τις εγχώριες και τις διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11 της εν λόγω οδηγίας.
3. **Τα άρθρα 2 και 3 του κεφαλαίου Ι και τα κεφάλαια ΙΙ έως V του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές υποδομές ή στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες [...] που ένα κράτος μέλος έχει εξαιρέσει** από την εφαρμογή του κεφαλαίου ΙV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 3, 3α, 4, 8 [...] **και 8α** [...] της εν λόγω οδηγίας κατά την περίοδο ισχύος των σχετικών εξαιρέσεων.

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που ένα κράτος μέλος έχει εξαιρέσει από την εφαρμογή του κεφαλαίου ΙV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 της εν λόγω οδηγίας.

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις ή στις μεταφορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 9 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

4. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στην Κύπρο και στη Μάλτα για όσο διάστημα δεν διαθέτουν εγκατεστημένο σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

- 5. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα αναγκαία για τη διαφύλαξη ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειας ή άμυνας και μέτρα για την εξασφάλιση επαρκούς πρόσβασης του στρατού στη σιδηροδρομική υποδομή, ιδίως για στρατιωτικές επιχειρήσεις και εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένων των ειδών μέτρων που περιγράφονται στο άρθρο 47 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως ε). Το άρθρο 47 παράγραφος 1 δεύτερο και τρίτο εδάφιο και παράγραφοι 2 έως 7 εφαρμόζονται κατ' αναλογία στη θέσπιση τέτοιων μέτρων.**
- 6. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις αρμοδιότητες των κρατών μελών όσον αφορά τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης και της συντήρησης της υποδομής. Δεν προβλέπει καμία οικονομική υποχρέωση ως προς το θέμα αυτό.**

Άρθρο 2

Γενικές αρμοδιότητες και αρχές

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7γ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι διαχειριστές υποδομής είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Οι αναφορές σε διαχειριστή υποδομής σε όλες τις διατάξεις που αφορούν την κατανομή χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής στον παρόντα κανονισμό νοούνται ως αναφορές στον φορέα κατανομής που αναφέρεται στο άρθρο 7α παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
2. Προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικής και αποτελεσματικής διαχείρισης της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής και της κυκλοφορίας εντός της Ένωσης, οι διαχειριστές υποδομής **που αναφέρονται στο άρθρο 55 παράγραφος 2** συνεργάζονται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής (στο εξής: ENIM) που αναφέρεται στο άρθρο 7στ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τη συνεργασία.
3. Κατά την εκπλήρωση των **καθηκόντων και** των αρμοδιοτήτων τους σύμφωνα με [...] **τον παρόντα κανονισμό**, οι διαχειριστές υποδομής:
 - α) κάνουν βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής[...].

- β) μεγιστοποιούν την αξία που έχουν για την κοινωνία από κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική άποψη οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που καθίστανται δυνατές από τη σιδηροδρομική υποδομή·
- γ) διασφαλίζουν την αμερόληπτη διαχείριση της χωρητικότητας της υποδομής και τη διαφανή **και ισότιμη** πρόσβαση σε αυτήν, μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια έργων **υποδομής**, με σκοπό [...] **να καταστεί δυνατός ο θεμιτός ανταγωνισμός και να διασφαλιστεί η βέλτιστη ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών υπηρεσιών**·
- δ) καθιστούν δυνατή την απρόσκοπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα, **ιδίως επιτρέποντας στις εμπορευματικές και τις επιβατικές αμαξοστοιγίες να μετακινούνται υπό καλές συνθήκες και να διέρχονται εύκολα από το ένα δίκτυο στο άλλο**·
- ε) διασφαλίζουν διαφάνεια σχετικά με την κατάσταση και τη διαθεσιμότητα της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής·
- στ) επανεξετάζουν και βελτιώνουν τις επιδόσεις της σιδηροδρομικής υποδομής [...] σε στενή συνεργασία με [...] **επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς**·
- ζ) συμβάλλουν στην υλοποίηση και την ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Άρθρο 3

Αμεροληψία του διαχειριστή υποδομής όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού της συντήρησης

1. Οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού της συντήρησης, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις και τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα δεν επηρεάζονται από συγκρούσεις συμφερόντων.
- 1α. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται, σύμφωνα με το εθνικό και το ενωσιακό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της ανωνυμοποίησης των πληροφοριών που ανταλλάσσονται με άλλα μέρη.**

2. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις **και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών**, σε περιπτώσεις διαταραχής που τους αφορούν, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει περαιτέρω πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τις οικείες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις **και τους οικείους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών**, με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.
3. Όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας και τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό σημαντικών εργασιών συντήρησης, ανανέωσης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής ζητεί τη γνώμη των αιτούντων, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 19 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και[...] λαμβάνει [...] **ιδιαιτέρως** υπόψη τις ανησυχίες που εκφράζονται.

Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «ανωτέρα βία»: κάθε απρόβλεπτο[...] γεγονός ή κατάσταση που εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, το οποίο δεν μπορεί να αποφευχθεί ή να ξεπεραστεί με εύλογες προβλέψεις και επιμέλεια, να επιλυθεί με μέτρα που είναι ευλόγως δυνατά για αυτούς από τεχνική, χρηματοδοτική ή οικονομική άποψη, το οποίο έχει πράγματι συμβεί και είναι αντικειμενικά επαληθεύσιμο, και το οποίο καθιστά αδύνατο για τον διαχειριστή υποδομής να εκπληρώσει, προσωρινά ή μόνιμα, τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ή την οδηγία 2012/34/ΕΕ ή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση να [...] **εκπληρώσει** τις συμβατικές υποχρεώσεις της έναντι διαχειριστή ή διαχειριστών υποδομής·
- 2) «διαλειτουργικότητα»: η διαλειτουργικότητα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.

²¹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

- 3) «επιχειρησιακοί [...] ενδιαφερόμενοι φορείς»: [...] αιτούντες, σιδηροδρομικές [...] επιχειρήσεις, διαχειριστές [...] υποδομής, αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, ενδιαφερόμενοι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών [...] και κάθε άλλη οντότητα που εμπλέκεται άμεσα στην παροχή υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών·
- 4) «ευρωπαϊός συντονιστής»: ο συντονιστής που [...] ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο [...] 52 του κανονισμού [...] νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]·
- 4α) «ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών»:** οι διάδρομοι που αναφέρονται στο άρθρο 11 του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]·
- 4β) «αστικοί κόμβοι»:** οι αστικοί κόμβοι όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 6) του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]·
- 4γ) «κεντρικό δίκτυο»:** το κεντρικό δίκτυο όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα I του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Για τους σκοπούς του άρθρου 55 παράγραφος 3α, ως «κεντρικό δίκτυο» νοείται το κεντρικό δίκτυο όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα IV του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]·
- 4δ) «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο»:** το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα I του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Για τους σκοπούς του άρθρου 55 παράγραφος 3α, ως «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» νοείται το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα IV του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]·
- 5) «συμφωνία πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου·
- 6) «ταυτόχρονη κατανομή χωρητικότητας»: διαδικασία με την οποία οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής ανταποκρινόμενοι σε σύνολο αιτημάτων χωρητικότητας που λαμβάνονται μέχρι μια συγκεκριμένη καταληκτική ημερομηνία και μέσω συντονισμού των εν λόγω αιτημάτων, ώστε να εξασφαλίζεται η καλύτερη δυνατή χρήση της υποδομής και η πλησιέστερη δυνατή αντιστοίχιση με τα αιτήματα·
- 7) «εξυπηρέτηση κατά σειρά προτεραιότητας»: αρχή για την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, όπου η προτεραιότητα για τη διαδικασία κατανομής δίδεται σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά των αιτημάτων χωρητικότητας·

- 8) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα, η οποία περιγράφεται ως ακριβής διαδρομή με χρονοδιάγραμμα για τον εκάστοτε συρμό, συμπεριλαμβανομένων της αφετηρίας και του προορισμού, της ώρας και ημέρας εισόδου και της ώρας και ημέρας εξόδου, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σημείων στάσης και σχετικών χρόνων αναχώρησης·
- 9) «προδιαγραφή χωρητικότητας»: δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο προσδιορίζει τα εμπορικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής [...] **που παρέχει** ο διαχειριστής υποδομής **στον ενδιαφερόμενο αιτούντα**, με επαρκείς πληροφορίες για την προετοιμασία συγκεκριμένων σιδηροδρομικών διαδρομών που τηρούν τα εν λόγω χαρακτηριστικά·
- 10) «σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων»: υπηρεσία σιδηροδρομικής εγχώριας ή διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, η οποία εκτελείται σε δύο ή περισσότερα δίκτυα τα οποία διαχειρίζονται διαφορετικοί διαχειριστές υποδομής. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται και τα διάφορα τμήματα μπορεί να έχουν διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς[...]
- 11) «δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων»: το σύνολο των δικαιωμάτων χωρητικότητας που επιτρέπουν την παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας πολλαπλών δικτύων·
- 12) «καταμερισμός της χωρητικότητας υποδομής»: η κατανομή μεριδίων της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός στοιχείου υποδομής σε διάφορα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και σε περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από εργασίες υποδομής·
- 13) «πίνακας δρομολογίων»: τα συνεχώς επικαιροποιούμενα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στη σχετική υποδομή, όπως εκφράζονται με τη μορφή κατανεμημένων δικαιωμάτων χωρητικότητας, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου πίνακα δρομολογίων·
- 14) «περίοδος πίνακα δρομολογίων»: η χρονική περίοδος κατά την οποία ισχύει ένας συγκεκριμένος πίνακας δρομολογίων·
- 14α) «διαδικασία κυλιόμενου σχεδιασμού»: μέθοδος κατανομής χωρητικότητας τουλάχιστον σε υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εκτός των προθεσμιών της ετήσιας διαδικασίας κατανομής·**
- 15) «έργο υποδομής»: [...] **παρέμβαση** στη σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την ανάπτυξη, τη συντήρηση, την ανανέωση και την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 2α), 2γ), 2δ) και 2ε), **αντίστοιχα**, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·

- 16) «ρυθμιστικός φορέας»: ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- 17) «περιστατικό»: [...] **κάθε** συμβάν ή σειρά συμβάντων με την ίδια αιτία, που διαταράσσει τη σιδηροδρομική κυκλοφορία[...];
- 17α) «κόμβος»: θέση που συνδέει δύο ή περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές, καμία από τις οποίες δεν εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής των άρθρων 2 και 3 του κεφαλαίου Ι και των κεφαλαίων ΙΙ έως V του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού·**
- 17β) «ειδικός σχεδιασμός ωραρίου»: πρόγραμμα για την οργάνωση, εντός καθορισμένου χρονικού εύρους, του συνδυασμού διαδρομών στα τμήματα και τους κόμβους ενός καθορισμένου δικτύου ή μέρος δικτύου, μεταξύ άλλων για την κυκλοφορία πολλαπλών δικτύων και με συνεκτίμηση, κατά περίπτωση, των συνδέσεων και των χρόνων μετεπιβίβασης μεταξύ υπηρεσιών, το οποίο συνήθως προορίζεται να επαναλαμβάνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Γενικές αρχές για τη διαχείριση της χωρητικότητας της υποδομής

Άρθρο 5

Διαχείριση της χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής διαχειρίζονται τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω διαδικασίας σχεδιασμού και κατανομής που περιλαμβάνει τρεις φάσεις:
 - α) στρατηγικός σχεδιασμός χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο τμήμα 2·
 - β) προγραμματισμός και κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, όπως αναφέρεται στο τμήμα 3·
 - γ) προσαρμογή και αναπρογραμματισμός της κατανεμημένης χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.
2. Επιπλέον του περιεχομένου που καθορίζεται στο παράρτημα IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της εν λόγω οδηγίας τμήμα σχετικά με την υποδομή που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· τμήμα σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας· τμήμα σχετικά με τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων· και τμήμα σχετικά με τη διαχείριση των επιδόσεων, σύμφωνα με το παράρτημα IV.
3. Η λήψη αποφάσεων σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων τόσο του ορισμού όσο και της αξιολόγησης της διαθεσιμότητας και της κατανομής των δικαιωμάτων χωρητικότητας, αποτελεί βασικό καθήκον του διαχειριστή υποδομής κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 2στ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Στην εν λόγω λήψη αποφάσεων εφαρμόζονται οι διατάξεις σχετικά με τα βασικά καθήκοντα που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.

Άρθρο 6

Ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας

- 1.[...] **1. Έως [24 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας» σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II [...]**
- 2.[...] **κατόπιν διαβούλευσης με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, στο οποίο καθορίζονται κοινές αρχές και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και για τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής[...] και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να ακολουθούν τις εν λόγω κοινές αρχές και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.**
- 3[...] **1α. Το ENIM υποβάλλει σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας στο ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (στο εξής: ENRRB) εντός 18 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, εντός τεσσάρων μηνών από την παραλαβή του σχεδίου που κατάρτισε το ENIM. Το ENIM λαμβάνει ιδιαίτερος υπόψη την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας.**
- 2.** Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III και επικαιροποιείται όταν απαιτείται ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων αιτούντων, βασίζεται δε στις δραστηριότητες του ENIM. **Κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας, το ENIM υποβάλλει σχέδιο στο ENRRB για σύσταση.**
4. [...] **Κατά** την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ[...] **και το άρθρο 5 παράγραφος 2** του παρόντος κανονισμού[...], **οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.** Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές και διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Άρθρο 7

Αιτούντες

1. Οι αιτούντες υποβάλλουν αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής. Για τη χρήση της εν λόγω χωρητικότητας υποδομής, οι αιτούντες **που δεν είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις** ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση[...]. **Η σιδηροδρομική επιχείρηση** συνάπτει συμφωνία με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες πλαίσιο με τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 31 του παρόντος κανονισμού.
2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις από τους αιτούντες, ώστε να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη μελλοντική χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Προσδιορίζονται στη δήλωση δικτύου [...] **σύμφωνα με το σημείο 2 στοιχείο γ)** του παραρτήματος IV. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν μόνο να περιλαμβάνουν την παροχή οικονομικής εγγύησης που να μην υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να καταρτιστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.
3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομέρειες των κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται **για τον καθορισμό** των [...] **απαιτήσεων που αναφέρονται** στην παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Άρθρο 8

Διαχείριση της/.../χωρητικότητας της υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι η διαχείριση της[...] χωρητικότητας της υποδομής γίνεται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 26 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 5.
2. Όταν λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τη [...]χωρητικότητα της **υποδομής**, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη **τη** στρατηγική καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση της χωρητικότητας της υποδομής που παρέχεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3[...], **εφόσον τα κράτη μέλη έχουν παράσχει τέτοια καθοδήγηση, με την επιφύλαξη του εδαφίου 4.**

Με την επιφύλαξη των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα κράτη μέλη μπορούν, κατά περίπτωση, να χορηγούν στον διαχειριστή υποδομής αποζημίωση που αντιστοιχεί σε απώλειες εσόδων που σχετίζονται αποκλειστικά με τη [...] **συμμόρφωση** με τη στρατηγική καθοδήγησης όσον αφορά τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.

3. [...] **2α.** Οι διαχειριστές υποδομής σχεδιάζουν και κατανέμουν [...] **τη χωρητικότητα στον μέγιστο δυνατό βαθμό, αναζητώντας λύσεις αποδεκτές από τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνολική βέλτιστη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής στο οικείο δίκτυο.**

3. **Οι διαχειριστές υποδομής επιλύουν τα αντικρουόμενα αιτήματα** για τη χωρητικότητα στον μέγιστο δυνατό βαθμό μέσω του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36, στον οποίο συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι αιτούντες και ο οποίος οδηγεί σε συναινετικές λύσεις σε αντικρουόμενες ανάγκες και αιτήματα χωρητικότητας.

4. Εάν ο μηχανισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 3 δεν οδηγήσει σε ικανοποιητική διευθέτηση των αντικρουόμενων αναγκών και αιτημάτων χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής [...] **επιλύουν** τα αντικρουόμενα αιτήματα **για τη χωρητικότητα** μέσω [...] **του επίσημου μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37.**

[...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Άρθρο 9

Πληροφορίες σχετικά με τη χωρητικότητα της υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν [...] στους αιτούντες και τους ρυθμιστικούς φορείς, **και, κατά περίπτωση, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς,** ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα χωρητικότητας υποδομής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαχείρισης χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της φάσης στρατηγικού σχεδιασμού που αναφέρεται στο τμήμα 2, κατά τη διάρκεια των διαδικασιών προγραμματισμού και κατανομής που ορίζονται στο τμήμα 3 και όποτε υπάρχουν αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.

Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν αμελλητί κάθε επικαιροποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18 και του πίνακα δρομολογίων που αναφέρεται στο άρθρο 30.

2. Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σύμφωνα με το άρθρο 62 παράγραφος 5[...].
3. Κατόπιν αιτήματος των αιτούντων, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βάσει συγκεκριμένων [...] **εμπορικών και επιχειρησιακών αναγκών των αιτούντων.**

Άρθρο 10

Περιορισμοί χωρητικότητας λόγω έργων υποδομής και υποβαθμισμένων υποδομών

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 7, **7α**, 7γ και 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι διαχειριστές υποδομής προγραμματίζουν έργα υποδομής σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο και τα επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Όταν οι τροποποιήσεις των εν λόγω προγραμμάτων μετά την έγκριση του επιχειρηματικού σχεδίου επηρεάζουν ή ενδέχεται να επηρεάσουν τον προγραμματισμό έργων υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει επισκόπηση των εν λόγω τροποποιήσεων και των πιθανών επιπτώσεών τους στη δήλωση δικτύου.
2. Κατά τον προγραμματισμό έργων υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 και το άρθρο 3.

Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη με ισορροπημένο τρόπο τον αντίκτυπο των έργων υποδομής στη διαχείριση των περιουσιακών του στοιχείων και στην οικονομική του κατάσταση, καθώς και τις **εκτιμώμενες** επιχειρησιακές και οικονομικές επιπτώσεις σε όλους τους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

3. Οι διαχειριστές υποδομής ζητούν τη γνώμη των αιτούντων σχετικά με τα έργα υποδομής στο πλαίσιο των μηχανισμών συντονισμού που αναφέρονται στο άρθρο 7ε της οδηγίας 2012/34/[...] **ΕΕ** και, όσον αφορά τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού.
4. Ο διαχειριστής υποδομής σχεδιάζει, ενημερώνει και διαβουλεύεται με τους αιτούντες εγκαίρως σχετικά με τους περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη τον εκτιμώμενο αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής τηρούν τις [...] **απαιτήσεις** του τμήματος 3 του παραρτήματος I.

4α. Για περιορισμούς χωρητικότητας με [...]σοβαρό αντίκτυπο [...]κατά την [...]έννοια του παραρτήματος I τμήμα 3 σημείο 0), οι αιτούντες μπορούν να ζητήσουν από τον διαχειριστή υποδομής να παράσχει εναλλακτικό σχεδιασμό για τον περιορισμό χωρητικότητας με σκοπό τον εντοπισμό και την επιλογή μιας λύσης που λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στους αιτούντες και στους διαχειριστές υποδομής με ισορροπημένο τρόπο. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στους εν λόγω αιτούντες ενδεικτικό σχεδιασμό της εναλλακτικής χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη κατά τη διάρκεια του περιορισμού χωρητικότητας.

Ο ενδεικτικός σχεδιασμός καλύπτει τόσο την επηρεαζόμενη γραμμή όσο και τις εναλλακτικές γραμμές, εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές γραμμές, και αποτυπώνεται στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.

5. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη και μετριάζουν τον αντίκτυπο των έργων υποδομής στη διασυνοριακή κυκλοφορία. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 53, τουλάχιστον όσον αφορά όλα τα έργα υποδομής στις σιδηροδρομικές γραμμές [...]που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και κάθε άλλο έργο υποδομής με σημαντικό διασυνοριακό αντίκτυπο.

Ο συντονισμός αφορά ιδίως τη βελτιστοποίηση του χρονοδιαγράμματος των έργων υποδομής και την παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας στην επηρεαζόμενη γραμμή και σε εναλλακτικές διαδρομές, εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές γραμμές, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και εμπορικών αναγκών των αιτούντων.

6. Οι μειώσεις της χωρητικότητας ή των επιδόσεων της υποδομής κάτω από τις εκ σχεδιασμού τιμές που προκύπτουν από την υποβάθμιση πάγιων στοιχείων, όπως οι μειώσεις της επιτρεπόμενης ταχύτητας ή του επιτρεπόμενου φορτίου ανά άξονα, θεωρούνται επίσης περιορισμοί χωρητικότητας. Οι εν λόγω περιορισμοί χωρητικότητας δεν επισύρουν πρόστιμα σύμφωνα με το άρθρο 40. Οι υποχρεώσεις ενημέρωσης που ορίζονται στο άρθρο 9 ισχύουν για τους εν λόγω περιορισμούς χωρητικότητας.

7. Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν πληροφορίες και διαβουλεύονται με τους αιτούντες σχετικά με τους προγραμματισμένους προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας, τον αντίκτυπό τους στη χωρητικότητα που διατίθεται για εμπορικούς σκοπούς και σχετικά με την εναλλακτική χωρητικότητα το συντομότερο δυνατόν.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση[...]:

α-α) της κατάταξης των περιορισμών χωρητικότητας και του αντικτύπου στην κυκλοφορία που καθορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 3 σημείο 0),

α) των προθεσμιών για τη δημοσίευση που ορίζονται στο σημείο 1) του εν λόγω τμήματος,

β) των προθεσμιών για τον συντονισμό των περιορισμών χωρητικότητας που ορίζονται στο σημείο 4) του εν λόγω τμήματος:

σε περιπτώσεις που τα στοιχεία αυτά έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής, με στόχο την περαιτέρω μείωση του αντικτύπου που έχουν στη σιδηροδρομική κυκλοφορία οι περιορισμοί χωρητικότητας και του διοικητικού φόρτου για τους διαχειριστές υποδομής, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των πτυχών σχεδιασμού και των επιχειρησιακών, τεχνικών και εμπορικών πτυχών για τους ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και της πείρας και των γνώμων του ENIM.

Άρθρο 10α

Άρνηση χορήγησης ή ανάκληση δικαιωμάτων χωρητικότητας για λόγους δημόσιας τάξης ή δημόσιας ασφάλειας

1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει από τον διαχειριστή υποδομής να αρνηθεί να χορηγήσει, ή να ανακαλέσει, δικαιώματα χωρητικότητας σε αιτούντα, εάν οι αρμόδιες αρχές του εν λόγω κράτους μέλους διαπιστώσουν ότι η χορήγηση τέτοιων δικαιωμάτων στον εν λόγω αιτούντα ενέχει σοβαρό και μείζονα κίνδυνο για τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της εθνικής ασφάλειας και άμυνας του εν λόγω κράτους μέλους. Κάθε τέτοια απόφαση είναι δεόντως αιτιολογημένη και απολύτως αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο.
2. Με την επιφύλαξη του απορρήτου των διαβαθμισμένων πληροφοριών, τα κράτη μέλη, εντός 10 ημερών από τη λήψη απόφασης βάσει της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου, ενημερώνουν την Επιτροπή, τον ρυθμιστικό φορέα και, σε περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη για τη λήψη της εν λόγω απόφασης και για τους σχετικούς λόγους. Τα κράτη μέλη επανεξετάζουν τακτικά κάθε τέτοια απόφαση.
3. Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος εγείρει ανησυχίες σχετικά με απόφαση που έχει λάβει άλλο κράτος μέλος βάσει της πρώτης παραγράφου του παρόντος άρθρου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συντονίζονται μεταξύ τους σύμφωνα με το άρθρο 53α.

ΤΜΗΜΑ 2

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 11

Στρατηγικός σχεδιασμός χωρητικότητας

1. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που ορίζονται στα άρθρα 12 έως 25.
2. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας οδηγεί στην ακόλουθη σειρά εγγράφων σχεδιασμού, τα οποία παρέχουν σταδιακά αυξανόμενο επίπεδο λεπτομερειών σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα:
 - α) στρατηγική χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 16·
 - β) μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17·
 - γ) σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.

Το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα για την κατάρτιση των εν λόγω παραδοτέων καθορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος Ι.

Οι διαχειριστές υποδομής εγκρίνουν τα έγγραφα σχεδιασμού ως βάση για την επόμενη φάση της διαδικασίας σχεδιασμού.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 71 για:

- (i) **τη διαγραφή μερών του λεπτομερούς περιεχομένου της στρατηγικής για τη χωρητικότητα, του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που καθορίζεται στο τμήμα 1 του παραρτήματος Ι και**
- (ii) την τροποποίηση [...] **των προθεσμιών του τμήματος 2 του παραρτήματος Ι, σε περιπτώσεις που τα στοιχεία αυτά έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής, ώστε να διασφαλίζεται αποτελεσματική διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού και να λαμβάνονται υπόψη οι επιχειρησιακές ανησυχίες των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων, με συνεκτίμηση της πείρας και των γνώμων του ENIM, [...] των αιτούντων [...], των ρυθμιστικών φορέων και του [...] ENRRB κατά την εφαρμογή του τμήματος αυτού. Η Επιτροπή δεν διαγράφει από το τμήμα 1 του παραρτήματος Ι στοιχεία που αντιστοιχούν στα στοιχεία που αναφέρονται στα άρθρα 16 έως 18.**

3. Με την επιφύλαξη της αρχής της διαχειριστικής ανεξαρτησίας που ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση με βάση τις ενδεικτικές στρατηγικές ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. [...] **Η εν λόγω καθοδήγηση δεν θίγει τις επιχειρησιακές ευθύνες του διαχειριστή υποδομής και καθιστά δυνατή τη βέλτιστη χρήση του δικτύου και τον αποτελεσματικό συντονισμό της κατανομής χωρητικότητας για τη διασυνοριακή κυκλοφορία. Η εν λόγω καθοδήγηση συνάδει με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Η καθοδήγηση παρέχεται εγκαίρως, ώστε οι διαχειριστές υποδομής να είναι σε θέση να τηρούν τις προθεσμίες που ορίζονται στο παράρτημα Ι, και μπορεί να καλύπτει ή να περιλαμβάνει ειδικότερα:**

- α) τους γενικούς στόχους της εθνικής σιδηροδρομικής πολιτικής οι οποίοι είναι σημαντικοί για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, **όπως τις εθνικές πρακτικές για τα δρομολόγια των αμαξοστοιγιών**
- β) προοπτικές για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών σχεδίων και στρατηγικών σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και των σχεδίων εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο [...] **[54]** του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]
- γ) γενικές [...] κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, **συμπεριλαμβανομένων όπου ενδείκνυται, πολιτικών προσανατολισμών, σχετικά με:**
 - i) **τους όγκους των διαφόρων ειδών κυκλοφορίας που αναφέρονται στο άρθρο 12, τους οποίους οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να καλύψουν μέσω της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού**
 - ii) **την εφαρμογή ειδικών σχεδιασμών ωραρίων τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές υπηρεσίες, όπως του ολοκληρωμένου χρονοδιαγράμματος με τακτά δρομολόγια**
 - iii) **τον βαθμό της χωρητικότητας που μπορεί να δεσμευθεί μέσω συμφωνιών πλαίσιο ή κυλιόμενου σχεδιασμού**
 - iv) **την εφαρμογή, από τους διαχειριστές υποδομής, των κανόνων διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων οι οποίοι καθορίζονται στο άρθρο 37**

που ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει [...] **ιδιαιτέρως** υπόψη στον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως σε σχέση με την άκρως χρησιμοποιούμενη και

κορεσμένη υποδομή που αναφέρεται στο άρθρο 21 και στη διαδικασία του εκ των προτέρων σχεδιασμού που αναφέρεται στα άρθρα 18 και 20.

- δ) τις προοπτικές για τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη, εφόσον απαιτείται, των απόψεων των εμπλεκόμενων περιφερειακών ή τοπικών αρχών.

Τα κράτη μέλη συντονίζονται σύμφωνα με το άρθρο 53α για να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ της αντίστοιχης στρατηγικής καθοδήγησης που παρέχουν σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο με σκοπό τη στήριξη της ανάπτυξης των διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Οι διαχειριστές υποδομής αιτιολογούν κάθε απόκλιση από την καθοδήγηση που παρέχουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τα στοιχεία γ) και δ) της παρούσας παραγράφου.

Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ορισμένα στοιχεία της καθοδήγησης που αναφέρονται στο στοιχείο γ) της παρούσας παραγράφου είναι δεσμευτικά.

Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τη στρατηγική καθοδήγηση που εγκρίνεται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, εφόσον έχουν παράσχει την εν λόγω καθοδήγηση. Η στρατηγική καθοδήγηση δημοσιεύεται εγκαίρως ώστε να είναι δυνατή η εκπόνηση του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας.

4. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας δεν περιλαμβάνει τη χορήγηση δικαιωμάτων χωρητικότητας σε μεμονωμένους αιτούντες σύμφωνα με το άρθρο 26.

Άρθρο 12

Γενικές απαιτήσεις για τον στρατηγικό σχεδιασμό [...]/της χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη με [...] **ισότιμο, διαφανή** και αμερόληπτο τρόπο όλα τα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για τα οποία ενδέχεται να λάβουν αιτήματα χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τον όγκο τους, το μέγεθος της κατάντη αγοράς, τη σταθερότητα μεταξύ διαδοχικών δρομολογίων, την τακτικότητα ή τη συχνότητα εντός μιας δεδομένης περιόδου πίνακα δρομολογίων.

2. Κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, ιδίως στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18, οι διαχειριστές υποδομής κάνουν διάκριση τουλάχιστον μεταξύ των ακόλουθων τύπων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών:

- α) εμπορευματικές μεταφορές·
- β) υπεραστικές επιβατικές υπηρεσίες (μεγάλων αποστάσεων)·
- γ) αστικές και περιφερειακές επιβατικές υπηρεσίες.

Εάν είναι αναγκαίο, με βάση την πείρα που θα έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού[...], **και προκειμένου να ενισχυθεί η συνέπεια της διαδικασίας του στρατηγικού σχεδιασμού σε διασυνοριακό επίπεδο**, το ENIM μπορεί να καθορίσει λεπτομερέστερο **εναρμονισμένο** κατάλογο στον οποίο θα γίνεται περαιτέρω διαφοροποίηση μεταξύ των τύπων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. [...] **Ο κατάλογος αυτός** περιλαμβάνεται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. **Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τον εν λόγω κατάλογο.**

3. Κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, ιδίως στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18, οι διαχειριστές υποδομής υποδεικνύουν την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που ενδείκνυται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς πολλαπλών δικτύων, **συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται σύμφωνα με το άρθρο 53 για τον προσδιορισμό της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας που ενδείκνυται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς πολλαπλών δικτύων.**

4. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας λαμβάνει επίσης υπόψη:

- α) την παρατηρούμενη διάρθρωση και εξέλιξη της ζήτησης για χωρητικότητα υποδομής, όπως έχει προσδιοριστεί μέσω της κατανομής χωρητικότητας σε προηγούμενες περιόδους πίνακα δρομολογίων και μέσω της παρακολούθησης της αγοράς που αναφέρεται στο άρθρο 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- β) την αναμενόμενη εξέλιξη των αναγκών στον τομέα των μεταφορών και της προκύπτουσας ζήτησης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και χωρητικότητα υποδομής, όπως προσδιορίζονται μέσω της ανάλυσης που αναφέρεται στο άρθρο 15 του παρόντος κανονισμού·
- γ) **τις κοινοποιήσεις των αναγκών χωρητικότητας από αιτούντες και** τα στοιχεία από τη διαβούλευση με [...] **επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς** σύμφωνα με το άρθρο 13·

- δ) την αναμενόμενη ή σχεδιαζόμενη ανάπτυξη χωρητικότητας υποδομής, ιδίως όπως προσδιορίζεται στην ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στο επιχειρηματικό σχέδιο του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- ε) τα προγραμματισμένα έργα υποδομής που αναμένεται να επηρεάσουν το δίκτυο·
- στ) [...] **τα** χαρακτηριστικά των διαφόρων αγορών σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά:
 - i) την ταχύτητα·
 - ii) τη συχνότητα·
 - iii) την ανοχή για αποκλίσεις από την κατανομηθείσα σιδηροδρομική διαδρομή·
 - iv) τη δυνατότητα εκτροπής, αναπρογραμματισμού ή αντικατάστασης των υπηρεσιών από άλλους τρόπους μεταφοράς σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου·
 - v) την αστάθεια της ζήτησης για σιδηροδρομικές μεταφορές και τη συνακόλουθη ανάγκη προγραμματισμού των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε διαφορετικό χρονικό ορίζοντα.

5. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας αντικατοπτρίζει τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω συμφωνιών πλαίσιο και κυλιόμενου σχεδιασμού.

5α. Για τους σκοπούς του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν στρατηγικό οδικό χάρτη στον οποίο καθορίζονται τα ακόλουθα:

α) το γεωγραφικό εύρος της στρατηγικής για τη χωρητικότητα που αναφέρεται στο άρθρο 16, του μοντέλου χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18·

β) οι εναλλακτικές γραμμές που εξετάζονται σε περίπτωση περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 10 και στο πλαίσιο του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι ο στρατηγικός οδικός χάρτης περιλαμβάνεται στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

6. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας καλύπτει τις σιδηροδρομικές γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ[...]. Οι διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν διαχειρίζονται γραμμές που αποτελούν τμήμα του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, μπορούν να αποφασίσουν να συμπεριλάβουν στον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας άλλες γραμμές και κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται. Σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγησή τους που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προβλέπουν ότι οι διαχειριστές υποδομής θα εκτελούν στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σε άλλες γραμμές και κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται οι εν λόγω διαχειριστές υποδομής.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας πραγματοποιείται σε επίπεδο επαρκώς λεπτομερές ώστε να είναι δυνατός ο σχεδιασμός της χωρητικότητας για συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου. Για τον σκοπό αυτό, το δίκτυο εκπροσωπείται από κόμβους και τμήματα που επιτρέπουν να λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά χαρακτηριστικά της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας.

[...] Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω τμήματα [...] καταγράφονται στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

7. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας καλύπτει χρονική περίοδο που [...] ξεκινά πέντε έτη [...] πριν από την αλλαγή του πίνακα δρομολογίων με τον οποίο σχετίζεται. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να παρατείνουν την περίοδο αυτή σε περισσότερα από πέντε έτη, ιδίως για την υποστήριξη της ανάπτυξης υποδομής στο πλαίσιο της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
8. Οι διαχειριστές υποδομής επανεξετάζουν και επικαιροποιούν [...], όπου απαιτείται, τα αποτελέσματα του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα ακόλουθα:
- α) την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής·
 - β) αλλαγές στη ζήτηση της αγοράς για χωρητικότητα υποδομής, μεταξύ άλλων μέσω των κοινοποιήσεων των αναγκών χωρητικότητας·
 - γ) τα αποτελέσματα των διαδικασιών κατανομής που αναφέρονται στα τμήματα 3 και 4 του παρόντος κεφαλαίου σε προηγούμενες περιόδους πίνακα δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένου του βαθμού χρησιμοποίησης της χωρητικότητας υποδομής από τους αιτούντες·
 - δ) πληροφορίες από τη διαχείριση της κυκλοφορίας που διενεργείται σύμφωνα με το κεφάλαιο III·

ε) το αποτέλεσμα της διαχείρισης διαταραχών και κρίσεων που εκτελείται σύμφωνα με το κεφάλαιο III·

στ) τα αποτελέσματα της επανεξέτασης των επιδόσεων σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

9. Το ENIM καταρτίζει **και περιλαμβάνει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού** κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζουν κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας. [...]

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Άρθρο 13

Διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας

1. **Στο πλαίσιο του άρθρου 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ,** οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με όλους τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, **συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων,** σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, **συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων σχεδιασμού που αναφέρονται στα άρθρα 16 έως 18,** σύμφωνα με [...] **το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος I τμήμα 2.**
2. **Για τους σκοπούς της εν λόγω διαβούλευσης,** οι [...] διαχειριστές υποδομής [...] **λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τις αρχές που περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας του άρθρου 6.**
Για τους σκοπούς της διαβούλευσης με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων [...], **οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους** σύμφωνα με [...] **το άρθρο 53 και, όσον αφορά ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα, το άρθρο 54.**

Άρθρο 14

Συντονισμός του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας μεταξύ διαχειριστών υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν, όπου ενδείκνυται, τις δραστηριότητές τους που σχετίζονται με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 53.
Ο συντονισμός εξασφαλίζει ιδίως:
 - α) τη συνοχή του στρατηγικού σχεδιασμού σε όλα τα σχετικά δίκτυα, ιδίως σε σχέση με τη στρατηγική χωρητικότητα, το μοντέλο χωρητικότητας και το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, τον προγραμματισμό των έργων υποδομής και τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων·
 - β) την κατάλληλη συνεκτίμηση των αναγκών χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στο πλαίσιο της στρατηγικής για τη χωρητικότητα, του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας·
 - γ) την επισκόπηση των επιδόσεων του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας και των αποτελεσμάτων του σύμφωνα με το κεφάλαιο IV·
 - δ) τη συμμετοχή όλων των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, των ρυθμιστικών φορέων και του [...]ENRRB[...], των ευρωπαϊών συντονιστών και [...]των αρχών των κρατών μελών και, όπου απαιτείται, άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.
2. [...]
3. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τυχόν συστάσεις που εκδίδει το ENIM σύμφωνα με το [...] άρθρο 54. Όταν οι διαχειριστές υποδομής δεν ακολουθούν τη σύσταση, εξηγούν τους λόγους στα έγγραφα σχεδιασμού.
4. Το ENRRB παρακολουθεί τη διαδικασία συντονισμού και την εφαρμογή της. Ενημερώνει την Επιτροπή για τις απόψεις του σχετικά με την ανάγκη αντιμετώπισης τυχόν ελλείψεων της διαδικασίας συντονισμού.

Άρθρο 15

Ανάλυση των αναμενόμενων εξελίξεων στην αγορά μεταφορών

1. [...] Οι διαχειριστές υποδομής διενεργούν τακτικά μελέτη της αγοράς μεταφορών σχετικά με τις εξελίξεις του δικτύου και της αγοράς για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Ο συντονιστής δικτύου κοινοποιεί τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης στα κράτη μέλη, στους διαχειριστές υποδομής και σε άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊών συντονιστών. Ο συντονιστής δικτύου επανεξετάζει και επικαιροποιεί τη μελέτη της

αγοράς μεταφορών όταν συντρέχει λόγος, εν πάση δε περιπτώσει τουλάχιστον ανά πενταετία. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω μελέτη αγοράς, προκειμένου να τεκμηριώνουν τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική τους, τη διαχείριση της χωρητικότητας και έκτακτων καταστάσεων, καθώς και τις επενδυτικές αποφάσεις τους.[...]

2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η [...] **μελέτη** της αγοράς μεταφορών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 συμβάλλει ιδίως στην παροχή στοιχείων για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας όπως αναφέρεται στο άρθρο 11, τον καταμερισμό της χωρητικότητας υποδομής όπως αναφέρεται στο άρθρο 25 και την κατανομή της χωρητικότητας βάσει του επίσημου μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

Άρθρο 16

Στρατηγική χωρητικότητας

1. Ο διαχειριστής υποδομής εγκρίνει στρατηγική χωρητικότητας στην οποία καθορίζονται οι προσδοκίες του σχετικά με τις μελλοντικές εξελίξεις της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής και το όραμά του σχετικά με τον τρόπο προσαρμογής σε αυτές τις εξελίξεις.

Η στρατηγική χωρητικότητας χρησιμεύει ως [...] **βάση** επικοινωνίας, διαβούλευσης και συντονισμού μεταξύ των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.
2. Η στρατηγική χωρητικότητας περιλαμβάνει **τις** πληροφορίες [...] **που ορίζονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I.**
3. [...]
4. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει [...] **και** δημοσιεύει [...] τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα [...] που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I. **Σε περίπτωση απρόβλεπτων και σημαντικών συμβάντων, ο διαχειριστής υποδομής επικαιροποιεί αναλόγως τη στρατηγική χωρητικότητας.**
5. [...]

Άρθρο 17

Μοντέλο χωρητικότητας

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει μοντέλο χωρητικότητας που βελτιώνει τη στρατηγική χωρητικότητας με βάση το αποτέλεσμα των **κοινοποιήσεων των αναγκών χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 4 στοιχείο γ) και των δραστηριοτήτων διαβούλευσης και συντονισμού που αναφέρονται στα άρθρα 13 και 14.**

Το μοντέλο χωρητικότητας υποστηρίζει την ισόρροπη συνεκτίμηση των αναγκών χωρητικότητας των διαφόρων τμημάτων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και των αναγκών των διαχειριστών υποδομής για τη συντήρηση, την ανανέωση και την ανάπτυξη (αναβάθμιση υφιστάμενων και κατασκευή νέων) [...]σιδηροδρομικών υποδομών. Χρησιμοποιεί ως [...] **βάση** επικοινωνίας, διαβούλευσης και συντονισμού του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας μεταξύ των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.

2. Το μοντέλο χωρητικότητας [...] **περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ορίζονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I.** Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και δημοσιεύουν το μοντέλο χωρητικότητας για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων και επικαιροποιούν [...] το μοντέλο χωρητικότητας σύμφωνα με [...] το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο τμήμα [...]2 του παραρτήματος I. **Η υποχρέωση επικαιροποίησης του μοντέλου χωρητικότητας δεν ισχύει εάν έχει δημοσιευθεί το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας για την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων.**
3. Οι διαχειριστές υποδομής [...], όπου ενδείκνυται, **τεκμηριώνουν και** [...] αιτιολογούν τυχόν **ουσιώδεις** αποκλίσεις μεταξύ του μοντέλου χωρητικότητας και της στρατηγικής για τη χωρητικότητα όσον αφορά την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων. [...]
4. [...]

Άρθρο 18

Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας με σκοπό την παροχή ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με:
 - α) τη χωρητικότητα υποδομής που είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες·
 - β) τη χωρητικότητα υποδομής που δεν είναι διαθέσιμη προς κατανομή.

Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας παρέχει τη βάση για την κατανομή της χωρητικότητας.

Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ορίζονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος Ι.

- 1α. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας με βάση τα αποτελέσματα της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας που αναφέρεται στα άρθρα 11 έως 17 και ακολουθώντας το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι.**
2. Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων το αργότερο έως την προθεσμία που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι και το επικαιροποιούν συνεχώς έως το τέλος της περιόδου του πίνακα δρομολογίων στην οποία αναφέρεται το εν λόγω σχέδιο. Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας παρέχεται για κάθε ημέρα της σχετικής περιόδου πίνακα δρομολογίων.
3. Οι διαχειριστές υποδομής[...][...], όπου ενδείκνυται, **τεκμηριώνουν και** αιτιολογούν τυχόν **ουσιώδεις** αποκλίσεις μεταξύ του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας και του μοντέλου χωρητικότητας όσον αφορά την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων.
4. Στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αναφέρουν τη χωρητικότητα υποδομής ως εκ των προτέρων προγραμματισμένη. Ως εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα νοείται η χωρητικότητα για την οποία ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα χαρακτηριστικά και τους όγκους της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για τα αιτήματα των αιτούντων, ορίζει τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας αυτής και καθορίζει τη διαδικασία μέσω της οποίας μπορεί να ζητηθεί η εν λόγω χωρητικότητα, σύμφωνα με το άρθρο 20. Τα προσδιορισθέντα χαρακτηριστικά, οι κανόνες και οι διαδικασίες κατανομής λαμβάνονται υπόψη κατά την κατανομή της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας. **Στο πλαίσιο της στρατηγικής καθοδήγησής τους δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ), τα κράτη μέλη μπορούν να υποχρεώνουν τους διαχειριστές υποδομής να σχεδιάζουν εκ των προτέρων τη χωρητικότητα υποδομής σε ορισμένες γραμμές και κόμβους.**
5. Η εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα παρουσιάζεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας με τη μορφή στοιχείων **σχεδιασμού** χωρητικότητας, όπως αναφέρονται στο άρθρο 20, τα οποία προσδιορίζουν τον όγκο και τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας και συνδέονται με τους κανόνες και τις διαδικασίες κατανομής μέσω των οποίων διατίθεται η εν λόγω χωρητικότητα.
6. [...]**5α. Κατά τον εκ των προτέρων σχεδιασμό της χωρητικότητας[...], οι διαχειριστές υποδομής[...] λαμβάνουν υπόψη τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 25 παράγραφος 2α στοιχεία α) έως στ).**

[...]

7. [...]

8. [...]

[...] **Για τους σκοπούς του εκ των προτέρων σχεδιασμού της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους αιτούντες σύμφωνα με το άρθρο 13 και του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.**

9. Ο ρυθμιστικός φορέας αναλύει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας και μπορεί να λάβει απόφαση, **εντός 30 ημερών από τη δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας**, με την οποία απαιτεί από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας [...]όταν[...] από **την ανάλυση έχει προκύψει ότι το εν λόγω σχέδιο δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ή με τις αρχές της διαφάνειας και της απαγόρευσης των διακρίσεων.**

10. Το ENIM εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, καθορίζοντας τα ακόλουθα:

- α) τα μέσα δημοσίευσης του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών υπηρεσιών, εργαλείων, λειτουργιών και διεπαφών·
- β) τη διαδικασία διαβούλευσης με τους αιτούντες σχετικά με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Άρθρο 19

Σχεδιασμός αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων

1. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν και εφαρμόζουν μια συνεχή διαδικασία σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων για την προετοιμασία για διακοπές της λειτουργίας του δικτύου και για άλλες καταστάσεις κρίσης που επηρεάζουν τη σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Ο σχεδιασμός αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων παρέχει τη βάση για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 42, με σκοπό να καταστεί δυνατή η ταχεία αντίδραση σε τέτοιες καταστάσεις και να ελαχιστοποιηθεί ο αντίκτυπός τους στη σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν τα αποτελέσματα του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σε σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων.

2. Ο σχεδιασμός αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων περιλαμβάνει ιδίως:
- α) τον καθορισμό εναλλακτικών [...] **σιδηροδρομικών γραμμών, εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές σιδηροδρομικές γραμμές,** που επιτρέπουν την εκτροπή της κυκλοφορίας σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας των **σιδηροδρομικών** γραμμών που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ[...], και [...] **των άλλων σιδηροδρομικών γραμμών και κόμβων που καλύπτονται από τα έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας:**
 - β) ενδεικτικό προγραμματισμό της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής στις εναλλακτικές [...] **σιδηροδρομικές γραμμές** που καθορίζονται σύμφωνα με το στοιχείο α), **εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές σιδηροδρομικές γραμμές,** παρέχοντας διαφάνεια σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής που είναι διαθέσιμη στις εν λόγω γραμμές **και με τα τεχνικά χαρακτηριστικά,** ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση περιστατικών και, ιδίως, διαταραχών του δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 46·
 - γ) τον καθορισμό κανόνων και διαδικασιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των κρίσεων, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών υποδομής, άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, όπως οι δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές ή την ασφάλεια και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και κριτήρια για την ενεργοποίηση των εν λόγω διαδικασιών·
 - δ) τον προσδιορισμό και την καταγραφή των φορέων που πρέπει να ενημερώνονται σε περίπτωση σοβαρών περιστατικών ή σοβαρών διαταραχών στις κινήσεις των αμαξοστοιχιών·
 - ε) οποιεσδήποτε άλλες προπαρασκευαστικές εργασίες απαιτούνται για τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 42 και σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.
3. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν τη συνοχή του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως τη στρατηγική χωρητικότητας, το μοντέλο χωρητικότητας, το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας και τον σχεδιασμό έργων υποδομής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10.
4. Τα αποτελέσματα του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων, ιδίως ο καθορισμός εναλλακτικών γραμμών, **εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές σιδηροδρομικές γραμμές,** σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) και ο ενδεικτικός σχεδιασμός χωρητικότητας σε εναλλακτικές γραμμές, **εφόσον υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές σιδηροδρομικές γραμμές,** σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β) περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

5. [...]

Άρθρο 20

Κριτήρια και διαδικασίες για την κατανομή εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας και για τον καθορισμό στοιχείων σχεδιασμού χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που περιλαμβάνεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18 μέσω **δίκαιων**, διαφανών και αμερόληπτων κριτηρίων και διαδικασιών.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ομαδοποιούν στοιχεία σχεδιασμού χωρητικότητας, όπως εκ των προτέρων σχεδιασμένες σιδηροδρομικές διαδρομές κατά τον εκ των προτέρων σχεδιασμό της χωρητικότητας για την παροχή ειδικού σχεδιασμού ωραρίου, σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 όταν παρέχεται, και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της αγοράς που εκφράζουν οι αιτούντες.

2. Τα στοιχεία σχεδιασμού χωρητικότητας καθορίζουν τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των διαφόρων τύπων εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για αιτήματα των αιτούντων, της χωρητικότητας που προορίζεται για έργα υποδομής και της χωρητικότητας που έχει ήδη κατανεμηθεί. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά και ιδιότητες περιλαμβάνουν όλες τις πτυχές που σχετίζονται με συγκεκριμένους τύπους εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας, όπως η διαδρομή, ο χρόνος, η εγγυημένη ή απαιτούμενη ελάχιστη ταχύτητα, [...]**το μέγιστο μήκος**, οι τεχνικές [...] παράμετροι και ο αριθμός των δυνατών δρομολογίων που περιλαμβάνονται **τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές υπηρεσίες.**
3. Το ENIM καταρτίζει κοινό πλαίσιο για τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και το εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το εν λόγω κοινό πλαίσιο σταθμίζει τα οφέλη της δέσμευσης χωρητικότητας για συγκεκριμένους τύπους σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή διαδικασιών κατανομής με την ανάγκη διασφάλισης ευελιξίας για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας. Για τον σκοπό αυτό, το κοινό πλαίσιο προβλέπει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα στο πλαίσιο του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36. **Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη το εν λόγω κοινό πλαίσιο.**
4. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει [...] προδιαγραφές για τα στοιχεία σχεδιασμού χωρητικότητας **που αναφέρονται στην παράγραφο 2** σε αναγνώσιμο από άνθρωπο και σε αναγνώσιμο από μηχανήματα μορφότυπο. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω προδιαγραφές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που

αναφέρεται στο άρθρο 6. [...] Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τις εν λόγω προδιαγραφές.

Άρθρο 21

Άκρως χρησιμοποιούμενη και κορεσμένη υποδομή

1. Οι διαχειριστές υποδομής δηλώνουν χωρίς καθυστέρηση ότι [...] τιμήματα ή κόμβοι της υποδομής είναι είτε άκρως χρησιμοποιούμενα είτε [...] κορεσμένα αν πληροúται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η [...] χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής έχει υπερβεί τις οριακές τιμές για την άκρως χρησιμοποιούμενη ή για την κορεσμένη υποδομή κατά τη διάρκεια των περιόδων αναφοράς που ορίζονται στο [...] παράρτημα II κατά την προηγούμενη ή την τρέχουσα περίοδο πίνακα δρομολογίων·
- β) τα αποτελέσματα του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας που πραγματοποιείται σύμφωνα με το παρόν τμήμα δείχνουν ότι οι ανάγκες χωρητικότητας που εκφράζονται κατά τις φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας υπερβαίνουν τη χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη για κατανομή κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου πίνακα δρομολογίων [...], μεταξύ άλλων λόγω εργασιών υποδομής που έχουν προγραμματιστεί σύμφωνα με το άρθρο 10, διάρκειας άνω των 12 μηνών, με αποτέλεσμα περιορισμούς στη χωρητικότητα.

[...]

Οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής βάσει αντικειμενικών, διαφανών και κατάλληλων διαδικασιών και μεθόδων.

Το στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζεται στην υποδομή της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, όπως ορίζεται στη Συνθήκη μεταξύ της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία από ιδιώτες παραγωγισιούγους της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, η οποία υπογράφηκε στο Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986, και στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ των Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited και France-Manche S.A.

1α. Το ENIM αναπτύσσει κοινή μέθοδο για τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Η μέθοδος αυτή περιλαμβάνεται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο

για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τη μέθοδο αυτή.

2. Η δήλωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προσδιορίζει την περίοδο του πίνακα δρομολογίων και το στοιχείο της υποδομής, καθώς και τις συγκεκριμένες χρονικές περιόδους στις οποίες αναφέρεται.
3. Τυχόν αντικρουόμενα μεμονωμένα αιτήματα χωρητικότητας που υποβάλλονται για κατανομή εντός της **περιόδου** του πίνακα δρομολογίων δεν αποτελούν λόγο για να δηλωθεί ότι ένα στοιχείο της υποδομής είναι άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο, εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1.
4. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί [...] **ως** άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 22, εκτός εάν **έχει εκπονηθεί σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας κατά τα πέντε έτη που προηγούνται της δήλωσης της υποδομής ως άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης ή** εάν εφαρμόζεται ήδη, όπως προβλέπεται στο άρθρο 23.
5. Για στοιχεία της υποδομής που δηλώνονται ως άκρως χρησιμοποιούμενα ή κορεσμένα, οι διαχειριστές υποδομής δεσμεύουν χωρητικότητα στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18, λαμβάνοντας υπόψη το αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 22.

Για τα τμήματα ή τους κόμβους υποδομής που δηλώνονται ως κορεσμένα, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει οριακές ποσοτώσεις για την εφαρμογή του άρθρου 27 παράγραφος 6.

6. Εάν τα τέλη σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ δεν έχουν εισπραχθεί ή δεν έχουν επιτύχει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει δηλωθεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει διαδικασία για τον καταμερισμό ή την κατανομή [...] χωρητικότητας υποδομής βάσει διαφανών και αντικειμενικών κριτηρίων. Η εν λόγω διαδικασία εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο [...] **25** του παρόντος κανονισμού και καθορίζεται, μαζί με τα ισχύοντα κριτήρια, στη δήλωση δικτύου.
7. [...] **Τα κράτη μέλη [...] διασφαλίζουν ότι οι κόμβοι ή τα τμήματα** που δηλώνονται **ως** άκρως χρησιμοποιούμενα ή κορεσμένα **καταγράφονται** στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
8. [...]
9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση [...] **των κατώτατων ορίων για χρησιμοποίηση της χωρητικότητας και των περιόδων αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα II, σε**

περιπτώσεις που τα στοιχεία αυτά έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής, ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας σε άκρως χρησιμοποιούμενη και κορεσμένη υποδομή και να λαμβάνονται υπόψη οι επιχειρησιακές ανησυχίες των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων, λαμβανομένης υπόψη της πείρας του ENIM, των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, των ρυθμιστικών φορέων και του [...]ENRRB κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

- 10. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των βασικών αρχών της μεθόδου που θα αναπτυχθεί από το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 1α σχετικά με τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.**

Άρθρο 22

Ανάλυση χωρητικότητας σε περίπτωση άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης υποδομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής διενεργεί ανάλυση χωρητικότητας εντός έξι μηνών από τη δήλωση της υποδομής ως άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης, **εκτός εάν έχει εκπονηθεί σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας κατά τα πέντε έτη που προηγούνται της δήλωσης της υποδομής ως άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης ή εάν εφαρμόζεται ήδη.**

Η ανάλυση χωρητικότητας προσδιορίζει τους περιορισμούς στη χωρητικότητα υποδομής που εμποδίζουν την ένταξη των αναγκών χωρητικότητας που εκφράζονται από τους αιτούντες στο μοντέλο χωρητικότητας ή στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ή που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση των αιτημάτων χωρητικότητας υποδομής.

Η ανάλυση χωρητικότητας περιλαμβάνει επίσης μια πρώτη ενδεικτική δέσμη πιθανών μέτρων που πρέπει να ληφθούν βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα για τη μείωση της συμφόρησης και την αύξηση της διαθεσιμότητας χωρητικότητας.

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της υποδομής από άποψη χωρητικότητας, ικανοτήτων και διαλειτουργικότητας, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών δρομολογίων που εκτελούνται και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των δρομολογίων, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα, εναρμόνιση των λειτουργικών διαδικασιών και βελτιώσεις της υποδομής.

3. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αιτούντες σχετικά με το σχέδιο ανάλυσης χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και, εάν το σχετικό τμήμα της υποδομής αποτελεί μέρος ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 54 **του παρόντος κανονισμού**.

Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιοποιεί το αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας.[...]

4. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη, **όποτε κρίνεται σκόπιμο**, τα αποτελέσματα κάθε ανάλυσης χωρητικότητας που διενεργείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως στη στρατηγική χωρητικότητα, στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης χωρητικότητας υποβάλλονται στις αρχές των κρατών μελών που είναι αρμόδιες για την κατάρτιση της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στον ευρωπαϊό συντονιστή που είναι υπεύθυνος για τον σχετικό ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών.

Άρθρο 23

Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας

1. Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 22, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας **για τα τμήματα ή τους κόμβους που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενα**.

Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας προσδιορίζει:

- α) τους λόγους της συμφόρησης·
- β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας·
- γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της υποδομής·
- δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων **οργανωτικών μέτρων και** πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των προσδιορισθέντων πιθανών μέτρων, στο σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καθορίζονται επίσης τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 13.

[...] **Ένα κράτος μέλος** δύναται να αποφασίσει ότι για το σχέδιο απαιτείται η προηγούμενη έγκριση **εκ μέρους του**[...].

3. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει υπόψη τα σχέδια βελτίωσης της χωρητικότητας κατά την ανανέωση της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

[...]

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40 του παρόντος κανονισμού, ο διαχειριστής υποδομής παύει να επιβάλλει τέλη για τη σχετική υποδομή σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) ο διαχειριστής υποδομής δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας·
β) ο διαχειριστής της υποδομής δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ρυθμιστικού φορέα, να συνεχίσει να επιβάλλει τα τέλη σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) εάν το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει·
β) εάν οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 24

Εξειδικευμένη υποδομή

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής θεωρείται διαθέσιμη για χρήση από όλους τους τύπους κυκλοφορίας που είναι συμβατοί με τη διαδρομή που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις προδιαγραφές που καθορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται [...] **βάσει αυτής**.
2. Εάν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές και εάν, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 25, μπορεί να αποδειχθεί ότι αυτό δικαιολογείται από κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, να καθορίσει συγκεκριμένη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένους

τύπους κυκλοφορίας. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής αναφέρει τον καθορισμό στα έγγραφα σχεδιασμού που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και στη δήλωση δικτύου και δεσμεύει χωρητικότητα για τους τύπους κυκλοφορίας που προσδιορίζονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Ένας τέτοιος καθορισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα.

3. [...] Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η υποδομή που καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 [...] να καταγράφεται στο [...] μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της [...] οδηγίας (ΕΕ) 2016/797[...].

Άρθρο 25

[...] Καταμερισμός της χωρητικότητας της υποδομής [...] που δηλώνεται ως άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη

1. Όταν ένα στοιχείο υποδομής έχει δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο σε μελλοντική περίοδο πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής [...] δύναται να καταμερίζει τη χωρητικότητα για το εν λόγω στοιχείο υποδομής στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18, τα οποία αφορούν τη σχετική περίοδο πίνακα δρομολογίων.
2. Κατά τον καταμερισμό της χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο [...] [...] 11 παράγραφος 3, εφόσον τα κράτη μέλη έχουν παράσχει την καθοδήγηση και έχουν αποφασίσει ότι είναι δεσμευτική, και λαμβάνει υπόψη την ανάγκη χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων.
- 2α. Με σκοπό τον καταμερισμό της χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν εναλλακτικές επιλογές καταμερισμού με βάση, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων:**
 - α) το λειτουργικό κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης και τις τεχνικές παραμέτρους των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τον επακόλουθο αντίκτυπο στις τιμές των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για τους πελάτες:**
 - β) το κόστος που συνδέεται με τον χρόνο για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών:**

- γ) τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα για άτομα και περιοχές που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των συνδέσεων και των χρόνων μετεπιβίβασης για τις σιδηροδρομικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές·
- δ) τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ο θόρυβος·
- ε) τον όγκο μεταφερόμενων ατόμων και εμπορευμάτων·
- στ) τη χρήση του δικτύου υποδομής.

Κατά την αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών καταμερισμού, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τις διαδικασίες που καταρτίστηκαν από το ENIM και αναφέρονται στην παράγραφο 2β.

2β. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει δίκαιη, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία για την αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών καταμερισμού και την εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στάδια:

- α) καθορισμό του εύρους των τυποποιημένων τιμών για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες ως αρχική βάση αξιολόγησης·
- β) σχεδιασμό εναλλακτικών σεναρίων για την κατανομή της διαθέσιμης χωρητικότητας για διάφορους τύπους υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·
- γ) αξιολόγηση και κατάταξη των σεναρίων βάσει αντικειμενικών και διαφανών μεθοδολογιών που δεν εισάγουν διακρίσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 2α, και καθιστώντας δυνατή τη συνεκτίμηση τοπικών ή εθνικών συνθηκών με βάση αποδεκτές προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία·
- δ) επιλογή του σεναρίου με την υψηλότερη κατάταξη βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στο στοιχείο γ) και ανάλογη τροποποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας.

ΤΜΗΜΑ 3

Προγραμματισμός και κατανομή χωρητικότητας

Άρθρο 26

Δικαιώματα χωρητικότητας

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτημα στον διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση δικαιωμάτων [...] **για χωρητικότητα στη** σιδηροδρομική υποδομή έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο τμήμα 2 του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν [...] **τα δικαιώματα για χωρητικότητα στη σιδηροδρομική** υποδομή [...] στους αιτούντες με τη μορφή ενός από τα ακόλουθα:

- α) προδιαγραφές χωρητικότητας·
- β) σιδηροδρομικές διαδρομές.

Το ENIM καθορίζει τα χαρακτηριστικά των προδιαγραφών χωρητικότητας και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. **Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τα εν λόγω χαρακτηριστικά.**

2. Οι διαχειριστές υποδομής μετατρέπουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται υπό μορφή προδιαγραφής χωρητικότητας σε δικαιώματα χωρητικότητας υπό μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής πριν από την εκτέλεση του δρομολογίου σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στα τμήματα 4, 5 και 6 του παραρτήματος I.
3. Τα δικαιώματα χωρητικότητας υπό μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής μπορούν να παρέχονται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Τα δικαιώματα χωρητικότητας με τη μορφή προδιαγραφών χωρητικότητας μπορούν να χορηγούνται για διάρκεια που υπερβαίνει μία περίοδο πίνακα δρομολογίων σύμφωνα με τα άρθρα 31 και 33.
4. Εντός εάν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό, τα αντίστοιχα δικαιώματα και υποχρεώσεις των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας καθορίζονται στις συμβάσεις ή στην [...] **εθνική νομοθεσία.**
- 5[...] 6. **Απαξ και κατανεμηθεί σε αιτούντα, το δικαίωμα χωρητικότητας δεν μεταβιβάζεται από τον δικαιούχο σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.**

Οποιαδήποτε μορφή μεταβίβασης οδηγεί σε αποκλεισμό από την περαιτέρω κατανομή χωρητικότητας κατά την τρέγουσα και κατά την επόμενη περίοδο του πίνακα δρομολογίων.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση. Ο αιτών που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ενημερώνει τον διαχειριστή υποδομής, τουλάχιστον 10 ημέρες πριν από τη χρήση της χωρητικότητας, ποια σιδηροδρομική επιχείρηση θα χρησιμοποιήσει τη χωρητικότητα. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν αποδεικτικά στοιχεία για την αποδοχή εκ μέρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

7. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε ένα κράτος μέλος όπου το δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή είναι περιορισμένο σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και ρυθμιστικούς φορείς τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων τα οποία αφορά το αίτημα για χωρητικότητα. Προκειμένου να είναι σε θέση οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς να εκτιμούν τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή, ορισμένη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή που δικαιούται να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 11 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη διαδρομή της εν λόγω υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών ενημερώνεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το αργότερο εντός 10 ημερών.
6. [...]

Άρθρο 27

Μέθοδοι κατανομής χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής χορηγούν δικαιώματα χωρητικότητας στους αιτούντες μέσω των διαδικασιών κατανομής που αναφέρονται στα άρθρα 31 έως 34.
- Κάθε αλλαγή σε κατανεμημένη χωρητικότητα θεωρείται επίσης κατανομή χωρητικότητας.
- 4. Εφόσον τους ζητηθεί, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα της υποδομής μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 62, για ολόκληρο το ταξίδι μετ' επιστροφής.**

5. Όταν ζητούν ή πραγματοποιούν αλλαγές σε κατανεμημένη χωρητικότητα, οι αιτούντες και οι διαχειριστές υποδομής συμμορφώνονται με το άρθρο 39.

6. Ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε λόγους ανωτέρας βίας. Το ENIM καθορίζει εύρος τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις και το εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη το εύρος τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις που καθορίζονται από το ENIM.

Ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τη δίκαιη, διαφανή και χωρίς διακρίσεις εφαρμογή της παρούσας παραγράφου και διερευνά τυχόν καταγγελίες που λαμβάνει.

6α. Σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1, κατά περίπτωση, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αρνηθεί να κατανείμει χωρητικότητα εάν οι αιτήσεις δεν συνάδουν με τον στρατηγικό του σχεδιασμό περί χωρητικότητας. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχει στον αιτούντα εναλλακτική χωρητικότητα. Η απόρριψη κοινοποιείται αμελλητί στον αιτούντα. Ο αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 2.

6β. Οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν τουλάχιστον κατ' έτος τον ρυθμιστικό φορέα για όλα τα αιτήματα χωρητικότητας που ελήφθησαν και τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στις παραμέτρους της διαθέσιμης χωρητικότητας, όπως ορίζονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ανεξάρτητα από το αν έγιναν δεκτά ή απορρίφθηκαν. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, ο ρυθμιστικός φορέας δύναται να εκδίδει γνώμη η οποία μπορεί να συνιστά στον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας.

Άρθρο 28

Κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων

2[...].0. Οι αιτούντες έχουν το δικαίωμα να ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων μέσω των διαδικασιών κατανομής που αναφέρονται στα άρθρα 31 έως 34, συμπεριλαμβανομένων ολόκληρων των ταξιδιών μετ' επιστροφής, και να λαμβάνουν απαντήσεις στα εν λόγω αιτήματα σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια[...], σύμφωνα με το άρθρο 62 παράγραφος 5.

Οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται κατά την κατανομή χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών και των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

7. [...]

Άρθρο 28

[...]

1. Όταν ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει αίτημα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων[...], συντονίζεται με τους άλλους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53.
2. Ειδικότερα, ο συντονισμός **που αναφέρεται στην παράγραφο 1** περιλαμβάνει τα εξής:
 - α) τον ορισμό ενιαίου σημείου επαφής επιφορτισμένου με την επικοινωνία με τον αιτούντα σε σχέση με το αίτημα για δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το οποίο κοινοποιείται στον αιτούντα χωρίς καθυστέρηση μετά την παραλαβή της αίτησης·
 - β) τη συμμόρφωση του δικαιώματος χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων με ελάχιστα κριτήρια ποιότητας όσον αφορά τη συνοχή μεταξύ των δικτύων και σε σχέση με πτυχές όπως τα δρομολόγια, ο χρόνος, η διαθεσιμότητα σε διαφορετικές ημέρες εκτέλεσης δρομολογίων και η κατάσταση της κατανομής·
 - γ) τη συνεπή εκτέλεση της διαδικασίας κατανομής δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36 και του επίσημου μηχανισμού επίλυσης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37·

- δ) τον συντονισμό τυχόν αλλαγών σε κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων σύμφωνα με το τμήμα [...] **4 με** σκοπό τη διασφάλιση της ακεραιότητας των δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων ανά πάσα στιγμή.

Εάν οι διαχειριστές υποδομής δεν ορίσουν ενιαίο σημείο επαφής, ο **αιτών επιλέγει τον** διαχειριστή υποδομής [...] **ο οποίος** είναι υπεύθυνος να ενεργεί ως ενιαίο σημείο επαφής για ερωτήσεις σχετικά με το συγκεκριμένο αίτημα χωρητικότητας.

- 3.[...][...] **2α. Ο διαχειριστής υποδομής** δεν [...] **ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων δυνάμει του άρθρου 27 παράγραφος 6 χωρίς προηγούμενο συντονισμό με τους άλλους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής.**

Εάν ο διαχειριστής υποδομής ακυρώσει, [...] σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 6, δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων [...], ενημερώνει σχετικά τον ρυθμιστικό φορέα. Εάν το ακυρωθέν δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων αφορά διασυνοριακή κυκλοφορία, ο ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει τους σχετικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

4. [...]

5. Το ENIM καθορίζει τις λεπτομερείς διαδικασίες και μεθόδους για την [...] **προώθηση της ομοιόμορφης εφαρμογής του** παρόντος άρθρου και τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τις εν λόγω διαδικασίες και μεθόδους.

Άρθρο 29

Συνεργασία κατά την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών

1. [...] ²²[...]

- 1. Οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών που προσφέρουν υπηρεσίες οι οποίες είναι απαραίτητες για τη λειτουργία υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και των οποίων οι εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζεται στο παράρτημα II του [νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ], συμπεριλαμβανομένων εκείνων που**

²² [...]

βρίσκονται στους αστικούς κόμβους που ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο στ) του εν λόγω κανονισμού, συνεργάζονται με σκοπό να διασφαλίσουν, όπου απαιτείται, τη συνοχή της κατανομής χωρητικότητας στην υποδομή και στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης.

2. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στη δήλωση δικτύου κατάλογο των εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
3. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να ζητούν, σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια, δικαιώματα χωρητικότητας στη σιδηροδρομική υποδομή και στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3, οι διαχειριστές υποδομής και [...]οι φορείς εκμετάλλευσης **εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών** συντονίζουν τη χωρητικότητα και παρέχουν δικαιώματα χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης χωρητικότητας στην εγκατάσταση [...] **παροχής υπηρεσιών** που πληροί τις απαιτήσεις του αιτούντος, ή καταβάλλουν προσπάθειες για να παράσχουν βιώσιμη εναλλακτική λύση.
5. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θέτουν στη διάθεση του διαχειριστή υποδομής πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με το άρθρο 62 **παράγραφος 5 και σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα του παραρτήματος I.**
6. [...]
7. [...]

6. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών που επωφελούνται από εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177.

Άρθρο 30

Πίνακας δρομολογίων

1. Οι διαχειριστές υποδομής [...] **δημοσιεύουν** νέο πίνακα δρομολογίων πριν από την έναρξη κάθε περιόδου πίνακα δρομολογίων.[...]

Οι διαχειριστές υποδομής ξεκινούν την κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων κατά την κατανομή της χωρητικότητας μέσω της ετήσιας διαδικασίας κατανομής που αναφέρεται

στο άρθρο 32, λαμβάνοντας υπόψη τα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω συμφωνιών πλαίσιο σύμφωνα με το άρθρο 31 και μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού που αναφέρεται στο άρθρο 33.

2. Οι διαχειριστές υποδομής [...] μεριμνούν, έως το τέλος της περιόδου του πίνακα δρομολογίων, ώστε ο πίνακας δρομολογίων να είναι επικαιροποιημένος, λαμβάνοντας υπόψη τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού που αναφέρεται στο άρθρο 33, τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της ad hoc διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 34, τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 39 και τον αναπρογραμματισμό στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 41.

Άρθρο 31

Κατανομή χωρητικότητας μέσω συμφωνιών πλαίσιο

1. Ο αιτών έχει το δικαίωμα να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής που θα ισχύει για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει μία περίοδο πίνακα δρομολογίων.

1α. Οι διαχειριστές υποδομής αναφέρουν τη χωρητικότητα που σκοπεύουν να δεσμεύσουν για κατανομή μέσω συμφωνιών πλαίσιο στα έγγραφα σχεδιασμού του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της ΣΛΕΕ, η χωρητικότητα που δεσμεύεται για συμφωνίες πλαίσιο στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής [...] στους αιτούντες μέσω τέτοιων [...] συμφωνιών [...], με την επιφύλαξη των παραγράφων 3 και 4. Αυτό δεν εμποδίζει τον διαχειριστή υποδομής να κατανέμει την αιτούμενη χωρητικότητα μέσω συμφωνιών πλαίσιο σε περιπτώσεις όπου η χωρητικότητα αυτή δεν δεσμεύεται στα έγγραφα σχεδιασμού, με την επιφύλαξη της παραγράφου 4.

1β. Συμφωνίες πλαίσιο μπορούν να συνάπτονται μεταξύ περισσότερων διαχειριστών υποδομής και ενός αιτούντος σε περίπτωση που καλύπτουν περισσότερα του ενός δίκτυα.

Οι συμφωνίες πλαίσιο καθορίζουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται με τη μορφή προδιαγραφής χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 1 στοιχείο α). Δεν μπορούν να περιλαμβάνουν δικαιώματα χωρητικότητας υπό μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής.

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση των συμφωνιών πλαίσιο από τον ρυθμιστικό φορέα. **Στην περίπτωση συμφωνιών πλαίσιο που αφορούν διασυνοριακή κυκλοφορία, οι σχετικοί ρυθμιστικοί φορείς συντονίζονται μεταξύ τους.**

2. Ο αιτών που είναι συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας πλαίσιο ζητεί τη μετατροπή των προδιαγραφών χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στη συμφωνία πλαίσιο σε αντίστοιχη σιδηροδρομική διαδρομή σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία. **Η εν λόγω μετατροπή πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 2.**
3. Οι διαχειριστές υποδομής [...] **μεριμνούν ώστε** οι συμφωνίες πλαίσιο [...] **να** συνάδουν με τα έγγραφα σχεδιασμού του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 [...], **εφόσον είναι διαθέσιμα, και με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3, όταν τα κράτη μέλη έχουν παράσχει καθοδήγηση και έχουν αποφασίσει ότι αυτή είναι δεσμευτική.**
- Οι γειτονικοί διαχειριστές υποδομής [...] συντονίζονται όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σχετικά με το μερίδιο** χωρητικότητας [...] που είναι **διαθέσιμο** για [...] διασυνοριακές συμφωνίες πλαίσιο [...].
4. Οι συμφωνίες πλαίσιο δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τα μέγιστα μερίδια της συνολικής χωρητικότητας που μπορούν να κατανεμηθούν μέσω συμφωνιών πλαίσιο και τα περιλαμβάνουν στη δήλωση δικτύου.
5. Οι συμφωνίες πλαίσιο επιτρέπουν την τροποποίηση των όρων τους ώστε να καθίσταται δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής [...]. **Οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν θεωρούνται αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 40. Άλλες αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω συμφωνιών πλαίσιο υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 40.**
6. [...]
7. Οι συμφωνίες πλαίσιο καλύπτουν, καταρχήν, την περίοδο που αναφέρεται στο τμήμα 5 του παραρτήματος I. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει μικρότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε περίοδος μεγαλύτερη από εκείνη που αναφέρεται στο [...] **τμήμα 5** του παραρτήματος I δικαιολογείται από την απαίτηση για ειδικές επενδύσεις από νεοεισερχόμενους ή από τον ουσιαστικό νεοτερισμό της υπηρεσίας [...], **συμπεριλαμβανομένης της σημαντικής βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών.**
8. 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 συνάπτονται για 15 έτη. Κάθε χρονικό

διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη μπορεί να συμφωνηθεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

9. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω συμφωνιών πλαίσιο στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 17 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.
10. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας πλαίσιο κοινοποιείται σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.
11. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, των αρμόδιων αρχών[...], των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, **των διαχειριστών υποδομής** και [...] του ENRRB, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει [...] εκτελεστικές [...] **πράξεις** για τον καθορισμό [...] **λεπτομερών κανόνων σχετικά με** τη διαδικασία [...] **σύναψης συμφωνιών πλαίσιο, τη μορφή και το περιεχόμενο των συμφωνιών αυτών** ώστε να [...] **διασφαλίζεται** η ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου[...]. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Άρθρο 32

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της ετήσιας διαδικασίας κατανομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει τον [...] **αναφερόμενο στο άρθρο 30** πίνακα δρομολογίων για μια δεδομένη περίοδο πίνακα δρομολογίων με βάση τα ακόλουθα:
 - α) αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας που λαμβάνονται στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής·
 - β) δικαιώματα χωρητικότητας που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη περίοδο πίνακα δρομολογίων και χορηγούνται μέσω συμφωνιών πλαίσιο σύμφωνα με το άρθρο 31·
 - γ) δικαιώματα χωρητικότητας που σχετίζονται με τη συγκεκριμένη περίοδο πίνακα δρομολογίων και χορηγούνται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού σύμφωνα με το άρθρο 33.
2. Ο διαχειριστής υποδομής κατανέμει τη χωρητικότητα μέσω ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας, με σκοπό να ικανοποιήσει, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με την επιφύλαξη της [...] **παραγράφου 6** και [...] **του άρθρου 27 παράγραφος 6α**. Ο διαχειριστής υποδομής

λαμβάνει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, όλους τους περιορισμούς που επιβάλλονται στους αιτούντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών επιπτώσεων στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. Τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται μέσω της ετήσιας διαδικασίας κατανομής μπορούν να περιλαμβάνουν:

α) σιδηροδρομικές διαδρομές·

β) προδιαγραφές χωρητικότητας.

Οι διαχειριστές υποδομής μετατρέπουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται με τη μορφή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές σύμφωνα με το τμήμα 4 του παραρτήματος I.

7. Ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής που ορίζεται στο τμήμα 4 του παραρτήματος I.

8. [...]

9. [...]

10. Ο διαχειριστής υποδομής διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το σχέδιο του πίνακα δρομολογίων. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσους έχουν ζητήσει χωρητικότητα υποδομής και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο ο πίνακας δρομολογίων ενδέχεται να επηρεάσει τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων.

11. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιεσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

Άρθρο 33

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού **τουλάχιστον στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών** σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στο [...] **τμήμα** 6 του

παραρτήματος Ι. Οι διαχειριστές υποδομής δεσμεύουν χωρητικότητα για τον σκοπό αυτό στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.

Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της ΣΛΕΕ, η χωρητικότητα που δεσμεύεται για κυλιόμενο σχεδιασμό στα έγγραφα σχεδιασμού κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής στους αιτούντες μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού. Αυτό δεν εμποδίζει τον διαχειριστή υποδομής να κατανέμει την αιτούμενη χωρητικότητα μέσω κυλιόμενου σχεδιασμού σε περιπτώσεις όπου η χωρητικότητα αυτή δεν δεσμεύεται στα έγγραφα σχεδιασμού. Η διαδικασία κυλιόμενου σχεδιασμού δεν είναι τέτοια ώστε να αποκλείει τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.

2. Τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού μπορούν να περιλαμβάνουν:
 - α) σιδηροδρομικές διαδρομές ή προδιαγραφές χωρητικότητας για όλες τις ημέρες δρομολογίων κατά τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων που περιέχει την πρώτη ημέρα δρομολογίων που περιλαμβάνεται στο αίτημα·
 - β) προδιαγραφές χωρητικότητας για όλες τις ημέρες δρομολογίων πέραν της περιόδου του πίνακα δρομολογίων που περιέχει την πρώτη ημέρα που περιλαμβάνεται στο αίτημα για μέγιστη περίοδο που καθορίζεται στο [...] **τιμήμα** 6 του παραρτήματος Ι.

Οι διαχειριστές υποδομής μετατρέπουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται με τη μορφή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές σύμφωνα με το τμήμα 6 του παραρτήματος Ι.

2α. Οι διαχειριστές υποδομής και οι αιτούντες μπορούν να αποφασίσουν από κοινού να τροποποιήσουν τις προδιαγραφές χωρητικότητας που χορηγούνται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού, ώστε να καταστεί δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Οι εν λόγω τροποποιήσεις δεν θεωρούνται αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 40. Άλλες αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 40.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα που προορίζεται για τη διαδικασία [...] κυλιόμενου σχεδιασμού βάσει της αρχής [...] **της εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας**[...].

4. [...]

5. [...]

6. Ο διαχειριστής υποδομής, μετά από κοινοποίηση στον ρυθμιστικό φορέα, [...]απορρίπτει αιτήματα κυλιόμενου σχεδιασμού, εάν αυτά [...]πληρούν τα χαρακτηριστικά χωρητικότητας που συνήθως κατανέμεται μέσω συμφωνιών πλαίσιο σύμφωνα με το άρθρο 31. Ο ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει το ENRRB για τις εν λόγω [...] **απορρίψεις και** διασφαλίζει τη συνεκτική εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 34

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της ad hoc διαδικασίας

1. Ο διαχειριστής υποδομής απαντά αμέσως, και σε κάθε περίπτωση εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 7 του παραρτήματος Ι, σε ad hoc αιτήματα χωρητικότητας υποδομής που υποβάλλονται ανά πάσα στιγμή κατά τη διάρκεια ισχύος του πίνακα δρομολογίων. Οι πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη πλεονάζουσα χωρητικότητα διατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 9 σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτή τη χωρητικότητα.

Τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται μέσω της ad hoc διαδικασίας λαμβάνουν τη μορφή σιδηροδρομικών διαδρομών.

2. Η κατανομή της χωρητικότητας υποδομής κατόπιν ad hoc αιτημάτων βασίζεται στην αρχή της εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας.

Άρθρο 35

Προγραμματισμός περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής

1. [...] **0α. Κατά τον προγραμματισμό** έργων υποδομής [...] **σύμφωνα με το παρόν άρθρο [...], οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το χρονοδιάγραμμα και τις απαιτήσεις του τμήματος 3 του παραρτήματος Ι.**
- 2[...]**0β.** Κατά τον προγραμματισμό έργων υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής περιορίζουν, στο μέτρο του δυνατού, τον αντίκτυπο στην εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που περιλαμβάνεται στο μοντέλο χωρητικότητας ή στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

- 3.[...][...]1. **Οι διαχειριστές υποδομής προγραμματίζουν** τον περιορισμό στη χωρητικότητα που προκύπτει από έργα υποδομής [...] **τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο σχέδιο προσφοράς** χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο [...] **18 το συντομότερο δυνατόν**.
4. Εάν ο προγραμματισμός περιορισμού στη χωρητικότητα που προκύπτει από έργα υποδομής απαιτεί αλλαγή σε κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας κατά την έννοια του άρθρου 39, ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχει στους ενδιαφερόμενους αιτούντες εναλλακτική χωρητικότητα [...] **η οποία επιτρέπει στη σιδηροδρομική επιχείρηση να εκτελεί τις σχετικές υπηρεσίες**.
- Για τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει όλους τους ενδιαφερόμενους αιτούντες για την προβλεπόμενη αλλαγή στα σχετικά δικαιώματα χωρητικότητας. Παρέχει στους ενδιαφερόμενους αιτούντες εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας ή δρομολογεί συντονισμό με τους ενδιαφερόμενους αιτούντες με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας για εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας.
5. [...]
6. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν [...]τους περιορισμούς στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής, **ευθύς ως προγραμματίζονται**, στο μοντέλο χωρητικότητας [...] **ή** στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή για την οποία έχουν προγραμματιστεί.

Άρθρο 36

Μηχανισμός συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων και συντονισμός των αιτημάτων

1. Όταν, στο πλαίσιο ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής βρίσκεται αντιμέτωπος με αντικρουόμενα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, προσπαθεί να εξασφαλίσει την καλύτερη δυνατή αντιστοίχιση όλων των απαιτήσεων, μέσω του συντονισμού των αιτημάτων.
2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, ο διαχειριστής υποδομής **επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού και** έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα εφαρμοστέα όρια στη δήλωση δικτύου του. Το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον καθορισμό των εν λόγω ορίων και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να διευθετήσει τυχόν αντικρουόμενα αιτήματα. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και ηλεκτρονικώς:
- α) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια·
 - β) σιδηροδρομικές διαδρομές που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τα ίδια δρομολόγια·
 - γ) εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται για τα σχετικά δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2·
 - δ) πλήρη στοιχεία για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής χωρητικότητας.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 [...] **παράγραφος 1α** και με τη σύμφωνη γνώμη όλων των αιτούντων, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να φέρει σε επαφή όλους τους αιτούντες που ενδέχεται να εμπλέκονται στη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων, προκειμένου να διευκολυνθεί ο συντονισμός των αιτημάτων.

4. Οι αρχές που διέπουν τον συντονισμό **αντικρουόμενων** αιτημάτων χωρητικότητας για εγχώριες σιδηροδρομικές υπηρεσίες καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.
5. [...]
6. [...]
7. Σε περίπτωση [...] **αντικρουόμενων περιπτώσεων που αφορούν τουλάχιστον ένα** αίτημα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, ο μηχανισμός συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που ορίζεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 53 με τη συμμετοχή του συντονιστή δικτύου.
8. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων για [...] **αντικρουόμενες περιπτώσεις που αφορούν τουλάχιστον ένα αίτημα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.**

Άρθρο 37

Επίσημος μηχανισμός διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων [...]

1. Εάν ο μηχανισμός συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36 δεν επιλύσει τη σύγκρουση που σχετίζεται με τη χωρητικότητα, [...] **ο διαχειριστής υποδομής δίνει προτεραιότητα σε αιτήματα που συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που ορίζεται στο σχέδιο προσφοράς**

χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18. Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί είτε να αποδεχθεί είτε να απορρίψει αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Κατά την αποδοχή αιτημάτων που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής επιδιώκει να διατηρήσει τη συνολική ισορροπία μεταξύ των στοιχείων του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που παρατίθενται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I.

Όταν απορρίπτει αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει αμελλητί τον ενδιαφερόμενο αιτούντα για την πρόθεσή του να απορρίψει το αίτημα. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχει στον αιτούντα εναλλακτική χωρητικότητα. Ο αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφος 9 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

1α. Οι διαχειριστές υποδομής επιλύουν συγκρούσεις που δεν έχουν διευθετηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1, μέσω δίκαιης και διαφανούς διαδικασίας η οποία δεν εισάγει διακρίσεις, σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3, εφόσον τα κράτη μέλη έχουν παράσχει την καθοδήγηση και έχουν αποφασίσει ότι είναι δεσμευτική.

Εάν με την εφαρμογή της εν λόγω καθοδήγησης δεν επιλυθεί η σύγκρουση, οι διαχειριστές υποδομής διευθετούν τη σύγκρουση μέσω δίκαιης και διαφανούς διαδικασίας η οποία δεν εισάγει διακρίσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη διαδικασία που θεσπίζεται από το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 1β.

1β. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1α και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στάδια:

0) καθορισμό του εύρους των τυποποιημένων τιμών για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες ως αρχική βάση αξιολόγησης:

α) σχεδιασμό εναλλακτικών σεναρίων για την κατανομή της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για διάφορους τύπους υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, τα οποία περιλαμβάνουν, όπου είναι δυνατόν, την παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας σε άλλες διαδρομές ή εναλλακτικό χρονοδιάγραμμα με παρόμοια χαρακτηριστικά:

β) αξιολόγηση και κατάταξη των σεναρίων του σημείου α) βάσει αντικειμενικών και διαφανών μεθοδολογιών που δεν εισάγουν διακρίσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 1γ, και καθιστώντας δυνατή τη συνεκτίμηση τοπικών ή εθνικών συνθηκών με βάση αποδεκτές προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία:

γ) επιλογή του σεναρίου με την υψηλότερη κατάταξη βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στο στοιχείο β) και ανάλογη τροποποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας.

1γ. Οι διαδικασίες που θεσπίζονται από το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 1β αξιολογούν εναλλακτικές επιλογές για τη χρήση της χωρητικότητας υποδομής, με βάση, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας των δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 1β σημείο θ):

α) το λειτουργικό κόστος για τους φορείς εκμετάλλευσης και τις τεχνικές παραμέτρους των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τον επακόλουθο αντίκτυπο στις τιμές των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών για τους πελάτες:

β) το κόστος που συνδέεται με τον χρόνο για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών:

γ) τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα για άτομα και περιοχές που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των συνδέσεων και των χρόνων μετεπιβίβασης για τις σιδηροδρομικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές:

δ) τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ο θόρυβος:

ε) τον όγκο μεταφερόμενων ατόμων και εμπορευμάτων:

στ) τις τεχνικές παραμέτρους για την αποδοτική χρήση της υποδομής, όπως η ομοιογένεια της κυκλοφορίας, το μήκος αμαξοστοιχίας ή οι συχνότητες κυκλοφορίας.

2. Στο πλαίσιο του επίσημου [...] μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων, τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων λαμβάνονται υπόψη στο σύνολό τους. Εάν, σύμφωνα με [...] την παράγραφο 1β σημείο β), ισχύουν διαφορετικές εθνικές παράμετροι, οι παράμετροι αυτές χρησιμοποιούνται για τα αντίστοιχα τμήματα.

3. Σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων χωρητικότητας που αφορούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες με παρόμοια χαρακτηριστικά και κοινωνικοοικονομικό προφίλ, ο διαχειριστής υποδομής εκχωρεί χωρητικότητα [...] με τρόπο που να παρέχει πρόσβαση στον

μεγαλύτερο δυνατό αριθμό αιτούντων. [...] **Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν, για τον σκοπό αυτό, να εκχωρήσουν χωρητικότητα βάσει δημοπρασίας. Η μέθοδος εκχώρησης χωρητικότητας που εφαρμόζεται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο υπόκειται σε [...] προηγούμενη έγκριση του ρυθμιστικού φορέα.**

Άρθρο 38

Χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας

- Για τους σκοπούς της εφαρμογής των άρθρων 31 έως 34, [...] ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες τηρούν το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας που ορίζεται αντίστοιχα στα τμήματα 4, 5, 6 και 7 του παραρτήματος Ι.**
- Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να αποφασίζουν χρονικές περιόδους και προθεσμίες για χρονοδιαγράμματα κατανομής της χωρητικότητας που να διαφέρουν από τις προβλεπόμενες στον παρόντα κανονισμό και στο σημείο 2 στοιχείο β) του παραρτήματος VI της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εφόσον[...]:
 - ο καθορισμός των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών σε συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής τρίτων χωρών σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης έχει σημαντικό αντίκτυπο στην κατανομή της χωρητικότητας εν γένει[...]: ή
 - ο καθορισμός των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών σε συνεργασία με διαχειριστές υποδομής άλλων τρίτων χωρών έχει σημαντικό αντίκτυπο στο χρονοδιάγραμμα κατανομής της χωρητικότητας εν γένει, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζει τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας άλλων διαχειριστών υποδομής της Ένωσης που δεν εμπλέκονται στις εν λόγω διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές.
- Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση **των προθεσμιών και των διοριών που ορίζονται στα** τμήματα 4, 5, 6 και 7 του παραρτήματος Ι [...], **και να προσαρμόζει, εντός των ορίων του πλαισίου που προβλέπεται στα άρθρα 31 έως 34, τα ορόσημα και τις χρονικές περιόδους που ορίζουν αυτά, σε περιπτώσεις που τα εν λόγω στοιχεία έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής, λαμβάνοντας υπόψη την πείρα των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων, με στόχο να εξορθολογιστούν οι διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας,** να διασφαλίζεται αποτελεσματική διαδικασία κατανομής και **να** λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα σε επίπεδο σχεδιασμού και τα επιχειρησιακά, τεχνικά και εμπορικά συμφέροντα των ενδιαφερόμενων φορέων όσον αφορά τον προγραμματισμό και την κατανομή της χωρητικότητας.

ΤΜΗΜΑ 4

Προσαρμογή και αναπρογραμματισμός

Άρθρο 39

Αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή

1. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αλλάξουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που έχουν κατανεμηθεί σε αιτούντα με δική τους πρωτοβουλία μόνο σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Οι αιτούντες μπορούν να ζητούν ανά πάσα στιγμή αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα. [...]

Σε περίπτωση αλλαγών σε κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας, εφαρμόζεται το άρθρο 40. Οι διαχειριστές υποδομής επικαιροποιούν, χωρίς καθυστέρηση, τον πίνακα δρομολογίων που αναφέρεται στο άρθρο 30.

2. Οι διαχειριστές υποδομής [...]περιορίζουν τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, σύμφωνα με τις [...]αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3. **Οι αιτούντες περιορίζουν επίσης το αίτημά τους για αλλαγές στα δικαιώματα αυτά μετά την κατανομή, στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.**
3. Οι αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας περιλαμβάνουν περιπτώσεις στις οποίες ο διαχειριστής υποδομής δεν μπορεί να επιτρέψει στην αμαξοστοιχία να κινηθεί σύμφωνα με το κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας και διαθέτει επαρκή χρόνο για να προσφέρει στον αιτούντα εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας αφού τον ενημερώσει για την ανάγκη αλλαγής.

3α-α. Η ακύρωση των δικαιωμάτων χωρητικότητας θεωρείται επίσης ειδικός τύπος αλλαγής.

- 3α. Σε περίπτωση αλλαγής στα δικαιώματα χωρητικότητας, [...]οι διαχειριστές υποδομής δύνανται [...]να εφαρμόζουν μικρότερες προθεσμίες για την κατανομή [...]τέτοιων δικαιωμάτων [...]σε σύγκριση με τις [...]προθεσμίες που αναφέρονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος I. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο που απαιτείται για την κατασκευή σιδηροδρομικής διαδρομής στη δήλωση δικτύου. [...]

4. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται **από τον διαχειριστή υποδομής** σε περίπτωση αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο της αλλαγής του δικαιώματος χωρητικότητας στον αιτούντα από επιχειρησιακή και εμπορική άποψη. Για τον σκοπό αυτό, **οι διαχειριστές υποδομής κατηγοριοποιούν τις αλλαγές [...]** με βάση τον αντίκτυπό τους [...]**και προσδιορίζουν κατηγορία αλλαγών**

με σοβαρό αντίκτυπο, λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες που εγκρίνονται από το ENIM βάσει της παραγράφου 8[...].

5. Σε περίπτωση αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ των δικαιωμάτων χωρητικότητας σε ολόκληρο το δρομολόγιο.

Ο διαχειριστής υποδομής που πραγματοποιεί αλλαγή σε δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων [...] συντονίζει τη διαδικασία συντονισμού της κατανομής εναλλακτικού δικαιώματος χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων με τους άλλους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και ενημερώνει τον αιτούντα και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το αποτέλεσμα του συντονισμού. Το αποτέλεσμα αυτό μπορεί να είναι είτε η χορήγηση εναλλακτικού δικαιώματος χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων είτε η ενημέρωση περί μη ύπαρξης εναλλακτικού δικαιώματος χωρητικότητας.

6. [...]

7. Όταν διαχειριστής υποδομής αλλάζει κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας, ενημερώνει αμελλητί τον αιτούντα και την ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος I. Εάν αυτό δεν είναι εφικτό, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα σχετικές πληροφορίες που επιτρέπουν στον αιτούντα να υποβάλει νέο αίτημα για χωρητικότητα υποδομής. Κατά περίπτωση, οι πληροφορίες αυτές περιέχουν μνεία στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18 και στον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

8. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει [...] **ομοίομορφες** διαδικασίες για τη διαχείριση των αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

[...] **Οι εν λόγω** διαδικασίες **καθορίζουν κριτήρια** για τη διαφοροποίηση των αλλαγών [...] **ανάλογα με τον** αντίκτυπό τους στους αιτούντες και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από εμπορική και επιχειρησιακή άποψη [...], **συμπεριλαμβανομένων** κριτηρίων [...] για την κατηγοριοποίηση των [...] **αλλαγών που έχουν σοβαρό αντίκτυπο** [...].

9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση **των διοριών που προβλέπονται στο** τμήμα 8 του παραρτήματος I με σκοπό τη διασφάλιση αποτελεσματικών διαδικασιών προσαρμογής και αναπρογραμματισμού λαμβανομένων υπόψη των πτυχών σχεδιασμού και των

επιχειρησιακών, τεχνικών και εμπορικών πτυχών για τους οικείους ενδιαφερόμενους φορείς. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την πείρα των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων.

Άρθρο 40

/.../Πρόστιμο για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας

1. Όταν ο διαχειριστής υποδομής ή ένας αιτών δεν εκπληρώνει τις δεσμεύσεις του όσον αφορά κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας και όταν αυτό έχει ως αποτέλεσμα αλλαγή που χαρακτηρίζεται ως σημαντική σύμφωνα με το άρθρο 39 **παράγραφος 4**, [...]καταβάλλει [...]**πρόστιμο** στο άλλο μέρος.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η μη χρήση κατανεμημένου δικαιώματος χωρητικότητας από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεωρείται ισοδύναμη με ακύρωση μετά την ώρα αναχώρησης του σχετικού δρομολογίου.

2. Το [...]**πρόστιμο** που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν είναι οφειλόμενο σε περίπτωση ανωτέρας βίας. **Στην περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, η ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας σε ένα δίκτυο θεωρείται ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας για τα δικαιώματα χωρητικότητας σε όλη τη διαδρομή που καλύπτεται από αυτό.**

- 2α. Όταν διαχειριστής υποδομής, σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 35, σχεδιάζει και προγραμματίζει περιορισμό χωρητικότητας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του τμήματος 3 του παραρτήματος I και συμμορφώνεται με το χρονοδιάγραμμα και τις απαιτήσεις που ορίζονται σε αυτό, δεν είναι οφειλόμενο το πρόστιμο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.**

- 2β. Όταν διαχειριστής υποδομής ανακαλεί δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με μέτρα που έχουν λάβει τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 10α, δεν είναι οφειλόμενο το πρόστιμο που αναφέρεται στην παράγραφο 1.**

- 3. Οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν στην οικεία δήλωση δικτύου τις προϋποθέσεις που επισύρουν πρόστιμο, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδίδει το ENIM σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.**

- 3.[...] Μετά από διαβούλευση με τους **αιτούντες και το ENRRB**, το ENIM [...]**μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό ομοιόμορφων** προϋποθέσεων [...]**οι οποίες επισύρουν πρόστιμο λαμβάνοντας** υπόψη τους κανόνες **και τις διαδικασίες** που ορίζονται [...]**δυνάμει** του άρθρου 39 παράγραφοι 4 και 8. Το ENIM

περιλαμβάνει [...] αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το ENRRB δημοσιεύει γνώμη σχετικά με τις [...] εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται από το ENIM.

4. Μετά την έγκριση του ρυθμιστικού φορέα, οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν στη δήλωση δικτύου το ύψος [...] των προστίμων που πρέπει να καταβάλουν οι αιτούντες.

Μετά από πρόταση του διαχειριστή υποδομής και μετά από διαβούλευση με τους αιτούντες [...], ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει το ύψος [...] του προστίμου που πρέπει να καταβάλει ο διαχειριστής υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει τις πληροφορίες αυτές στη δήλωση δικτύου.

Το ύψος των [...] προστίμων είναι τέτοιο ώστε να παρέχει στον διαχειριστή υποδομής και στους αιτούντες αποτελεσματικά κίνητρα για να τηρούν τη σχεδιαζόμενη χρήση της χωρητικότητας και να ελαχιστοποιούν τις διαταραχές. Το ύψος των προστίμων είναι αναλογικό και δεν εισάγει διακρίσεις.

[...] Για τον καθορισμό του, λαμβάνονται υπόψη οι κανόνες και οι διαδικασίες που ορίζονται δυνάμει [...] του άρθρου 39 παράγραφοι 4 και 8 [...] [...].

Το ύψος των προστίμων διαμορφώνεται έως και στο διπλάσιο του ύψους των τελών τροχαίας πρόσβασης με βάση τουλάχιστον τα ακόλουθα κριτήρια:

α) τον αντίκτυπο της αλλαγής στα δικαιώματα χωρητικότητας,

β) τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης της αλλαγής από το μέρος που προκαλεί την αλλαγή στο άλλο μέρος,

γ) σε περίπτωση που η αλλαγή προκαλείται από τον διαχειριστή υποδομής, την ποιότητα της εναλλακτικής χωρητικότητας που παρέχεται όσον αφορά τη διαδρομή, το χρονοδιάγραμμα, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και άλλες σχετικές πτυχές, όταν υπάρχει εναλλακτική χωρητικότητα, ή

δ) σε περίπτωση που η αλλαγή προκαλείται από τον αιτούντα, το κατά πόσον η χωρητικότητα μπορεί να ανακατανεμηθεί και να χρησιμοποιηθεί από άλλον αιτούντα.

Για την εφαρμογή του πέμπτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, ένα κράτος μέλος μπορεί να καθορίζει κλίμακες διαφοροποίησης. Οι κλίμακες αυτές πληρούν τους όρους που προβλέπονται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου. Τα κράτη μέλη προσπαθούν να συντονίζονται μεταξύ τους σύμφωνα με το άρθρο 53α.

5. [...] **Το δικαίωμα** χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων [...] **θεωρείται ενιαίο δικαίωμα χωρητικότητας. Η** υποχρέωση καταβολής του [...] **προστίμου** στον αιτούντα ισχύει για τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνος ή υπεύθυνοι για την αλλαγή στο δικαίωμα χωρητικότητας, λαμβανομένου υπόψη του δικαιώματος χωρητικότητας στο σύνολό του και, όταν είναι υπεύθυνοι περισσότεροι του ενός διαχειριστές υποδομής, της αναλογίας του μήκους των δικτύων τους στο δικαίωμα χωρητικότητας. Το [...] **πρόστιμο** για το σύνολο του δικαιώματος χωρητικότητας δεν υπερβαίνει το [...] οφειλόμενο **πρόστιμο** για το δικαίωμα χωρητικότητας που έχει κατανεμηθεί από τον [...] διαχειριστή **υποδομής** πολλαπλασιαζόμενο επί [...] **δύο**.
6. [...] **Οι οικείοι ρυθμιστικοί** φορείς αποφασίζουν για διαφορές που σχετίζονται με τον λόγο της αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας ή [...] **με καθυστερήσεις στην καταβολή προστίμου** και λαμβάνουν απόφαση χωρίς καθυστέρηση και εντός [...] **έξι εβδομάδων** από τη συλλογή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την αξιολόγηση της αιτίας της αλλαγής. Οι ρυθμιστικοί φορείς ενημερώνουν και μπορούν να συμβουλευθούν το ENRRB σχετικά με τις εν λόγω αποφάσεις. [...] **Όταν ζητείται η γνώμη του, το ENRRB συμβουλεύει τους ρυθμιστικούς φορείς με σκοπό να** διασφαλίσει ότι οι αποφάσεις αυτές είναι συνεκτικές και βασίζονται σε κοινώς αναγνωρισμένες αρχές.

Στην περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, ο αιτών έχει το δικαίωμα να προσφύγει στον ρυθμιστικό φορέα που είναι αρμόδιος για τον διαχειριστή υποδομής που ενεργεί ως ενιαίο σημείο επαφής σύμφωνα με το άρθρο 28. Ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει τους άλλους ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

7. **Με την επιφύλαξη της Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές της 9ης Μαΐου 1980, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο της Βίνας της 3ης Ιουνίου 1999 (στο εξής: COTIF), ιδίως δε του προσαρτήματος E στην εν λόγω Σύμβαση, και με την επιφύλαξη του δικαιώματος προσφυγής βάσει του εθνικού και του ενωσιακού δικαίου εναντίον κάθε απόφασης που λαμβάνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, η καταβολή προστίμου από το μέρος που προκαλεί την αλλαγή των δικαιωμάτων χωρητικότητας σύμφωνα με το παρόν άρθρο εξοφλεί τις όποιες άλλες οικονομικές αξιώσεις του έτερου μέρους οι οποίες αφορούν την ίδια αλλαγή.**

Άρθρο 40α

Εκτελεστικές πράξεις που αφορούν τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας και το πρόστιμο

Εάν το ENIM δεν θεσπίσει τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 39 παράγραφος 8 ή τις προϋποθέσεις του άρθρου 40 παράγραφος 3 [εντός 24 μηνών από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο εισαγωγικό μέρος του άρθρου 77

παράγραφος 2] ή εάν οι εν λόγω διαδικασίες και προϋποθέσεις δεν επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του άρθρου 39 ή του άρθρου 40 είτε για λόγους που συνδέονται με το περιεχόμενο των εν λόγω διαδικασιών και προϋποθέσεων είτε για λόγους που οφείλονται στη μη εφαρμογή από τους διαχειριστές υποδομής, [...]η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν την [...]κατηγοριοποίηση των αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας και τις [...]προϋποθέσεις που επισύρουν την [...]καταβολή [...]προστίμων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Αναπρογραμματισμός στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων

1. Σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 46, ή κατάστασης κρίσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 47, ο σχετικός διαχειριστής ή διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τον αναπρογραμματισμό της κυκλοφορίας που επηρεάζεται από τη διαταραχή. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής [...] **λαμβάνοντας υπόψη τις αναφερόμενες στην παράγραφο 2 κατευθυντήριες γραμμές**, με βάση τα σχέδια έκτακτης ανάγκης που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 19 και σε στενό συντονισμό με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και, κατά περίπτωση, με άλλους οικείους ενδιαφερόμενους φορείς.
2. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου κατά τρόπο διαφανή και αμερόληπτο. Ειδικότερα, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της [...] **διαχείρισης διαταραχών** και της αρχής της εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας.

Όταν εφαρμόζεται η [...] **διαχείριση διαταραχών**, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εφαρμοστέες διαδικασίες, περιλαμβάνοντας, κατά περίπτωση, την εφαρμογή του συναινετικού [...] **μηχανισμού** διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36 και του επίσημου [...] **μηχανισμού** διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για [...] **τον συντονισμό της διασυννοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυννοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυννοριακής διαχείρισης κρίσεων** που αναφέρονται στο άρθρο [...] **44**.
3. Κατά τον αναπρογραμματισμό, οι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν **κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε** να μην αλλάζουν ούτε να ακυρώνουν μονομερώς υφιστάμενα δικαιώματα χωρητικότητας με σκοπό τη διαχείριση διαταραχών. [...]
4. **Οι διαχειριστές υποδομής και οι αιτούντες μπορούν να προσδιορίζουν μέτρα που προβλέπουν την αντικατάσταση ορισμένων δικαιωμάτων χωρητικότητας σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου. Τα εν λόγω μέτρα αναφέρονται στο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.**
5. **Σε περίπτωση διαταραχής δικτύου που επηρεάζει την κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν την κατανομή εναλλακτικής χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 53 και λαμβάνοντας υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυννοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυννοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυννοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.**

6. Εάν το ENIM δεν εγκρίνει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου /εντός 24 μηνών από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο εισαγωγικό μέρος του άρθρου 77 παράγραφος 2/ ή εάν οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου είτε για λόγους που συνδέονται με το περιεχόμενο των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών είτε για λόγους που οφείλονται στην μη εφαρμογή από τους διαχειριστές υποδομής, η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική πράξη που καθορίζει τα κριτήρια και τις διαδικασίες για τον αναπρογραμματισμό, συμπεριλαμβανομένων μονομερών αλλαγών στα κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας από τους διαχειριστές υποδομής για τους σκοπούς της διαχείρισης διαταραχών του δικτύου. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

4. [...]

5. [...]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΔΙΑΤΑΡΑΧΩΝ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΩΝ

Άρθρο 42

Διαχείριση της κυκλοφορίας, διαχείριση διαταραχών και διαχείριση κρίσεων

1. Οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν διαχείριση της κυκλοφορίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις προδιαγραφές που καθορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.

Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν:

- α) διαχείριση της κυκλοφορίας υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, η οποία περιλαμβάνει τη διαχείριση περιστατικών που οδηγούν σε περιορισμένες αποκλίσεις από τον πίνακα δρομολογίων·
- β) διαχείριση διαταραχών για την αντιμετώπιση σημαντικών διαταραχών στις λειτουργίες του δικτύου που απαιτούν συντονισμένη δράση σύμφωνα με το άρθρο 46·
- γ) διαχείριση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια καταστάσεων κρίσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 47.

2. [...]

3. Κατά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, οι διαχειριστές υποδομής τηρούν τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2.

Ειδικότερα, οι διαχειριστές υποδομής ελαχιστοποιούν τις διαταραχές και τον αντίκτυπό τους στη σιδηροδρομική κυκλοφορία και:

- α) εξασφαλίζουν ταχεία και συντονισμένη αντίδραση σε διαταραχές, ιδίως σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου και καταστάσεων κρίσης·
- β) σταθεροποιούν και βελτιστοποιούν τη σιδηροδρομική κυκλοφορία καθ' όλη τη διάρκεια των διαταραχών και κρίσεων του δικτύου·
- γ) παρέχουν συναφείς, ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως στις αρχές που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση καταστάσεων κρίσης εκτός του σιδηροδρομικού τομέα. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται με τα κατάλληλα μέσα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 62.

Άρθρο 43

Κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση διαταραχών

1. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση των αποκλίσεων των κινήσεων αμαξοστοιχιών από τον πίνακα δρομολογίων. Οι εν λόγω κανόνες και διαδικασίες δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και καλύπτουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος κανονισμού.
2. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση του συνολικού αντικτύπου που έχουν οι αποκλίσεις από τον πίνακα δρομολογίων για **όλους τους τύπους** σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών όλων των τύπων μεταφορών. Οι [...] **κανόνες και οι διαδικασίες** μπορεί να περιλαμβάνουν κανόνες προτεραιότητας για τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας και τις ειδικές διαδικασίες, κριτήρια και στόχους που πρέπει να εφαρμόζονται στο πλαίσιο μιας προσέγγισης βασισμένης στη βελτιστοποίηση, η οποία στηρίζεται στη βελτιστοποίηση μιας λειτουργίας-στόχου, όπως η ελαχιστοποίηση των λεπτών καθυστέρησης ή του χρόνου επιστροφής σε κανονικές λειτουργίες, αντί ρητών κανόνων προτεραιότητας.

3. Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόζει [...] **το** σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων **που καταρτίστηκε** σύμφωνα με το άρθρο 19. Σε περίπτωση διαταραχής που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυνοριακής κυκλοφορίας σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.
4. Κατά τον καθορισμό των κανόνων και διαδικασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.[...]
5. Σε περίπτωση ανωτέρας βίας και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω περιστατικού το οποίο καθιστά την υποδομή προσωρινά άχρηστη, τα καταναμημένα δικαιώματα χωρητικότητας είναι δυνατό να ανακαλούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.
- Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητήσει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.
6. [...]

Άρθρο 44

Ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων

1. **Έως [24 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της [...]κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων [...]σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 42[...], οι οποίες καθορίζουν κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να ακολουθούν τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων. Εξηγούν δε στη δήλωση δικτύου τους λόγους τυχόν απόκλισης από τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.**

1α. Το ENIM αναπτύσσει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων σε συνεργασία με επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και ενδιαφερόμενα μέρη μέσω της διαδικασίας διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54, λαμβάνοντας υπόψη το έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε [...] **δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο δ) του κανονισμού (ΕΕ [...]2021/2085[...])**.

2.[...] **1β.** Το ENIM υποβάλλει σχέδιο για [...] το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων [...] **στο ENRRB εντός 18 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων, εντός 4 μηνών από την παραλαβή του σχεδίου που κατάρτισε το ENIM. Το ENIM λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων.**

3. [...] Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων περιλαμβάνει **τουλάχιστον** τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα V **και επικαιροποιείται όταν απαιτείται ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων αιτούντων, βασίζεται δε στις δραστηριότητες του ENIM. Κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων, το ENIM υποβάλλει σχέδιο σύστασης στο ENRRB.**

Άρθρο 45

Συντονισμός της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων

Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 53[...]. **Κατά τούτο, λαμβάνουν [...]ιδιαιτέρως υπόψη** το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον [...] συντονισμό της **διασυνοριακής** διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

Ο συντονισμός εξασφαλίζει ιδίως:

- α) ότι οι διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές λειτουργούν με ελάχιστες διαταραχές τόσο υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας όσο και υπό συνθήκες διαταραχής·
- β) ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ειδικές προκλήσεις που σχετίζονται με τα διασυνοριακά τμήματα, οι οποίες προκύπτουν, μεταξύ άλλων, από την περιορισμένη διαλειτουργικότητα όσον αφορά τις υποδομές, τον τεχνικό εξοπλισμό και τις λειτουργίες, τις γλωσσικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις κατάρτισης σχετικά με το προσωπικό, τις διοικητικές διατυπώσεις ή τις διατυπώσεις στα σύνορα·
- γ) την αποτελεσματική ανταλλαγή επικαιροποιημένων και συναφών πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών υποδομής, αιτούντων[...] και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και οποιωνδήποτε σχετικών δομών διακυβέρνησης για τη διαχείριση κρίσεων σε επίπεδο ΕΕ, κατά περίπτωση, μεταξύ άλλων σύμφωνα με το άρθρο 62.

Άρθρο 46

Διαταραχές δικτύου

1. Όταν ένα περιστατικό έχει ως αποτέλεσμα ή ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα περιορισμούς στη λειτουργία του δικτύου, οι οποίοι απαιτούν συντονισμένη δράση από τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, προκειμένου να διασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή διαχείριση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των περιορισμών, οι επηρεαζόμενοι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την πιθανή διάρκεια και τον αντίκτυπο του περιστατικού με βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες και την προηγούμενη εμπειρία, **λαμβάνοντας ιδιαιτέρως υπόψη την κοινή μέθοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 5α.**

Εάν η εκτιμώμενη διάρκεια και ο αντίκτυπος πληρούν τα κριτήρια για τη δήλωση διαταραχών του δικτύου, όπως ορίζονται στο παράρτημα VI, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής δηλώνουν διαταραχή του δικτύου και εφαρμόζουν τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 43.
2. Όταν η [...] **διαταραγή δικτύου** έχει ή ενδέχεται να έχει επιπτώσεις σε περισσότερα του ενός δίκτυα, ο **διαχειριστής της** υποδομής [...] **στην οποία** συνέβη η [...] **διαταραγή δικτύου** δηλώνει διαταραχή σε πολλαπλά δίκτυα και συντονίζει τις δράσεις σύμφωνα με τα άρθρα [...] **45 και 53, λαμβάνοντας παράλληλα ιδιαιτέρως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.**
3. [...]

2α. Όταν η διαταραγή του δικτύου έχει επιπτώσεις σε γραμμή τμήματος ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και έχει ως αποτέλεσμα τη μερική ή ολική διακοπή των υπηρεσιών για περισσότερες από 15 ημέρες, ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει, σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή 2, έκθεση συμβάντος στον συντονιστή δικτύου το συντομότερο δυνατόν μετά τη δήλωση της διαταραχής που σημειώθηκε και παρέχει ενημέρωση κάθε 30 ημέρες καθ' όλη τη διάρκεια της διαταραχής.

Ο συντονιστής δικτύου υποβάλλει την έκθεση αυτή στο ENIM και στους αρμόδιους ευρωπαϊούς συντονιστές και, κατόπιν αιτήματος, στους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

4. Ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει το ταχύτερο δυνατόν τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι δεν διατίθεται χωρητικότητα υποδομής[...].

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποχρεώσει τον διαχειριστή υποδομής να του κοινοποιεί αυτήν την πληροφορία, εάν θεωρεί ότι αυτό είναι αναγκαίο.

5. Ο συντονιστής δικτύου συλλέγει πληροφορίες σχετικά με τις διαταραχές του δικτύου, αναλύει την αντίδραση, συνάγει συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των εν λόγω περιστατικών[...], διαβουλεύεται με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς[...], **λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές που εγκρίθηκαν από το ENIM** σύμφωνα με το άρθρο 54 **παράγραφος 1**, και υποβάλλει έκθεση στο ENIM[...].

6. [...]

Το ENIM λαμβάνει υπόψη τα συμπεράσματα του συντονιστή δικτύου σχετικά με τις διαταραχές του δικτύου κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

5α. Το ENIM καθορίζει κοινή μέθοδο για την εκτίμηση της πιθανής διάρκειας και του αντικτύπου των διαταραχών του δικτύου στην κυκλοφορία, καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο της έκθεσης συμβάντος και παρέχει υπόδειγμα για την έκθεση συμβάντος. Το ENIM συμπεριλαμβάνει την εν λόγω μέθοδο, το ελάχιστο περιεχόμενο και το υπόδειγμα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη την εν λόγω κοινή μέθοδο, το ελάχιστο περιεχόμενο και το υπόδειγμα.

Καταστάσεις κρίσης

1. **Με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 5,** σε [...] περιπτώσεις κρίσεων **ή άμεσου κινδύνου εκδήλωσης κρίσης** που σχετίζονται με τη δημόσια ασφάλεια, επιδημίες στον τομέα της υγείας, φυσικές καταστροφές, [...] **το περιβάλλον**, την άμυνα [...] **ή** την ασφάλεια [...], οι οποίες έχουν ή αναμένεται να έχουν κρίσιμες επιπτώσεις στην προσφορά ή τη ζήτηση υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν μέτρα έκτακτης ανάγκης τα οποία περιλαμβάνουν, κατά παρέκκλιση από τους κανόνες του παρόντος κανονισμού:

- α) την ακύρωση δικαιωμάτων χωρητικότητας χωρίς καταβολή [...] **προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 40**·
- β) εναλλακτικές αρχές, κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας [...]
- γ) εναλλακτικές διαδικασίες για τη διαχείριση της κυκλοφορίας·
- δ) τη χρήση εναλλακτικών διαδρομών·
- ε) την τροποποίηση των σχεδίων προσφοράς χωρητικότητας.

Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα μέτρα έκτακτης ανάγκης τηρούν, στο μέτρο του δυνατού, τις αρχές για τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ότι κάνουν χρήση των υφιστάμενων σχεδίων **αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων** που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 19. [...] **Το κράτος μέλος** συντονίζει τα εν λόγω μέτρα έκτακτης ανάγκης με άλλα κράτη μέλη **σύμφωνα με το άρθρο 53α**.

Το περιεχόμενο και η διάρκεια των μέτρων έκτακτης ανάγκης περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία για την αντιμετώπιση της εν λόγω κατάστασης κρίσης.

2. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και το ENIM σχετικά με την απόφασή του να εφαρμόσει μέτρα έκτακτης ανάγκης, **καθώς και για την κατάργηση των μέτρων αυτών**, και παρέχει αιτιολόγηση και περιγραφή των εν λόγω μέτρων και της αναμενόμενης διάρκειας της εφαρμογής τους. [...] **Όταν εφαρμόζεται [ο κανονισμός για τη θέσπιση πλαισίου μέτρων σχετικά με την κατάσταση έκτακτης ανάγκης και την ανθεκτικότητα της εσωτερικής αγοράς]**, το [...] **ενδιαφερόμενο κράτος** μέλος ενημερώνει επίσης την [...] κεντρική **υπηρεσία** [...] διασύνδεσης **που όρισε το εν λόγω κράτος μέλος σύμφωνα με το** άρθρο [...] **[5]** του [...] **ως άνω** κανονισμού [...] **για τα ληφθέντα σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέτρα.**

3. [...] **Τα εστιακά σημεία που ορίζονται [...] σύμφωνα με** το άρθρο 60[...] παρέχουν πληροφορίες στην Επιτροπή, στο ENIM, σε άλλους διαχειριστές υποδομής και σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης και συμβάλλουν στον συντονισμό των μέτρων αυτών.
4. Όταν τα μέτρα έκτακτης ανάγκης έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους σύμφωνα με [...] **το άρθρο 53, συνεκτιμώντας παράλληλα τις κατευθυντήριες γραμμές που εγκρίθηκαν από το ENIM σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1.** Στην εκτέλεση του συντονισμού μέσω ειδικών συντονιστικών δομών σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 2 στοιχείο α) συμμετέχουν η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
5. **Όταν τα μέτρα έκτακτης ανάγκης έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία και** [...] κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι ρυθμιστικοί φορείς και το ENRRB διαβιβάζουν τη γνώμη τους σχετικά με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που αυτή ορίζει. [...]
6. Τα κράτη μέλη παρέχουν επικαιροποιημένες πληροφορίες όταν είναι αναγκαίο ή κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη παρέχουν όλες τις πληροφορίες που απαιτεί η Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης εντός των προθεσμιών που ορίζει η Επιτροπή.
7. Οι δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση καταστάσεων κρίσης, συμπεριλαμβανομένων των στρατιωτικών υπηρεσιών, των υπηρεσιών πολιτικής προστασίας και άλλων, μπορούν να διοργανώνουν ασκήσεις προσομοίωσης καταστάσεων κρίσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος άρθρου. Στις περιπτώσεις αυτές, ο διαχειριστής υποδομής κατανέμει τη χωρητικότητα ανάλογα με τις ανάγκες, συμπεριλαμβανομένης της ακύρωσης κατανεμημένων δικαιωμάτων χωρητικότητας, εφόσον απαιτείται. Οι οικείες δημόσιες αρχές [...] **υπόκεινται σε πρόστιμο για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας. Οι κανόνες** του [...] άρθρου 40 **εφαρμόζονται κατ' αναλογία στο εν λόγω πρόστιμο.**

Άρθρο 48

Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας

1. Όλοι οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς που συμμετέχουν άμεσα στην εκμετάλλευση υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών έχουν δικαίωμα πρόσβασης στις πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών που παρατίθενται στο παράρτημα VIII.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να χρησιμοποιούν τις πληροφορίες αυτές μόνο για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και για τους σκοπούς της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά σε συμβατικές συμφωνίες.

2. Οι πληροφορίες καθίστανται προσβάσιμες σύμφωνα με το άρθρο 62.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII, με σκοπό να διασφαλιστεί ότι αντικατοπτρίζει τυχόν αλλαγές στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που καθορίζονται στις σχετικές εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και λαμβανομένων υπόψη των πτυχών σχεδιασμού και των επιχειρησιακών, τεχνικών και εμπορικών πτυχών για τους ενδιαφερόμενους φορείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

Άρθρο 49

Γενικές αρχές για την επανεξέταση των επιδόσεων

1. Σύμφωνα με το άρθρο 7στ στοιχείο δ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENIM παρακολουθεί και συγκρίνει τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής **που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής**, λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές [...] **αρχές** που ορίζονται στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού. [...] **Το ENIM [...] συνεργάζεται με** τους [...] **ευρωπαϊούς συντονιστές και το ENRRB προς τον σκοπό αυτό**.
2. [...] Οι διαχειριστές **υποδομής** εκθέτουν τους δικούς τους στόχους επιδόσεων [...] **οι οποίοι καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 στοιχείο γ) στο επιχειρηματικό** σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν [...] **στόχους** που περιλαμβάνονται στις συμβατικές συμφωνίες του άρθρου 30 **παράγραφος 2** της εν λόγω οδηγίας. [...] **Οι στόχοι αυτοί περιλαμβάνουν τις τιμές στόχους που ορίζονται στο [άρθρο 19 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ].**

Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν και εφαρμόζουν διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων, για τον εντοπισμό των αιτιών των ελλείψεων στις επιδόσεις με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή

διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού. [...]

3. [...]

3. Οι διαχειριστές υποδομής παρακολουθούν επίσης τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών όταν σχετίζονται με τους δικούς τους στόχους επιδόσεων.

Άρθρο 50

Ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων

1. [...] **Έως [24 μήνες [...]] από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού [...], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των [...] επιδόσεων», κατόπιν διαβούλευσης με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, στο οποίο καθορίζονται κοινές αρχές και διαδικασίες.** Το πλαίσιο αυτό λαμβάνει ιδίως υπόψη τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 [...] **και στο άρθρο 42 παράγραφος 3 και τις επιχειρησιακές [...] προτεραιότητες που ορίζονται στο [άρθρο [...]] 19 του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ[...], και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 6 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να ακολουθούν τις εν λόγω κοινές αρχές και διαδικασίες. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές και διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων.**

1α. Το ENIM υποβάλλει σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων στο ENRRB εντός 18 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων εντός 4 μηνών από την παραλαβή του σχεδίου που κατάρτισε το ENIM. Το ENIM λαμβάνει ιδιαίτερος υπόψη την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων.

2. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο καλύπτει **τουλάχιστον** τους τομείς επιδόσεων που παρατίθενται στο παράρτημα VII. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τα εξής:

α) κατάλογο θεμάτων προτεραιότητας όσον αφορά τις επιδόσεις που πρέπει να καλυφθούν στους τομείς επιδόσεων του παραρτήματος VII·

- β) δείκτες επιδόσεων που επιτρέπουν την παρακολούθηση της προόδου σε θέματα επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων απαιτήσεων μεθοδολογίας και δεδομένων για τον υπολογισμό των εν λόγω δεικτών·
- γ) κριτήρια και διαδικασίες για τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε επίπεδο διαχειριστών υποδομής·
- δ) διαδικασίες για την παρακολούθηση και την επανεξέταση των στοιχείων που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ), καθώς και της εφαρμογής διορθωτικών μέτρων και της επίτευξης των στόχων επιδόσεων[...].
3. Βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο δ), το ENIM επανεξετάζει τακτικά το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων και [...]την εφαρμογή του **από τους διαχειριστές υποδομής και [...], όπου** ενδείκνυται[...], **επικαιροποιεί** το πλαίσιο. **Κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων, το ENIM υποβάλλει σχέδιο σύστασης στο ENRRB.**
4. [...]
5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τα στοιχεία που περιγράφονται στην παράγραφο 2 στοιχεία β) έως δ), σύμφωνα με τη [...]διαδικασία **εξέτασης** που αναφέρεται στο άρθρο 72 [...]**παράγραφος 3. Κατά την κατάρτιση σχεδίων εκτελεστικών πράξεων,** η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που έχει εκτελέσει το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 3[...], **καθώς και το αυτοτελές τμήμα** της **ευρωπαϊκής έκθεσης** επανεξέτασης των επιδόσεων [...] **το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.**

Άρθρο 51

Ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και [...] ²³**των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτής,** το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει έως τις [...] **30** μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων με βάση το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των

²³ [...]

επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού. **Το ENIM καταρτίζει** και δημοσιεύει [...] **επικαιροποίηση της έκθεσης** κάθε χρόνο.

2. [...] **Το ENRRB** καταρτίζει αυτοτελές τμήμα της έκθεσης όπου παρέχει την αξιολόγηση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συστάσεις σχετικά με θέματα επιδόσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά προτεραιότητα και συστάσεις σχετικά με μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων. **Το ENIM περιλαμβάνει το τμήμα αυτό στην έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1.**
3. Η **ευρωπαϊκή** έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων καλύπτει τουλάχιστον τις γραμμές που περιλαμβάνονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών [...] και περιλαμβάνει τις πληροφορίες [...] **που αναφέρονται στο** [άρθρο [...] **54** παράγραφος 3 στοιχείο ζ)] [...] **του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].** Οι πληροφορίες που υποβάλλονται είναι επαρκώς λεπτομερείς όσον αφορά το γεωγραφικό εύρος και [...] καλύπτουν επαρκώς μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να είναι δυνατή η ουσιαστική ερμηνεία τους.
4. Η **ευρωπαϊκή** έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων περιλαμβάνει ειδικό τμήμα για τις επιδόσεις του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53 και για τον μηχανισμό διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 52 [...]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Άρθρο 53

Συντονισμός μεταξύ διαχειριστών υποδομής

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους και με άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς τουλάχιστον όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που τους ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό.
2. [...]
- 2.** Ειδικότερα, οι διαχειριστές υποδομής:
 - α) θεσπίζουν οργανωτικές δομές, διαδικασίες και εργαλεία, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών εργαλείων που αναφέρονται στο άρθρο 62·
 - β) συντονίζουν στο καταλληλότερο γεωγραφικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένου του επιπέδου των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, με τη συμμετοχή των οντοτήτων που είναι οι πλέον κατάλληλες για την επίτευξη αποτελεσματικών και αποδοτικών αποτελεσμάτων, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας·
 - γ) συνεργάζονται με άλλους διαχειριστές υποδομής μέσω των ορισθέντων εστιακών σημείων που αναφέρονται στο άρθρο 60·
 - δ) διασφαλίζουν τη συμμετοχή του ENIM ή του συντονιστή δικτύου, κατά περίπτωση, σε θέματα ενωσιακού ενδιαφέροντος[...];
 - ε) διορίζουν επικεφαλής οντότητα, όταν στις δραστηριότητες συντονισμού συμμετέχουν πολλοί συντελεστές, η οποία υποβάλλει έκθεση στο ENIM και είναι υπεύθυνη για τη διοργάνωση δραστηριοτήτων διαβούλευσης[...];
 - στ) αναφέρουν στο ENIM υποθέσεις στις οποίες δεν είναι δυνατή η επίτευξη των συμφωνημένων αποτελεσμάτων·
 - ζ) επανεξετάζουν τις επιδόσεις των δραστηριοτήτων συντονισμού σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

Ο συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής μπορεί να υλοποιείται σε περισσότερα του ενός επίπεδα, ιδίως για θέματα στα οποία απαιτείται συντονισμός τόσο σε επίπεδο Ένωσης όσο και σε πιο συγκεκριμένο γεωγραφικό εύρος.

Όταν το ENIM ή ο συντονιστής δικτύου συμμετέχουν στον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, διασφαλίζουν ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι διασυνοριακές πτυχές.

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Άρθρο 53α

Συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών

1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο ή προκειμένου να προωθηθεί η διασυνοριακή κυκλοφορία μέσω της αντιμετώπισης ζητημάτων χωρητικότητας, τα κράτη μέλη συντονίζονται μεταξύ τους. Ειδικότερα, καθορίζουν, όπου απαιτείται, διαδικασίες και χρονοδιαγράμματα για τον συντονισμό τους.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη ειδικότερα:

α) συντονίζονται στο καταλληλότερο γεωγραφικό επίπεδο και, στο μέτρο του δυνατού, στο πλαίσιο των υφιστάμενων φόρουμ, για την επίτευξη αποτελεσματικών και αποδοτικών αποτελεσμάτων, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, ιδίως στο επίπεδο των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·

β) μεριμνούν για τη συμμετοχή των ευρωπαϊών συντονιστών, κατά περίπτωση, και ιδίως όταν σημειώνεται πρόοδος όσον αφορά τις επιχειρησιακές προτεραιότητες που ορίζονται στο άρθρο 19 του [νέος κανονισμός ΔΕΛ-Μ]:

γ) καλούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συμμετάσχει για θέματα στα οποία απαιτείται συντονισμός σε επίπεδο Ένωσης ή όταν είναι προσηκόν για άλλους λόγους.

Μηχανισμός διαβούλευσης για ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα

- 0. Οι διαχειριστές υποδομής[...][...] διασφαλίζουν μια κατάλληλη και τακτική διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα. Για τον σκοπό αυτό, λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του ENIM που αναφέρονται στην παράγραφο 1.**
- 1. Το ENIM καταρτίζει, εγκρίνει και εφαρμόζει κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό τη διασφάλιση της κατάλληλης και τακτικής διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα** και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50. [...] **Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές** αναπτύσσονται και υλοποιούνται με την υποστήριξη του συντονιστή δικτύου και με τη συμμετοχή των [...]εστιακών σημείων [...] **που ορίζονται από** τους διαχειριστές υποδομής [...] **δυνάμει** του άρθρου 60.
2. Όταν το ENIM εκδίδει γνώμη ή σύσταση που ενδέχεται να έχει [...] **ουσιαστικό** αντίκτυπο στους [...]αιτούντες, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε ενδιαφερόμενα μέρη, δημοσιεύει σχέδιο προς διαβούλευση με τα οικεία μέρη. Στα οικεία μέρη παρέχονται [...] **τουλάχιστον δύο εβδομάδες** για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το σχέδιο [...] **γνώμης ή σύστασης**. Οι αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν [...] **εφόσον χρειαστεί**.
3. Το ENIM λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις που παρέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη **κατά την κατάρτιση των κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται** στην [...]παράγραφο [...] **1 και** κατά την έκδοση της τελικής γνώμης ή σύστασης **που αναφέρεται στην παράγραφο 2**. Εάν το ENIM δεν λάβει υπόψη σημαντικά στοιχεία των παρεχόμενων παρατηρήσεων, αναφέρει τους σχετικούς λόγους.

Οργάνωση του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής **(ENIM)** που αναφέρεται στο άρθρο 7στ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ οργανώνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Όλοι οι διαχειριστές [...]υποδομής οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ [...]είναι μέλη του ENIM. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή.
3. [...]Οι διαχειριστές υποδομής, οι οποίοι [...]δεν είναι [...]υπεύθυνοι για τις [...]γραμμές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και συνεπώς δεν είναι μέλη του ENIM, μπορούν [...]να συμμετέχουν στις συζητήσεις του ENIM [...]χωρίς δικαίωμα ψήφου. Μπορούν να υποβάλλουν δηλώσεις προς εξέταση από το ENIM.

3α. Οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ των κρατών που είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) και των συμβαλλόμενων μερών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης στη Συνθήκη για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών που υπεγράφη από την Ένωση σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2017/1937 του Συμβουλίου έχουν το δικαίωμα να γίνουν μέλη, χωρίς δικαίωμα ψήφου, του ENIM, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω κράτη ή μέρη εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δυνάμει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί με την Ένωση και σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω συμφωνία.

Το ENIM συνάπτει συμφωνίες συνεργασίας που καθορίζουν τις λεπτομέρειες της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων διαχειριστών υποδομής.

3β. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3α, το ENIM μπορεί, σε ad hoc βάση, να προσκαλεί διαχειριστές υποδομής από τρίτες χώρες να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις του ως παρατηρητές, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

3γ. Τα μέλη του ENIM παρέχουν στο ENIM τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

4. [...]Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή, το ENIM εγκρίνει και δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό του. Οργανώνει δε τις δραστηριότητές του σύμφωνα με τον [...]εν λόγω εσωτερικό κανονισμό.

5. Το ENIM λαμβάνει τις αποφάσεις του με [...]πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά στον εσωτερικό κανονισμό. Όλα τα μέλη από ένα κράτος μέλος διαθέτουν από κοινού μία ψήφο. Εάν ένας εκπρόσωπος μέλους απουσιάζει, το δικαίωμα ψήφου του δικαιούται να ασκήσει ο αναπληρωτής του.

6. Το ENIM συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα. Εκλέγει πρόεδρο μεταξύ των μελών του [...] **σύμφωνα με τη διαδικασία ψηφοφορίας που αναφέρεται στην παράγραφο 5.**
7. Η Επιτροπή είναι μέλος του ENIM χωρίς δικαίωμα ψήφου. Υποστηρίζει το έργο του ENIM και διευκολύνει τον συντονισμό **μεταξύ των μελών του ENIM.**
8. Το ENIM καθορίζει το πρόγραμμα εργασίας του. Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει περίοδο τουλάχιστον δύο ετών [...] **και το πολύ πέντε ετών.** Το ENIM διαβουλευεται με τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς [...], **ακολουθώντας τις [...] κατευθυντήριες γραμμές** που αναφέρονται στο άρθρο 54, σχετικά με το σχέδιο προγράμματος εργασίας [...], **καθώς και με την** Επιτροπή, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης [...], και, κατά περίπτωση, με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.

Άρθρο 56

Αρμοδιότητες του ENIM

1. Εκτός από τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 7στ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENIM είναι υπεύθυνο για όλα τα καθήκοντα που του ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό. **Τα εν λόγω καθήκοντα δεν μπορούν να εκχωρούνται.** Συγκεκριμένα:
 - α) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6·
 - β) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της **διασυνοριακής διαχείρισης** της κυκλοφορίας, **της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών** και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44·
 - γ) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·
 - γ-α) εγκρίνει κοινή δομή για τη δήλωση δικτύου και κοινό χρονοδιάγραμμα διαβούλευσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 61·**
 - δ) εκδίδει γνώμες και συστάσεις προς τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με δική του πρωτοβουλία·
 - ε) [...][...]
 - στ) [...] **οργανώνει, με τη συμβολή του συντονιστή δικτύου,** τον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53.

2. [...]

Το ENIM δεν διαθέτει εξουσίες χάραξης πολιτικής, ούτε κανονιστικές εξουσίες.

1α. Το ENIM συγκροτεί ομάδες εργασίας για τη διασφάλιση του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και φορείς εκμετάλλευσης διατροφικών μεταφορών, καθώς και της διαβούλευσης με τους εν λόγω επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τα μέλη των ομάδων εργασίας μπορούν να εκδώσουν γνώμη σχετικά με οποιαδήποτε πρόταση του ENIM η οποία έχει επιπτώσεις στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Δύνανται επίσης να εκδίδουν γνώμες ίδιας πρωτοβουλίας με αποδέκτη το ENIM.

Άρθρο 57

Διαφάνεια

1. Το ENIM διασφαλίζει ότι η σύνθεσή του, [...]η λειτουργία και όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με το έργο του δημοσιοποιούνται στον ιστότοπό του. Περιλαμβάνει τα στοιχεία επικοινωνίας των ειδικών ομάδων συντονισμού που συγκροτούν οι διαχειριστές υποδομής, και αναφορές σε εργαλεία και διαδικασίες συντονισμού σύμφωνα με το άρθρο 53.
2. Το ENIM προσκαλεί [...]τους ευρωπαίους συντονιστές και, κατά περίπτωση, εκπροσώπους των κρατών μελών, στις συνεδριάσεις του, με σκοπό να συζητηθούν θέματα που αφορούν την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και να διασφαλιστεί η συνεργασία με τους ευρωπαίους συντονιστές, όπως περιγράφεται στον [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. [...]

Άρθρο 58

Συντονιστής δικτύου

1. [...]Το ENIM διορίζει έως [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] αμερόληπτη και αρμόδια οντότητα για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 59. Η εν λόγω οντότητα [...]ορίζεται ως [...]ο συντονιστής δικτύου.

Τα μέλη του ENIM παρέχουν στον συντονιστή δικτύου τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Πριν από τον διορισμό του συντονιστή δικτύου,

[...] **τα μέλη του ENIM [...] διαβουλεύονται** με την Επιτροπή σχετικά με την ορισθείσα οντότητα και τις ακόλουθες πτυχές:

- α) τους όρους και τις προϋποθέσεις διορισμού του συντονιστή δικτύου·
- β) τους όρους ανάκλησης του διορισμού **και του διορισμού νέου συντονιστή**·
- γ) τη διαδικασία για την τακτική παρακολούθηση των εργασιών του και την αξιολόγηση του κατά πόσον έχει εκτελέσει αποτελεσματικά τα καθήκοντά του·
- δ) τυχόν πρόσθετες επιχειρησιακές αρμοδιότητες και καθήκοντα του συντονιστή δικτύου.

Οι πτυχές που καλύπτονται από τα στοιχεία α) έως γ) της παρούσας παραγράφου ρυθμίζονται από τον εσωτερικό κανονισμό του ENIM που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 55. Οι επιχειρησιακές αρμοδιότητες και καθήκοντα του συντονιστή δικτύου που αναφέρονται στο στοιχείο δ) της παρούσας παραγράφου καθορίζονται στην πράξη με την οποία το ENIM διορίζει τον συντονιστή δικτύου.

2. Ο συντονιστής δικτύου εκτελεί τα καθήκοντά του με αμερόληπτο, **διαφανή** και οικονομικά αποδοτικό τρόπο[...]. Για τον σκοπό αυτό, υποβάλλει στο ENIM το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του όσον αφορά τα καθήκοντα που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος εργασίας. **Το ENIM εγκρίνει το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας και την ετήσια έκθεση πριν από την έκδοσή τους.**

Άρθρο 59

Καθήκοντα και αρμοδιότητες του συντονιστή δικτύου

Ο συντονιστής δικτύου εκτελεί προς υποστήριξη του ENIM τα ακόλουθα καθήκοντα:

- α) εκτελεί χρέη γραμματείας και προετοιμάζει τις συνεδριάσεις, τα έγγραφα, τις αποφάσεις και τις γνώμες του ENIM[...][...], **ιδίως συμβάλλοντας** στην κατάρτιση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·

- γ) συμβάλλει στον επιχειρησιακό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53·
- δ) προσδιορίζει τους κανόνες, τις διαδικασίες και τα εργαλεία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο διαχειριστή υποδομής, τα οποία δημιουργούν εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, **και προτείνει στο ENIM μεθόδους για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών**·
- δ-α) συμβάλλει στον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 14 με την εκπόνηση ειδικών σχεδίων πινάκων δρομολογίων που διευκολύνουν ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων πολλαπλού δικτύου**·
- ε) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος των διαχειριστών υποδομής για [...] **την παροχή πληροφοριών**, ιδίως [...] σχετικά με σιδηροδρομικά περιστατικά και προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας·
- στ) ενεργεί ως πρώτο σημείο επαφής [...], παρέχοντας επαφές σε σχετικούς αρμόδιους εντός των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων [...].
- ζ) [...]

Άρθρο 60

Εστιακά σημεία για τον συντονισμό των διαχειριστών υποδομής

1. Για να εξασφαλιστεί ο συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53, οι διαχειριστές υποδομής ορίζουν εστιακά σημεία. Το εστιακό σημείο ενεργεί ως κεντρική διεπαφή μεταξύ του οργανισμού του διαχειριστή υποδομής και των άλλων οντοτήτων που συμμετέχουν στις δραστηριότητες συντονισμού.
- 1α. Για κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, οι διαχειριστές υποδομής που διαχειρίζονται τμήμα υποδομής του εν λόγω ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών μπορούν να ορίζουν ενιαίο εστιακό σημείο που θα ενεργεί ως κεντρική διεπαφή μεταξύ αυτών και των άλλων οντοτήτων που συμμετέχουν στις δραστηριότητες συντονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 2 στοιχείο α).**
- 1β. Το ορισμένο ενιαίο εστιακό σημείο που αναφέρεται στην παράγραφο 1α ενεργεί ως σημείο επαφής για τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς για την έναρξη ή την αλλαγή διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών**

μεταφορών ή για την οργάνωση στήριξης για ad hoc δραστηριότητες, ιδίως για την αντιμετώπιση των καταστάσεων κρίσης που αναφέρονται στο άρθρο 47.

- 1γ. Το ορισμένο ενιαίο εστιακό σημείο που αναφέρεται στην παράγραφο 1α παρακολουθεί την κατανομή των αιτημάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων στις σιδηροδρομικές γραμμές που αποτελούν τμήμα των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών έως το τέλος του ετήσιου πίνακα δρομολογίων.**
2. Οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν χωρίς καθυστέρηση το ENIM σχετικά με τυχόν αλλαγές στα εστιακά σημεία που πρέπει να συμπεριληφθούν στις δημοσιεύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 57 παράγραφος 1[...].

Άρθρο 61

Κοινή δομή, περιεχόμενο και χρονοδιάγραμμα για τις δηλώσεις δικτύου

1. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει κοινή δομή για τη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, η οποία λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας, στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού, καθώς και κοινό χρονοδιάγραμμα για τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το σχέδιο δήλωσης δικτύου. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη αυτή τη δομή και το χρονοδιάγραμμα κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου.
2. Κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής [...] λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού, το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 44 του παρόντος κανονισμού και το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων [...] το οποίο αναφέρεται [...] στο [...] άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού.
3. [...] Οι διαχειριστές υποδομής [...] εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο της απόκλισης από τη δομή και το χρονοδιάγραμμα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα ευρωπαϊκά πλαίσια που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και ενημερώνουν τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα και το ENIM για τους λόγους αυτούς.

Ψηφιοποίηση της διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας

1. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες διαχείρισης της χωρητικότητας και διαχείρισης της κυκλοφορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών.

Τα εργαλεία διαχείρισης χωρητικότητας συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και κατανομής χωρητικότητας που ορίζονται στο κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν εργαλεία διαχείρισης χωρητικότητας που υπήρχαν πριν από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 77 παράγραφος 2 στοιχείο δ), υπό την προϋπόθεση ότι τα εργαλεία αυτά επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να συμμορφώνονται με τις προαναφερθείσες απαιτήσεις.

2. Τα χρησιμοποιούμενα ψηφιακά εργαλεία και οι παρεχόμενες ψηφιακές υπηρεσίες:
 - α) [...] **διασφαλίζουν αποτελεσματικές** επιδόσεις και [...] ποιότητα, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους διαλειτουργικότητας, των υπηρεσιών που [...] **παρέχουν** οι διαχειριστές υποδομής στους αιτούντες·
 - β) [...] **διασφαλίζουν** τη διαφάνεια της διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας σε όλες τις φάσεις τους, **επίσης μέσω λύσεων σε πραγματικό χρόνο οι οποίες αναπτύσσονται σταδιακά**·
 - γ) μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τους αιτούντες, ζητώντας κάθε πληροφορία μόνο μία φορά και παρέχοντας πληροφορίες ή δεδομένα σε έναν μόνο τόπο, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις διασυνοριακές υπηρεσίες[...];
 - δ) **εξασφαλίζουν την ευθυγράμμιση των δεδομένων με το μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.**

3. [...]

4. Οι διαχειριστές υποδομής συμβάλλουν στις εργασίες της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, το ENIM και οι διαχειριστές υποδομής [...] **εξασφαλίζουν** κατάλληλη

εκπροσώπηση στην ομάδα καθοδήγησης για τον πυλώνα του συστήματος και στην ομάδα αξιοποίησης που αναφέρονται αντίστοιχα στα άρθρα 96 και 97 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2085.

5. Οι διαχειριστές υποδομής, [...] αιτούντες και, κατά περίπτωση, οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων [...] παροχής υπηρεσιών ανταλλάσσουν ψηφιακές πληροφορίες σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών που βασίζονται σε εναρμονισμένη αρχιτεκτονική και περιλαμβάνουν τυποποιημένες διεπαφές ή κοινά συστήματα σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις προδιαγραφές που [...] εγκρίνονται [...] **βάσει αυτής.**

Στην περίπτωση σιδηροδρομικών **υπηρεσιών** πολλαπλών δικτύων **ή διασυνοριακών** υπηρεσιών, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν ψηφιακές υπηρεσίες και ψηφιακές πληροφορίες μέσω ενιαίας διεπαφής ή μέσω κοινών συστημάτων που αναπτύσσονται και εγκαθίστανται υπό τον συντονισμό του ENIM[...], **ιδίως με σκοπό τη διαχείριση της κατανομής χωρητικότητας.**

- 5α. Έως [6 μήνες μετά την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 77 παράγραφος 2 στοιχείο δ)], το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών δυνάμει της παραγράφου 5 μεταξύ διαχειριστών υποδομής, αιτούντων και, κατά περίπτωση, φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη το έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι».**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Ρυθμιστικοί φορείς

Άρθρο 63

Αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων

1. **Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι** [...]τα καθήκοντα και οι εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ [...]ασκούνται επίσης όσον αφορά τα θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όπως ορίζονται στα κεφάλαια II έως V **του παρόντος κανονισμού** και επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό με δική του πρωτοβουλία και με σκοπό την πρόληψη των διακρίσεων σε βάρος των αιτούντων.
2. [...]Αιτών, εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή αρμόδια για τις **υπηρεσίες σιδηροδρομικών** μεταφορών έχει το δικαίωμα να προσφύγει στον ρυθμιστικό φορέα [...] **δυνάμει της διαδικασίας του άρθρου** 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εάν θεωρεί ότι έχει υποστεί άδικη μεταχείριση, έχει υποστεί διακρίσεις ή έχει θιγεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο από τον διαχειριστή υποδομής κατά την εκτέλεση από τον τελευταίο των δραστηριοτήτων που ορίζονται στα κεφάλαια II, III, IV και V του παρόντος κανονισμού[...].

ΤΜΗΜΑ 2

Ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων

Άρθρο 64

Συνεργασία των ρυθμιστικών φορέων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB)

1. Για τον σκοπό της εκπλήρωσης των αρμοδιοτήτων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στο πλαίσιο του ENRRB που [...] **συστάθηκε δυνάμει** του άρθρου 57 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, μεταξύ άλλων μέσω κοινών διαβουλεύσεων και ερευνών, εκδίδοντας γνώμες ή συστάσεις ή μέσω άλλων σχετικών δραστηριοτήτων. Οι ρυθμιστικοί φορείς παρέχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες στο ENRRB **σύμφωνα με την παράγραφο 6**.

Όταν ενεργεί εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, το ENRRB έχει τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες και οργανώνει τις εργασίες του όπως ορίζεται στο τμήμα 2 του παρόντος κεφαλαίου.
2. Σε περίπτωση καταγγελίας ή αυτεπάγγελτης έρευνας για θέμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και επηρεάζει την πρόσβαση σε σιδηροδρομικά δίκτυα ή τη χρήση τους σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, ο οικείος ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει το ENRRB και την Επιτροπή σχετικά με την καταγγελία ή την έρευνα.
3. Ένας ρυθμιστικός φορέας μπορεί να διαβιβάζει κάθε σχετικό θέμα, καταγγελία ή έρευνα στο ENRRB για ανταλλαγή απόψεων ή για την έκδοση γνώμης ή σύστασης.
4. Κατά τη λήψη αποφάσεων σε θέματα [...] **που έχουν αντίκτυπο στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες**, οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται για την κατάρτιση των αντίστοιχων αποφάσεών τους υπό τον συντονισμό του ENRRB, προκειμένου να διευθετηθεί το ζήτημα. Για τον σκοπό αυτό, οι ενδιαφερόμενοι ρυθμιστικοί φορείς ασκούν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Λαμβάνουν υπόψη κάθε σχετική γνώμη και σύσταση που εκδίδεται από το ENRRB και παρέχουν τις αποφάσεις αυτές στο ENRRB.

4α. Όταν κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 4 οι οικείοι ρυθμιστικοί φορείς καταλήγουν σε αποκλίνουσες αποφάσεις, παρέχουν στο ENRRB επεξήγηση των διαφορών.

5. Όταν ένας ρυθμιστικός φορέας εκδίδει απόφαση η οποία αποκλίνει από οποιαδήποτε σχετική γνώμη ή σύσταση του ENRRB ή όταν αρνείται να εκδώσει απόφαση, παρέχει στο ENRRB επεξήγηση στην οποία εκτίθενται οι διαφορές και το σκεπτικό του για τη μη τήρηση των γνώμων ή συστάσεων του ENRRB.
6. Οι ρυθμιστικοί φορείς των οποίων ζητείται η γνώμη από το ENRRB απαντούν εντός των προθεσμιών που ορίζει το ENRRB και, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, παρέχουν όλες τις πληροφορίες που έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν βάσει του εθνικού τους δικαίου. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς των δραστηριοτήτων που διεξάγονται από τους ρυθμιστικούς φορείς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
7. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν, χωρίς καθυστέρηση, όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον χειρισμό καταγγελίας ή έρευνας βάσει του παρόντος άρθρου και έχουν ζητηθεί από τον ρυθμιστικό φορέα του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο διαχειριστής υποδομής. Οι ρυθμιστικοί φορείς έχουν το δικαίωμα να ζητούν πληροφορίες από το ENIM σχετικά με έρευνες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους. Οι ρυθμιστικοί φορείς έχουν το δικαίωμα να διαβιβάζουν τις πληροφορίες αυτές στο ENRRB.
8. Οι ρυθμιστικοί φορείς σιδηροδρόμων παρέχουν τους αναγκαίους πόρους για τη λειτουργία του ENRRB.

Άρθρο 64α

Οργάνωση και δομή του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB)

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το ENRRB αποτελείται από:

α) συμβούλιο ρυθμιστικών φορέων (εφεξής: συμβούλιο):

β) γραμματεία.

Οι ρυθμιστικοί φορείς μεριμνούν για τη λειτουργία της γραμματείας.

ΤΜΗΜΑ 2[...]

[...]

Άρθρο 65

Καθήκοντα και αρμοδιότητες του ENRRB

1. Εκτός από τα καθήκοντά του βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENRRB έχει επίσης τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. **Το ENRRB δημοσιοποιεί όλες τις γνώμες και τις συστάσεις που έχει εκδώσει. Το ENRRB δεν διαθέτει εξουσίες χάραξης πολιτικής, ούτε κανονιστικές εξουσίες.**
2. **Όπου συντρέχει περίπτωση, το ENRRB συντονίζει** όλες τις δραστηριότητες συνεργασίας των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων, όπως περιγράφεται στο άρθρο 64, και προωθεί την ευθυγράμμιση των αποφάσεων των ρυθμιστικών φορέων σε σχέση με τις [...] **διασυνοριακές** σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
3. [...] **4. Οι αιτούντες μπορούν να ενημερώνουν** το ENRRB [...]
4. [...] [...] **για θέματα που εμπίπτουν** στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού [...] **τα οποία είναι δυνατό να επηρεάσουν** την πρόσβαση σε σιδηροδρομικές υποδομές ή τη

χρήση τους σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Όταν το ENRRB λαμβάνει τέτοιες [...] πληροφορίες, τις διαβιβάζει αμελλητί στον ή στους αρμόδιους ρυθμιστικούς φορείς.

Το ENRRB μπορεί να αποφασίσει να εκδώσει γνώμη ή σύσταση για τέτοιου είδους θέματα. Εν τοιαύτη περιπτώσει, το ENRRB ενημερώνει αμέσως τους οικείους ρυθμιστικούς φορείς [...] σχετικά με αυτή του την πρόθεσή[...].

- 5.[...] Το ENRRB υποβάλλει τη γνώμη ή τη σύστασή του στους οικείους ρυθμιστικούς φορείς [...] εντός [...] τεσσάρων εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών που αφορούν [...] το συγκεκριμένο θέμα. Το ENRRB μπορεί να παρατείνει την προθεσμία για ιδιαίτερα περίπλοκα ζητήματα.
6. Το ENRRB καταρτίζει κοινές αρχές και πρακτικές για [...] την εκ μέρους των ρυθμιστικών φορέων έκδοση αποφάσεων για τις οποίες [...] οι εν λόγω φορείς έχουν λάβει εξουσιοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού.
- 7. Το ENRRB συντάσσει συστάσεις σχετικές με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών και της διασυνοριακής διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50, πριν από την έγκρισή τους από το ENIM.**
- 8. Το ENRRB καταρτίζει αυτοτελές τμήμα της ευρωπαϊκής έκθεσης επανεξέτασης των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 51, το οποίο περιλαμβάνει την αξιολόγηση και τις συστάσεις του σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών υποδομών και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Συμβουλεύει την Επιτροπή και τους ευρωπαίους συντονιστές για θέματα που σχετίζονται με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών υποδομών και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.**
- 9. Το ENRRB παρέχει τις γνώμες ή τις συστάσεις του στην Επιτροπή σχετικά με τυχόν ελλείψεις στη διαδικασία συντονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 14 και, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σχετικά με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης που θεσπίζουν τα κράτη μέλη και τα οποία έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 47 παράγραφος 5.**
- 10. Το ENRRB υποβάλλει τη γνώμη ή τη σύστασή του στο ENIM σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές που έχει καταρτίσει το ENIM για τον καθορισμό των όρων που οδηγούν σε επιβολή προστίμων, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 40 παράγραφος 3.**

Άρθρο 66 [...]

[...]

Άρθρο 67

Σύνθεση και οργάνωση του συμβουλίου [...]

1. [...]Οι ρυθμιστικοί φορείς[...] κάθε κράτους μέλους που διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο σε χρήση [...]
- 2.[...][...]είναι μέλη του συμβουλίου. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή στο συμβούλιο.

Οι εκπρόσωποι είναι ο επικεφαλής ή ο αναπληρωτής επικεφαλής του ρυθμιστικού φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. [...]Ο αναπληρωτής διορίζεται[...] μεταξύ των μελών της διακυβέρνησης ή της διοίκησης του ρυθμιστικού φορέα ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, μεταξύ των μελών του προσωπικού του.

3. Τα μέλη του συμβουλίου[...] ενεργούν ανεξάρτητα και αντικειμενικά προς το συμφέρον της Ένωσης, ανεξάρτητα από τυχόν ιδιαίτερα εθνικά ή προσωπικά συμφέροντα. Δεν επιζητούν ούτε δέχονται υποδείξεις από καμία κυβέρνηση, οργανισμό, πρόσωπο ή φορέα.
4. Η γραμματεία του ENRRB δημοσιεύει ενημερωμένο κατάλογο των εκπροσώπων των μελών του συμβουλίου και των αναπληρωτών τους, μαζί με τις δηλώσεις συμφερόντων τους.
5. Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή, το συμβούλιο εγκρίνει και δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό του. Ο εσωτερικός κανονισμός μπορεί να προβλέπει λεπτομερέστερες ρυθμίσεις ψηφοφορίας, ιδίως τη διαδικασία ψηφοφορίας για επείγοντα θέματα.
6. Το συμβούλιο αποφασίζει με πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών του, εκτός εάν ορίζεται άλλως στον εσωτερικό κανονισμό. Κάθε μέλος διαθέτει μία ψήφο. Εάν ένας εκπρόσωπος μέλους απουσιάζει, το δικαίωμα ψήφου του δικαιούται να ασκήσει ο αναπληρωτής του.

- 7. Η Επιτροπή είναι μέλος του συμβουλίου χωρίς δικαίωμα ψήφου. Συντονίζει και υποστηρίζει το έργο του συμβουλίου και διατυπώνει συστάσεις προς το συμβούλιο, όταν ενδείκνυται.**
- 8. Η γραμματεία παρέχει τις αναγκαίες υπηρεσίες για τη διοργάνωση των συνεδριάσεων και των εργασιών του συμβουλίου.**
- 9. Σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του συμβουλίου, το συμβούλιο μπορεί να αποφασίζει να συγκροτεί ομάδες εργασίας για την οργάνωση των εργασιών του ENRRB για συγκεκριμένα θέματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως για θέματα που σχετίζονται με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών υποδομών.**

Στις ομάδες εργασίας είναι δυνατό να συμμετέχουν εμπειρογνώμονες από ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων και από την Επιτροπή. Είναι δυνατό να καλούνται εμπειρογνώμονες από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, προκειμένου να συμμετάσχουν στις εν λόγω ομάδες εργασίας σε ad hoc βάση.

Άρθρο 68

Ρόλος και καθήκοντα του συμβουλίου

1. Το συμβούλιο εκτελεί όλα τα καθήκοντα του ENRRB που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Ειδικότερα, το συμβούλιο:
 - α) εκδίδει, **σύμφωνα με τους κανόνες εφαρμογής που ορίζει το άρθρο 67 ή στους οποίους παραπέμπει το εν λόγω άρθρο,** γνώμες ή συστάσεις **του ENRRB** σχετικά με καταγγελίες ή έρευνες [...] που του έχει **διαβιβάσει** [...] ρυθμιστικός φορέας ή ρυθμιστικοί φορείς [...] **δυνάμει του άρθρου [...]** **64 παράγραφος 3.**
 - β) συντάσσει και εγκρίνει ετήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες του ENRRB.
 - γ) συγκροτεί ομάδες εργασίας και διορίζει τους προέδρους τους.

Άρθρο 69 [...]

[...]

[...]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 71

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 38 παράγραφος 3, στο άρθρο 39 παράγραφος 9 [...]/και στο άρθρο [...] **48 παράγραφος 3** εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την [1η Ιανουαρίου [...] **2029**]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. **Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 38 παράγραφος 3, στο άρθρο 39 παράγραφος 9 και στο άρθρο 48 παράγραφος 3 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.**
4. **Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.**

- 5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.**
- 6. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 8, του άρθρου 11 παράγραφος 2, του άρθρου 21 παράγραφος 9, του άρθρου 38 παράγραφος 3, του άρθρου 39 παράγραφος 9 και του άρθρου 48 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.**

Άρθρο 72

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 62 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- 2[...]**3**. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο [...]**5** του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- 3.[...]Εάν [...]η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο **εκτελεστικής πράξης και** εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος **4 τρίτο εδάφιο** του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 73

Έκθεση και επανεξέταση

[...] **Εως [10 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, η Επιτροπή αξιολογεί τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στον σιδηροδρομικό τομέα και υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Η έκθεση αυτή αξιολογεί ειδικότερα:

- α) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής·
- β) τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού στην ανάπτυξη των υπηρεσιών σιδηροδρομικών **μεταφορών**, ιδίως των διεθνών υπηρεσιών, των υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων και των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών·
- β-α) τις οικονομικές και διοικητικές επιπτώσεις του παρόντος κανονισμού στους διαχειριστές υποδομών και σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, στους ρυθμιστικούς φορείς και στις αρχές των κρατών μελών·**

- γ) τις εργασίες του [...] **ENIM**, του συντονιστή δικτύου [...] **και** του [...] **ENRRB** εν γένει και σε σχέση με την ανάπτυξη, την έγκριση και την εφαρμογή κοινών κριτηρίων, μεθοδολογιών και διαδικασιών[...]:
- δ) την [...] **αποτελεσματικότητα των** μηχανισμών συντονισμού [...] **εντός** του ευρωπαϊκού **πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας** που αναφέρεται στο [...] **άρθρο 6, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διασυνοριακής διαχείρισης διαταραχών** και της διασυνοριακής **διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 [...]** **και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50**:
- [...]
- ε) τη λειτουργικότητα των κοινωνικοοικονομικών, επιχειρησιακών και περιβαλλοντικών κριτηρίων και την ανάγκη υποβολής, εφόσον χρειάζεται, πρότασης για πιθανές τροποποιήσεις των άρθρων 25 και 37.**

Άρθρο 74

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ

1. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:
- α) στο άρθρο 1 το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «γ) τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και την είσπραξη τελών σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζονται στο κεφάλαιο IV.»
- β) στο άρθρο 2, η παράγραφος 6 απαλείφεται·
- γ) **στο άρθρο 3, τα σημεία 20), 22), 23), 27) και 28) απαλείφονται**·
- δ) το άρθρο 7β απαλείφεται·
- δ-α) το άρθρο 27 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**
- «2. Η δήλωση δικτύου περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στην εκάστοτε σιδηροδρομική υποδομή. Η δήλωση δικτύου περιέχει επίσης πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους για την πρόσβαση σε**

εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών που είναι συνδεδεμένες στο δίκτυο του διαχειριστή υποδομής και για την παροχή υπηρεσιών στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή αναφέρει δικτυακό τόπο στον οποίο οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα IV.»:

- ε) το άρθρο 36 απαλείφεται·
 - στ) τα άρθρα 38 έως 54 απαλείφονται·
 - ζ) στο παράρτημα IV, τα σημεία 1 και 3 απαλείφονται·
 - η) το παράρτημα VII απαλείφεται.
2. Οι παραπομπές στις καταργούμενες διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του τμήματος 1 του παραρτήματος Χ.

Άρθρο 75

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι συμφωνίες πλαίσιο που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 42 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξακολουθούν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.
2. Το άρθρο 3 (σημεία 20), 22), 23), 27) και 28), τα άρθρα 7β, 36 και 38 έως 54, το παράρτημα IV (σημείο 3) και το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ δεν εφαρμόζονται σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων που θα αρχίσουν να ισχύουν **στις ή** μετά τις [[...]**13** Δεκεμβρίου [...]**2031**].
3. **Η Επιτροπή υποβάλλει, έως [2 έτη μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 77 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο], έκθεση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την παρακολούθηση των μεταβατικών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 75.**

Άρθρο 76

Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 καταργείται από τις [[...]**8** Δεκεμβρίου 2029].

2. Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του τμήματος 2 του παραρτήματος X.

Άρθρο 77

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Εφαρμόζεται από [την 1η Ιανουαρίου [...]**2029**]. Ωστόσο:
- α) τα άρθρα 1, 2 και 3, το κεφάλαιο II, με εξαίρεση το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 27 παράγραφος 4, και το κεφάλαιο III, με εξαίρεση το άρθρο 48, του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μόνο σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων που θα αρχίσουν να ισχύουν **στις ή** μετά τις [[...]**13** Δεκεμβρίου [...]**2031**].
- β) το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζεται από [την 1η Ιανουαρίου [...]**2030**].
- γ) [...] [...]
- δ) τα άρθρα **27 παράγραφος 4, 28 παράγραφος 0**, 48 και 62 εφαρμόζονται από [...]τις **31** Δεκεμβρίου [...]**2029**].
- ε) το άρθρο 74 εφαρμόζεται από [...]τις **13** Δεκεμβρίου [...]**2031**].

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

(τόπος), (ημερομηνία)

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 11, 16, 18 ΚΑΙ 38

1. ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 11, 16, 17 ΚΑΙ 18

Προσδοκώμενο αποτέλεσμα	Περιεχόμενα
<p>Στρατηγική χωρητικότητας (Άρθρο 16)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Γεωγραφικό εύρος της στρατηγικής για τη χωρητικότητα: γραμμές που καλύπτονται από τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 6:</u> - Προγραμματισμένη ανάπτυξη υλικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων νέων κατασκευών, αναβαθμίσεων, ανανεώσεων και κλεισίματος/παροπλισμού <u>με λεπτομερή αναφορά στα χαρακτηριστικά αυτής της υποδομής</u>· - Προβλεπόμενη εξέλιξη της ζήτησης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών· - [...] <u>Στρατηγική</u> καθοδήγηση σχετικά με τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας από τα κράτη μέλη, [...] <u>εφόσον τα κράτη μέλη έχουν παράσχει τέτοια καθοδήγηση</u>· - Χωρητικότητα που κατανέμεται σε συμφωνίες πλαίσιο και χωρητικότητα που <u>ενδέχεται να απαιτηθεί</u> για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας· - [...] <u>Πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη και τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών, περιλαμβανομένων υποδομών που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενες ή κορεσμένες</u>· - [...] <u>Προβλεφθέντα έργα υποδομής που επιφέρουν περιορισμούς χωρητικότητας [...] με σοβαρό αντίκτυπο.</u>
<p>Μοντέλο χωρητικότητας (Άρθρο 17)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στρατηγική χωρητικότητας, κατά περίπτωση επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες - [...] <u>Συνολικός όγκος χωρητικότητας, περιλαμβανομένης της χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων,</u> που διατίθεται σε αιτούντες <u>ανά τμήμα δικτύου περιλαμβανομένου του όγκου χωρητικότητας που διατίθεται ανά</u> τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών <u>για διαφορετικά τμήματα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και/ή ανά</u> διαδικασία κατανομής - Όγκος χωρητικότητας [...] <u>που προορίζεται για περιορισμούς</u>

	<p><u>χωρητικότητα οφειλόμενους σε έργα υποδομής ανά αντίκτυπο στον εκτιμώμενο όγκο [...][...]της κυκλοφορίας, κατά τα οριζόμενα στο [...]τμήμα 3 του παραρτήματος Ι.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Γεωγραφικά στοιχεία: κατανομή σε κατάλληλα τμήματα σχεδιασμού που αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά των υποδομών και της ζήτησης - Χρονικό εύρος: μία περίοδος πίνακα δρομολογίων - Χρονικά στοιχεία: τουλάχιστον ετήσια επισκόπηση (περιορισμοί χωρητικότητας) και μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές ημέρες (χωρητικότητα διαθέσιμη για αιτήματα)
<p>Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας, εάν συντρέχει περίπτωση επικαιροποιημένες <u>και</u> με περισσότερες λεπτομέρειες - <u>[...]Χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες για την περίοδο του πίνακα δρομολογίων στην οποία αναφέρεται το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας:</u> <ul style="list-style-type: none"> - <u>i) εφόσον συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 4 και σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφοι 4 και 5, εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα για αιτήματα, συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, η οποία ορίζεται με τη μορφή στοιχείων χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 5:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>ii) χωρητικότητα η οποία δεν έχει σχεδιαστεί εκ των προτέρων από τον διαχειριστή υποδομής:</u> <u>iii) χωρητικότητα η οποία είναι διαθέσιμη στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 29 παράγραφος 1.</u> - Χωρητικότητα <u>που δεν είναι διαθέσιμη προς κατανομή σε αιτούντες:</u> <ul style="list-style-type: none"> <u>i) περιορισμοί χωρητικότητας, που ορίζονται με τη μορφή στοιχείων χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 1 τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος:</u> <u>ii) χωρητικότητα που έχει ήδη κατανεμηθεί μέσω συμφωνιών πλαίσιο σύμφωνα με το άρθρο 31 ή μέσω της διαδικασίας πολυετούς κυλλόμενου σχεδιασμού σύμφωνα με το άρθρο 33:</u> <u>iii) χωρητικότητα που δεσμεύεται για σκοπούς άλλους από εκείνους που αναφέρονται στα σημεία i) και ii), οι οποίοι υποδεικνύονται σαφώς</u>

	<p><u>από τον διαχειριστή υποδομής:</u></p> <p>iv) άλλη χωρητικότητα που έχει ήδη κατανεμηθεί όταν επικαιροποιήθηκε το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας κατά τη διάρκεια του πίνακα δρομολογίων στον οποίο αναφέρεται το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη κατά τη διάρκεια περιορισμών χωρητικότητας - Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου - <u>Περιορισμοί που ισχύουν για τη γρήση της εξειδικευμένης υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 24.</u>
--	--

2. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 11, 16, 17 ΚΑΙ 18

1. Κατά την κατάρτιση των προσδοκώμενων αποτελεσμάτων του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας για μια δεδομένη περίοδο πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο παρόν τμήμα.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ορίζουν συντομότερες προθεσμίες. Οι εν λόγω **συντομότερες** προθεσμίες [...] **συντονίζονται από το ENIM** και περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Η διαβούλευση **για ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα** με τους ενδιαφερόμενους φορείς πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 54 και σε αυτήν συμμετέχουν [...] **όλοι** οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς [...]. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα σε συνεχή βάση [...] **στο πλαίσιο της διαδικασίας συντονισμού που προβλέπεται στο** άρθρο 53.

Προσδοκώμενο αποτέλεσμα	Ορόσημο	Προθεσμία (το αργότερο)
Στρατηγική χωρητικότητας (άρθρο 16)	[...] <u>Έναρξη</u> της <u>φάσης</u> της στρατηγικής για τη χωρητικότητα	X-60
	Πρώτη διαβούλευση με τους <u>επιχειρησιακούς</u> ενδιαφερόμενους φορείς	X-58
	<u>Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής</u>	<u>X-39</u>
	[...] <u>Δεύτερη</u> διαβούλευση με τους <u>επιχειρησιακούς</u> ενδιαφερόμενους φορείς <u>σχετικά με το σχέδιο στρατηγικής</u>	X[...]38
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής για τη χωρητικότητα μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-36
Μοντέλο	Έναρξη της προετοιμασίας	X-36

χωρητικότητα (Άρθρο 17)	[...] Κοινοποιήσεις των αναγκών χωρητικότητας από αιτούντες και δυνατικούς αιτούντες και διαβούλευση με επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-24
	Δημοσίευση του σχεδίου μοντέλου χωρητικότητας	X-21
	Συντονισμός με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-19
	Δημοσίευση του τελικού μοντέλου χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-18
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-18
	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-14
	Δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 1 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-12
	Δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-11
	Δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 5 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-4
	Αναπροσαρμογή της χωρητικότητας που προορίζεται για κατανομή μέσω του πίνακα δρομολογίων για άλλες διαδικασίες κατανομής	X-2
	Επικαιροποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας ώστε να ληφθούν υπόψη τυχόν αλλαγές σε εκ των προτέρων σχεδιασμένη ή κατανεμημένη χωρητικότητα	Έως X+12 χωρίς καθυστέρηση
<p>Σημείωση:</p> <p>(1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»), σύμφωνα με το τμήμα 4.</p>		

2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1, το ακόλουθο απλουστευμένο και συντομευμένο χρονοδιάγραμμα ισχύει για το προσδοκώμενο αποτέλεσμα «στρατηγική χωρητικότητας» σε σχέση με τις περιόδους του πίνακα δρομολογίων που αρχίζουν τον Δεκέμβριο του [...] **2030** και τον Δεκέμβριο του [...] **2031**:

Στρατηγική χωρητικότητας (άρθρο 16)	Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής [...]	X-38
	<u>Διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με το σχέδιο στρατηγικής</u>	<u>X-37</u>
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής για τη χωρητικότητα μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-36

3. **ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 10 ΚΑΙ 35**

0. **Οι περιορισμοί χωρητικότητας κατατάσσονται ανάλογα με τη διάρκειά τους σε αριθμό συνεχόμενων ημερών και με τον αντίκτυπό τους στην κυκλοφορία (εκτιμώμενος όγκος κυκλοφορίας σε μια σιδηροδρομική γραμμή ανά ημέρα ματαίωσης, εκτροπής ή αντικατάστασης της από άλλους τρόπους μεταφοράς) σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα.**

	<u>Διάρκεια</u>	<u>Αντίκτυπος στην κυκλοφορία</u>
<u>Σοβαρός αντίκτυπος</u>	<u>Περισσότερες από 30 συνεχόμενες ημέρες</u>	<u>Άνω του 50 %</u>
<u>Υψηλός αντίκτυπος</u>	<u>Περισσότερες από 7 συνεχόμενες ημέρες</u>	<u>Άνω του 30 %</u>
<u>Μέσος αντίκτυπος</u>	<u>7 ή λιγότερες συνεχόμενες ημέρες</u>	<u>Άνω του 50 %</u>
<u>Χαμηλός αντίκτυπος</u>	<u>Απροσδιόριστη</u>	<u>Άνω του 10 %</u>

- Όσον αφορά τους [...] **περιορισμούς χωρητικότητας** των σιδηροδρομικών γραμμών λόγω, για παράδειγμα, έργων υποδομής, καθώς και συναφών περιορισμών ταχύτητας, φορτίου ανά άξονα, μήκους αμαξοστοιχίας, έλξης ή περιτυπώματος ελεύθερης διατομής («περιορισμοί χωρητικότητας»), [...] **που έχουν υψηλό η σοβαρό αντίκτυπο**, οι αρμόδιοι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν όλους τους περιορισμούς χωρητικότητας και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους αιτούντες, **εφόσον είναι γνωστά**, για πρώτη φορά τουλάχιστον 24 μήνες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων και για δεύτερη φορά, σε επικαιροποιημένη μορφή, τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την εν λόγω μεταβολή. [...]
- Στο πλαίσιο του **μεταξύ τους** συντονισμού, [...] οι διαχειριστές υποδομής [...] συζητούν [...] σχετικά με τους εν λόγω περιορισμούς χωρητικότητας, εάν ο αντίκτυπος των περιορισμών χωρητικότητας δεν περιορίζεται σε ένα δίκτυο, από κοινού με ενδιαφερόμενους αιτούντες και τους κύριους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών όταν δημοσιεύονται για πρώτη φορά.

3. Κατά τη δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας για πρώτη φορά σύμφωνα με το σημείο 1, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευεται τους αιτούντες και τους κύριους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών σχετικά με τους περιορισμούς χωρητικότητας. Όταν απαιτείται συντονισμός σύμφωνα με το σημείο 4 μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης δημοσίευσης των περιορισμών χωρητικότητας, [...] **οι διαχειριστές υποδομής που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό** συμβουλευονται για δεύτερη φορά τους αιτούντες και τους κύριους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών από το τέλος του εν λόγω συντονισμού έως τη δεύτερη δημοσίευση του περιορισμού της χωρητικότητας.
4. Πριν από τη δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας σύμφωνα με το σημείο 1, εάν ο αντίκτυπος των περιορισμών χωρητικότητας δεν αφορά μόνον ένα δίκτυο, οι [...] **διαχειριστές υποδομής που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό**, συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών υποδομής που ενδέχεται να θιγούν από την εκτροπή αμαξοστοιχιών, συντονίζουν μεταξύ τους τους περιορισμούς χωρητικότητας που θα μπορούσαν να συνεπάγονται ματαίωση, εκτροπή σιδηροδρομικής διαδρομής ή αντικατάσταση με άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Ο συντονισμός πριν από τη δεύτερη δημοσίευση ολοκληρώνεται:
- α) το αργότερο 18 μήνες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων [...] **για περιορισμούς χωρητικότητας με σοβαρό αντίκτυπο**.
 - β) το αργότερο 13 μήνες και 15 ημέρες πριν από τη μεταβολή της περιόδου του πίνακα δρομολογίων [...] **για περιορισμούς χωρητικότητας με [...] υψηλό αντίκτυπο**.
 - γ) το αργότερο 13 μήνες και 15 ημέρες πριν από τη μεταβολή της περιόδου του πίνακα δρομολογίων [...] **για περιορισμούς χωρητικότητας με μέσο αντίκτυπο**.
- Οι οντότητες που εκτελούν τον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53 [...] παράγραφος 4 καλούν, εφόσον είναι αναγκαίο, τους αιτούντες που δραστηριοποιούνται στις σχετικές γραμμές και τους κύριους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών να συμμετάσχουν στον εν λόγω συντονισμό.
5. Όσον αφορά τους περιορισμούς χωρητικότητας [...] **με χαμηλό αντίκτυπο** οι οποίοι επέρχονται κατά την επόμενη περίοδο του πίνακα δρομολογίων και τους οποίους ο διαχειριστής υποδομής πληροφορείται το αργότερο 6 μήνες και 15 ημέρες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευεται τους ενδιαφερόμενους αιτούντες σχετικά με τους προβλεπόμενους περιορισμούς χωρητικότητας και ανακοινώνει τους επικαιροποιημένους περιορισμούς χωρητικότητας τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων. Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις προσφερόμενες σιδηροδρομικές διαδρομές, το αργότερο τέσσερις μήνες για τις επιβατικές αμαξοστοιχίες και το αργότερο έναν μήνα για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, πριν από την έναρξη του περιορισμού χωρητικότητας, εκτός εάν ο διαχειριστής υποδομής και οι ενδιαφερόμενοι αιτούντες συμφωνήσουν συντομότερο χρονικό περιθώριο.
6. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αποφασίσουν να εφαρμόσουν πιο αυστηρά κατώτατα όρια για τους περιορισμούς χωρητικότητας, βασιζόμενα σε χαμηλότερα ποσοστά εκτιμώμενου όγκου κυκλοφορίας ή σε συντομότερες διάρκειες από τις αναφερόμενες στο τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος ή να εφαρμόσουν κριτήρια επιπροσθέτως των κριτηρίων που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα, κατόπιν διαβούλευσης με τους αιτούντες και τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων. Δημοσιεύουν τα κατώτατα όρια και τα κριτήρια ομαδοποίησης των περιορισμών χωρητικότητας στις οικείες δηλώσεις δικτύου δυνάμει [...] του σημείου 2 του παραρτήματος IV [...].
7. [...] **Ο** διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να μην εφαρμόσει τις προθεσμίες που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 5, αν ο περιορισμός χωρητικότητας απαιτείται για να αποκατασταθεί η ασφαλής λειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων, εάν το χρονοδιάγραμμα των περιορισμών εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής, εάν

η εφαρμογή των προθεσμιών αυτών θα ήταν οικονομικά αναποτελεσματική ή ανεύθυνη όσον αφορά τη διάρκεια ζωής ή την κατάσταση των περιουσιακών στοιχείων, ή εάν συμφωνούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι αιτούντες. Στις περιπτώσεις αυτές και στην περίπτωση τυχόν άλλων περιορισμών χωρητικότητας που δεν αποτελούν αντικείμενο διαβούλευσης σύμφωνα με άλλες διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευεται τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και τους κύριους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών χωρίς καθυστέρηση.

8. Στις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ο διαχειριστής υποδομής όταν ενεργεί σύμφωνα με τα σημεία 1, 5 ή 7 περιλαμβάνονται:

- α) η προγραμματισμένη ημέρα,
- β) η ώρα και, μόλις οριστεί, η ακριβής ώρα έναρξης και λήξης του περιορισμού χωρητικότητας,
- γ) το τμήμα της γραμμής που επηρεάζεται από τον περιορισμό,
- δ) κατά περίπτωση, η χωρητικότητα των παρακαμπτήριων διαδρομών.

Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει τις εν λόγω πληροφορίες, ή σύνδεσμο που παραπέμπει σε αυτές, στην οικεία δήλωση δικτύου κατά τα οριζόμενα στο σημείο [...]2 του παραρτήματος IV[...]. Ο διαχειριστής υποδομής επικαιροποιεί τις πληροφορίες αυτές. Επιπλέον, οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν τις πληροφορίες αυτές σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 62.

9. Όσον αφορά [...]περιορισμούς χωρητικότητας [...] **με σοβαρό αντίκτυπο, ο** διαχειριστής **υποδομής** παρέχει στους αιτούντες κατόπιν αιτήματός τους κατά τον πρώτο γύρο διαβούλευσης σύγκριση των αναμενόμενων συνθηκών σε δύο τουλάχιστον εναλλακτικές περιπτώσεις περιορισμένης χωρητικότητας. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει από κοινού με τους αιτούντες τις εν λόγω [...] **εναλλακτικές περιπτώσεις** με βάση τις εισηγήσεις τους κατά την υποβολή των αιτημάτων τους.

Για κάθε εναλλακτική περίπτωση, η σύγκριση περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- α) τη διάρκεια του περιορισμού χωρητικότητας,
- β) τα αναμενόμενα ενδεικτικά οφειλόμενα τέλη χρήσης υποδομής,
- γ) τη διαθέσιμη χωρητικότητα στις παρακαμπτήριες διαδρομές,
- δ) τις διαθέσιμες εναλλακτικές διαδρομές και
- ε) τους ενδεικτικούς χρόνους διαδρομής.

Πριν επιλέξει από τις εναλλακτικές περιπτώσεις περιορισμένης χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευεται τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις των διαφόρων εναλλακτικών περιπτώσεων στους εν λόγω αιτούντες και στους χρήστες των υπηρεσιών.

Η ανάλυση εναλλακτικών περιορισμών στη χωρητικότητα περιλαμβάνει καταστάσεις που αφορούν περισσότερους του ενός διαχειριστές υποδομής. Στην περίπτωση αυτή, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τον σχεδιασμό εναλλακτικών περιπτώσεων περιορισμού χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 53.

10. Όσον αφορά [...]περιορισμούς χωρητικότητας [...] **με [...]** **σοβαρό αντίκτυπο**, ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει κριτήρια για να προσδιοριστεί ποιες αμαξοστοιχίες για κάθε τύπο υπηρεσίας πρέπει να εκτραπούν, λαμβάνοντας υπόψη τους εμπορικούς και επιχειρησιακούς περιορισμούς του αιτούντος, εκτός αν οι εν λόγω επιχειρησιακοί περιορισμοί απορρέουν από διαχειριστικές ή οργανωτικές αποφάσεις του αιτούντος, και με την επιφύλαξη του στόχου της μείωσης του κόστους του διαχειριστή υποδομής σύμφωνα

με το άρθρο 30 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει στη δήλωση δικτύου τα εν λόγω κριτήρια.

11. Το ENIM δημοσιεύει στον ιστότοπό του τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του σημείου 8.

12. [...]

4. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 32 ΚΑΙ 38

1. Ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες συμμορφώνονται με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια⁽¹⁾
Περίοδος ισχύος του πίνακα δρομολογίων («περίοδος πίνακα δρομολογίων»)	[...] <u>Ξεκινά τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου, μέχρι τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου του [...]επομένου έτους.</u>
Έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων	Μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου
Δημοσίευση σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας	Σύμφωνα με το τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος
Δημοσίευση περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής	Σύμφωνα με τα τμήματα 2 και 3 του παρόντος παραρτήματος
Προθεσμία υποβολής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας από τους αιτούντες	X-8,5
Κατάρτιση σχεδίου πίνακα δρομολογίων	X-6,5
Προθεσμία για την υποβολή σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	
Οριστικοποίηση του συντονισμού με τους αιτούντες	X-[...] <u>5,5</u>
Προθεσμία υποβολής της τελικής προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-[...] <u>4,5</u>
Δημοσίευση του [...]πίνακα δρομολογίων	X-[...] <u>4,25</u>

Προθεσμία για την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας από τον διαχειριστή υποδομής στους αιτούντες	
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Καθορίζεται [...] <u>από τους διαχειριστές υποδομής λαμβανομένου υπόψη</u> του ευρωπαϊκού πλαισίου διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6
<p>Σημείωση:</p> <p>(1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»)</p>	

[...]

3. Η προθεσμία υποβολής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας από τους αιτούντες, η οποία καθορίζεται στο σημείο 1 του πίνακα, είναι η προθεσμία για τα αιτήματα χωρητικότητας υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

5. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΩ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 31 ΚΑΙ 38

Ο διαχειριστής υποδομής συμμορφώνεται με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Χρονική περίοδος	Διάρκεια ⁽¹⁾
Συνήθης περίοδος ισχύος των συμφωνιών πλαίσιο	5 έτη
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Μεταξύ X-8,5 και X-6,5 (μαζί με συντονισμό στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής που αναφέρεται στο τμήμα 4)
<p>Σημείωση:</p> <p>(1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4</p>	

6. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΚΥΛΙΟΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 33 ΚΑΙ 38

Ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες συμμορφώνονται με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού[...]:

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια⁽¹⁾
Νωρίτερο δυνατό χρονικό σημείο για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας από τους αιτούντες στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής κυλιόμενου σχεδιασμού	4 μήνες πριν από το πρώτο δρομολόγιο
Καταληκτικό χρονικό σημείο για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας από τους αιτούντες στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής κυλιόμενου σχεδιασμού	1 μήνα πριν από το πρώτο δρομολόγιο
Μέγιστη διάρκεια των δικαιωμάτων χωρητικότητας που χορηγούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής κυλιόμενου σχεδιασμού	36 μήνες με αφετηρία το πρώτο δρομολόγιο
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές για δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Μεταξύ X-8,5 και X-6,5 (μαζί με συντονισμό στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής που αναφέρεται στο τμήμα 4)
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές για δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Καθορίζεται από τους διαχειριστές υποδομής λαμβανομένου υπόψη του ευρωπαϊκού πλαισίου διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6
<u>Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού</u>	<u>15 ημέρες</u>
<p>Σημείωση:</p> <p>(1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4</p>	

4. [...]

7. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ AD HOC ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 34 ΚΑΙ 38

Κατά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής μέσω της ad hoc διαδικασίας, ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Χρονική περίοδος	Διάρκεια
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας για ένα μόνο δίκτυο	[...] <u>5 ημέρες</u>
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	[...] <u>8 ημέρες</u>

8. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΑΝΕΜΗΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 39

Κατά την αλλαγή σε δικαιώματα χωρητικότητας υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής τηρεί το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρει ο διαχειριστής υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας που αφορά ένα μόνο δίκτυο	[...] <u>5</u> ημέρες
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρουν οι οικείοι διαχειριστές υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	[...] <u>8</u> ημέρες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

[...]

Κατώτατα όρια για τη δήλωση άκρως χρησιμοποιούμενης και κορεσμένης υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 21

1. [...][...]

Χρησιμοποίηση	Κατάταξη	Χρησιμοποίηση χωρητικότητας	Περίοδος αναφοράς
Ετερογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	> [...] 85 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ετερογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	> 95 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	> [...] 90 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	> 95 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως

[...]

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τη μέθοδο που αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1α προκειμένου να καθορίσουν τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.

«Ομοιογενής κυκλοφορία» σημαίνει ότι οι αμαξοστοιχίες στο σχετικό τμήμα έχουν γενικά παρόμοια χαρακτηριστικά όσον αφορά τη χρησιμοποίηση χωρητικότητας, ιδίως ταχύτητα, μοτίβο στάσεων και επιτάχυνση.

«Ετερογενής κυκλοφορία» σημαίνει ότι οι αμαξοστοιχίες στο σχετικό τμήμα διαφέρουν ως προς τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τη χρησιμοποίηση χωρητικότητας, ιδίως ταχύτητα, μοτίβο στάσεων και επιτάχυνση.

2. [...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Στοιχείο	Παραπομπή/-ές
[...]	[...]
Είδη και περιγραφή των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.	Άρθρο 12 παράγραφος 2
Κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς[...], <u>καθώς και των κοινοποιήσεων των αναγκών σε χωρητικότητα.</u>	Άρθρο 12 <u>παράγραφος 4, άρθρο 12</u> παράγραφος 9, άρθρο 13, άρθρο 14, <u>άρθρο 17 παράγραφος 1, άρθρο 54</u>
<u>Κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό των διαδικασιών και των μεθοδολογιών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της αγοράς μεταφορών</u>	<u>Άρθρο 15 παράγραφος 3</u>
Μέσα δημοσίευσης του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας και διαδικασία διαβούλευσης με τους αιτούντες	Άρθρο 18 παράγραφος 10
Κανόνες και διαδικασίες για την κατανομή της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας που περιλαμβάνεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.	Άρθρο 20 παράγραφος 3
<u>Κοινή μέθοδος για τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής</u>	<u>Άρθρο 21 παράγραφος 1α</u>
Χαρακτηριστικά των προδιαγραφών χωρητικότητας	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Εύρη τιμών για τις οριακές ποσοτώσεις που εφαρμόζονται στην ακύρωση αχρησιμοποίητων δικαιωμάτων χωρητικότητας	Άρθρο 27 παράγραφος 6
Διαδικασίες και μέθοδοι για τον συντονισμό της κατανομής δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων ελάχιστων απαιτήσεων ποιότητας.	Άρθρο 28 παράγραφος 5
Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με <u>τον καθορισμό των</u> ορίων όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ των αιτημάτων χωρητικότητας των αιτούντων και της χωρητικότητας υποδομής που προτείνουν οι διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο της διαδικασίας συναινετικής διεθέρησης αντικρουόμενων αιτημάτων.	Άρθρο 36 παράγραφος 2
<u>Κατευθυντήριες γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διεθέρησης αντικρουόμενων αιτημάτων περιπτώσεις που αφορούν τουλάχιστον ένα αίτημα χωρητικότητας πολλαπλών</u>	<u>Άρθρο 36 παράγραφος 8</u>

<u>δικτύων</u>	
<u>Διαδικασίες και μεθοδολογίες για τη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων για τη χωρητικότητα υποδομής με βάση κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια.</u>	<u>Άρθρο 37 παράγραφος 1β</u>
Διαδικασίες για τη διαχείριση αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή.	Άρθρο 39 παράγραφος 8
[...] <u>Κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό των προϋποθέσεων</u> που [...] επισύρουν <u>πρόστιμα</u> για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας.	Άρθρο 40 παράγραφος 3
[...]	[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ — τμήμα για τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας

Επιπλέον των στοιχείων που αναφέρονται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, [...]η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο[...] περιλαμβάνει:

- 1) Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Το τμήμα αυτό αναφέρεται στις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.
 - 2) Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια διαχείρισης της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας. Περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:
 - α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ζητείται η γνώμη των αιτούντων σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας **και παρέχονται κοινοποιήσεις των αναγκών χωρητικότητας**
 - β) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες δύνανται να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής
 - γ) απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες
 - δ) χρονοδιάγραμμα για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας για τις διαδικασίες αίτησης, κατανομής, προσαρμογής και αναπρογραμματισμού και ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης
 - ε) αρχές που διέπουν τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που διατίθεται στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, και του επίσημου μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37
 - στ) δομή και ύψος των [...] **προστίμων** για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας
 - ζ) διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη
 - η) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής
 - θ) επεξήγηση τυχόν αποκλίσεων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αναφέρεται στο άρθρο 6.
- 3) Τμήμα σχετικά με τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων. Περιγράφεται η εφαρμογή των απαιτήσεων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στην

οδηγία (ΕΕ) 2016/797, την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 και την οδηγία 2007/59/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- α) επιχειρησιακοί κανόνες, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων προτεραιότητας ή των αρχών προτεραιότητας για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, κατάλογος ή παραπομπές σε τεχνικούς και επιχειρησιακούς κανόνες και κανόνες ασφαλείας, καθώς και σε κανόνες που αφορούν το επιχειρησιακό προσωπικό·
 - β) επιχειρησιακά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων κανόνων και διαδικασιών για τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων, την επιχειρησιακή επικοινωνία και την ανταλλαγή δεδομένων με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς·
 - γ) κατάλογο των πληροφοριακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες και παραπομπές σε αυτά·
 - δ) επεξήγηση τυχόν αποκλίσεων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αναφέρεται στο άρθρο 44.
- 4) Τμήμα σχετικά με τα βασικά στοιχεία της διαχείρισης των επιδόσεων, το οποίο περιλαμβάνει ιδίως τα εξής:
- α) αναφορές στους στόχους επιδόσεων που καθορίζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος [...] **3** της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στη συμβατική συμφωνία που αναφέρεται στο άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας·
 - β) διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων, για τον εντοπισμό των αιτιών των ελλείψεων στις επιδόσεις με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων·
 - γ) επεξήγηση τυχόν αποκλίσεων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αναφέρεται στο άρθρο 50.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΙΑΤΑΡΑΧΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 44

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

Στοιχείο	Παραπομπή/-ές
Κοινές αρχές για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές υποδομής κατά τον καθορισμό κανόνων και διαδικασιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.	Άρθρο 43
Κοινοί κανόνες και διαδικασίες για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και με επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς.	Άρθρο 42, Άρθρο 43, Άρθρο <u>44 παράγραφος 2, Άρθρο</u> 45, Άρθρο 46[...]
Κοινοί κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου και καταστάσεων κρίσης.	Άρθρο 41 παράγραφος 1, <u>Άρθρο 41 παράγραφος 2</u>
Καθορισμός των αρμοδιοτήτων των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων που συμμετέχουν στη διαχείριση της διασυνοριακής κυκλοφορίας, με βάση ένα σύνολο συμφωνημένων επιχειρησιακών διαδικασιών, οροσήμων και διεπαφών.	Άρθρο 45
Διαδικασίες, κανόνες, εργαλεία και διεπαφές για την επικοινωνία και την ανταλλαγή πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων εναρμονισμένων ψηφιακών εργαλείων και διεπαφών, μεταξύ διαχειριστών υποδομής, επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, ιδίως δημόσιων αρχών.	Άρθρο 45, Άρθρο [...]62
[...]	[...]
[...] <u>Κοινή μέθοδος για την εκτίμηση των προϋποθέσεων σχετικά με τη διάρκεια και τον πιθανό αντίκτυπο στην κυκλοφορία και του περιεχομένου της έκθεσης συμβάντων του συντονιστή δικτύου</u>	[...] Άρθρο 47 <u>παράγραφος 5α</u>
[...] <u>Κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της κατάλληλης και τακτικής διαβούλευσης των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα</u>	Άρθρο [...] <u>54 παράγραφος 1</u>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Διαταραχές του δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 46

Είδος περιστατικού	Εκτιμώμενη πιθανή διάρκεια	Εκτιμώμενος πιθανός αντίκτυπος
Διαταραχές δικτύου	Η επαναφορά της διαθέσιμης χωρητικότητας για χρήση από αμαξοστοιχία στα προ του περιστατικού επίπεδα απαιτεί 3 ή περισσότερες ημέρες	<ul style="list-style-type: none">– Το 50 % ή περισσότερο των αμαξοστοιχιών στο επηρεαζόμενο τμήμα που λειτουργεί σε ένα μόνο δίκτυο χρειάζεται επιχειρησιακή μεταχείριση– Λιγότερο από το 50 % των αμαξοστοιχιών στο επηρεαζόμενο τμήμα που εκτελούν δρομολόγια σε περισσότερα από ένα δίκτυα χρειάζονται ή αναμένεται να χρειαστούν επιχειρησιακή μεταχείριση
Διαταραχή σε πολλαπλά δίκτυα	Η επαναφορά της διαθέσιμης χωρητικότητας για χρήση από αμαξοστοιχία στα προ του περιστατικού επίπεδα απαιτεί 3 ή περισσότερες ημέρες	<ul style="list-style-type: none">– Το 50 % ή περισσότερο των αμαξοστοιχιών στο επηρεαζόμενο τμήμα που εκτελούν δρομολόγια σε περισσότερα από ένα δίκτυα χρειάζονται ή αναμένεται να χρειαστούν επιχειρησιακή μεταχείριση

Οι προϋποθέσεις σχετικά με τη διάρκεια και τον πιθανό αντίκτυπο στην κυκλοφορία είναι σωρευτικές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

[...]

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 50

Τομέας επιδόσεων	Σχετικά θέματα (ενδεικτικά)
Υποδομή και εξοπλισμός	<ul style="list-style-type: none">– Χωρητικότητα και ικανότητες της υλικής υποδομής και του εξοπλισμού της, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των προτύπων ΔΕΔ-M– Μειώσεις στη χωρητικότητα ή ικανότητα της υποδομής λόγω αναβολής της ανανέωσης, της συντήρησης ή της επισκευής της υποδομής
Χωρητικότητα υποδομής	<ul style="list-style-type: none">– Προσφορά χωρητικότητας από άποψη ποσότητας και ποιότητας– Χρησιμοποίηση της χωρητικότητας, πλεονάζουσα χωρητικότητα για την κάλυψη της αύξησης της κυκλοφορίας– Συνοχή μεταξύ της διαθέσιμης χωρητικότητας (σχεδιασμένης ή μη σχεδιασμένης) και των αναγκών της αγοράς, <u>σε επίπεδο μονού δικτύου και πολλαπλών δικτύων</u>– Σταθερότητα της προσφοράς χωρητικότητας, ιδίως σε σχέση με έργα υποδομής– Κορεσμένη υποδομή– Προγραμματισμένοι χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση της κυκλοφορίας	<ul style="list-style-type: none">– Χρονική συνέπεια / καθυστερήσεις των διαφόρων τύπων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στην αφετηρία, στις ενδιάμεσες στάσεις και στον προορισμό και σε σημαντικά από επιχειρησιακή άποψη σημεία– Ματαιώσεις δρομολογίων– Πραγματικοί χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση διαταραχών και διαχείριση κρίσεων	<ul style="list-style-type: none">– Ποσοστό κυκλοφορίας που θα μπορούσε να εκτραπεί ή να προγραμματιστεί εκ νέου κατά τη διάρκεια της διαταραχής ή της κρίσης– Αντίκτυπος των διαταραχών στη σιδηροδρομική κυκλοφορία από άποψη καθυστερήσεων και ματαιώσεων– Αντίκτυπος των διαταραχών στους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στους πελάτες τους

	<ul style="list-style-type: none"> - Συγκεκριμένα ζητήματα που ανέκυψαν (ποιοτικά)
Ανάπτυξη και επιδόσεις ψηφιακών υπηρεσιών, εργαλείων και διεπαφών	<ul style="list-style-type: none"> - Υποστήριξη των διαδικασιών που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των διαταραχών - Πληρότητα και ποιότητα των παρεχόμενων πληροφοριών και δεδομένων - Ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική που αναπτύχθηκε [...] στην <u>κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι»</u> και με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797
Συμμόρφωση προς τις κανονιστικές διατάξεις· ρυθμιστική εποπτεία	<ul style="list-style-type: none"> - Δείκτες διαδικασίας για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και τις διαδικασίες - Καταγγελίες που υποβάλλονται στους ρυθμιστικούς φορείς και στο ENRRB

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 48

Οι ακόλουθες πληροφορίες, οι οποίες παρέχονται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις [...] που εκδίδονται σύμφωνα με αυτήν την οδηγία και υπόκεινται στις εκάστοτε ευθύνες των ενδιαφερομένων φορέων κατά τα οριζόμενα στον [κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 της Επιτροπής και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε], [...] παρέχονται δυνάμει του άρθρου 48:

Πληροφορίες που παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής

- Αριθμός [...]αμαξοστοιχίας
- Αναφορά αμαξοστοιχίας
- Κατανομή διαδρομών
- Πληροφορίες πορείας αμαξοστοιχίας και πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας
- Πληροφορίες διακοπής παροχής υπηρεσίας
- Ανταλλαγή δεδομένων για τη βελτίωση της ποιότητας

Πληροφορίες που παρέχονται από άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς:

- Στοιχεία δελτίου αποστολής
- Αίτημα διαδρομής[...]
- Προετοιμασία αμαξοστοιχίας
- Πληροφορίες πορείας αμαξοστοιχίας και πρόγνωση πορείας αμαξοστοιχίας
- Πληροφορίες διακοπής παροχής υπηρεσίας
- Εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης εμπορευμάτων (ETD), εκτιμώμενη ώρα ανταλλαγής εμπορευμάτων (ETI), εκτιμώμενη ώρα άφιξης εμπορευμάτων (ETA)
- Μετακίνηση φορταμαξών
- Ανταλλαγή δεδομένων για τη βελτίωση της ποιότητας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ [...]

[...]

[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ
Πίνακες αντιστοιχίας

1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΑΠΑΛΕΙΦΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 2012/34/ΕΕ

Οδηγία 2012/34/ΕΕ	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 2 παράγραφος 6	Άρθρο [...] <u>38</u> παράγραφος 2
Άρθρο 3 σημείο 20	Άρθρο 21 <u>και παράρτημα ΙΙ</u>
Άρθρο 3 σημείο 22	[...] <u>Άρθρα 36 και 37</u>
Άρθρο 3 σημείο 23	<u>Άρθρο 4 σημείο 5 και</u> άρθρο 31
Άρθρο 3 σημείο 27	Άρθρο 4 σημείο 8
Άρθρο 3 σημείο 28	Άρθρο 4 σημείο 13
Άρθρο 7β παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1
Άρθρο 7β παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 7β παράγραφος 3	Άρθρο 3 παράγραφος 3 και άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο β)
Άρθρο 36	Άρθρο 40
Άρθρο 38 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και άρθρο 26 παράγραφος 6
Άρθρο 38 παράγραφος 2	Άρθρο 26 παράγραφος 3
Άρθρο 38 παράγραφος 3	Άρθρο 26 παράγραφος 4
Άρθρο 38 παράγραφος 4	Άρθρο 26 παράγραφος [...] <u>7</u>
Άρθρο 39 παράγραφος 1	Άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 39 παράγραφος 2	Άρθρο [...]3 <u>παράγραφος 1α</u>
Άρθρο 40 παράγραφος 1	Άρθρο 14[...], <u>άρθρο 28</u> και άρθρο [...] <u>53</u>
Άρθρο 40 παράγραφος 2	Άρθρο 55 παράγραφος 7, άρθρο 57 παράγραφος 2, άρθρο 63 παράγραφος 1[...], άρθρο 64 παράγραφοι 1 και 7
Άρθρο 40 παράγραφος 3	Άρθρο 55 [...]παράγραφοι 2 [...]και [...] <u>5</u>
Άρθρο 40 παράγραφος 4	Άρθρο 57 παράγραφος 1
Άρθρο 40 παράγραφος 5	

Άρθρο 41 παράγραφος 1	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 41 παράγραφος 2	Άρθρο 7 παράγραφος 2
Άρθρο 41 παράγραφος 3	Άρθρο 7 παράγραφος 3
Άρθρο 42 παράγραφος 1	Άρθρο 31 παράγραφος 1
Άρθρο 42 παράγραφος 2	Άρθρο 31 παράγραφος 4
Άρθρο 42 παράγραφος 3	Άρθρο 31 παράγραφος 5
Άρθρο 42 παράγραφος 4	Άρθρο 31 παράγραφος 5[...]
Άρθρο 42 παράγραφος 5	Άρθρο 31 παράγραφος 7 και παράρτημα Ι τμήμα 5
Άρθρο 42 παράγραφος 6	Άρθρο 31 παράγραφος 8
Άρθρο 42 παράγραφος 7	Άρθρο 31 παράγραφος 10
Άρθρο 42 παράγραφος 8	Άρθρο 31 παράγραφος 11
Άρθρο 43 παράγραφος 1	Άρθρο 38 παράγραφος 1, άρθρο 32 παράγραφοι 6, 7, 8[...], άρθρο 33 παράγραφοι 1 και 2 <u>και παράρτημα Ι τμήματα 2, 4, 5, 6 και 7</u>
Άρθρο 43 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφος 8, άρθρο 11 παράγραφος 2, άρθρο 21 παράγραφος 9, άρθρο 38 παράγραφος 3 και άρθρο 39 παράγραφος 9
Άρθρο 43 παράγραφος 3	[...]
Άρθρο 44 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Άρθρο 44 παράγραφος 2	Άρθρο 32 παράγραφοι 7 και [...] ⁸
Άρθρο 44 παράγραφος 3	Άρθρο 31 παράγραφος 2
Άρθρο 44 παράγραφος 4	Άρθρο 28 <u>και άρθρο 62 παράγραφος 5</u>
Άρθρο 45 παράγραφος 1	Άρθρο 32 παράγραφος 2
Άρθρο 45 παράγραφος 2	Άρθρο [...] ^{<u>25</u>}
Άρθρο 45 παράγραφος 3	Άρθρο 32 παράγραφος 10
Άρθρο 45 παράγραφος 4	Άρθρο 32 παράγραφος 11
Άρθρο 46 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφοι <u>2α και 3</u> [...], άρθρο 20 παράγραφος 3 [...] <u>και</u> άρθρο [...] ^{<u>36 παράγραφος 1</u>}
Άρθρο 46 παράγραφος 2	Άρθρο 36 παράγραφος 2
Άρθρο 46 παράγραφος 3	Άρθρο 36 παράγραφος 3

Άρθρο 46 παράγραφος 4	Άρθρο 36 παράγραφος 4
Άρθρο 46 παράγραφος 5	Άρθρο 36 παράγραφος [...] 2
Άρθρο 46 παράγραφος 6	Άρθρο [...] 37
Άρθρο 47 παράγραφος 1	Άρθρο 21 παράγραφος 1 και παράρτημα II
Άρθρο 47 παράγραφος 2	Άρθρο 21 παράγραφος 4
Άρθρο 47 παράγραφος 3	Άρθρο 21 παράγραφος [...] 6 , άρθρο 25 παράγραφος 1
Άρθρο 47 παράγραφος 4	Άρθρο 8 παράγραφοι 1 και 2 [...] και άρθρο 11 παράγραφος 3
Άρθρο 47 παράγραφος 5	Άρθρο 8 παράγραφος 1 και [...] άρθρο 33
Άρθρο 47 παράγραφος 6	Άρθρο 21 παράγραφος 6
Άρθρο 48 παράγραφος 1	Άρθρο 34 παράγραφος 1
Άρθρο 48 παράγραφος 2	Άρθρο 18 παράγραφος 4
Άρθρο 49 παράγραφος 1	Άρθρο 24 παράγραφος 1
Άρθρο 49 παράγραφος 2	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 49 παράγραφος 3	Άρθρο 24 παράγραφος 3
Άρθρο 50 παράγραφος 1	Άρθρο 22 παράγραφος 1
Άρθρο 50 παράγραφος 2	Άρθρο 22 παράγραφος 2
Άρθρο 50 παράγραφος 3	Άρθρο 22 παράγραφος 1
Άρθρο 51 παράγραφος 1	Άρθρο 23 παράγραφος 1
Άρθρο 51 παράγραφος 2	Άρθρο 23 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 51 παράγραφος 3	Άρθρο 23 παράγραφος 4
Άρθρο 51 παράγραφος 4	Άρθρο 23 παράγραφος 5
Άρθρο 52 παράγραφος 1	Άρθρο 12 παράγραφος 8
Άρθρο 52 παράγραφος 2	Άρθρο 27 παράγραφος 6
Άρθρο 53 παράγραφος 1	Άρθρο 35 παράγραφος 1
Άρθρο 53 παράγραφος 2	Άρθρο 10 παράγραφοι 2 και 4 και άρθρο 35 παράγραφος 4

Άρθρο 53 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 1
Άρθρο 54 παράγραφος 1	Άρθρο 43 παράγραφος 3
Άρθρο 54 παράγραφος 2	Άρθρο 43 παράγραφος 5
Άρθρο 54 παράγραφος 3	Άρθρο 43 παράγραφος 6

2. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 913/2010

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010	Παρόν κανονισμός
Άρθρα 1 έως 7	
Άρθρο 8	Άρθρο 55 παράγραφοι 1 έως 4, 6, 7 και 8, και άρθρο 56 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως γ), στ) και άρθρο 56 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 1, άρθρο 22 παράγραφοι 3 και 4, άρθρο 23 παράγραφος 3 και άρθρο 57
Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α), γ), δ), ε) και άρθρο 9 παράγραφοι 2, 3, 4 και 5	
Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 15 και άρθρο 22 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 10	
Άρθρο 11	Άρθρο 55 παράγραφοι 1 έως 4, 6, 7 και 8
Άρθρα 12 έως 18	
Άρθρο 19	Άρθρο 49 και άρθρο [...] <u>65 παράγραφοι 7 και 8</u>
Άρθρα 20 έως 25	