



Βρυξέλλες, 8 Απριλίου 2026
(OR. en)

16833/25
ADD 1

Διοργανικός φάκελος:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139

ΣΧΕΔΙΟ ΣΚΕΠΤΙΚΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση εν όψει της έκδοσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 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
– Σχέδιο σκεπτικού του Συμβουλίου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 11 Ιουλίου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρόταση¹ κανονισμού 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 πρόταση βασίζεται στο άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και υποβάλλεται σε διαπραγμάτευση στο πλαίσιο της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας.
2. Το Συμβούλιο καθόρισε τη γενική του προσέγγιση στο Συμβούλιο ΤΤΕ (Μεταφορές) στις 18 Ιουνίου 2024.
3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη διαπραγματευτική του εντολή στη σύνοδο της ολομέλειάς του στις 12 Μαρτίου 2024.
4. Διοργανώθηκε πρώτος τριμερής διάλογος στις 19 Νοεμβρίου 2024, από τον οποίο προέκυψε γενική εντολή σε τεχνικό επίπεδο. Πραγματοποιήθηκαν δύο ακόμη τριμερείς διάλογοι στις 3 Μαρτίου 2025 και στις 10 Ιουνίου 2025. Κατά τον τέταρτο και τελευταίο τριμερή διάλογο, στις 18 Νοεμβρίου 2025, το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο κατέληξαν σε προσωρινή συμφωνία.
5. Στις 19 Δεκεμβρίου 2025 η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων ανέλυσε το τελικό συμβιβαστικό κείμενο με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας, την οποία και επιβεβαίωσε.
6. Στις 27 Ιανουαρίου 2026 η πρόεδρος της επιτροπής TRAN απέστειλε επιστολή στον πρόεδρο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαιώνοντας ότι, σε περίπτωση που το Συμβούλιο εγκρίνει το συμφωνηθέν κείμενο σε πρώτη ανάγνωση, μετά την οριστική διατύπωση από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Κοινοβούλιο θα εγκρίνει τη θέση του Συμβουλίου σε δεύτερη ανάγνωση.

¹ ST 11718/23 + ADD 1 έως 4

II. ΣΤΟΧΟΣ

7. Ο κανονισμός αποσκοπεί στην εφαρμογή ενιαίου κανονιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι κανόνες σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας που ορίζονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ αντικαθίστανται από εκείνους που καθορίζονται στον συγκεκριμένο κανονισμό. Η πρόταση βασίζεται στο έργο επανασχεδιασμού των χρονοδιαγραμμάτων (TTR) υπό την καθοδήγηση του κλάδου και αποσκοπεί στην παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας στους διαχειριστές υποδομής τόσο για μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό όσο και για βραχυπρόθεσμη κατανομή της χωρητικότητας μέσω νέας διαδικασίας σχεδιασμού και κατανομής. Η εκ των προτέρων προετοιμασία για μεγαλύτερο διάστημα θα καταστήσει δυνατή τη βέλτιστη χρήση των υποδομών. Επιπλέον, θα επιτευχθεί πιο ισορροπημένη κατανομή μεταξύ των διαφόρων τύπων χρηστών της σιδηροδρομικής χωρητικότητας, είτε πρόκειται για επιβάτες είτε για εμπορεύματα, ιδίως προς όφελος των εμπορευματικών μεταφορών που αναμένεται να καταστούν πιο αξιόπιστες.
8. Όσον αφορά την οργάνωση, η πρόταση της Επιτροπής ενίσχυσε την κεντρική διαχείριση σε επίπεδο ΕΕ, χάρη στην ενίσχυση του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής (ENIM) και τη δημιουργία μιας νέας οντότητας: του συντονιστή δικτύου. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων που είχε προταθεί αρχικά έδωσε τη θέση του στη συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις. Κατόπιν αιτήματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα έχουν τη δυνατότητα να συστήσουν Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σιδηροδρόμων (ERP).

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

9. Στηριζόμενα στην πρόταση της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις με σκοπό να επιτευχθεί συμφωνία σε πρώτη δευτέρα ανάγνωση με βάση τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τα ακόλουθα κύρια στοιχεία, για τα οποία επιτεύχθηκε συμφωνία μεταξύ των συννομοθετών.

Σύνοψη των κυριότερων ζητημάτων

10. Ο κανονισμός θεσπίζει νέους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής παρέχοντας δυνατότητα για πιο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και, ως εκ τούτου, επιδιώκει τη βελτίωση της αξιοποίησης της υποδομής και την αύξηση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα. Το νέο σύστημα βασίζεται σε ολοκληρωμένο σύστημα διαβουλεύσεων χάρη στο οποίο οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να κατανοούν καλύτερα τις ανάγκες των διαφόρων αιτούντων. Μετά το στάδιο της διαβούλευσης, γίνεται η κατανομή της χωρητικότητας. Στη συνέχεια, εφαρμόζονται επίσης λεπτομερείς κανόνες που διέπουν τις αλλαγές στον προγραμματισμό. Το νέο σύστημα έχει επίσης σχεδιαστεί με σκοπό τον καλύτερο συντονισμό πέρα από τα σύνορα και τη δημιουργία καλύτερων υπηρεσιών πολλαπλών δικτύων. Προβλέπεται επίσης σύστημα κυρώσεων, ειδικά σχεδιασμένο με σκοπό να λειτουργεί αποτρεπτικά και να αποφεύγονται οι υπερβολικά πολλές αλλαγές.
11. Τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση με βάση την ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής, χωρίς να θίγονται οι επιχειρησιακές αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής. Αυτή η στρατηγική καθοδήγηση καθιστά δυνατή τη συνεκτίμηση ειδικών εθνικών χαρακτηριστικών και απαιτήσεων στο γενικό πλαίσιο μιας πιο ευρωπαϊκής προσέγγισης του σχεδιασμού και της κατανομής της σιδηροδρομικής χωρητικότητας. Είναι σημαντικό τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να αποφασίζουν σχετικά με τον ειδικό χαρακτήρα του σχεδιασμού χρονοδιαγραμμάτων, να καθορίζουν ελάχιστους όγκους για συγκεκριμένους τύπους υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και να έχουν τη δυνατότητα να αποτυπώνουν τις εθνικές προτεραιότητες στις παραμέτρους για τον καταμερισμό της χωρητικότητας ή την επίλυση συγκρούσεων.
12. Η διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής θα βασίζεται σε πιο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Κάθε χρονοδιάγραμμα που θα τεθεί σε ισχύ από τον Δεκέμβριο του 2030 και μετά, και θα εφαρμόζεται για το επόμενο έτος, θα καταρτίζεται και θα υλοποιείται σε τρία διαδοχικά στάδια: σχεδιασμός, κατανομή και προσαρμογή. Σε κάθε στάδιο πραγματοποιείται διαβούλευση για να ακουστούν οι ανάγκες των αιτούντων. Για την υποστήριξη των διαχειριστών υποδομής και των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων στη διαδικασία σχεδιασμού, κατανομής και προσαρμογής, το ENIM θα καταρτίσει πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. Το πλαίσιο αυτό θα παρέχει εργαλεία, μεθοδολογίες και διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση της χωρητικότητας της υποδομής και για τον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων μερών.

1. Σχεδιασμός: οι διαχειριστές υποδομής ξεκινούν με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας και διασφαλίζουν τον συντονισμό των σχεδίων αυτών μεταξύ τους. Έτσι θα διευκολύνεται η οργάνωση διασυννοριακών υπηρεσιών για τους αιτούντες. Με αφετηρία το στρατηγικό σχέδιο, ο διαχειριστής υποδομής θα προβαίνει σε λεπτομερέστερο σχεδιασμό: πρώτα με στρατηγική χωρητικότητα, στη συνέχεια με το μοντέλο χωρητικότητας και στο τέλος με σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας. Έχουν σχεδιαστεί ειδικές διαδικασίες για τη διαχείριση άκρως χρησιμοποιούμενων ή κορεσμένων υποδομών.
 2. Κατανομή: μετά τον σχεδιασμό θα πρέπει να κατανέμονται στους αιτούντες τα δικαιώματα χρήσης της υποδομής. Πρόκειται τόσο για τα δικαιώματα χωρητικότητας ενός δικτύου όσο και τα δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, για τα οποία προβλέπονται και ειδικοί κανόνες στον κανονισμό. Η κατανομή θα πραγματοποιείται μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών. Οι διαχειριστές υποδομής θα μπορούν να κατανέμουν τα δικαιώματα χωρητικότητας με διαφορετικούς τρόπους και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ζητήματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών. Οι διαχειριστές υποδομής υποχρεούνται επίσης να ενσωματώνουν στον σχεδιασμό τα έργα υποδομής. Εάν στο τέλος της διαδικασίας κατανομής εξακολουθεί να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των αιτημάτων των αιτούντων και της διαθέσιμης χωρητικότητας, προβλέπεται διαδικασία διευθέτησης των αντικρουόμενων αιτημάτων. Εάν δεν μπορεί να βρεθεί συναινετική λύση, η διευθέτηση μπορεί να συνεπάγεται την εφαρμογή δίκαιης, διαφανούς και αμερόληπτης μεθοδολογίας, με βάση ένα σύνολο επιχειρησιακών, κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων.
 3. Προσαρμογή: πριν από την έναρξη ισχύος του χρονοδιαγράμματος, τόσο οι διαχειριστές υποδομής όσο και οι αιτούντες έχουν τη δυνατότητα να ζητήσουν αλλαγές. Ωστόσο, τα αιτήματα αυτά θα πρέπει να περιορίζονται όσο το δυνατόν περισσότερο. Για την αποφυγή υπερβολικά πολλών αλλαγών, έχει θεσπιστεί σύστημα κυρώσεων με σκοπό την αποτροπή αιτημάτων αλλαγών είτε από διαχειριστές υποδομής ή είτε από αιτούντες.
13. Το αποτέλεσμα του σχεδιασμού και της κατανομής είναι το χρονοδιάγραμμα που τίθεται σε ισχύ στις αρχές Δεκεμβρίου κάθε έτους. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πραγματοποιείται, λοιπόν, με βάση το χρονοδιάγραμμα. Στο πλαίσιο του νέου συστήματος, μπορεί ακόμη να συμβούν απρόβλεπτα γεγονότα για τα οποία θα χρειαστεί διαχείριση διαταραχών και κρίσεων. Είναι σημαντικό όλοι όσοι συμμετέχουν στη διαχείριση της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων να αλληλοενημερώνονται. Το ENIM θα καταρτίσει πλαίσιο με σκοπό τη στήριξη των διαχειριστών υποδομής και των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων στον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, με κοινά εργαλεία, μεθοδολογίες και διαδικαστικές ρυθμίσεις.

14. Το ENIM παρακολουθεί και συγκρίνει τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής. Το ENIM θα καταρτίσει πλαίσιο για τη στήριξη των διαχειριστών υποδομής με κοινά εργαλεία, μεθοδολογίες και διαδικαστικές ρυθμίσεις για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το ENIM θα δημοσιεύσει ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων, την οποία θα επικαιροποιεί κάθε χρόνο. Η Επιτροπή μπορεί να συστήσει συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις, ως ανεξάρτητη και αμερόληπτη ομάδα εμπειρογνομόνων. Η ομάδα αυτή θα διατυπώνει συστάσεις σχετικά με τις επιδόσεις, θα εξετάζει το σχέδιο έκθεσης επιδόσεων και θα συντάσσει αυτοτελές τμήμα της έκθεσης επανεξέτασης των επιδόσεων.
15. Διακυβέρνηση
 1. Ο κανονισμός αναθέτει νέες αρμοδιότητες στο ENIM, ήτοι τη δημιουργία των τριών πλαισίων και τον καλύτερο συντονισμό του έργου των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων. Θα διορίσει επίσης τον συντονιστή δικτύου, κατόπιν συγκατάθεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
 2. Ο συντονιστής δικτύου διορίζεται για την υποστήριξη του έργου του ENIM. Εκτελεί χρέη γραμματείας του ENIM, βοηθά στην κατάρτιση των πλαισίων, συμβάλλει στον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, εντοπίζει εμπόδια για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, ενεργεί ως σημείο επαφής και στηρίζει τις εργασίες για την ψηφιοποίηση.
 3. Το ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB) θα αναλάβει ειδικά καθήκοντα στο πλαίσιο του συγκεκριμένου κανονισμού, τα οποία θα αφορούν την παρακολούθηση ρυθμιστικών ζητημάτων και τον συντονισμό μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, όταν προκύπτουν ζητήματα με σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων.
 4. Ο επιχειρησιακός ενδιαφερόμενος φορέας μπορεί να αποφασίσει να συστήσει την ERP για να διασφαλίσει την αποτελεσματική διαβούλευση του σιδηροδρομικού τομέα με το ENIM.
16. Σε περίπτωση που το ENIM δεν παρουσιάσει ένα ή περισσότερα από τα πλαίσια ή στοιχεία αυτών, ή εάν ένα ή περισσότερα από τα πλαίσια ή στοιχεία αυτών δεν επαρκούν για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, ή ένα ή περισσότερα από τα πλαίσια δεν επαρκούν για τη διασφάλιση των ενιαίων προϋποθέσεων για την εφαρμογή του κανονισμού, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό του σχετικού πλαισίου ή στοιχείων του.

17. Το πρώτο χρονοδιάγραμμα μετά τους νέους κανόνες βάσει του εν λόγω κανονισμού θα δημοσιευθεί το 2030 και θα αρχίσει να εφαρμόζεται από τις 14 Δεκεμβρίου 2030.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

18. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής και αποτυπώνει πλήρως τον συμβιβασμό που επιτεύχθηκε κατά τις άτυπες διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με την υποστήριξη της Επιτροπής.
19. Μόλις εκδοθεί, ο κανονισμός 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 θα συμβάλει σημαντικά στον τομέα των μεταφορών.