



C/2026/2585

12.5.2026

ΘΕΣΗ (ΕΕ) αριθ. 8/2026 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

εν όψει της έκδοσης 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

Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 21 Απριλίου 2026

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(C/2026/2585)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως 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 Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήδη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» 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 50 % και με προοπτική το 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 ⁽⁴⁾. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ζητεί μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές και την καταβολή προσπάθειών για την εκπλήρωση της φιλοδοξίας μηδενικής ρύπανσης, με σκοπό τη μείωση, έως το 2030, των επιπτώσεων των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων στην υγεία κατά περισσότερο από 55 % και του ποσοστού των ατόμων που υφίστανται χρόνια όχληση λόγω του θορύβου από τις μεταφορές κατά 30 %. Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης, ενώ οι εκπομπές αυτές 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 σιδηροδρομικές μεταφορές είναι, ως επί το πλείστον, ένας ηλεκτροκίνητος και ενεργειακά αποδοτικός τρόπος μεταφοράς, η μεγαλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών αναμένεται να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών και της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.
- (2) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Προβλέπεται ότι η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και θα διπλασιαστεί έως το 2050, η κυκλοφορία σε σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί έως το 2030 και θα 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 εν λόγω στόχων, οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα πρέπει να καταστούν ελκυστικότερες από άποψη οικονομικής προσιτότητας, αξιοπιστίας και προσβασιμότητας. Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών θα πρέπει επίσης να είναι καλύτερα προσαρμοσμένες στις ανάγκες των ταξιδιωτών και των μεταφορέων εμπορευμάτων.

⁽¹⁾ ΕΕ C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

⁽²⁾ ΕΕ C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2024 (ΕΕ C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 21ης Απριλίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Υποκείμενος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να αυξηθεί η χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και να καταστεί η εν λόγω υποδομή αποδοτικότερη μέσω καλύτερων διαδικασιών σχεδιασμού και κατανομής και μέσω βελτιωμένου διασυνωριακού συντονισμού, και ως εκ τούτου να συμβάλει ο κανονισμός στην αύξηση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης για την απανθρακοποίηση. Ωστόσο, θα χρειαστεί να ληφθούν πρόσθετα μέτρα, πέραν του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, σε όλα τα επίπεδα, για την περαιτέρω ενίσχυση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, προκειμένου να καλυφθεί η αυξημένη ζήτηση για σιδηροδρομική χωρητικότητα, τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορευματικές υπηρεσίες, και να αυξηθεί η συνολική ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων.
- (4) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾ καθορίζει τους κανόνες που διέπουν τη διαχείριση και τη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται στην κατανομή της χωρητικότητας για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
- (5) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾ προβλέπει τη δημιουργία σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων και μονοαπευθυντικών θυρίδων προς διευκόλυνση των αιτημάτων χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες.
- (6) Η διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας είναι ζωτικής σημασίας για την καλή λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η λειτουργία των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ιδίως των διασυνωριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, πρέπει να υπόκειται σε προσεκτικό σχεδιασμό και συντονισμό, ώστε αμαξοστοιχίες με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως η ταχύτητα και η απόσταση πέδησης, να μπορούν να χρησιμοποιούν με ασφάλεια τις ίδιες σιδηροτροχιές. Η βέλτιστη και εναρμονισμένη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής δημιουργεί περισσότερες δυνατότητες χρήσης και αυξάνει την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στους διαχειριστές υποδομής επαρκή ευελιξία για την αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και για να διασφαλίζουν παράλληλα ότι όλοι οι αιτούντες τυγχάνουν δίκαιης μεταχείρισης σε καθεστώς διαφάνειας που δεν εισάγει διακρίσεις, με τρόπο που να διασφαλίζει τον θεμιτό ανταγωνισμό, κατά την πρόσβασή τους στο σιδηροδρομικό δίκτυο.
- (7) 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 επηρεάσει τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Αυτές οι εξαιρέσεις θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν, σε αυστηρά περιορισμένες και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα να τις ζητούν στο μέλλον σε σχέση και με τον παρόντα κανονισμό.
- (8) Η λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης ρυθμίζεται ειδικότερα από τη συνθήκη μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας και της Γαλλικής Δημοκρατίας σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία από ιδιώτες παραχωρησιούχους της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, η οποία υπογράφηκε στο Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986 («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., η οποία υπογράφηκε στις 14 Μαρτίου 1986 και τροποποιήθηκε έκτοτε επανειλημμένα («σύμβαση παραχώρησης»). Σύμφωνα με τη Συνθήκη του Canterbury και τη σύμβαση παραχώρησης, οι παραχωρησιούχοι οφείλουν να διαχειρίζονται τη σιδηροδρομική υποδομή και να εκτελούν μεταφορές κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ, με εξαίρεση ορισμένες διατάξεις, δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις οι δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται αποκλειστικά στην εκτέλεση μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης ή σε μεταφορικές δραστηριότητες με τη μορφή μεταφορών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της εν λόγω σταθερής σύνδεσης. Ομοίως, δεν είναι σκόπιμο να εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός στη διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής για την εκτέλεση τέτοιων υπηρεσιών. Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στη διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής για την εκτέλεση άλλων υπηρεσιών, όπως επιβατικών και εμπορευματικών συρμών.

⁽⁵⁾ 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, ΕΛ: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ΕΛ: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Όταν εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός σε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης που είναι γεωγραφικά απομονωμένο από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ένωσης λόγω θάλασσας, για το οποίο δεν υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη συντονισμού με άλλα κράτη μέλη ή με διαχειριστές υποδομής που διαχειρίζονται σιδηροδρομική υποδομή ευρισκόμενη σε άλλα κράτη μέλη, και όπου υπάρχει συνεχώς διαθέσιμη χωρητικότητα χωρίς να αναμένεται να προκύψει καμία ουσιαστική μεταβολή βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να ακολουθούν ρεαλιστική και αναλογική προσέγγιση, προκειμένου να αποφεύγονται το δυσανάλογο κόστος και ο διοικητικός φόρτος, ενώ παράλληλα θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (10) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα αναγκαία για τη διαφύλαξη ουσιαστικών συμφερόντων ασφάλειας ή άμυνας ή να θεσπίζουν μέτρα αναγκαία για την εξασφάλιση επαρκούς πρόσβασης του στρατού στη σιδηροδρομική υποδομή.
- (11) 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 επικίνδυνα εμπορεύματα ή όπλα που έχουν εισέλθει παράνομα στην Ένωση μέσω της σιδηροδρομικής υποδομής κράτους μέλους. Για τη διαφύλαξη της ομαλότητας, της ασφάλειας και της προστασίας των σιδηροδρομικών μεταφορών και τη διασφάλιση της προστασίας της σιδηροδρομικής υποδομής τους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να αρνούνται να χορηγούν δικαιώματα χωρητικότητας σε αιτούντα ή να τα ανακαλούν όταν η πρόσβαση στην υποδομή τους ενέχει κίνδυνο για τη δημόσια τάξη ή τη δημόσια ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων της εθνικής ασφάλειας και άμυνας. Κάθε τέτοια απόφαση θα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένη και απολύτως αναγκαία και αναλογική προς τον επιδιωκόμενο στόχο, ενώ παράλληλα θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις 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 θα πρέπει να μπορεί να λάβει υπόψη, μεταξύ άλλων παραγόντων, 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 ο αιτών τελεί υπό την κυριότητα ή τον ουσιαστικό έλεγχο, 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 αξιολόγησης του αν εξακολουθεί να είναι αιτιολογημένη 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. Όταν η ανησυχία που έχει εγείρει ένα κράτος μέλος δεν επιλύεται μέσω συντονισμού, το οικείο κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να ζητήσει σύσταση από την Επιτροπή σχετικά με την απόφαση που έλαβε άλλο κράτος μέλος.
- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση, ώστε να διασφαλίζεται ότι ο σχεδιασμός και η χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής συνάδουν με τους γενικούς στόχους και τους προσανατολισμούς των πολιτικών τους. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαιτούν από τους διαχειριστές υποδομής την εφαρμογή ειδικών σχεδιασμών χρονοδιαγράμματος, όπως ενοποιημένων χρονοδιαγραμμάτων με τακτά δρομολόγια, τη δέσμευση ελάχιστου όγκου χωρητικότητας για ορισμένους τύπους κυκλοφορίας και τον αντικατοπτρισμό των εθνικών συνθηκών και προτεραιοτήτων πολιτικής στις παραμέτρους της μεθοδολογίας για τον καταμερισμό της χωρητικότητας και τη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να σέβονται τις επιχειρησιακές αρμοδιότητες των διαχειριστών υποδομής και να διασφαλίζουν ότι διατηρούν επαρκές λειτουργικό περιθώριο για την εκπλήρωση όλων των καθηκόντων και ευθυνών τους.
- (13) Δεδομένου ότι μπορεί να απαιτηθεί από τους διαχειριστές υποδομής να εφαρμόσουν ειδικό σχεδιασμό χρονοδιαγράμματος, μια σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων μπορεί να υπόκειται σε διαφορετικούς σχεδιασμούς χρονοδιαγραμμάτων. Υπό το πρίσμα αυτό αλλά και άλλων παραγόντων, τα κράτη μέλη που είναι υπεύθυνα για τους διαχειριστές υποδομής που κατανέμουν δικαιώματα χωρητικότητας για σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων η οποία υπόκειται σε διαφορετικούς σχεδιασμούς χρονοδιαγραμμάτων θα πρέπει να συντονίζονται, ώστε να διασφαλίζεται ότι η στρατηγική τους καθοδήγηση συνάδει με τις εθνικές απαιτήσεις. Επιπλέον, δεδομένου ότι στα κράτη μέλη χρησιμοποιούνται διαφορετικές πρακτικές για τον σχεδιασμό χρονοδιαγραμμάτων, οι εν λόγω πρακτικές δημιουργούν την ανάγκη αυξημένου συντονισμού και μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σε διασυνοριακό επίπεδο, ιδίως όταν οι διαχειριστές υποδομής υποχρεούνται να σχεδιάζουν εκ των προτέρων τη χωρητικότητα χρησιμοποιώντας χρονοδιαγράμματα με τακτά δρομολόγια.

- (14) Οι κανόνες και οι διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και να ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. Θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ιδίως την ανάγκη μακροπρόθεσμης σταθερότητας της διαθέσιμης χωρητικότητας για επιβατικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών 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 εστίαση της διαδικασίας διαχείρισης της χωρητικότητας δεν θα πρέπει πλέον να είναι κατά κύριο λόγο ετήσια, αλλά να οργανώνεται σε τρεις διαδοχικές φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας: τον προγραμματισμό των σιδηροδρομικών υπηρεσιών· την κατανομή της χωρητικότητας· και την προσαρμογή και τον αναπρογραμματισμό της χωρητικότητας. Η θέσπιση καλύτερα καθορισμένων και διαρθρωμένων φάσεων που να παρέχουν τη δυνατότητα μακροπρόθεσμου σχεδιασμού 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 όσον αφορά την οργάνωσή τους, όπως οι εμπορευματικοί συρμοί και οι διασυνοριακοί επιβατικοί συρμοί, συμπεριλαμβανομένων των νυχτερινών συρμών.
- (15) 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 της υποδομής, σύμφωνα με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αναπτύχθηκε δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁷⁾, ιδίως το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), αναμένεται να οδηγήσουν σε αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ωστόσο, είναι απίθανο οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να μπορούν να ικανοποιήσουν όλα τα αιτήματα χωρητικότητας για τη χρήση άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης υποδομής και θα πρέπει να βασίζονται στον ορθό σχεδιασμό για την πρόβλεψη των αναγκών, την παροχή έγκαιρων ενδείξεων στους αιτούντες και τη διευκόλυνση της κατανομής της χωρητικότητας.
- (16) 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 της χωρητικότητας σε άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και για σκοπούς διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων. Ειδικά για τους αιτούντες χωρητικότητα σε διαφορετικά κράτη μέλη, θα ήταν σκόπιμο οι διαχειριστές υποδομής να χρησιμοποιούν κοινή μέθοδο και ένα διαφανές σύνολο κριτηρίων που να αποσαφηνίζει τον τρόπο με τον οποίο τα κριτήρια αυτά έχουν ληφθεί υπόψη και τον τρόπο με τον οποίο έχουν επηρεάσει τις ληφθείσες αποφάσεις.
- (17) Το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής («ENIM») θα πρέπει να παρέχει καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο καθορισμού κοινής αντικειμενικής και διαφανούς μεθοδολογίας που δεν εισάγει διακρίσεις, η οποία θα βασίζεται σε κοινωνικοοικονομικά, επιχειρησιακά και περιβαλλοντικά κριτήρια για τον καταμερισμό και την κατανομή της χωρητικότητας. Δεδομένου ότι πρόκειται για μια νέα μεθοδολογία με την οποία θα λαμβάνονται αποφάσεις σχετικά με τον καταμερισμό της χωρητικότητας ή τη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων και θα είναι σημαντικό να καθοριστούν στο σωστό επίπεδο οι τιμές των παραμέτρων, το ENIM θα πρέπει να δοκιμάσει και να προσαρμόσει τα επιχειρησιακά, κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια πριν από την εφαρμογή τους.
- (18) Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προσαρμόζουν τις πρότυπες τιμές των παραμέτρων ώστε συνεκτιμούνται οι τοπικές ή εθνικές συνθήκες με βάση αποδεκτές προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία.
- (19) 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, ανακαίνιση και συντήρηση της σιδηροδρομικής 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 της χωρητικότητας παρέχει σταδιακά μεγαλύτερο επίπεδο λεπτομέρειας σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη την ανατροφοδότηση από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, και ότι αποτελεί τη βάση για την κατανομή της χωρητικότητας.
- (20) Για να διασφαλιστεί ότι διατίθεται προς κατανομή χωρητικότητα 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 κορεσμένη ή άκρως χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή 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 της ομαδοποίησης αμαξοστοιχιών με παρόμοια χαρακτηριστικά επιδόσεων κατά τη φάση κατανομής της χωρητικότητας.

(7) Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) 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 και με τρόπο δίκαιο που δεν εισάγει διακρίσεις. Για τον σκοπό αυτόν, κατά τη φάση της κατανομής, ορισμένα αιτήματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας θα μπορούσαν να απορριφθούν ή να τους δοθεί χαμηλότερη προτεραιότητα. Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας θα πρέπει να επικαιροποιείται συνεχώς ώστε να αντικατοπτρίζει τη διαθέσιμη χωρητικότητα.
- (22) Οι επιχειρήσεις από 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 αυτές να συμπεριληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, ο οποίος περιέχεται στο ετήσιο σχέδιο κίνησης συρμών και τροχαίου υλικού, και πιθανόν οι εν λόγω ανάγκες να μην μπορούν να ενταχθούν στο ετήσιο χρονοδιάγραμμά του. 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 ασαφή ζήτηση, οργανώνονται σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα δρομολόγια και θα μπορούσαν να εκτελούνται επανειλημμένα για χρονικό διάστημα που δεν συμπίπτει με τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να είναι δυνατή η δέσμευση χωρητικότητας για σιδηροδρομικές διαδρομές, η οποία να μπορεί στη συνέχεια να κατανεμηθεί άμεσα από άποψη χρόνου.
- (23) 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 εκ των προτέρων για σταθερές, πολυετείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες μέσω συμφωνιών-πλαισίων. Τέλος, οι αιτούντες θα πρέπει να μπορούν να ζητούν χωρητικότητα πλησίον του χρόνου εκτέλεσης για μεμονωμένους συρμούς μέσω *ad hoc* αιτημάτων χωρητικότητας ή για επαναλαμβανόμενες σιδηροδρομικές υπηρεσίες μέσω αιτημάτων κυλιόμενου σχεδιασμού. Δεδομένου ότι ο κυλιόμενος σχεδιασμός ενδείκνυται ιδιαίτερα για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες, λόγω των χαρακτηριστικών τους, η κατανομή χωρητικότητας μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού θα πρέπει να αφορά τουλάχιστον τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες.
- (24) Σημαντικό μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μεγάλων αποστάσεων και απαιτεί διασυνοριακό συντονισμό μεταξύ 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 διασφαλιστούν μεγαλύτερη συνοχή και εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, και παράλληλα ο καθορισμός αυτών να βασίζεται στην εμπειρία και την εμπειρογνώσια του τομέα. Κατά συνέπεια, ο ρόλος του ENIM θα πρέπει να ενισχυθεί με την ανάθεση σε αυτό της ανάπτυξης κατευθυντήριων γραμμών, ώστε να καταστεί δυνατή η βελτίωση της ομοιόμορφης εφαρμογής των διαδικασιών και των μεθοδολογιών του παρόντος κανονισμού για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και ο ενεργός συντονισμός της διασυνοριακής χωρητικότητας και κυκλοφορίας. Ειδικότερα, το ENIM θα πρέπει να αναπτύξει ευρωπαϊκά πλαίσια για τη διαχείριση της χωρητικότητας, για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, καθώς και για την επανεξέταση των επιδόσεων. Κατά την ανάπτυξη των εν λόγω ευρωπαϊκών πλαισίων θα πρέπει να ζητείται η γνώμη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.
- (25) Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων και το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων, τα οποία αναπτύσσονται στο σύνολό τους από το ENIM, θα πρέπει να παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό κοινών εργαλείων, κοινών μεθοδολογιών και κοινών διαδικαστικών ρυθμίσεων που να καθιστούν δυνατή την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού από τους διαχειριστές υποδομής σε ολόκληρο τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, τον συντονισμό της διασυνοριακής κυκλοφορίας, τη διαχείριση καταστάσεων διαταραχών της κυκλοφορίας και κρίσεων, καθώς και την επανεξέταση των επιδόσεων. Μολονότι τα εν λόγω πλαίσια και τα στοιχεία που περιέχονται σε αυτά δεν θα πρέπει να είναι δεσμευτικά και οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διατηρούν την ευθύνη των επιχειρησιακών τους αποφάσεων, αναμένεται να ακολουθούν τα πλαίσια, εκτός εάν ειδικές συνθήκες δικαιολογούν απόκλιση από αυτά. Στις περιπτώσεις αυτές, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να ενεργούν σύμφωνα με την αρχή της «συμμόρφωσης ή αιτιολόγησης» και θα πρέπει να αιτιολογούν τυχόν απόκλιση από τα εν λόγω πλαίσια. Η εν λόγω προσέγγιση επιτρέπει να εξισορροπηθούν οι ανάγκες συντονισμού και εφαρμογής ομοιόμορφων προσεγγίσεων στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και η ανάγκη προσαρμογής των διαδικασιών και των μεθοδολογιών στις ειδικές συνθήκες συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Όταν το ENIM δεν καταλήγει σε συμφωνία σχετικά με τα κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις και, ως εκ τούτου, δεν είναι σε θέση να αναπτύξει τα ευρωπαϊκά πλαίσια, ή όταν, σε περίπτωση τέτοιας συμφωνίας, τα εν λόγω πλαίσια είναι ανεπαρκή για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων τους, ή υπάρχουν εκτεταμένες αποκλίσεις από την εφαρμογή των εν λόγω πλαισίων οι οποίες υπονομεύουν την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό δεσμευτικών κανόνων σχετικά με τα κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των εν λόγω ευρωπαϊκών πλαισίων ή των στοιχείων τους.

- (26) Το ENIM θα πρέπει να ορίσει συντονιστή δικτύου ο οποίος θα εκτελεί υποστηρικτικά και επιχειρησιακά καθήκοντα. Κατά τον ορισμό συντονιστή δικτύου, το ENIM θα πρέπει να στραφεί σε κάποιον μη κερδοσκοπικό οργανισμό με πείρα και συμμετοχή στη βελτίωση της διαχείρισης της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.
- (27) 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. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να προβλέπουν ένα σύστημα διαρθρωμένου συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.
- (28) 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 σε δραστηριότητες εφοδιαστικής. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί διαρθρωμένη διαβούλευση μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων. Η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σιδηροδρόμων («ERP») θα πρέπει να είναι η πλατφόρμα που θα διαχειρίζεται αυτή τη διαρθρωμένη διαβούλευση, καθώς αναμένεται να αποτελείται από εκπροσώπους όλων των ενδιαφερόμενων φορέων που συμμετέχουν στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών ή των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών πολυτροπικών μεταφορών. Η ERP θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει στο ENIM γνωμοδοτήσεις κατά την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πλαισίων και απτές εμπειρίες και πρακτικές προτάσεις για συγκεκριμένες προκλήσεις, καθώς και να συμβάλλει στην περαιτέρω βελτίωση της λειτουργίας των ευρωπαϊκών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- (29) Η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και η γνώση της δυνατότητας εκτέλεσης των υπηρεσιών από πολύ νωρίτερα είναι ορισμένες από τις πτυχές που εκτιμούν περισσότερο οι πελάτες των σιδηροδρόμων και οι αιτούντες. 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 αυτόν, θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο δυνατό οι αποκλίσεις από το χρονοδιάγραμμα, και 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.
- (30) Με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να θεσπιστεί σύστημα επιβολής προστίμων τα οποία θα καταβάλλονται όταν είτε ο διαχειριστής υποδομής είτε ο αιτών δεν εκπληρώνει τις δεσμεύσεις του σε σχέση με καταναμεμένο δικαίωμα χωρητικότητας. Το ύψος των προς καταβολή προστίμων θα πρέπει να είναι αποτελεσματικό, αναλογικό, αποτρεπτικό και να μην εισάγει διακρίσεις, προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση της σχεδιαζόμενης χρήσης της χωρητικότητας. Το ύψος των προστίμων θα πρέπει επίσης να εγκρίνεται από τον ρυθμιστικό φορέα. Ο διαχειριστής υποδομής θα μπορούσε να διατυπώσει πρόταση για το ύψος των προστίμων με βάση τα τέλη πρόσβασης τροχιάς που καταβάλλονται στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Για τη διαμόρφωση των προστίμων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες, μεταξύ άλλων, η χρονική στιγμή της κοινοποίησης της αλλαγής, η ποιότητα της εναλλακτικής χωρητικότητας που παρέχεται όσον αφορά την πρόσθετη απόσταση ή το χρονοδιάγραμμα, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και άλλες σχετικές πτυχές, ή το εάν η χωρητικότητα μπορεί να ανακαταναμεμθεί και να χρησιμοποιηθεί από άλλον αιτούντα. Θα πρέπει να διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα όταν η ποιότητα της εναλλακτικής λύσης είναι υψηλή ή όταν η χωρητικότητα μπορεί να ανακαταναμεμθεί. Θα πρέπει να διαμορφώνεται σε υψηλότερα επίπεδα, όταν η αλλαγή ζητείται χρονικά λίγο πριν από τη χρήση του δικαιώματος χωρητικότητας ή όταν η ποιότητα είναι πολύ χαμηλή σε σύγκριση με το αρχικό καταναμεμένο δικαίωμα χωρητικότητας. Όσον αφορά τα κράτη μέλη που δεν έχουν ως νόμισμα το ευρώ, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να προβλέπουν το ύψος των προστίμων στο νόμισμά τους, το δε ύψος θα πρέπει να αντιστοιχεί στο ύψος σε ευρώ, όπως αυτό καθορίζεται στον παρόντα κανονισμό κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του. Οι εν λόγω διαχειριστές υποδομής καλούνται να επανεξετάζουν τακτικά το ύψος των προστίμων, μεταξύ άλλων, σε σχέση με την εξέλιξη της συναλλαγματικής ισοτιμίας. Αυτό το σύστημα επιβολής προστίμων θα πρέπει να αποσκοπεί στην επιτάχυνση της διευθέτησης διαφορών και στη μείωση των προσφυγών που σχετίζονται με τη μη συμμόρφωση με τα καταναμεμένα δικαιώματα χωρητικότητας, καθώς και στην παροχή βεβαιότητας, ασφάλειας δικαίου, προβλεψιμότητας και διαφάνειας τόσο στους διαχειριστές υποδομής όσο και στους αιτούντες όσον αφορά τις δεσμεύσεις τους σε σχέση με τα καταναμεμένα δικαιώματα χωρητικότητας.
- (31) Η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για τη βελτίωση των επιδόσεων των εν λόγω υπηρεσιών. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να παρακολουθούν και να συγκρίνουν τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, ενώ το ENIM θα πρέπει να παρακολουθεί τις επιδόσεις σε επίπεδο Ένωσης. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα διαφανές και αντικειμενικό σύστημα δεικτών που να 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. Για τη θέσπιση του εν λόγω συστήματος και την ανάλυση των αποτελεσμάτων του, το ENIM και η Επιτροπή θα πρέπει να μπορούν να βασίζονται σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες υπό τη μορφή συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει ανεξάρτητες συμβουλές στο ENIM και στην Επιτροπή, καθώς και στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και στους Ευρωπαίους Συντονιστές σε όλους τους τομείς που επηρεάζουν τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Θα πρέπει επίσης να συμβάλλει στην έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων.

- (32) 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 θα πρέπει να στοχεύει να διασφαλίσει ότι όλοι οι διαχειριστές υποδομής της Ένωσης χρησιμοποιούν κοινά εργαλεία, κοινές μεθοδολογίες και κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη μέτρηση των επιδόσεων μέσω συμφωνημένων δεικτών. Θα πρέπει να επιτρέπει τον εντοπισμό των ελλείψεων στις επιδόσεις του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης. Θα πρέπει να στοχεύει να διασφαλίσει ότι οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τους στόχους επιδόσεων κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του δικτύου που διαχειρίζονται, αλλά ταυτόχρονα να διασφαλίζει τη συνοχή όσον αφορά τον εντοπισμό των σημαντικότερων ελλείψεων στις επιδόσεις. Θα πρέπει να επιτρέπει στους διαχειριστές υποδομής να συνεργάζονται σε επίπεδο Ένωσης 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.
- (33) Για να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός συντονισμός των διαχειριστών υποδομής σε επίπεδο Ένωσης, το ENIM θα πρέπει να καταστεί πιο λειτουργικό. Θα πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς λήψης αποφάσεων, οι οποίοι να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να συντονίζονται αποτελεσματικά όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας.
- (34) Όλοι οι διαχειριστές υποδομής των κρατών μελών που είναι υπεύθυνοι για γραμμές οι οποίες αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών («δίκτυο ΔΕΔ-Μ») θα πρέπει να είναι μέλη του ENIM. Στις συζητήσεις του ENIM θα πρέπει να μπορούν επίσης να συμμετέχουν άλλοι διαχειριστές υποδομής των κρατών μελών, οι οποίοι περιλαμβάνονται στη στρατηγική διαχείριση της χωρητικότητας για γραμμές εκτός του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Στις εργασίες του ENIM θα μπορούσαν να κληθούν να συμμετάσχουν ως παρατηρητές άλλοι διαχειριστές υποδομής, αλλά χωρίς δικαίωμα ψήφου. Επιπλέον, είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να επιτρέπεται η συμμετοχή στο ENIM των διαχειριστών υποδομής που είναι υπεύθυνοι για γραμμές του κεντρικού ή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ των κρατών που είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών 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 συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δυνάμει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί με την Ένωση. Οι λεπτομέρειες της συμμετοχής τους στο ENIM θα πρέπει να καθορίζονται σύμφωνα με τη συμφωνία που τα εν λόγω κράτη και συμβαλλόμενα μέρη έχουν συνάψει με την Ένωση. Τα εν λόγω κράτη και συμβαλλόμενα 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 μέσω αυτών διαμετακομιστική κυκλοφορία μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η συμβολή τους στο έργο του ENIM είναι σημαντική.
- (35) 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 ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων («ENRRB»), με σκοπό την ανάπτυξη κοινών πρακτικών προς 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 θα πρέπει να προωθούν εθνικές αποφάσεις που υποστηρίζουν τις εναρμονισμένες διαδικασίες που περιγράφονται στα ευρωπαϊκά πλαίσια και δεν θα πρέπει να επηρεάζουν τις αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων ή των διαχειριστών υποδομής.
- (36) Η αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας απαιτούν την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Η εν λόγω ανταλλαγή 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 προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Ως η ευρωπαϊκή αρχή συστήματος για τις τηλεματικές εφαρμογές, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA) θα πρέπει να συμμετέχει στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των ψηφιακών εργαλείων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, ώστε να διασφαλίζεται ότι συμμορφώνονται με την ΤΠΔ για τις τηλεματικές εφαρμογές, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

(*) Απόφαση (ΕΕ) 2017/1937 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2017, σχετικά με την υπογραφή, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και την προσωρινή εφαρμογή της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών (ΕΕ L 278 της 27.10.2017, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διασφαλίσουν την ευθυγράμμιση, ιδίως όσον αφορά την ψηφιοποίηση, με το έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου⁽¹⁰⁾, μέσω της ομάδας καθοδήγησης για τον πυλώνα του συστήματος και της ομάδας αξιοποίησης που αναφέρονται αντίστοιχα στα άρθρα 96 και 97 του εν λόγω κανονισμού.
- (38) 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 των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων 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 για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) όσον αφορά ορισμένα στοιχεία των παραδοτέων που προκύπτουν από τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας υποδομής· το χρονοδιάγραμμα για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας και τη διαδικασία κατανομής χωρητικότητας· τη διορία 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 σιδηροδρομικής υποδομής· τα κατώτατα όρια για τη χρήση της χωρητικότητας άκρως χρησιμοποιούμενης και κορεσμένης σιδηροδρομικής υποδομής· την προσαρμογή των προστίμων στον πληθωρισμό 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 έργου⁽¹¹⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (39) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση τεχνικών και επιχειρησιακών απαιτήσεων 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, τεχνικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις για τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία σύναψης συμφωνιών-πλαισίων, τη μορφή και το περιεχόμενο των εν λόγω συμφωνιών-πλαισίων, καθώς και λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία κυλιόμενου σχεδιασμού και σχετικά με τα ευρωπαϊκά πλαίσια. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹²⁾. Όταν η επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ δεν διατυπώνει γνώμη στο πλαίσιο της διαδικασίας εξέτασης, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης.
- (40) Η Επιτροπή έχει δηλώσει την πρόθεσή της, ενόψει της προγραμματισμένης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, να αξιολογήσει τη σκοπιμότητα και τα πιθανά οφέλη της επέκτασης της αρμοδιότητας του ERA στη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής. Στην αξιολόγηση θα μπορούσαν να εξετάζονται, μεταξύ άλλων, η χρήση των υφιστάμενων αρμοδιοτήτων του ERA σε τομεακές διαδικασίες διαβούλευσης, ιδίως κατά τη θέσπιση παράγωγου δικαίου, καθώς και ένας υποστηρικτικός ρόλος στη διευκόλυνση της ανεξάρτητης παρακολούθησης των επιδόσεων και στην αξιολόγηση των δημοσιονομικών επιπτώσεων.
- (41) Οι κανόνες σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας που καθορίζονται 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 των διαχειριστών υποδομής, οι κανόνες για τη συνεργασία μεταξύ των 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, δεν θα πρέπει να επηρεάζονται από τον παρόντα κανονισμό.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2021, σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 219/2007, (ΕΕ) αριθ. 557/2014, (ΕΕ) αριθ. 558/2014, (ΕΕ) αριθ. 559/2014, (ΕΕ) αριθ. 560/2014, (ΕΕ) αριθ. 561/2014 και (ΕΕ) αριθ. 642/2014 (ΕΕ L 427 της 30.11.2021, σ. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

⁽¹¹⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽¹²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος του εν λόγω 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 χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής εξακολουθούσε να είναι αναποτελεσματική από διασυνοριακή άποψη. Η εν λόγω αξιολόγηση έδειξε επίσης ότι η διαχείριση της χωρητικότητας στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους χωριστά από το υπόλοιπο δίκτυο δεν είναι αποτελεσματική. Στη λειτουργία της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής 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, κατόπιν επαρκούς μεταβατικής περιόδου, 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 αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό.
- (43) Η κατάρτιση 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 που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό συνεπάγεται ότι οι προετοιμασίες για τους πίνακες δρομολογίων βάσει του νέου κανονιστικού 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 περιόδου στην οποία τα αναγκαία προπαρασκευαστικά βήματα για έναν πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να συμμορφώνονται με το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει για τον συγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων. Οι συμφωνίες-πλαίσια που έχουν συναφθεί βάσει του ισχύοντος πλαισίου θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνεχιστούν έως τη λήξη τους.
- (44) Σύμφωνα με το νέο κανονιστικό πλαίσιο, τα προπαρασκευαστικά βήματα για έναν πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να αρχίζουν με την έναρξη της φάσης της στρατηγικής για τη χωρητικότητα πέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος του εν λόγω 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 απλοποιηθεί με μείωση της φάσης της στρατηγικής για τη χωρητικότητα. Κατά συνέπεια, ο πρώτος πίνακας δρομολογίων που θα εμπίπτει στο νέο κανονιστικό πλαίσιο θα είναι ο πίνακας δρομολογίων που αρχίζει στις 14 Δεκεμβρίου 2030. Προκειμένου να συμμορφωθούν με το νέο κανονιστικό πλαίσιο, όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς θα πρέπει να ξεκινήσουν τις αναγκαίες προετοιμασίες χωρίς καθυστέρηση.
- (45) Η οδηγία (ΕΕ) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾ θεσπίζει μέτρα για την επίτευξη υψηλού επιπέδου ανθεκτικότητας για τις κρίσιμες οντότητες που παρέχουν βασικές υπηρεσίες εντός της Ένωσης. Οι διαχειριστές υποδομής που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εμπίπτουν κατ'αρχήν και στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Η οδηγία (ΕΕ) 2022/2557 απαιτεί από τις κρίσιμες οντότητες να λαμβάνουν μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας. Ο παρών κανονισμός απαιτεί και από τους διαχειριστές υποδομής να λαμβάνουν μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου και καταστάσεων κρίσης που επηρεάζουν τη σιδηροδρομική κυκλοφορία. Τα μέτρα ανθεκτικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557 και συμπληρωματικά προς αυτήν. Οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να διασφαλίζουν ότι εκπληρώνουν επίσης τις υποχρεώσεις τους βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557. Όταν οι διαχειριστές υποδομής έχουν ήδη λάβει μέτρα και συντάξει έγγραφα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τα οποία σχετίζονται με μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557, θα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα εν λόγω μέτρα και έγγραφα για την εκπλήρωση των απαιτήσεων όσον αφορά τα μέτρα ανθεκτικότητας δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.
- (46) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η αποτελεσματικότερη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, μέσω της οποίας θα βελτιωθεί η ποιότητα των υπηρεσιών και θα αυξηθεί η κυκλοφορία στο σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί, λόγω της διασυνοριακής 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:

⁽¹³⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων και την κατάργηση της οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

Γενικές Διατάξεις

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις αρχές, τους κανόνες και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται κατά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση κρίσεων και τη διαχείριση των επιδόσεων, για τις εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες, και τον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και τις αρχές, τους κανόνες και τις διαδικασίες που ισχύουν στην εφαρμογή ψηφιακών εργαλείων για την υποστήριξη των διαδικασιών διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. 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 εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες όπως αναφέρεται 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 I και τα κεφάλαια II 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 IV 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.
4. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που ένα κράτος μέλος έχει εξαιρέσει από την εφαρμογή του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 10 της εν λόγω οδηγίας.
5. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις ή στις μεταφορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 9 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
6. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στην Κύπρο και στη Μάλτα για όσο διάστημα δεν έχει δημιουργηθεί σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.
7. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν μέτρα αναγκαία για τη διαφύλαξη ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειας ή άμυνας ή μέτρα για την εξασφάλιση επαρκούς πρόσβασης του στρατού στη σιδηροδρομική υποδομή, ιδίως για στρατιωτικές επιχειρήσεις και εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένων των ειδών μέτρων που προβλέπονται στο άρθρο 49 παράγραφος 1 στοιχείο α) έως ε).

Άρθρο 2

Γενικές αρμοδιότητες και αρχές

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη διαχειριστική ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής που καθορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
2. 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.

3. Προκειμένου να διευκολυνθεί η παροχή αποδοτικής και αποτελεσματικής διαχείρισης της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εντός της Ένωσης, οι διαχειριστές υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 58 παράγραφος 3 συνεργάζονται στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής («ENIM») που αναφέρεται στο άρθρο 7στ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τη συνεργασία.

4. Κατά την εκπλήρωση των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων τους σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι διαχειριστές υποδομής:
- α) κάνουν βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης σιδηροδρομικής υποδομής μέσω αποτελεσματικού σχεδιασμού και συντονισμού με στόχο την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, τόσο για επιβατικές όσο και για εμπορευματικές υπηρεσίες, σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα·
 - 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 τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις και την ισότιμη και διαφανή πρόσβαση σε αυτήν, μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια έργων σιδηροδρομικής 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 και διασυνοριακά, επιδιώκοντας την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των επιχειρησιακών εμποδίων·
 - 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, ιδίως μέσω κοινών ευρωπαϊκών τεχνικών και επιχειρησιακών κανόνων και προτύπων.

Άρθρο 3

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

1. Οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν τα καθήκοντα διαχείρισης της κυκλοφορίας και της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού της συντήρησης, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους. Τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα εν λόγω καθήκοντα δεν επηρεάζονται από καμία σύγκρουση συμφερόντων.
2. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται, σύμφωνα με το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, μεταξύ άλλων με την ανωνυμοποίηση των πληροφοριών που ανταλλάσσονται με άλλα μέρη, κατά περίπτωση.
3. Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς, σε περιπτώσεις διαταραχής που αφορούν τους εν λόγω ενδιαφερόμενους φορείς, έχουν πλήρη και έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει πρόσβαση στη διαδικασία διαχείρισης της κυκλοφορίας, το πράττει για τον επιχειρησιακό ενδιαφερόμενο φορέα υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους.
4. Όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας και τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό σημαντικής συντήρησης, ανακαίνισης 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 ιδιαίτερως υπόψη τις ανησυχίες που εκφράζονται από τους εν λόγω αιτούντες.

Άρθρο 4

Στρατηγική καθοδήγηση και εθνικές απαιτήσεις

1. 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 στρατηγική καθοδήγηση, η οποία συνάδει με τον παρόντα κανονισμό, δεν θίγει τις επιχειρησιακές αρμοδιότητες του διαχειριστή υποδομής και καθιστά δυνατή τη βέλτιστη χρήση του δικτύου και τον αποτελεσματικό συντονισμό της κατανομής χωρητικότητας για τη διασυνοριακή κυκλοφορία. Παρέχεται εγκαίρως, ώστε οι διαχειριστές υποδομής να είναι σε θέση να τηρούν τις προθεσμίες που ορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, και μπορεί να καλύπτει ή να περιλαμβάνει ειδικότερα:

- α) γενικούς στόχους της εθνικής σιδηροδρομικής πολιτικής οι οποίοι είναι σημαντικοί για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
- β) προοπτικές για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών σχεδίων και στρατηγικών σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και των προγραμμάτων εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
- γ) γενικές απαιτήσεις και κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τη χρήση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, τις οποίες λαμβάνει υπόψη ο διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, ιδίως σε σχέση με τις άκρως χρησιμοποιούμενες και κορεσμένες σιδηροδρομικές υποδομές όπως αναφέρονται στο άρθρο 23 του παρόντος κανονισμού·
- δ) προοπτικές για τη σχεδιαζόμενη ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη, εφόσον απαιτείται, των απόψεων των εμπλεκόμενων περιφερειακών ή τοπικών αρχών.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι ένα ή περισσότερα από τα στοιχεία καθοδήγησης που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο είναι δεσμευτικά, απαιτώντας από τους διαχειριστές υποδομής:

- α) να εφαρμόζουν ειδικούς σχεδιασμούς χρονοδιαγράμματος, όπως ενοποιημένα χρονοδιαγράμματα με τακτά δρομολόγια, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές υπηρεσίες·
- β) να δεσμεύουν ελάχιστους όγκους χωρητικότητας για τα είδη σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 14, ώστε να αντικατοπτρίζονται οι προτεραιότητες της πολιτικής μεταφορών τους·
- γ) να σχεδιάζουν εκ των προτέρων τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής σε ορισμένα τμήματα και κόμβους, σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 5·
- δ) να αντικατοπτρίζονται οι προτεραιότητες της εθνικής πολιτικής μεταφορών μέσω εθνικών παραμέτρων στη μεθοδολογία για τον καταμερισμό της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 27 και μέσω εθνικών παραμέτρων στη μεθοδολογία για την επίσημη διευθέτηση αντικρουόμενων αιτημάτων σύμφωνα με το άρθρο 39.

Οι εν λόγω απαιτήσεις δεν δεσμεύουν διαθέσιμη χωρητικότητα για κανένα στοιχείο σιδηροδρομικής υποδομής σε βαθμό που να στερεί από τον διαχειριστή υποδομής επαρκές λειτουργικό περιθώριο για την εκπλήρωση όλων των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4.

Η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών βάσει ειδικών σχεδιασμών χρονοδιαγραμμάτων, όπως ενοποιημένα χρονοδιαγράμματα με τακτά δρομολόγια, η διαβούλευση σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας και η κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας που απαιτούνται για τις εν λόγω υπηρεσίες παραμένουν ανοικτές για όλους τους αιτούντες και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις υπό δίκαιους, διαφανείς όρους που δεν εισάγουν διακρίσεις.

3. Όταν τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει στρατηγική καθοδήγηση και απαιτήσεις σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, τις προβλέπουν σε ενιαίο έγγραφο το οποίο δημοσιοποιούν στον ιστότοπό τους. Το ENIM παραθέτει τους συνδέσμους για τα εν λόγω έγγραφα στον ιστότοπό του.

4. Με σκοπό τη στήριξη της ανάπτυξης των διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, τα κράτη μέλη συντονίζονται μεταξύ τους σύμφωνα με το άρθρο 56, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ της αντίστοιχης στρατηγικής καθοδήγησης και των απαιτήσεων που παρέχουν σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

5. 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 σχετιζόμενες αποκλειστικά με τη συμμόρφωση με τη στρατηγική καθοδήγηση και τις απαιτήσεις για τη χρήση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

Άρθρο 5

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ισχύουν επίσης οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «ανωτέρα βία»: κάθε απρόβλεπτο, αναπόφευκτο ή έκτακτο γεγονός ή κατάσταση που εκφεύγει του ελέγχου του επιχειρησιακού ενδιαφερόμενου φορέα, το οποίο δεν μπορεί να ξεπεραστεί με εύλογες προβλέψεις και επιμέλεια, δεν μπορεί να επιλυθεί με μέτρα που είναι ευλόγως δυνατά για τον επιχειρησιακό ενδιαφερόμενο φορέα από τεχνική, χρηματοδοτική ή οικονομική άποψη, το οποίο έχει πράγματι συμβεί και είναι αντικειμενικά επαληθεύσιμο και το οποίο καθιστά αδύνατη για τον επιχειρησιακό ενδιαφερόμενο φορέα την εκπλήρωση, προσωρινή ή μόνιμη, των υποχρεώσεων του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, την οδηγία 2012/34/ΕΕ ή τις συμβατικές του υποχρεώσεις·
- 2) «διαλειτουργικότητα»: η διαλειτουργικότητα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁴⁾·
- 3) «επιχειρησιακός ενδιαφερόμενος φορέας»: αιτών, σιδηροδρομική επιχείρηση, διαχειριστής υποδομής, αρμόδια αρχή όπως αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁵⁾, φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών ή κάθε άλλη οντότητα που εμπλέκεται άμεσα στην παροχή υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών·
- 4) «Ευρωπαίος Συντονιστής»: ο συντονιστής που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 52 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁶⁾·
- 5) «ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών»: οι διάδρομοι που αναφέρονται στα άρθρα 7 και 11 και στο παράρτημα ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·
- 6) «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 σιδηροδρομικής υποδομής όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου·
- 7) «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 σιδηροδρομικής υποδομής και η πλησιέστερη δυνατή αντιστοίχιση με τα αιτήματα·

⁽¹⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιτύπωση) (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- 8) «αρχή της εξυπηρέτησης κατά σειρά χρονικής προτεραιότητας»: αρχή για την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, κατά την οποία η προτεραιότητα στη διαδικασία κατανομής δίδεται σύμφωνα με τη χρονολογική σειρά των αιτημάτων για χωρητικότητα·
- 9) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα σιδηροδρομικής 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 άφιξης και της ώρας και ημέρας αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων τυχόν σημείων στάσης και σχετικών χρόνων αναχώρησης·
- 10) «προδιαγραφή χωρητικότητας»: δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο προσδιορίζει τα εμπορικά και επιχειρησιακά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής που είναι σημαντικά για τον ενδιαφερόμενο αιτούντα και παρέχει στον διαχειριστή υποδομής επαρκείς πληροφορίες για την προετοιμασία συγκεκριμένων σιδηροδρομικών διαδρομών που τηρούν τα εν λόγω χαρακτηριστικά·
- 11) «σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων»: υπηρεσία σιδηροδρομικής εγχώριας ή διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, η οποία εκτελείται σε δύο ή περισσότερα δίκτυα τα οποία τελούν υπό τη διαχείριση διαφορετικών διαχειριστών υποδομής· ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται και τα διάφορα τμήματα μπορούν να έχουν διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς·
- 12) «δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων»: το σύνολο των δικαιωμάτων χωρητικότητας που επιτρέπουν την παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας πολλαπλών δικτύων·
- 13) «καταμερισμός της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής»: η κατανομή μεριδίων της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός στοιχείου σιδηροδρομικής υποδομής σε διάφορα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και σε περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής·
- 14) «πίνακας δρομολογίων»: τα συνεχώς επικαιροποιούμενα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που θα πραγματοποιούνται στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή, όπως εκφράζονται με τη μορφή κατανεμημένων δικαιωμάτων χωρητικότητας, κατά τη διάρκεια μιας περιόδου πίνακα δρομολογίων·
- 15) «περίοδος πίνακα δρομολογίων»: η χρονική περίοδος κατά την οποία ισχύει ένας συγκεκριμένος πίνακας δρομολογίων·
- 16) «έργο σιδηροδρομικής υποδομής»: παρέμβαση στη σιδηροδρομική υποδομή με σκοπό την ανάπτυξη, τη συντήρηση, την ανακαίνιση ή την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 2α), 2γ), 2δ) και 2ε), αντίστοιχα, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- 17) «ρυθμιστικός φορέας»: ο ρυθμιστικός φορέας που αναφέρεται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- 18) «περιστατικό»: κάθε συμβάν ή σειρά συμβάντων με την ίδια αιτία, που διαταράσσει τη σιδηροδρομική κυκλοφορία·
- 19) «τμήματα και κόμβοι»: αναπαράσταση του σιδηροδρομικού δικτύου με τη μορφή γραφήματος αποτελούμενου από κόμβους που συνδέονται μέσω τμημάτων, η οποία είναι δομημένη κατά τρόπο που επιτρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά χαρακτηριστικά της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής, ιδίως για τους σκοπούς του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας·
- 20) «ειδικός σχεδιασμός χρονοδιαγράμματος»: συγκεκριμένος τρόπος διάταξης των σιδηροδρομικών διαδρομών σε χρονοδιάγραμμα, μεταξύ άλλων για κυκλοφορία πολλαπλών δικτύων, με σκοπό την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων πολιτικής·
- 21) «έκτακτη μεταφορά»: έκτακτη μεταφορά όπως ορίζεται στο προσάρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής ⁽¹⁷⁾·

⁽¹⁷⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/773 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «διεξαγωγή και διαχείριση της κυκλοφορίας» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με την κατάργηση της απόφασης 2012/757/ΕΕ (ΕΕ L 139 I της 27.5.2019, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 22) «χρονοδιάγραμμα με τακτά δρομολόγια»: ειδικός σχεδιασμός χρονοδιαγράμματος με στόχο την αντιγραφή των σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε τακτά και συνεπή χρονικά διαστήματα και τον συνδυασμό διαδρομών στα τμήματα και τους κόμβους ενός δικτύου ή μέρους δικτύου, λαμβανομένων υπόψη, κατά περίπτωση, των συνδέσεων και των χρόνων μετεπιβίβασης μεταξύ των υπηρεσιών·
- 23) «στοιχείο σιδηροδρομικής υποδομής»: τμήμα των τροχιών του δικτύου που προσδιορίζεται από τον διαχειριστή υποδομής με σκοπό την εφαρμογή ειδικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού·
- 24) «περιορισμός χωρητικότητας»: μείωση της χωρητικότητας ή μείωση των επιδόσεων σιδηροδρομικής υποδομής κάτω από τις εκ σχεδιασμού τιμές της, για λόγους εντός ή εκτός του ελέγχου του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, όπως έργα υποδομής, υποβάθμιση πάγιων στοιχείων ή ακραία καιρικά φαινόμενα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Διαχείριση χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής

Τμήμα 1

Γενικές αρχές για τη διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής

Άρθρο 6

Διαχείριση χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής διαχειρίζονται τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω μιας διαδικασίας σχεδιασμού και κατανομής που αποτελείται από τρεις φάσεις:
- α) στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο τμήμα 2·
- β) προγραμματισμό και κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, όπως αναφέρεται στο τμήμα 3·
- γ) προσαρμογή και αναπρογραμματισμό 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:
- α) τμήμα σχετικά με τη σιδηροδρομική υποδομή που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις·
- β) τμήμα σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας·
- γ) τμήμα σχετικά με τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων· και
- δ) τμήμα σχετικά με τη διαχείριση των επιδόσεων, σύμφωνα με το παράρτημα V του παρόντος κανονισμού.
3. Η λήψη αποφάσεων σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, 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. Στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας εφαρμόζονται οι διατάξεις για τα βασικά καθήκοντα που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας

1. Έως ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 και του κεφαλαίου II, στο οποίο καθορίζονται κοινά εργαλεία, κοινές μεθοδολογίες και κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής και για τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τα εν λόγω κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.
2. Κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο για τυχόν απόκλιση από τα κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.
3. Το ENIM δημοσιεύει σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας με σκοπό τη διαβούλευση με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σιδηροδρόμων («ERP») και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Η ERP και οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να υποβάλουν τις απαντήσεις τους στο πλαίσιο της διαβούλευσης εντός τριών μηνών από τη δημοσίευσή του σχεδίου αυτού.
4. Το ENIM υποβάλλει σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας στο ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων («ENRRB») έως ... [12 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας εντός τριών μηνών από την παραλαβή του σχεδίου που κατάρτισε το ENIM. Το ENIM λαμβάνει υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας.
5. 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 επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων καθώς και οι δραστηριότητες του ENIM. Κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας, το ENIM διαβουλευτεί με την ERP και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και υποβάλλει το τελικό σχέδιο στο ENRRB για σύσταση, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.
6. Κατά την άσκηση των εξουσιών του σε σχέση με τη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει υπόψη τη σύσταση σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που εκδίδει το ENRRB, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη της αρχής της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων.
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, σύμφωνα με το άρθρο 74, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Αιτούντες

1. Οι αιτούντες υποβάλλουν αιτήματα για χρήση χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής. Για τη χρήση της εν λόγω χωρητικότητας σιδηροδρομικής 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. Η σύναψη μιας τέτοιας συμφωνίας από τη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες-πλαίσια με διαχειριστές υποδομής βάσει του άρθρου 33 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 σιδηροδρομικής υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Οι απαιτήσεις αυτές μπορούν μόνο να περιλαμβάνουν την παροχή οικονομικής εγγύησης που δεν υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο ύψος, το οποίο είναι ανάλογο του αναμενόμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, καθώς και τη διασφάλιση της δυνατότητας να καταρτιστούν συμμορφούμενες προσφορές για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις προσδιορίζονται στη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το σημείο 2 στοιχείο γ) του παραρτήματος V.

3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομέρειες των κριτηρίων που πρέπει να τηρηθούν για την εφαρμογή της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία αναφέρεται το άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 9

Διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι η χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής τελεί υπό διαχείριση σε όλες τις φάσεις της διαδικασίας διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 26 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού.

2. Όταν λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τη στρατηγική καθοδήγηση και τις εθνικές απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής που παρέχονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 4, όταν τα κράτη μέλη έχουν παράσχει τέτοια καθοδήγηση και απαιτήσεις. Ο σχεδιασμός και η κατανομή της χωρητικότητας ακολουθούν δικαίες και διαφανείς διαδικασίες που δεν εισάγουν διακρίσεις.

3. Οι διαχειριστές υποδομής σχεδιάζουν και κατανέμουν τη χωρητικότητα στον μέγιστο δυνατό βαθμό με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων αιτούντων, αναζητώντας λύσεις συμβατές με τις ανάγκες χωρητικότητας των αιτούντων και τα αιτήματα δικαιωμάτων χωρητικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συνολική βέλτιστη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής στο οικείο δίκτυο.

Άρθρο 10

Πληροφορίες σχετικά με τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικής υποδομής σε 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 προβλέπονται στο τμήμα 3 και όποτε υπάρχουν αλλαγές στην κατανομημένη χωρητικότητα, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.

Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν χωρίς καθυστέρηση κάθε επικαιροποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20 και του πίνακα δρομολογίων που αναφέρεται στο άρθρο 32.

2. Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 5.

3. Κατόπιν αιτήματος των αιτούντων, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βάσει συγκεκριμένων προδιαγραφών των εμπορικών και επιχειρησιακών αναγκών. Σε ό,τι αφορά τις διασυνοριακές υπηρεσίες, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν και απαντούν στα εν λόγω αιτήματα σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια ή μέσω ενιαίας διεπαφής.

Άρθρο 11

Περιορισμοί χωρητικότητας λόγω έργων σιδηροδρομικής υποδομής και υποβαθμισμένων σιδηροδρομικών υποδομών

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 7, 7α, 7γ και 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι διαχειριστές υποδομής προγραμματίζουν έργο σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει επισκόπηση των εν λόγω τροποποιήσεων και των πιθανών επιπτώσεών τους στη δήλωση δικτύου.

2. Κατά τον προγραμματισμό έργων σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 4 και το άρθρο 3.

Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη με ισορροπημένο τρόπο τον αντίκτυπο των έργων σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικής 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 57 του παρόντος κανονισμού.

4. Οι διαχειριστές υποδομής σχεδιάζουν, ενημερώνουν και διαβουλεύονται με τους αιτούντες εγκαίρως σχετικά με τους περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη τον εκτιμώμενο αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το χρονοδιάγραμμα και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο τμήμα 3 του παραρτήματος Ι.

5. Για περιορισμούς χωρητικότητας με σοβαρό αντίκτυπο κατά την έννοια του παραρτήματος Ι τμήμα 3 σημείο 1), 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 τον αντίκτυπο 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 διαδρομή όσο και τις εναλλακτικές διαδρομές, όταν υπάρχουν τέτοιες εναλλακτικές διαδρομές, μεταξύ άλλων και σε άλλα δίκτυα, και αποτυπώνεται στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20.

6. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη και μετριάζουν τον αντίκτυπο των έργων σιδηροδρομικής υποδομής στη διασυνοριακή κυκλοφορία. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται, σύμφωνα με το άρθρο 55, τουλάχιστον όσον αφορά όλα τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής στις σιδηροδρομικές γραμμές που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και κάθε άλλο έργο σιδηροδρομικής υποδομής με σημαντικό διασυνοριακό αντίκτυπο.

Ο συντονισμός αφορά ιδίως τη βελτιστοποίηση του χρονοδιαγράμματος των έργων σιδηροδρομικής υποδομής και την παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας στην επηρεαζόμενη γραμμή και σε εναλλακτικές διαδρομές, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 5 δεύτερο εδάφιο, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και εμπορικών αναγκών των αιτούντων.

7. Οι μειώσεις της χωρητικότητας ή των επιδόσεων της σιδηροδρομικής υποδομής κάτω από τις τιμές μελέτης που προκύπτουν από την υποβάθμιση πάγιων στοιχείων, όπως μειώσεις της επιτρεπόμενης ταχύτητας ή του επιτρεπόμενου φορτίου ανά άξονα, θεωρούνται επίσης περιορισμοί χωρητικότητας. Τέτοιοι περιορισμοί χωρητικότητας δεν συνεπάγονται κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 42, εκτός εάν αυτό προκαλεί αλλαγή στα χαρακτηριστικά κατανομήνους δικαιώματος χωρητικότητας η οποία είναι άγνωστη στον αιτούντα κατά τον χρόνο κατανομής και η αλλαγή αυτή χαρακτηρίζεται σημαντική, σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6. Οι υποχρεώσεις ενημέρωσης που καθορίζονται στο άρθρο 10 εφαρμόζονται στους εν λόγω περιορισμούς χωρητικότητας.

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

9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 για την τροποποίηση του παραρτήματος I τμήμα 3, όταν τα στοιχεία που καθορίζονται σε αυτό έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σημαντικές δυσκολίες εφαρμογής, ή όταν ο τομέας έχει αναπτύξει νέες και ευρέως αποδεκτές βέλτιστες πρακτικές, με σκοπό την περαιτέρω μείωση του αντικτύπου των περιορισμών χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής στη σιδηροδρομική κυκλοφορία και του διοικητικού φόρτου για τους διαχειριστές υποδομής, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις παραμέτρους σχεδιασμού, τις επιχειρησιακές, τεχνικές και εμπορικές παραμέτρους των οικείων ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και την πείρα και τις γνώμες του ENIM.

Άρθρο 12

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 δικαιώματα χωρητικότητας σε αιτούντα, ή να τα ανακαλέσει, 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 παραγράφου 1, ενημερώνουν την Επιτροπή, τον ρυθμιστικό φορέα και, σε περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, τα 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. Όταν ένα κράτος μέλος εγείρει ανησυχίες σχετικά με απόφαση που έχει λάβει άλλο κράτος μέλος βάσει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συντονίζονται μεταξύ τους σύμφωνα με το άρθρο 56.

4. Στην περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, ένα ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει σύσταση από την Επιτροπή σχετικά με την απόφαση που έχει ληφθεί από άλλο κράτος μέλος βάσει της παραγράφου 1.

Τμήμα 2

Στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας

Άρθρο 13

Στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας

1. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που καθορίζονται στα άρθρα 14 έως 27.

2. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας οδηγεί στην ακόλουθη σειρά εγγράφων σχεδιασμού, τα οποία παρέχουν σταδιακά αυξανόμενα επίπεδα λεπτομερειών σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα:

α) τη στρατηγική για τη χωρητικότητα που αναφέρεται στο άρθρο 18·

β) το μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19·

γ) το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20.

Το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα για την προετοιμασία των εν λόγω παραδοτέων καθορίζονται στο παράρτημα Ι τμήματα 1 και 2.

Τα έγγραφα που καταρτίζονται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ), διατίθενται από τον διαχειριστή υποδομής σε τουλάχιστον δύο από τις επίσημες γλώσσες των θεσμικών οργάνων της Ένωσης.

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

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75, προκειμένου να τροποποιεί:

i) μέρη των λεπτομερών περιεχομένων της στρατηγικής για τη χωρητικότητα, του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι τμήμα 1· και

ii) τις προθεσμίες που καθορίζονται στο παράρτημα Ι τμήμα 2·

όταν τα στοιχεία αυτά έχουν αποδειχθεί αναποτελεσματικά ή έχουν οδηγήσει σε σοβαρές δυσκολίες εφαρμογής ή όταν ο σιδηροδρομικός τομέας έχει αναπτύξει νέες και ευρέως αποδεκτές βέλτιστες πρακτικές, προκειμένου να διασφαλιστεί 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 παραρτήματος Ι τμήματα 1 και 2.

5. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας δεν περιλαμβάνει τη χορήγηση δικαιωμάτων χωρητικότητας σε μεμονωμένους αιτούντες σύμφωνα με το άρθρο 28.

Άρθρο 14

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 χρονοδιαγραμμάτων, 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 19 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20, οι διαχειριστές υποδομής κάνουν διάκριση τουλάχιστον μεταξύ των ακόλουθων τύπων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών:

α) υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών·

β) υπεραστικών επιβατικών υπηρεσιών (μεγάλων αποστάσεων)·

γ) αστικών και περιφερειακών επιβατικών υπηρεσιών.

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, σε διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και την ERP, μπορεί να καταρτίσει 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.

3. Κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, ιδίως στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20, οι διαχειριστές υποδομής υποδεικνύουν την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που ενδείκνυται για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών πολλαπλών δικτύων.

4. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας λαμβάνει επίσης υπόψη:
- α) την παρατηρούμενη διάρθρωση και εξέλιξη της ζήτησης για χωρητικότητα σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικής υποδομής, όπως προσδιορίζονται μέσω της ανάλυσης που αναφέρεται στο άρθρο 17 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 15 του παρόντος κανονισμού·
 - δ) την αναμενόμενη ή σχεδιαζόμενη ανάπτυξη χωρητικότητας σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικής 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-πλαίσιων και κυλιόμενου σχεδιασμού.

6. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας καλύπτει τα τμήματα και τους κόμβους του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, όπως προσδιορίζονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αποφασίσουν να συμπεριλάβουν στον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας και άλλα τμήματα και κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν, σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο 4, ότι οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σε άλλα τμήματα 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 του δικτύου. Για τον σκοπό αυτό, το δίκτυο εκπροσωπείται από τμήματα και κόμβους που επιτρέπουν να λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά χαρακτηριστικά της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας.

Τα κράτη μέλη δίνουν εντολή στους διαχειριστές υποδομής να καταγράφουν τα εν λόγω τμήματα και κόμβους στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

7. Για τους σκοπούς του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν στρατηγικό οδικό χάρτη όσον αφορά τα τμήματα και τους κόμβους στον οποίο καθορίζονται τα ακόλουθα:

- α) το γεωγραφικό εύρος της στρατηγικής για τη χωρητικότητα που αναφέρεται στο άρθρο 18, του μοντέλου χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19 και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20·
- β) οι εναλλακτικές γραμμές που εξετάζονται σε περίπτωση περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 11 και στο πλαίσιο του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 21.

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

8. 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.

9. Οι διαχειριστές υποδομής επανεξετάζουν και επικαιροποιούν 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 σιδηροδρομικής υποδομής, μεταξύ άλλων μέσω 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 σιδηροδρομικής 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 διενεργείται σύμφωνα με το κεφάλαιο III·
- στ) τα αποτελέσματα της επανεξέτασης των επιδόσεων σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

10. Το ENIM καταρτίζει και περιλαμβάνει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζουν κοινά εργαλεία, κοινές μεθοδολογίες και κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας.

11. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο για τυχόν απόκλιση από τα κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Άρθρο 15

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

1. Σύμφωνα με το άρθρο 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 στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που περιλαμβάνεται στο παράρτημα Ι τμήμα 2 αυτού.

2. 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 55 και, όσον αφορά ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα, το άρθρο 57.

Άρθρο 16

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 55.

Ο συντονισμός εξασφαλίζει ιδίως:

- α) τη συνοχή του στρατηγικού σχεδιασμού σε όλα τα σχετικά δίκτυα, ιδίως σε σχέση με τη στρατηγική για τη χωρητικότητα, το μοντέλο χωρητικότητας και το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, τον προγραμματισμό των έργων σιδηροδρομικής υποδομής και τον σχεδιασμό της αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων·
 - β) την κατάλληλη συνεκτίμηση των αναγκών χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων 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 και, κατά περίπτωση, της ERP, των ρυθμιστικών φορέων και του ENRRB, των Ευρωπαίων Συντονιστών και των αρχών των κρατών μελών και, όπου απαιτείται, άλλων ενδιαφερόμενων φορέων.
2. Οι αιτούντες έχουν το δικαίωμα να απευθύνουν στο ENIM τις ανησυχίες τους σχετικά με τα έγγραφα σχεδιασμού που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2. Το ENIM μπορεί να εκδώσει γνώμη ή σύσταση σχετικά με τις ανησυχίες αυτές και ενημερώνει το ENRRB.
3. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τυχόν συστάσεις που εκδίδει το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 2. Όταν οι διαχειριστές υποδομής δεν ακολουθούν τη σύσταση, εξηγούν τους σχετικούς 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 17

Ανάλυση των αναμενόμενων εξελίξεων στην αγορά μεταφορών

1. Οι διαχειριστές υποδομής παρακολουθούν και αναλύουν τακτικά τις αγορές μεταφορών προκειμένου να τεκμηριώνουν τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική τους, τη διαχείριση της χωρητικότητας και των έκτακτων καταστάσεων, καθώς και τις επενδυτικές αποφάσεις τους.
2. Ο συντονιστής δικτύου διενεργεί τακτικά μελέτη της αγοράς μεταφορών σχετικά με τις εξελίξεις του δικτύου και της αγοράς για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Ο συντονιστής δικτύου επανεξετάζει και επικαιροποιεί δεόντως τη μελέτη της αγοράς μεταφορών, εν πάση δε περιπτώσει τουλάχιστον ανά πενταετία. Τα αποτελέσματα της μελέτης αγοράς δημοσιοποιούνται.
3. Η ανάλυση της αγοράς μεταφορών κατά την έννοια της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και η μελέτη αγοράς που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου συμβάλλουν ιδίως στην παροχή στοιχείων για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας όπως αναφέρεται στο άρθρο 4, τον καταμερισμό της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής όπως αναφέρεται στο άρθρο 27 και την κατανομή της χωρητικότητας βάσει του μηχανισμού επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 39.

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη την ανάλυση της αγοράς μεταφορών κατά την έννοια της παραγράφου 1 και τη μελέτη αγοράς που αναφέρεται στην παράγραφο 2, προκειμένου να τεκμηριώνουν τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική τους, τη διαχείριση της χωρητικότητας και των έκτακτων καταστάσεων, καθώς και τις επενδυτικές αποφάσεις τους.

Άρθρο 18

Στρατηγική για τη χωρητικότητα

1. Ο διαχειριστής υποδομής εγκρίνει στρατηγική για τη χωρητικότητα με την οποία καθορίζονται οι προσδοκίες όσον αφορά 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 για τη χωρητικότητα χρησιμεύει ως βάση επικοινωνίας, διαβούλευσης και συντονισμού μεταξύ των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.

2. Η στρατηγική για τη χωρητικότητα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που ορίζονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος I.

3. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει, δημοσιεύει και, όταν είναι αναγκαίο, επικαιροποιεί τη στρατηγική για τη χωρητικότητα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και τα περιεχόμενα που παρατίθενται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

Άρθρο 19

Μοντέλο χωρητικότητας

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει μοντέλο χωρητικότητας που βελτιώνει τη στρατηγική για τη χωρητικότητα με βάση το αποτέλεσμα της διαβούλευσης με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς που αναφέρεται στο άρθρο 15, καθώς και τις δραστηριότητες διαβούλευσης και συντονισμού που αναφέρονται στο άρθρο 16, μεταξύ άλλων με τη μορφή της κοινοποίησης των αναγκών χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο γ).

Το μοντέλο χωρητικότητας υποστηρίζει την ισορροπία συνεκτίμηση των αναγκών χωρητικότητας των διαφόρων τμημάτων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και των αναγκών των διαχειριστών υποδομής για τη συντήρηση, την ανακαίνιση και την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών, μεταξύ άλλων την αναβάθμιση της υπάρχουσας και την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής. Χρησιμεύει 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 το επικαιροποιούν όταν χρειάζεται 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. Ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει μοντέλο χωρητικότητας που διαφέρει από τα στοιχεία που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση με τους αιτούντες. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα εφαρμοστέα όρια στη δήλωση δικτύου του. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα εν λόγω όρια και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

4. Όταν ο διαχειριστής υποδομής δεν μπορεί να καταρτίσει μοντέλο χωρητικότητας εντός των ορίων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, καταμερίζει τη χωρητικότητα στο εν λόγω στοιχείο σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 27.

5. Κατά περίπτωση, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται σύμφωνα με το άρθρο 16, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα του καταμερισμού της χωρητικότητας διέπονται από συνέπεια και να εξασφαλίζουν απρόσκοπτες υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων.

6. Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν και, κατά περίπτωση, αιτιολογούν τυχόν ουσιώδεις αποκλίσεις μεταξύ του μοντέλου χωρητικότητας και της στρατηγικής για τη χωρητικότητα όσον αφορά την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων.

Άρθρο 20

Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που βελτιώνει το μοντέλο χωρητικότητας με βάση τη διαβούλευση με τους αιτούντες που αναφέρεται στο άρθρο 15, μεταξύ άλλων με τη μορφή κοινοποιήσεων των αναγκών χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 στοιχείο γ) και του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 16.

Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας αποτελεί τη βάση για την κατανομή χωρητικότητας. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος I, παρέχει ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με:

α) τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής που είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες·

β) τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής που δεν είναι διαθέσιμη προς κατανομή.

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

2. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας με βάση τα αποτελέσματα της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας που αναφέρεται στα άρθρα 13 έως 19 και σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

3. 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 I και επικαιροποιούν συνεχώς το σχέδιο αυτό έως το τέλος της περιόδου πίνακα δρομολογίων στην οποία αναφέρεται. Το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας παρέχεται για κάθε ημέρα της σχετικής περιόδου πίνακα δρομολογίων.

4. Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν και, κατά περίπτωση, αιτιολογούν τυχόν ουσιώδη απόκλιση μεταξύ του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας και του μοντέλου χωρητικότητας που αφορούν την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων.

5. Στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αναφέρουν τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής ως εκ των προτέρων σχεδιασμένη. Ως εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα νοείται η χωρητικότητα για την οποία ο διαχειριστής υποδομής προσδιορίζει τα χαρακτηριστικά και τους όγκους της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για τα αιτήματα εκ μέρους 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 22. Τα προσδιορισθέντα χαρακτηριστικά, οι κανόνες και οι διαδικασίες κατανομής λαμβάνονται υπόψη κατά την κατανομή εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας.

6. Η εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα παρουσιάζεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας με τη μορφή αντικειμένων του σχεδιασμού χωρητικότητας, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 22, 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.

7. Ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που διαφέρει από τα στοιχεία που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση με τους αιτούντες. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα εφαρμοστέα όρια στη δήλωση δικτύου του. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα εν λόγω όρια και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

8. Όταν ο διαχειριστής υποδομής δεν είναι σε θέση να καταρτίσει σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας εντός των ορίων που αναφέρονται στην παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου, καταμερίζει τη χωρητικότητα στο εν λόγω στοιχείο σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 27.

9. Κατά περίπτωση, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται σύμφωνα με το άρθρο 16, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα αποτελέσματα του καταμερισμού της χωρητικότητας διέπονται από συνέπεια και εξασφαλίζουν απρόσκοπτες υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων.

10. Αφού ο διαχειριστής υποδομής υποβάλει το προκαταρκτικό σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας στον ρυθμιστικό φορέα προς έλεγχο, ο ρυθμιστικός φορέας αναλύει το εν λόγω σχέδιο και μπορεί να λάβει απόφαση με την οποία απαιτεί από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, όταν η ανάλυση έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το εν λόγω σχέδιο δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, με την οδηγία 2012/34/ΕΕ ή με τις αρχές της διαφάνειας και της απαγόρευσης των διακρίσεων, σύμφωνα με τις προθεσμίες που αναφέρονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού.

Κατά περίπτωση, οι ρυθμιστικοί φορείς συντονίζονται με άλλους ρυθμιστικούς φορείς.

11. Το ENIM εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, 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 21

Σχεδιασμός αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων

1. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν και εφαρμόζουν μια συνεχή διαδικασία σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων με σκοπό την προετοιμασία για διαταραχές 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 44, με σκοπό να καταστεί δυνατή η ταχεία αντίδραση σε τέτοιες καταστάσεις και να ελαχιστοποιηθεί ο αντίκτυπός τους στη σιδηροδρομική κυκλοφορία.

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

2. Ο σχεδιασμός αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων περιλαμβάνει ιδίως:

- α) τον καθορισμό εναλλακτικών διαδρομών, εφόσον υφίστανται τέτοιες διαδρομές, μεταξύ άλλων σε άλλα δίκτυα, οι οποίες καθιστούν δυνατή την εκτροπή της κυκλοφορίας στην περίπτωση μη διαθεσιμότητας των στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, και οποιωνδήποτε άλλων τμημάτων και κόμβων που καλύπτονται από τα έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας·
- β) ενδεικτικό σχεδιασμό της διαθέσιμης χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής στις εναλλακτικές διαδρομές που καθορίζονται σύμφωνα με το στοιχείο α), παρέχοντας διαφάνεια σχετικά με τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής που είναι διαθέσιμη στις εν λόγω διαδρομές και η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση περιστατικών και, ιδίως, διαταραχών του δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 48·
- γ) τον καθορισμό των κανόνων και των 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 δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για το σιδηρόδρομο 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 συρμών·
- ε) οποιεσδήποτε άλλες προπαρασκευαστικές εργασίες απαιτούνται για τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 44 και με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

3. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν τη συνοχή του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως τη στρατηγική για τη χωρητικότητα, το μοντέλο χωρητικότητας, το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας και τον προγραμματισμό έργων σιδηροδρομικής υποδομής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 11.

4. Τα αποτελέσματα του σχεδιασμού αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων, ιδίως ο καθορισμός εναλλακτικών διαδρομών σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο α) και ο ενδεικτικός σχεδιασμός χωρητικότητας σε εναλλακτικές διαδρομές σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β) περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερειών της διαδικασίας και των κριτηρίων που πρέπει να ακολουθούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, ιδίως για καταστάσεις που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη διασυννοριακή κυκλοφορία. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 22

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

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που περιλαμβάνεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20 μέσω δίκαιων και διαφανών κριτηρίων και διαδικασιών, που δεν εισάγουν διακρίσεις.

Οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν τα εν λόγω κριτήρια και τις εν λόγω διαδικασίες στη δήλωση δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη το κοινό πλαίσιο που αναφέρεται στην παράγραφο 4.

2. Κατά τον εκ των προτέρων σχεδιασμό της χωρητικότητας για την παροχή ειδικού σχεδιασμού χρονοδιαγράμματος, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ομαδοποιούν αντικείμενα του σχεδιασμού χωρητικότητας, όπως εκ των προτέρων σχεδιασμένες σιδηροδρομικές διαδρομές, σύμφωνα με τη στρατηγική καθοδήγηση που αναφέρεται στο άρθρο 4, όταν παρέχεται τέτοια καθοδήγηση, και λαμβάνοντας υπόψη τις διατυπωμένες από τους αιτούντες ανάγκες της αγοράς.

3. Τα αντικείμενα του 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 σιδηροδρομικής υποδομής και της χωρητικότητας που έχει ήδη κατανεμηθεί. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά και οι εν λόγω 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 διαδρομών που περιλαμβάνονται τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές υπηρεσίες.

4. 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. Το 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 αποδοχής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας και την ανάγκη προσαρμογής του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας αναλόγως.

5. Το ENIM καταρτίζει προδιαγραφές για τα αντικείμενα του σχεδιασμού χωρητικότητας σε αναγνώσιμο από άνθρωπο και από μηχανήματα μορφότυπο. Το ENIM εντάσσει τις εν λόγω προδιαγραφές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. Με βάση την πείρα του από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το ENIM παρέχει πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με πιθανές τροποποιήσεις των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας που προβλέπονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 23

Άκρως χρησιμοποιούμενη και κορεσμένη σιδηροδρομική υποδομή

1. Οι διαχειριστές υποδομής δηλώνουν χωρίς καθυστέρηση ότι ένα στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής είναι είτε άκρως χρησιμοποιούμενο είτε κορεσμένο αν πληρούνται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η χρησιμοποίηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής έχει υπερβεί τα όρια για άκρως χρησιμοποιούμενη ή για κορεσμένη σιδηροδρομική υποδομή στη διάρκεια των περιόδων αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα II κατά την προηγούμενη ή την τρέχουσα περίοδο πίνακα δρομολογίων·
- β) οι διαχειριστές υποδομής υποχρεούνται να καταμερίσουν τη χωρητικότητα στον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 4 ή το άρθρο 20 παράγραφος 8·
- γ) μείζονα έργα σιδηροδρομικής υποδομής που οδηγούν σε περιορισμούς χωρητικότητας προγραμματισμένους σύμφωνα με το άρθρο 11 έχουν ως αποτέλεσμα άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη χωρητικότητα.

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

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

3. Η δήλωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προσδιορίζει την περίοδο του πίνακα δρομολογίων και το στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και τις συγκεκριμένες χρονικές περιόδους τις οποίες αφορά.

4. 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 σιδηροδρομικής υποδομής είναι άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο, εκτός εάν πληρούνται τουλάχιστον μία από τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1.

5. Όταν στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής έχει δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο, ο διαχειριστής υποδομής πραγματοποιεί ανάλυση χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 24, εκτός εάν έχει εκπονηθεί, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25, σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας, το οποίο να αφορά όλους τους συναφείς παράγοντες, κατά τα πέντε έτη που προηγούνται της δήλωσης του εν λόγω στοιχείου της σιδηροδρομικής υποδομής ως άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης ή εάν εφαρμόζεται ήδη.

6. Για στοιχεία της σιδηροδρομικής υποδομής που δηλώνονται ως άκρως χρησιμοποιούμενα ή κορεσμένα, οι διαχειριστές υποδομής δεσμεύουν χωρητικότητα στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20, λαμβάνοντας υπόψη το αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 24.

7. Τα κράτη μέλη δίνουν εντολή στους διαχειριστές υποδομής να επισημαίνουν στοιχεία σιδηροδρομικής υποδομής που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενα ή κορεσμένα στο μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

8. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν η σιδηροδρομική υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου και τηρούν τυχόν μέτρα και κριτήρια που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 27.

9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 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, ή όταν στον τομέα έχουν αναπτυχθεί νέες και ευρέως αποδεκτές βέλτιστες πρακτικές, ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής σε άκρως χρησιμοποιούμενη και κορεσμένη σιδηροδρομική 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.

Άρθρο 24

Ανάλυση χωρητικότητας σε περίπτωση άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης σιδηροδρομικής υποδομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής διενεργεί ανάλυση χωρητικότητας εντός έξι μηνών από τη δήλωση της σιδηροδρομικής υποδομής ως άκρως χρησιμοποιούμενης ή κορεσμένης, εκτός εάν έχει εκπονηθεί σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας, το οποίο να αφορά όλους τους συναφείς παράγοντες, 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 σιδηροδρομικής υποδομής που εμποδίζουν την ένταξη των διατυπωμένων από τους αιτούντες αναγκών χωρητικότητας στο μοντέλο χωρητικότητας ή στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ή που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση των αιτημάτων χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

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

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής υποδομής από άποψη χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, ικανοτήτων και διαλειτουργικότητας, οι λειτουργικές διαδικασίες, η φύση των διαφορετικών εκτελούμενων υπηρεσιών και η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Στα μέτρα που πρέπει να εξετασθούν περιλαμβάνονται, ειδικότερα, υπηρεσίες εκτροπής της κυκλοφορίας, μεταξύ άλλων μέσω διαφορετικών δικτύων όπου είναι εφικτό, υπηρεσίες επαναπροσδιορισμού του χρόνου, αλλαγές στην ταχύτητα, εναρμόνιση των λειτουργικών διαδικασιών και βελτιώσεις της σιδηροδρομικής 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 στοιχείο της εξεταζόμενης σιδηροδρομικής υποδομής αποτελεί μέρος ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 57 του παρόντος κανονισμού.

Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιοποιεί το αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας στον ιστότοπό του. Το ENIM παραθέτει στον ιστότοπό του τους συνδέσμους προς το αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας.

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

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 σχετικό Ευρωπαϊκό Συντονιστή.

Άρθρο 25

Σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας

1. Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 24, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας για τα στοιχεία σιδηροδρομικής υποδομής που έχουν δηλωθεί ως κορεσμένα, σύμφωνα με το άρθρο 23.

Το σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας προσδιορίζει:

- α) τους λόγους του κορεσμού·
- β) την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της κυκλοφορίας·
- γ) τους περιορισμούς στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής·

- δ) τις επιλογές και το κόστος της βελτίωσης χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 και πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των προσδιορισθέντων πιθανών μέτρων, στο σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας καθορίζεται επίσης η δράση που πρέπει να αναληφθεί για να βελτιωθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου ενός χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

2. Το σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της αντίστοιχης κορεσμένης σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 15.

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 χωρητικότητας κατά την ανανέωση της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ο αρμόδιος Ευρωπαίος Συντονιστής λαμβάνει υπόψη το σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας στο πρόγραμμα εργασιών του που αναφέρεται στο άρθρο 53 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 42 του παρόντος κανονισμού, ο διαχειριστής υποδομής παύει να επιβάλλει οποιαδήποτε τέλη για τη σχετική σιδηροδρομική υποδομή σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σε μία από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) ο διαχειριστής υποδομής δεν καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας·

β) ο διαχειριστής υποδομής δεν σημειώνει πρόοδο ως προς τα μέτρα που αναφέρονται στο σχέδιο βελτίωσης 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, για λόγους πέραν του ελέγχου του, το σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να υλοποιηθεί·

β) εάν οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοδοτική άποψη.

Άρθρο 26

Εξειδικευμένη σιδηροδρομική υποδομή

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής θεωρείται διαθέσιμη για χρήση από όλους τους τύπους μεταφοράς που είναι συμβατοί με τη διαδρομή που προορίζεται για λειτουργία σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις προδιαγραφές που καθορίζονται στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές και όταν, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27, μπορεί να αποδειχθεί ότι αυτό δικαιολογείται από κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, να καθορίσει στοιχεία υποδομής για χρήση από συγκεκριμένους τύπους μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής αναφέρει τον καθορισμό στα έγγραφα σχεδιασμού που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 και στη δήλωση δικτύου και δεσμεύει χωρητικότητα για τους συγκεκριμένους τύπους μεταφοράς που προσδιορίζονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Ένας τέτοιος καθορισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής αυτής από άλλους τύπους μεταφοράς εάν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα.

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

Άρθρο 27

Καταμερισμός της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής που δηλώνεται ως άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη

1. Ο διαχειριστής υποδομής καταμερίζει τη χωρητικότητα στα στοιχεία σιδηροδρομικής υποδομής που δηλώνεται ως άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη εφαρμόζοντας δίκαιη και διάφανη μεθοδολογία που δεν εισάγει διακρίσεις.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τις λεπτομέρειες της μεθοδολογίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των εφαρμοστέων τιμών παραμέτρων, λαμβάνοντας υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. Οι τιμές παραμέτρων που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής υπόκεινται σε συντονισμό σύμφωνα με το άρθρο 7ε στοιχείο δ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη την ανάγκη χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων.

2. Η μεθοδολογία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα:

α) σχεδιασμό εναλλακτικών σεναρίων για τον καταμερισμό 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·

β) αξιολόγηση και κατάταξη των σεναρίων που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών, κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων που καθορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου·

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

Η μεθοδολογία επιτρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων στο σύνολό τους.

3. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) βασίζεται, μεταξύ άλλων, στα ακόλουθα επιχειρησιακά, κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας των δεδομένων και λαμβανομένων υπόψη τεχνικών και λειτουργικών πτυχών και της χρησιμοποίησης της σιδηροδρομικής υποδομής:

α) τα λειτουργικά κόστη για τους φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τον επακόλουθο αντίκτυπο στις τιμές για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·

β) τα κόστη που συνδέονται με τον χρόνο για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·

γ) τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα των ατόμων και των περιοχών που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των συνδέσεων, κυρίως από την άποψη των χρόνων μετεπιβίβασης και της συχνότητας των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών·

δ) τις επιπτώσεις στα εξωτερικά κόστη των μεταφορών, όπως ατυχήματα, εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, αερίων του θερμοκηπίου και θορύβου που προκαλούν οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και οι πιθανές εναλλακτικές λύσεις τους·

ε) τον όγκο των μεταφερόμενων ατόμων και εμπορευμάτων.

4. Το ENIM καθορίζει δίκαιη και διάφανη μεθοδολογία που δεν εισάγει διακρίσεις και καταρτίζει τον κατάλογο των παραμέτρων που σχετίζονται με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και των επιχειρησιακών, κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων που απαιτούνται για την αναφερόμενη στην παράγραφο 3 αξιολόγηση. Κατά περίπτωση, το ENIM καθορίζει πρότυπες τιμές παραμέτρων ή εύρη πρότυπων τιμών. Το ENIM διασφαλίζει ότι οι τιμές των παραμέτρων υποβάλλονται επαρκώς σε δοκιμές και στάθμιση σε επιχειρησιακό πλαίσιο.

Το ENIM εντάσσει τη μεθοδολογία, τον κατάλογο των παραμέτρων και τις πρότυπες τιμές παραμέτρων στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Ο διαχειριστής υποδομής προσαρμόζει, κατά περίπτωση, τις πρότυπες τιμές παραμέτρων, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές ή οι εθνικές συνθήκες με βάση αποδεκτές προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία και, κατά περίπτωση, εφαρμόζει τις απαιτήσεις των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ).

Τμήμα 3

Προγραμματισμός και κατανομή χωρητικότητας

Άρθρο 28

Δικαιώματα χωρητικότητας

1. Οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση στον διαχειριστή υποδομής, σύμφωνα με το δημόσιο ή το ιδιωτικό δίκαιο, προκειμένου να ζητήσουν συμφωνία με την οποία θα τους χορηγηθούν δικαιώματα χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής έναντι χρέωσης, όπως προβλέπεται στο τμήμα 2 του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τα δικαιώματα χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής στους αιτούντες με μία από τις ακόλουθες μορφές:

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.

2. Οι διαχειριστές υποδομής μετατρέπουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται με τη μορφή προδιαγραφής χωρητικότητας σε δικαιώματα χωρητικότητας με τη 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. Δικαιώματα χωρητικότητας με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής μπορούν να χορηγούνται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Δικαιώματα χωρητικότητας με τη μορφή προδιαγραφών χωρητικότητας μπορούν να κατανέμονται για διάρκεια που υπερβαίνει τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων σύμφωνα με τα άρθρα 33 και 35.

4. Εκτός 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. Άπαξ 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 τρέχουσα και κατά την επόμενη περίοδο του πίνακα δρομολογίων.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία ασκεί 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, σχετικά με το ποια σιδηροδρομική επιχείρηση θα χρησιμοποιήσει τη χωρητικότητα. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν αποδεικτικά στοιχεία για την αποδοχή εκ μέρους της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

6. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής με σκοπό να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε 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.

Άρθρο 29

Μέθοδοι κατανομής χωρητικότητας

1. Οι διαχειριστές υποδομής χορηγούν δικαιώματα χωρητικότητας στους αιτούντες μέσω των διαδικασιών κατανομής που αναφέρονται στα άρθρα 33 έως 36.

Κάθε αλλαγή σε κατανεμημένη χωρητικότητα θεωρείται επίσης κατανομή χωρητικότητας.

2. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 66.

3. Ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί για λιγότερο από οριακή ποσόστωση, εκτός εάν αυτό συνέβη για μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος. Στην περίπτωση αυτήν, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει τον ρυθμιστικό φορέα.

Το ENIM καθορίζει εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν την οριακή ποσόστωση στη δήλωση δικτύου λαμβάνοντας υπόψη τα εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις που ορίζονται από το ENIM.

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

4. Όταν ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει, σύμφωνα με την παράγραφο 3, δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, ο ρυθμιστικός φορέας που είναι υπεύθυνος για τον συγκεκριμένο διαχειριστή υποδομής ενημερώνει τους σχετικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

Άρθρο 30

Κατανομή και συντονισμός δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων

1. Οι αιτούντες έχουν το δικαίωμα να ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων μέσω των διαδικασιών κατανομής που αναφέρονται στα άρθρα 33 έως 36, συμπεριλαμβανομένων ολόκληρων ταξιδιών μετ' επιστροφής, και να λαμβάνουν απαντήσεις στα εν λόγω αιτήματα μέσω μονοαπευθυντικής θυρίδας, σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 5.

Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται κατά την κατανομή χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, σύμφωνα με το άρθρο 55, ιδίως για διασυνοριακές σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες και διασυνοριακές σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες.

2. Ειδικότερα, ο συντονισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 διασφαλίζει 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 του αιτήματος·

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 38 και του μηχανισμού επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 39·

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·

ε) με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 7, ταχείς και αποτελεσματικούς ελέγχους συμβατότητας των διαδρομών για έκτακτες μεταφορές διερχόμενες από περισσότερα του ενός δίκτυα για στρατιωτικούς και αμυντικούς σκοπούς.

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

3. Ο διαχειριστής υποδομής δεν ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 3 χωρίς προηγούμενο συντονισμό, σύμφωνα με το άρθρο 55, με τους άλλους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής.

Εάν ο διαχειριστής υποδομής ακυρώσει, σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 3, δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, ενημερώνει τον ρυθμιστικό φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει τους σχετικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

4. Τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων αντιμετωπίζονται ισότιμα και κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις σε σύγκριση με τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας μονού δικτύου.

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.

Άρθρο 31

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

1. Οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες απαραίτητες για τη λειτουργία υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών και των οποίων οι εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που βρίσκονται στους αστικούς κόμβους που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 6 του εν λόγω κανονισμού, συνεργάζονται με σκοπό να διασφαλίσουν ότι η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής και της χωρητικότητας των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών είναι συνεπής.

2. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στη δήλωση δικτύου κατάλογο των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να ζητούν, σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια, δικαιώματα χωρητικότητας στη σιδηροδρομική υποδομή και χωρητικότητας στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, κάνοντας χρήση της μονοαπευθυντικής θυρίδας σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 5.

4. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συνάπτουν συμφωνία με φορείς εκμετάλλευσης άλλων εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών με σκοπό την από κοινού παροχή χωρητικότητας.

5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3, οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών συντονίζουν τη χωρητικότητα και παρέχουν δικαιώματα χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης χωρητικότητας στην εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών που πληροί τις απαιτήσεις του αιτούντος, ή καταβάλλουν προσπάθεια να παράσχουν βιώσιμη εναλλακτική επιλογή έναντι της αιτηθείσας χωρητικότητας.

6. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θέτουν στη διάθεση του διαχειριστή υποδομής πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 5. Οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο παρέχονται όποτε παρέχεται στήριξη από τα ψηφιακά εργαλεία που αναφέρονται στο άρθρο 66 παράγραφος 5.

7. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που επωφελούνται από εξαίρεση δυνάμει του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανονισμού 2017/2177 της Επιτροπής⁽¹⁸⁾.

Άρθρο 32

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 34, λαμβάνοντας υπόψη τα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω συμφωνιών-πλαισίων σύμφωνα με το άρθρο 33 και μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού που αναφέρεται στο άρθρο 35.

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 35, τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της ad hoc διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 36, τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 41 και τον αναπρογραμματισμό στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 43.

Άρθρο 33

Κατανομή χωρητικότητας μέσω συμφωνιών-πλαισίων

1. Οι αιτούντες έχουν το δικαίωμα να αιτηθούν χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής που θα ισχύει για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τη μία περίοδο πίνακα δρομολογίων μέσω συμφωνιών-πλαισίων.

Οι συμφωνίες-πλαίσια καθορίζουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται με τη μορφή προδιαγραφής χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο α). Δεν μπορούν να περιλαμβάνουν δικαιώματα χωρητικότητας με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής.

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση των συμφωνιών-πλαισίων από τον ρυθμιστικό φορέα. Στην περίπτωση συμφωνιών-πλαισίων που αφορούν διασυνοριακή κυκλοφορία, οι σχετικοί ρυθμιστικοί φορείς συντονίζουν τη δράση μεταξύ τους.

2. Οι διαχειριστές υποδομής αναφέρουν τη χωρητικότητα που σκοπεύουν να δεσμεύσουν για κατανομή μέσω συμφωνιών-πλαισίων στα έγγραφα σχεδιασμού του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 101, 102 και 106 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), η χωρητικότητα που δεσμεύεται για συμφωνίες-πλαίσια στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού κατανέμεται από τον διαχειριστή υποδομής στους αιτούντες μέσω τέτοιων συμφωνιών, με την επιφύλαξη των παραγράφων 5 και 6 του παρόντος άρθρου. Αυτό δεν εμποδίζει τους διαχειριστές υποδομής να κατανέμουν την αιτούμενη χωρητικότητα μέσω συμφωνιών-πλαισίων σε περιπτώσεις που η χωρητικότητα αυτή δεν δεσμεύεται στα έγγραφα σχεδιασμού, με την επιφύλαξη της παραγράφου 6 του παρόντος άρθρου.

3. Συμφωνίες-πλαίσια μπορούν να συνάπτονται μεταξύ περισσότερων διαχειριστών υποδομής και ενός αιτούντος σε περιπτώσεις που καλύπτουν περισσότερα του ενός δίκτυα.

4. Ο αιτών που είναι συμβαλλόμενο μέρος συμφωνίας-πλαισίου ζητεί από τον διαχειριστή υποδομής 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 28 παράγραφος 2.

⁽¹⁸⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/2177 της Επιτροπής, της 22ας Νοεμβρίου 2017, σχετικά με την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και σε υπηρεσίες σχετικές με τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΕΕ L 307 της 23.11.2017, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

5. Οι διαχειριστές υποδομής μεριμνούν ώστε οι συμφωνίες-πλαίσια να συνάδουν με τα εξής:
- α) τα έγγραφα σχεδιασμού που σχετίζονται με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2·
- β) τη στρατηγική καθοδήγηση, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών δεσμευτικών στοιχείων της, όταν τα κράτη μέλη έχουν παράσχει τέτοια καθοδήγηση σύμφωνα με το άρθρο 4.

Οι γειτονικοί διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τον δικό τους στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας όσον αφορά τη διαθέσιμη χωρητικότητα για διασυννοριακές συμφωνίες-πλαίσια.

6. Οι συμφωνίες-πλαίσια δεν αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες. Για τον σκοπό αυτόν, οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν τα μέγιστα μερίδια της συνολικής χωρητικότητας που μπορούν να κατανεμηθούν μέσω συμφωνιών-πλαισίων και περιλαμβάνουν τα μερίδια αυτά στη δήλωση δικτύου.

7. Στις συμφωνίες-πλαίσια προβλέπεται δυνατότητα τροποποίησης των όρων τους ώστε να καθίσταται δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, με την επιφύλαξη των άρθρων 41 και 42. Άλλες αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω συμφωνιών-πλαισίων υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 42.

8. Οι συμφωνίες-πλαίσια 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 ουσιώδη νεωτερισμό της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της σημαντικής βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών.

9. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη σιδηροδρομική υποδομή, κατά το άρθρο 26, η οποία απαιτεί σημαντική και μακροπρόθεσμη επένδυση, καταλλήλως αιτιολογημένη από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσια μπορούν να συνάπτονται για χρονικό διάστημα έως και 15 έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη μπορεί να συμφωνηθεί μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο μακροπρόθεσμων επενδύσεων μεγάλης κλίμακας, και όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.

10. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω συμφωνιών-πλαισίων στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19 και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20.

11. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαισίου κοινοποιείται σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος.

12. 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 και τα κριτήρια σύναψης συμφωνιών-πλαισίων, 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 που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 34

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της ετήσιας διαδικασίας κατανομής

1. Ο διαχειριστής υποδομής κατανέμει τη χωρητικότητα μέσω ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας, με σκοπό να ικανοποιήσει, στο μέτρο του δυνατού, όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 32 παράγραφος 1, με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών επιπτώσεων στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

2. Σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 22, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδέχεται ή να απορρίπτει αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Όταν ένα αίτημα δεν συνάδει με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής διαφορετική από εκείνη που ζητήθηκε και να τροποποιήσει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ή και τα δύο. Στις περιπτώσεις αυτές, ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 22 παράγραφος 1.

Αποδεχόμενος αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής αποσκοπεί να διατηρηθεί η συνολική ισορροπία μεταξύ των στοιχείων του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που παρατίθενται στο άρθρο 20 παράγραφος 6 και, σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων, δίνει προτεραιότητα σε αιτήματα που συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ιδίως την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα.

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. Ο ενδιαφερόμενος αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.

Τουλάχιστον άπαξ ετησίως, οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν τον ρυθμιστικό φορέα για όλα τα αιτήματα χωρητικότητας που έχουν ληφθεί και τα οποία δεν ανταποκρίνονται 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 εκδώσει γνώμοδότηση, με την οποία συνιστάται στον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας.

3. Στην περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο ή περισσότερων αιτημάτων χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί πρώτα να διευθετήσει τη σύγκρουση μέσω του συναινετικού μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 38. Εάν τα αντικρουόμενα αιτήματα χωρητικότητας δεν διευθετηθούν μέσω του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων, ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει τον μηχανισμό επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 39.

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

α) προδιαγραφές χωρητικότητας σιδηροδρομικές διαδρομές·

β) σιδηροδρομικές διαδρομές.

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

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

6. Ο διαχειριστής υποδομής εξετάζει τα αιτήματα που υποβάλλονται μετά την προθεσμία που ορίζεται στο τμήμα 4 του παραρτήματος Ι και κατανέμει τη χωρητικότητα με βάση την αρχή της εξυπηρέτησης κατά σειρά χρονικής προτεραιότητας.

7. Για αιτήματα που υποβάλλονται μετά την προθεσμία, τα οποία δεν μπορούν να ικανοποιηθούν ούτε με την εναπομένουσα χωρητικότητα που προορίζεται για τον πίνακα δρομολογίων, ούτε με τη διαθέσιμη μη σχεδιασμένη χωρητικότητα, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί να προσφέρει εναλλακτικές λύσεις μέσω διαφορετικής διαδρομής.

8. Ο διαχειριστής υποδομής διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το σχέδιο του πίνακα δρομολογίων. Στα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνονται όλοι εκείνοι που έχουν ζητήσει χωρητικότητα σιδηροδρομικής 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 σιδηροδρομικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων.

9. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει ανησυχίες που τυχόν εκφραστούν.

Άρθρο 35

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού τουλάχιστον στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στο τμήμα 6 του παραρτήματος Ι. Οι διαχειριστές υποδομής δεσμεύουν χωρητικότητα για τον εν λόγω σκοπό στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20.

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 τους διαχειριστές υποδομής να κατανέμουν την αιτούμενη χωρητικότητα μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού σε περιπτώσεις όπου η χωρητικότητα αυτή δεν δεσμεύεται στα έγγραφα σχεδιασμού. Η διαδικασία κυλιόμενου σχεδιασμού δεν αποκλείει τη χρήση της σχετικής σιδηροδρομικής 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 τμήμα 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.

3. 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 για τους σκοπούς του άρθρου 42. Άλλες αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που κατανέμονται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού υπόκεινται σε πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 42.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 20, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα που προορίζεται για τη διαδικασία κυλιόμενου σχεδιασμού βάσει της αρχής της εξυπηρέτησης κατά σειρά χρονικής προτεραιότητας.

5. Σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο 22, οι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να προσφέρουν εναλλακτική χωρητικότητας για αιτήματα κυλιόμενου σχεδιασμού, εάν τα αιτήματα δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20. Εάν δεν είναι δυνατή η προσφορά εναλλακτικής λύσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αρνηθεί να κατανείμει χωρητικότητα στα εν λόγω ασυνεπή αιτήματα. Ο αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.

6. Ο διαχειριστής υποδομής, μετά από κοινοποίηση στον ρυθμιστικό φορέα, απορρίπτει αιτήματα κυλιόμενου σχεδιασμού, εάν αυτά τα αιτήματα πληρούν τα χαρακτηριστικά χωρητικότητας που συνήθως κατανέμεται μέσω συμφωνιών-πλαίσιων σύμφωνα με το άρθρο 33. Ο ρυθμιστικός φορέας ενημερώνει το ENRRB για τις εν λόγω απορρίψεις και διασφαλίζει τη συνεπή εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

7. 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 κυλιόμενου σχεδιασμού, ώστε να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 36

Κατανομή χωρητικότητας μέσω της ad hoc διαδικασίας

1. Ο διαχειριστής υποδομής απαντά χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, και σε κάθε περίπτωση εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 7 του παραρτήματος I, σε ad hoc αιτήματα για χωρητικότητα σιδηροδρομικής 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 10 σε όλους τους αιτούντες που ενδεχομένως επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν αυτήν τη χωρητικότητα.

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

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

Άρθρο 37

Προγραμματισμός περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το χρονοδιάγραμμα και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα τμήματα 3 και 8 του παραρτήματος I κατά τον προγραμματισμό έργων σιδηροδρομικής υποδομής σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2. Κατά τον προγραμματισμό έργων σιδηροδρομικής 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. Εάν ο προγραμματισμός περιορισμού στη χωρητικότητα που προκύπτει από έργα σιδηροδρομικής υποδομής απαιτεί αλλαγή σε κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας κατά την έννοια του άρθρου 41, 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 αυτόν, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει όλους τους ενδιαφερόμενους αιτούντες για την προβλεπόμενη αλλαγή στα σχετικά δικαιώματα χωρητικότητας. Παρέχει στους ενδιαφερόμενους αιτούντες δικαιώματα εναλλακτικής χωρητικότητας ή δρομολογεί συντονισμό με τους ενδιαφερόμενους αιτούντες με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας για δικαιώματα εναλλακτικής χωρητικότητας.

4. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν τους περιορισμούς στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής, ευθύς ως προγραμματίζονται, στο μοντέλο χωρητικότητας ή στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή για την οποία έχουν προγραμματιστεί.

5. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να παρεκκλίνει από τις προθεσμίες που καθορίζονται στον πίνακα 1 του τμήματος 3 του παραρτήματος I και από την απαίτηση να συμπεριληφθούν περιορισμοί χωρητικότητας με υψηλό ή σοβαρό αντίκτυπο στο μοντέλο χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 19 στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι, λόγω απρόβλεπτων γεγονότων, ο περιορισμός της χωρητικότητας είναι απαραίτητος για την αποκατάσταση της ασφαλούς λειτουργίας των συρμών·

β) το χρονοδιάγραμμα των περιορισμών εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής, των εργολάβων του ή άλλων φορέων εκμετάλλευσης που ενεργούν για λογαριασμό του· ή

γ) εάν συμφωνούν όλοι οι οικείοι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο διαχειριστής υποδομής διαβουλεύεται αμέσως με τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών και τους ενημερώνει τακτικά σχετικά με την πρόοδο προς την αποκατάσταση της κανονικής λειτουργίας.

Οι περιορισμοί χωρητικότητας που συνεπάγονται αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 41 και στο τμήμα 8 του παραρτήματος I.

Άρθρο 38

Μηχανισμός συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων και συντονισμός των αιτημάτων

1. Όταν, στο πλαίσιο ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας, υπάρχουν αντικρουόμενα αιτήματα για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί να εξασφαλίσει, μέσω του συντονισμού των εν λόγω αιτημάτων, την καλύτερη δυνατή αντιστοίχιση όλων των απαιτήσεων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής μέσω συντονισμού και έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα εφαρμοστέα όρια στη δήλωση δικτύου του. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα εν λόγω όρια και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

3. Ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει προσπάθεια, σε διαβούλευση με τους οικείους αιτούντες, να διευθετήσει τυχόν αντικρουόμενα αιτήματα. Η διαβούλευση αυτή βασίζεται στην κοινοποίηση των ακόλουθων πληροφοριών εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, δωρεάν και ηλεκτρονικώς:

- α) δικαιωμάτων χωρητικότητας που έχουν ζητήσει όλοι οι άλλοι αιτούντες για τις ίδιες διαδρομές·
- β) δικαιωμάτων χωρητικότητας που έχουν κατανεμηθεί προκαταρκτικά σε όλους τους άλλους αιτούντες για τις ίδιες διαδρομές·
- γ) δικαιωμάτων εναλλακτικής χωρητικότητας που προτείνονται για τις σχετικές διαδρομές σύμφωνα με την παράγραφο 2·
- δ) πλήρων στοιχείων για τα κριτήρια που εφαρμόζονται κατά τη διαδικασία της κατανομής χωρητικότητας.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 παράγραφος 2 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 για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου του τις αρχές που διέπουν τον συντονισμό των αιτημάτων χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

5. Όταν τα αιτήματα χωρητικότητας δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν χωρίς συντονισμό, ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί να ικανοποιήσει όλα τα αιτήματα μέσω συντονισμού.

6. Σε περίπτωση αιτημάτων για χωρητικότητα πολλαπλών δικτύων, ο μηχανισμός συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που καθορίζεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται σύμφωνα με το άρθρο 55 με τη συμμετοχή του συντονιστή δικτύου.

7. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων όσον αφορά αιτήματα για χωρητικότητα πολλαπλών δικτύων και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Άρθρο 39

Μηχανισμός επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων

1. Όταν τα αντικρουόμενα αιτήματα δεν διευθετούνται με τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 38, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής εφαρμόζοντας δίκαιη και διάφανη μεθοδολογία που δεν εισάγει διακρίσεις.

Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τις λεπτομέρειες της μεθοδολογίας, συμπεριλαμβανομένων όλων των εφαρμοστέων τιμών παραμέτρων, λαμβάνοντας υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. Οι τιμές παραμέτρων που καθορίζονται από τον διαχειριστή υποδομής υπόκεινται σε συντονισμό σύμφωνα με το άρθρο 7ε στοιχείο γ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

2. Η μεθοδολογία που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα:
- α) σχεδιασμό εναλλακτικών σεναρίων για τον καταμερισμό 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·
 - β) αξιολόγηση και κατάταξη των σεναρίων που αναφέρονται στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών, κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων που ορίζονται στην παράγραφο 6·
 - γ) επιλογή του σεναρίου με την υψηλότερη κατάταξη βάσει της αξιολόγησης που αναφέρεται στο στοιχείο β) της παρούσας παραγράφου και ανάλογη τροποποίηση του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας.

3. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) βασίζεται, μεταξύ άλλων, στα ακόλουθα επιχειρησιακά, κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας των δεδομένων και λαμβανομένων υπόψη τεχνικών και λειτουργικών πτυχών και της χρησιμοποίησης της σιδηροδρομικής υποδομής:

- α) τα λειτουργικά κόστη για τους φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τον επακόλουθο αντίκτυπο στις τιμές για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·
- β) τα κόστη που συνδέονται με τον χρόνο για τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών·
- γ) τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα των ατόμων και των περιοχών που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των συνδέσεων, κυρίως από την άποψη των χρόνων μετεπιβίβασης και της συχνότητας των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών·
- δ) τις επιπτώσεις στα εξωτερικά κόστη των μεταφορών, όπως ατυχήματα, εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, αερίων του θερμοκηπίου και θορύβου που προκαλούν οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και οι πιθανές εναλλακτικές λύσεις τους·
- ε) τον όγκο των μεταφερόμενων ατόμων και εμπορευμάτων.

4. Το ENIM καθορίζει δίκαιη και διάφανη μεθοδολογία που δεν εισάγει διακρίσεις και καταρτίζει τον κατάλογο των παραμέτρων που σχετίζονται με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και των κοινωνικοοικονομικών κριτηρίων που απαιτούνται για την αναφερόμενη στην παράγραφο 3 αξιολόγηση. Κατά περίπτωση, καθορίζει πρότυπες τιμές παραμέτρων ή εύρη πρότυπων τιμών. Το ENIM διασφαλίζει ότι αυτές οι τιμές παραμέτρων υποβάλλονται επαρκώς σε δοκιμές και στάθμιση σε επιχειρησιακό πλαίσιο.

Το ENIM εντάσσει τη μεθοδολογία, τον κατάλογο των παραμέτρων και τις πρότυπες τιμές παραμέτρων στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Ο διαχειριστής υποδομής προσαρμόζει, κατά περίπτωση, τις πρότυπες τιμές παραμέτρων, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές ή οι εθνικές συνθήκες με βάση αποδεκτές προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία και, κατά περίπτωση, τηρώντας τις απαιτήσεις των κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ).

5. Στο πλαίσιο του μηχανισμού επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων, τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων λαμβάνονται υπόψη στο σύνολό τους. Εάν, σύμφωνα με την παράγραφο 4, ισχύουν διαφορετικές εθνικές παράμετροι, οι παράμετροι αυτές χρησιμοποιούνται για τα αντίστοιχα τμήματα.

6. Σε περίπτωση αντικρουόμενων αιτημάτων χωρητικότητας που αφορούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες με παρόμοια χαρακτηριστικά και κοινωνικοοικονομικό προφίλ, ο διαχειριστής υποδομής εκχωρεί χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής βάσει δημοπρασίας ή κατά τρόπο που παρέχει πρόσβαση στον μεγαλύτερο αριθμό αιτούντων. Η τελευταία μέθοδος εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της έγκρισης του ρυθμιστικού φορέα.

Άρθρο 40

Χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας

1. Για τους σκοπούς της εφαρμογής των άρθρων 33 έως 36, ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες τηρούν το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας που καθορίζεται αντίστοιχα στα τμήματα 4 έως 7 του παραρτήματος I.
2. Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να αποφασίζουν χρονικές περιόδους και προθεσμίες για το χρονοδιάγραμμα κατανομής δικαιωμάτων χωρητικότητας όσον αφορά διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες που να διαφέρουν από τις προβλεπόμενες στον παρόντα κανονισμό και στο σημείο 2 στοιχείο β) του παραρτήματος VI της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εάν:
 - α) ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών σε συνεργασία με διαχειριστές υποδομής τρίτων χωρών σε δίκτυο του οποίου το εύρος τροχιάς είναι διαφορετικό από το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της Ένωσης έχει σημαντικό αντίκτυπο στο χρονοδιάγραμμα κατανομής της χωρητικότητας εν γένει· ή
 - β) ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών σε συνεργασία με διαχειριστές υποδομής άλλων τρίτων χωρών έχει σημαντικό αντίκτυπο στο χρονοδιάγραμμα κατανομής της χωρητικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζει τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας άλλων διαχειριστών υποδομής της Ένωσης.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 για την τροποποίηση των προθεσμιών και των διοριών που ορίζονται στα τμήματα 4 έως 7 του παραρτήματος I, και να προσαρμόζει, εντός των ορίων του πλαισίου που προβλέπεται στα άρθρα 33 έως 36, τα ορόσημα και τις χρονικές περιόδους που ορίζονται σε 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 οικείων ενδιαφερόμενων φορέων όσον αφορά τον προγραμματισμό και την κατανομή της χωρητικότητας.

Τμήμα 4

Προσαρμογή και αναπρογραμματισμός

Άρθρο 41

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 42 και οι διαχειριστές υποδομής επικαιροποιούν, χωρίς καθυστέρηση, τον πίνακα δρομολογίων που αναφέρεται στο άρθρο 32.

2. Μετά την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής περιορίζουν τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας στον μέγιστο δυνατό βαθμό, σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4. Ομοίως, οι αιτούντες περιορίζουν στον μέγιστο δυνατό βαθμό το αίτημά τους για αλλαγές στα εν λόγω δικαιώματα χωρητικότητας.

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.

4. Η ακύρωση δικαιωμάτων χωρητικότητας θεωρείται επίσης ειδικός τύπος αλλαγής.

5. Στην περίπτωση αλλαγής στα δικαιώματα χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να εφαρμόζουν συντομότερες 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.

6. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση αλλαγής δικαιώματος χωρητικότητας λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο της αλλαγής του δικαιώματος χωρητικότητας από επιχειρησιακή και εμπορική άποψη. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής κατηγοριοποιούν τις αλλαγές με βάση τον αντίκτυπό τους και προσδιορίζουν την κατηγορία αλλαγών που έχουν σημαντικό αντίκτυπο, λαμβάνοντας υπόψη τις διαδικασίες που εγκρίνονται από το ENIM βάσει της παραγράφου 10.

7. Σε περίπτωση αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για να διασφαλίσουν συνέπεια μεταξύ των δικαιωμάτων χωρητικότητας σε ολόκληρο το δρομολόγιο.

Ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας σε ένα δίκτυο θεωρείται ότι συνιστά ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας για το δικαίωμα χωρητικότητας σε όλη τη διαδρομή που καλύπτεται από αυτό.

Ο διαχειριστής υποδομής που πραγματοποιεί αλλαγή σε δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων συντονίζει και είναι υπεύθυνος για τη διαδικασία 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 είναι είτε η κατανομή εναλλακτικού δικαιώματος χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων είτε η ενημέρωση περί μη διάθεσης εναλλακτικού δικαιώματος χωρητικότητας.

8. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η μη χρήση κατανεμημένου δικαιώματος χωρητικότητας από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θεωρείται ισοδύναμη με ακύρωση την ημέρα του σχετικού δρομολογίου.

9. 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 καθορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 8. Εάν αυτό δεν είναι εφικτό, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα σχετικές πληροφορίες που επιτρέπουν στον αιτούντα να υποβάλει νέο αίτημα για χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Κατά περίπτωση, οι πληροφορίες αυτές περιέχουν μνεία στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20 και στον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 21.

10. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει ενιαίες διαδικασίες για τη διαχείριση των αλλαγών σε δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Οι εν λόγω διαδικασίες καθορίζουν κριτήρια για τη διαφοροποίηση των αλλαγών ανάλογα με τον αντίκτυπό τους από εμπορική και επιχειρησιακή άποψη, συμπεριλαμβανομένων κριτηρίων για την κατηγοριοποίηση των αλλαγών που έχουν σημαντικό αντίκτυπο.

Για να κατηγοριοποιηθεί μια αλλαγή ως έχουσα σημαντικό αντίκτυπο, το ENIM λαμβάνει υπόψη, μεταξύ άλλων παραγόντων, την ικανότητα της σιδηροδρομικής επιχείρησης να εκτελέσει την υπηρεσία σύμφωνα με τις συμβατικές της υποχρεώσεις, τις καθυστερήσεις κατά την αναχώρηση ή τις αλλαγές στη διαδρομή που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της απόστασης, του χρόνου ταξιδιού, των τελών πρόσβασης τροχιάς ή άλλων σχετικών δαπανών, καθώς και τα όρια για τις αλλαγές αυτές.

11. Έως ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 για την τροποποίηση του τμήματος 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. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο καθιέρωσης χρονικών περιόδων αναπρογραμματισμού για μικρότερα έργα που δεν χαρακτηρίζονται ως έργα με σοβαρό, υψηλό ή μέσο αντίκτυπο και λαμβάνει επίσης υπόψη την πείρα των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων.

Άρθρο 42

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 41 παράγραφος 6, καταβάλλει πρόστιμο στο άλλο μέρος. Το πρόστιμο είναι αποτελεσματικό, αναλογικό, αποτρεπτικό και δεν εισάγει διακρίσεις.
 2. Το πρόστιμο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν είναι οφειλόμενο στις εξής περιπτώσεις:
 - α) όταν συντρέχει ανωτέρα βία·
 - β) όταν διαχειριστής υποδομής ανακαλεί δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με μέτρα που έχουν λάβει τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 12·
 - γ) όταν ακυρώνεται δικαίωμα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 3·
 - δ) όταν τροποποιούνται συμφωνίες-πλαίσια σύμφωνα με το άρθρο 33 παράγραφος 7·
 - ε) όταν γίνεται χρήση παρεκκλίσεων σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 5·
 3. Το ύψος του προστίμου ορίζεται μεταξύ ενός κατώτατου και ενός ανώτατου επιπέδου, όπως καθορίζεται στο παράρτημα IV. Οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν στη δήλωση δικτύου το ύψος του προστίμου που πρέπει να καταβάλουν ο διαχειριστής υποδομής και ο αιτών, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ρυθμιστικού φορέα.
 4. Το οφειλόμενο από διαχειριστή υποδομής πρόστιμο δεν διαφοροποιείται ανά τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Το οφειλόμενο από αιτούντα πρόστιμο διαφοροποιείται ανά τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
 5. Το πρόστιμο μπορεί να διαμορφωθεί βάσει συντελεστή που κυμαίνεται από 0,1 έως 2, ανάλογα με τον αντίκτυπο της αλλαγής και σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης της αλλαγής·
 - β) σε περίπτωση που η αλλαγή προκαλείται από τον διαχειριστή υποδομής και υπάρχει εναλλακτική χωρητικότητα, την ποιότητα της εναλλακτικής χωρητικότητας· ή
 - γ) σε περίπτωση που η αλλαγή προκαλείται από τον αιτούντα, τη δυνατότητα ανακατανομής της χωρητικότητας και χρήσης της από άλλον αιτούντα.
- Ο μέγιστος βαθμός διαφοροποίησης μπορεί να εφαρμοστεί μόνο σε περιπτώσεις ακύρωσης του δικαιώματος χωρητικότητας.
6. Με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στην παράγραφο 5, το ENIM εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της διαφοροποίησης και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.
- Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τους βαθμούς διαφοροποίησης που βασίζονται στις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές.
7. Ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει στη δήλωση δικτύου τους βαθμούς διαφοροποίησης που εφαρμόζονται στα οφειλόμενα από τον διαχειριστή υποδομής και τον αιτούντα πρόστιμα, με την επιφύλαξη της έγκρισης του ρυθμιστικού φορέα.

8. Στην περίπτωση δικαιώματος χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το συνολικό πρόστιμο υπολογίζεται με την άθροιση των ποσών των προστίμων, συμπεριλαμβανομένης της διαφοροποίησης, σε καθένα από τα δίκτυα, αφού ληφθεί υπόψη ότι:

- α) η υποχρέωση καταβολής του προστίμου στον αιτούντα ισχύει για τον διαχειριστή υποδομής που είναι υπεύθυνος για την αλλαγή στο δικαίωμα χωρητικότητας, λαμβανομένου υπόψη του δικαιώματος χωρητικότητας στο σύνολό του· το οφειλόμενο από τον διαχειριστή υποδομής πρόστιμο είναι τριπλάσιο του ύψους του οφειλομένου στο δικό του δίκτυο προστίμου, αλλά δεν υπερβαίνει το άθροισμα των προστίμων για το σύνολο του δικαιώματος χωρητικότητας·
- β) η υποχρέωση καταβολής του προστίμου στους διαχειριστές υποδομής ισχύει για τον αιτούντα που ζήτησε την αλλαγή, λαμβανομένου υπόψη του δικαιώματος χωρητικότητας στο σύνολό του· το πρόστιμο καταβάλλεται στους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής, αναλόγως του τμήματος που τους αναλογεί στο δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων.

9. Ο διαχειριστής υποδομής ή ο αιτών έχει το δικαίωμα να προσφύγει στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα σχετικά με την αλλαγή δικαιώματος χωρητικότητας ή σχετικά με την καταβολή προστίμου. Ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει απόφαση σχετικά με την προσφυγή χωρίς καθυστέρηση, το αργότερο εντός ενός μηνός από τη συλλογή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την αξιολόγηση της αιτίας της αλλαγής.

10. Στην περίπτωση δικαιώματος χωρητικότητας μονού δικτύου, αποφασίζει ο ρυθμιστικός φορέας των κρατών μελών του δικαιώματος χωρητικότητας.

Στην περίπτωση δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, αποφασίζει ο ρυθμιστικός φορέας που είναι αρμόδιος για τον διαχειριστή υποδομής που ενεργεί ως ενιαίο σημείο επαφής δυνάμει του άρθρου 30.

Οι ρυθμιστικοί φορείς ενημερώνουν και μπορούν να συμβουλευόμαστε 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.

11. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV με σκοπό την προσαρμογή των κατώτατων και των ανώτατων επιπέδων του προστίμου στο ποσοστό πληθωρισμού. Η επανεξέταση του επιπέδου των προστίμων πραγματοποιείται ανά διετία με σημείο αναφοράς το ποσοστό πληθωρισμού όπως μετράται με βάση τον ευρωπαϊκό δείκτη τιμών καταναλωτή που δημοσιεύει η Eurostat. Η πρώτη επανεξέταση του επιπέδου των προστίμων θα πραγματοποιηθεί το 2033.

Άρθρο 43

Αναπρογραμματισμός στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων

1. Σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48, ή κατάστασης κρίσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 49, ο σχετικός διαχειριστής ή διαχειριστές υποδομής καταβάλλει/-ουν 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, λαμβανομένων υπόψη των αναφερομένων στην παράγραφο 2 κατευθυντήριων γραμμών, με βάση τα σχέδια έκτακτης ανάγκης που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 21 και σε στενό συντονισμό με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και, κατά περίπτωση, με άλλους οικείους ενδιαφερόμενους φορείς.

2. Το ENIM καταρτίζει και εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής στην περίπτωση διαταραχής του δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48, και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων. Ειδικότερα, το ENIM εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της διαχείρισης διαταραχών και της αρχής της εξυπηρέτησης κατά σειρά χρονικής προτεραιότητας.

Όταν εφαρμόζεται διαχείριση διαταραχών, το ENIM εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εφαρμοστέες διαδικασίες, περιλαμβάνοντας, κατά περίπτωση, την εφαρμογή του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 38 και του μηχανισμού επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 39. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

3. Οι διαχειριστές υποδομής και οι αιτούντες μπορούν να συνάπτουν, σε εθελοντική βάση, συμφωνίες που προβλέπουν την αντικατάσταση ορισμένων δικαιωμάτων χωρητικότητας, σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48. Οι εν λόγω συμφωνίες παρατίθενται στο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 21.

4. Όταν μια διαταραχή δικτύου, όπως αναφέρεται στο άρθρο 48, επηρεάζει την κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν την κατανομή εναλλακτικής χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 55 και λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Διαχείριση κυκλοφορίας, διαταραχών και κρίσεων

Άρθρο 44

Διαχείριση της κυκλοφορίας, διαχείριση διαταραχών και διαχείριση κρίσεων

1. Οι διαχειριστές υποδομής εκτελούν διαχείριση της κυκλοφορίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, 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 48·
- γ) διαχείριση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια καταστάσεων κρίσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 49.

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

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

- α) διασφαλίζουν ταχεία και συντονισμένη αντίδραση σε διαταραχές, ιδίως στην περίπτωση διαταραχών του δικτύου και καταστάσεων κρίσης·
- β) σταθεροποιούν και βελτιστοποιούν τη σιδηροδρομική κυκλοφορία καθ' όλη τη διάρκεια των διαταραχών του δικτύου και των καταστάσεων κρίσης·
- 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 66.

Άρθρο 45

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 αμαξοστοιχίων 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 44 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος κανονισμού.

2. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποσκοπούν να ελαχιστοποιήσουν τον συνολικό αντίκτυπο 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, ο διαχειριστής υποδομής εφαρμόζει το σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 21. Εάν μια διαταραχή ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στη διασυννοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυννοριακής κυκλοφορίας σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46.

4. Κατά τον καθορισμό των κανόνων και διαδικασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης των διαταραχών και της διαχείρισης των κρίσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 46. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο για οποιαδήποτε απόκλιση από τους κοινούς κανόνες και διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης των διαταραχών και της διαχείρισης των κρίσεων.

5. Σε περίπτωση ανωτέρας βίας και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω περιστατικού το οποίο καθιστά την σιδηροδρομική υποδομή προσωρινά άχρηστη, τα κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας είναι δυνατό να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος, ενώ καταβάλλεται ταυτόχρονα κάθε προσπάθεια για την εξεύρεση εναλλακτικών.

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. Σε περίπτωση ακύρωσης χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν εγκαίρως τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τη διαχείριση του χρόνου τους, την πρόοδο των επισκευών και τις πιθανές εναλλακτικές αντί της κατανεμημένης χωρητικότητάς τους.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στη διασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

Άρθρο 46

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

1. Έως ... [22 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 44, για τον καθορισμό κοινών εργαλείων, κοινών μεθοδολογιών και κοινών διαδικαστικών ρυθμίσεων με σκοπό τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, έχοντας λάβει υπόψη το έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 1 σημείο δ), του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2085. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερως υπόψη τα εν λόγω κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων.

2. Κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαίτερως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο για οποιαδήποτε απόκλιση από τις κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό που καθορίζονται στο εν λόγω πλαίσιο.

3. Το ENIM δημοσιεύει σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων με σκοπό τη διαβούλευση με την ERP και με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Η ERP και οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να υποβάλουν τις απαντήσεις τους στη διαβούλευση εντός τριών μηνών από τη δημοσίευσή του εν λόγω σχεδίου.

4. Το ENIM υποβάλλει το τελικό σχέδιο του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων στο ENRRB έως ... [16 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, εντός τριών μηνών από την παραλαβή του σχεδίου του ENIM. Το ENIM λαμβάνει ιδιαίτερως υπόψη την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων.

5. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον τα στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VI και επικαιροποιείται όταν κρίνεται αναγκαίο ώστε να λαμβάνονται υπόψη η πείρα των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και οι δραστηριότητες του ENIM. Όταν επικαιροποιείται το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, το ENIM διαβουλεύεται με την ERP και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και υποβάλλει σχέδιο σύστασης στο ENRRB, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4.

6. Κατά την άσκηση των εξουσιών του σε σχέση με τη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει υπόψη τη σύσταση σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που εκδίδει το ENRRB, σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη της αρχής της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία, σύμφωνα με το άρθρο 74, να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, όπως ορίζεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 47

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

Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 55 και με βάση το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

Ο συντονισμός διασφαλίζει ιδίως:

- α) ότι οι διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες 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, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και οποιωνδήποτε σχετικών δομών διακυβέρνησης για τη διαχείριση κρίσεων σε επίπεδο Ένωσης, κατά περίπτωση, μεταξύ άλλων σύμφωνα με το άρθρο 66.

Άρθρο 48

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 υπόψη τη μέθοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 7.

Εάν η εκτιμώμενη πιθανή διάρκεια και ο αντίκτυπος του περιστατικού πληρούν τα κριτήρια για τη δήλωση διαταραχών του δικτύου, όπως ορίζονται στο παράρτημα VII, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής δηλώνουν διαταραχή του δικτύου και εφαρμόζουν τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 45.

2. Όταν η διαταραχή δικτύου έχει ενδέχεται να έχει επιπτώσεις σε περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής της σιδηροδρομικής υποδομής στην οποία συνέβη η διαταραχή δικτύου δηλώνει διαταραχή σε πολλαπλά δίκτυα και συντονίζει τις δράσεις σύμφωνα με το άρθρο 47, λαμβάνοντας παράλληλα ιδιαίτερος υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

3. Όταν η διαταραχή του δικτύου έχει διασυνοριακό αντίκτυπο και επιφέρει τη μερική ή ολική διακοπή των υπηρεσιών για περισσότερες από 15 ημέρες, ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει, σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή 2, έκθεση περιστατικού 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.

Η έκθεση περιστατικού περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με όλα τα επιχειρησιακά μέτρα που έχουν ληφθεί για τη διασφάλιση εναλλακτικών διαδρομών και την αποκατάσταση των τακτικών υπηρεσιών.

Ο συντονιστής δικτύου υποβάλλει αυτήν την έκθεση περιστατικού στο ENIM και στους αρμόδιους Ευρωπαίους Συντονιστές και, κατόπιν αιτήματος, στους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

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

Τα κράτη μέλη μπορούν να υποχρεώσουν τον διαχειριστή υποδομής να κοινοποιεί τέτοιες πληροφορίες στην αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557.

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να υποχρεώσει τον διαχειριστή υποδομής να του κοινοποιεί τέτοιες πληροφορίες, 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 καταρτίστηκαν από το ENIM σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2, και υποβάλλει έκθεση στο ENIM και στη συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις.

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 διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46.

7. Το ENIM καθορίζει μέθοδο για την εκτίμηση της πιθανής διάρκειας και του αντικτύπου των διαταραχών του δικτύου στην κυκλοφορία, καθορίζει το ελάχιστο περιεχόμενο της έκθεσης περιστατικού και παρέχει υπόδειγμα για την έκθεση περιστατικού. Το ENIM συμπεριλαμβάνει την εν λόγω μέθοδο, το εν λόγω ελάχιστο περιεχόμενο και το εν λόγω υπόδειγμα στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω μέθοδο, το εν λόγω ελάχιστο περιεχόμενο και το εν λόγω υπόδειγμα.

Άρθρο 49

Καταστάσεις κρίσης

1. Σε καταστάσεις κρίσης ή σε περιπτώσεις άμεσου κινδύνου να ανακύψει κατάσταση κρίσης που σχετίζονται με τη δημόσια ασφάλεια, με επιδημίες στον τομέα της υγείας, με φυσικές καταστροφές ή με το περιβάλλον, 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 και από τους κανόνες σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής που καθορίζονται στο κεφάλαιο IV τμήμα 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ:

α) την ακύρωση δικαιωμάτων χωρητικότητας χωρίς καταβολή προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 42·

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 διασφαλίζει 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 υφισταμένων σχεδίων αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων που καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 21. Το κράτος μέλος συντονίζει τα εν λόγω μέτρα έκτακτης ανάγκης με άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 56.

Το περιεχόμενο και η διάρκεια των μέτρων έκτακτης ανάγκης περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία και αναλογικά 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 (ΕΕ) 2024/2747 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁹⁾, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει επίσης την κεντρική υπηρεσία διασύνδεσης που έχει ορίσει το εν λόγω κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 8 του ως άνω κανονισμού για τα ληφθέντα σύμφωνα με το παρόν άρθρο μέτρα.

3. Τα εστιακά σημεία που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 64 του παρόντος κανονισμού παρέχουν πληροφορίες στην Επιτροπή, στο ENIM, σε άλλους διαχειριστές υποδομής, στην αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557 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 55, συνεκτιμώντας παράλληλα τις κατευθυντήριες γραμμές που καταρτίστηκαν από το ENIM σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 2. Στην εκτέλεση του συντονισμού μέσω ειδικών συντονιστικών δομών σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 2 στοιχείο α) συμμετέχουν η Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σε περίπτωση που τα μέτρα έκτακτης ανάγκης έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία, οι ρυθμιστικοί φορείς και το ENRRB διαβιβάζουν τη γνώμη τους σχετικά με τα μέτρα έκτακτης ανάγκης στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που αυτή ορίζει. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει αποφάσεις με τις οποίες απαιτεί από ένα κράτος μέλος να καταργήσει τα μέτρα έκτακτης ανάγκης, εάν αυτά κριθούν μη αναγκαία.

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, σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 42.

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/2747 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2024, για τη θέσπιση πλαισίου μέτρων που αφορούν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης της εσωτερικής αγοράς και την ανθεκτικότητα της εσωτερικής αγοράς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2679/98 του Συμβουλίου (ΕΕ L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

Άρθρο 50

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 που παρατίθενται στο παράρτημα VIII σχετικά με την εν λόγω υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών.

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

2. Ο διαχειριστής υποδομής καθιστά τις πληροφορίες προσβάσιμες σύμφωνα με το άρθρο 66.

3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 75 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση του παραρτήματος IX του παρόντος κανονισμού, 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 οικείους ενδιαφερόμενους φορείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Επανεξέταση επιδόσεων

Άρθρο 51

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 καθορίζονται στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού. Κατά περίπτωση, το ENIM συνεργάζεται με τους Ευρωπαίους Συντονιστές, τη συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις και το ENRRB προς τον σκοπό αυτό.

2. Οι διαχειριστές υποδομής εκθέτουν στο επιχειρηματικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ τους δικούς τους στόχους επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 52 παράγραφος 5 στοιχείο γ) του παρόντος κανονισμού, 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 καθορίζονται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

3. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν και εφαρμόζουν διαδικασίες για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων επιδόσεων και τη σχετική υποβολή εκθέσεων, 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 52 του παρόντος κανονισμού.

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

Άρθρο 52

Ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων

1. Έως ... [26 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων» με σκοπό τον καθορισμό κοινών εργαλείων, κοινών μεθοδολογιών και κοινών διαδικαστικών ρυθμίσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 και στο άρθρο 44 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού και τις επιχειρησιακές προτεραιότητες που καθορίζονται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 6 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τα εν λόγω κοινά εργαλεία, μεθοδολογίες και διαδικαστικές ρυθμίσεις κατά τη διεκπεραίωση της επανεξέτασης των επιδόσεων.

2. Κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τα κοινά εργαλεία, τις κοινές μεθοδολογίες και τις κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις που καθορίζονται στο εν λόγω πλαίσιο.

3. Το ENIM δημοσιεύει σχέδιο για ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων με σκοπό τη διαβούλευση με την ERP και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς. Η ERP και οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να υποβάλουν τις απαντήσεις τους στη διαβούλευση εντός τριών μηνών από τη δημοσίευση του σχεδίου ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων.

4. Το ENIM υποβάλλει τελικό σχέδιο ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων στο ENRRB έως ... [20 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Εντός τριών μηνών από την παραλαβή του τελικού σχεδίου, το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το ENIM λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη την εν λόγω σύσταση κατά την έγκριση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων.

5. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων 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 VIII·

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 όσον αφορά τις επιδόσεις σε επίπεδο διαχειριστών υποδομής·

δ) διαδικασίες για την παρακολούθηση και την επανεξέταση των στοιχείων που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ), καθώς και της εφαρμογής διορθωτικών μέτρων και της επίτευξης των στόχων για τις επιδόσεις.

6. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων επικαιροποιείται όταν απαιτείται ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πείρα των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων καθώς και οι δραστηριότητες του ENIM. Κατά την επικαιροποίηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων, το ENIM διαβουλεύεται με την ERP και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και υποβάλλει σχέδιο σύστασης στο ENRRB, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

7. Κατά την άσκηση των εξουσιών του σε σχέση με τη δήλωση δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο ρυθμιστικός φορέας λαμβάνει υπόψη τη σύσταση σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που εκδίδει το ENRRB, σύμφωνα με την παράγραφο 4 και με την επιφύλαξη της αρχής της ανεξαρτησίας των ρυθμιστικών φορέων.

8. Ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 74 η εξουσία να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.

Άρθρο 53

Ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και των εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται βάσει αυτής, το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει έως τις ... [38 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων με βάση το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52 του παρόντος κανονισμού. Το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει επικαιροποίηση της έκθεσης κάθε χρόνο.

2. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις καταρτίζει αυτοτελές τμήμα της ευρωπαϊκής έκθεσης επανεξέτασης των επιδόσεων που περιέχει 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 κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679. 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 55 και για τον μηχανισμό διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 57.

Άρθρο 54

Συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 76 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να συστήσει ή να ορίσει αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα ο οποίος θα ενεργεί ως συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις συστήνεται ως ανεξάρτητη και αμερόληπτη ομάδα εμπειρογνομόνων. Τα μέλη της διορίζονται βάσει προσόντων καθώς και για να εξασφαλίζεται συνδυασμός δεξιοτήτων και πείρας ως προς τη διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας, της κυκλοφορίας, διαταραχών και κρίσεων. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις απαρτίζεται από εννέα μέλη κατ' ανώτατο όριο. Τα μέλη διορίζονται από την Επιτροπή. Συνεδριάζει τουλάχιστον τέσσερις φορές τον χρόνο. Το έργο της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις χρηματοδοτείται από την Επιτροπή.

Τα μέλη της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις διορίζονται για θητεία τεσσάρων ετών, η οποία μπορεί να ανανεωθεί δύο φορές.

2. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:

α) παροχή συστάσεων στο ENIM όσον αφορά τη θέσπιση και την επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους τομείς επιδόσεων, τα θέματα επιδόσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε καθέναν από τους τομείς επιδόσεων, και την εναρμόνιση των μεθοδολογιών, των διαδικασιών, των κριτηρίων και των ορισμών για τη συλλογή και ανάλυση δεδομένων που σχετίζονται με τις επιδόσεις και τους δείκτες επιδόσεων·

β) παροχή συστάσεων στο ENIM, το ENRRB, τους διαχειριστές υποδομής, τους αιτούντες, τους ρυθμιστικούς φορείς, τις αρχές των κρατών μελών και, κατά περίπτωση, άλλους ενδιαφερόμενους φορείς για τη λήψη διορθωτικών μέτρων, σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων·

γ) επανεξέταση των αποτελεσμάτων του σχεδίου της ευρωπαϊκής έκθεσης επανεξέτασης επιδόσεων και προετοιμασία του αυτοτελούς τμήματος που αναφέρεται στο άρθρο 53 παράγραφος 2·

δ) παροχή γνώμων και συστάσεων σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής σε σχέση με την ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το επιχειρηματικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, τις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας και το σύστημα επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 35 της εν λόγω οδηγίας·

ε) παροχή συμβουλών στους Ευρωπαίους Συντονιστές για θέματα που σχετίζονται με τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

3. Το ENIM, ο συντονιστής δικτύου, οι διαχειριστές υποδομής, οι ρυθμιστικοί φορείς, το ENRRB και, κατά περίπτωση, άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς συνεργάζονται με τη συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις, ιδίως μέσω της παροχής, με δική τους πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις, πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις, και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις συστάσεις της κατά τις εργασίες τους για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιδόσεων.

4. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις τηρεί την εμπιστευτικότητα των επιχειρηματικών απορρήτων κατά τον χειρισμό πληροφοριών που παρέχουν οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι φορείς ή η Επιτροπή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Ευρωπαϊκό δίκτυο συντονισμού

Άρθρο 55

Συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής

1. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους και με άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που τους ανατίθενται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

2. Ειδικότερα, οι διαχειριστές υποδομής:

α) θεσπίζουν οργανωτικές δομές, διαδικασίες και εργαλεία, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών εργαλείων που αναφέρονται στο άρθρο 66·

β) συντονίζονται στο πλέον κατάλληλο γεωγραφικό επίπεδο, μεταξύ άλλων σε επίπεδο ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, με τη συμμετοχή των οντοτήτων που είναι οι πλέον αρμόδιες για την επίτευξη ουσιαστικών και αποδοτικών αποτελεσμάτων, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας·

γ) συνεργάζονται με άλλους διαχειριστές υποδομής μέσω των ορισθέντων εστιακών σημείων που αναφέρονται στο άρθρο 64·

δ) διασφαλίζουν τη συμμετοχή του ENIM ή του συντονιστή δικτύου, κατά περίπτωση, σε θέματα ενωσιακού ενδιαφέροντος·

ε) ορίζουν επικεφαλής οντότητα, όταν στις δραστηριότητες συντονισμού συμμετέχουν πολλοί φορείς, η οποία δίνει αναφορά στο ENIM και είναι υπεύθυνη για τη διοργάνωση δραστηριοτήτων διαβούλευσης σύμφωνα με το άρθρο 57·

στ) αναφέρουν στο ENIM υποθέσεις στις οποίες δεν είναι δυνατή η επίτευξη συμφωνημένων αποτελεσμάτων·

ζ) επανεξετάζουν τις επιδόσεις των δραστηριοτήτων συντονισμού σύμφωνα με το κεφάλαιο IV.

3. Ο συντονισμός μπορεί να πραγματοποιείται σε περισσότερα του ενός επίπεδα, ιδίως όσον αφορά θέματα για τα οποία απαιτείται συντονισμός τόσο σε επίπεδο Ένωσης όσο και εντός πιο συγκεκριμένου γεωγραφικού εύρους.

4. Όταν το ENIM ή ο συντονιστής δικτύου συμμετέχουν στον συντονισμό, διασφαλίζουν ότι λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι διασυννοριακές πτυχές.

5. Ο συντονισμός καλύπτει όλα τα τμήματα και τους κόμβους που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να επεκτείνουν τον συντονισμό σε πρόσθετες γραμμές κατόπιν συμφωνίας μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων διαχειριστών υποδομής.

6. Ο συντονισμός όσον αφορά την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων σύμφωνα με το άρθρο 30 καλύπτει το σύνολο των δικτύων των διαχειριστών υποδομής που είναι μέλη του ENIM.

Άρθρο 56

Συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών

1. Για την προώθηση της διεθνούς επιβατικής και σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη συντονίζονται μεταξύ τους ώστε να διασφαλίσουν ότι η αντίστοιχη στρατηγική καθοδήγησή τους συνάδει με τις εθνικές απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 4. Ειδικότερα, καθορίζουν και δημοσιεύουν 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 υφισταμένων φόρουμ, για την επίτευξη ουσιαστικών και αποδοτικών αποτελεσμάτων, ιδίως σε επίπεδο ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
 - β) μεριμνούν για τη συμμετοχή των Ευρωπαίων Συντονιστών, κατά περίπτωση, και ιδίως όταν σημειώνεται πρόοδος όσον αφορά τις επιχειρησιακές προτεραιότητες που ορίζονται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·
 - γ) καλούν την Επιτροπή όταν υπάρχουν θέματα για τα οποία απαιτείται συντονισμός σε επίπεδο Ένωσης ή όταν είναι προσηκόν για άλλους λόγους.

Άρθρο 57

Μηχανισμός διαβούλευσης για ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα

1. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν τη διεξαγωγή κατάλληλων και τακτικών διαβουλεύσεων με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα. Για τον σκοπό αυτό, λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές που έχουν καταρτιστεί από το ENIM και αναφέρονται στην παράγραφο 2.
2. Το ENIM κατάρτιζει, εγκρίνει και εφαρμόζει κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό τη διασφάλιση κατάλληλων και τακτικών διαβουλεύσεων με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46 και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές καταρτίζονται κατόπιν διαβούλευσης με την ERP και εφαρμόζονται με την υποστήριξη του συντονιστή δικτύου και με τη συμμετοχή των εσσιακών σημείων που καθορίζονται από τους διαχειριστές υποδομής δυνάμει του άρθρου 64.
3. Όταν το ENIM συντάσσει και εκδίδει γνώμη ή σύσταση που δεν σχετίζεται με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, ή το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων, που ενδέχεται να έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στους αιτούντες, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς ή σε ενδιαφερόμενα μέρη, δημοσιεύει σχέδιο προς διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένης της ERP. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν στη διάθεσή τους έξι εβδομάδες για να παράσχουν ανατροφοδότηση σχετικά με το σχέδιο γνώμης ή σύστασης. Οι αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν εφόσον χρειαστεί.
4. Το ENIM λαμβάνει υπόψη την ανατροφοδότηση που παρέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την κατάρτιση των κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και κατά την έκδοση της τελικής γνώμης ή σύστασης που αναφέρεται στην παράγραφο 3. Όταν το ENIM αποφασίζει να μην λάβει υπόψη σημαντικά στοιχεία της ανατροφοδότησης που παρασχέθηκε, αναφέρει τους σχετικούς λόγους.

Άρθρο 58

Οργάνωση του ENIM

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, το Ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομών (ENIM) που αναφέρεται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ οργανώνεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.
2. Τα μέλη του ENIM παρέχουν στο ENIM τους πόρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
3. 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. Άλλοι διαχειριστές υποδομής που περιλαμβάνονται στη στρατηγική διαχείριση της χωρητικότητας δυνάμει του άρθρου 14 δύνανται να είναι μέλη του ENIM. Κάθε μέλος ορίζει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή.
4. Οι διαχειριστές υποδομής οι οποίοι δεν είναι υπεύθυνοι για τις γραμμές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και, συνεπώς, δεν είναι μέλη του ENIM, μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις του ENIM ως παρατηρητές, χωρίς δικαίωμα ψήφου. Μπορούν να υποβάλλουν δηλώσεις προς εξέταση από το ENIM.
5. Οι διαχειριστές υποδομής οι οποίοι 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 συμβαλλομένων 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 του ENIM, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω κράτη ή συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δυνάμει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί με την Ένωση και σύμφωνα με τις λεπτομέρειες συμμετοχής που καθορίζονται στην εν λόγω συμφωνία.
6. Το ENIM μπορεί να προσκαλεί, σε ad hoc βάση, ως παρατηρητές, διαχειριστές υποδομής από τρίτες χώρες που δεν εμπίπτουν στην παράγραφο 5, οι οποίοι διαχειρίζονται σιδηροδρομικές γραμμές του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.
7. Το ENIM εγκρίνει και δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό του, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής. Το ENIM οργανώνει τις δραστηριότητές του σύμφωνα με τον εν λόγω εσωτερικό κανονισμό.
8. Το ENIM λαμβάνει τις αποφάσεις του με πλειοψηφία δύο τρίτων. Εφόσον ορίζεται στον εσωτερικό κανονισμό, το ENIM μπορεί να λαμβάνει ορισμένες αποφάσεις με απλή πλειοψηφία. 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.
9. Το ENIM συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα. Εκλέγει πρόεδρο μεταξύ των μελών του.
10. Η Επιτροπή είναι μέλος του ENIM χωρίς δικαίωμα ψήφου. Υποστηρίζει το έργο του ENIM και διευκολύνει τον συντονισμό.
11. Το ENIM καθορίζει το πρόγραμμα εργασίας του. Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει περίοδο από δύο έως πέντε έτη. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 57, όσον αφορά το σχέδιο προγράμματος εργασίας, το ENIM διαβουλευτεί με την ΕΡΡ, τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και με την Επιτροπή, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΡΑ), την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και, κατά περίπτωση, άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν στη διάθεσή τους τέσσερις εβδομάδες για να παράσχουν ανατροφοδότηση σχετικά με το σχέδιο προγράμματος εργασίας.

Άρθρο 59

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 δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Συγκεκριμένα:
 - α) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας·
 - β) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46 του παρόντος κανονισμού·

- γ) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52 του παρόντος κανονισμού·
 - δ) εγκρίνει κοινή δομή για τη δήλωση δικτύου και κοινό χρονοδιάγραμμα διαβούλευσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 65 του παρόντος κανονισμού·
 - ε) εκδίδει γνώμες και συστάσεις προς τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με δική του πρωτοβουλία·
 - στ) εκδίδει γνώμες και συστάσεις προς τους διαχειριστές υποδομής στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 55 παράγραφος 2 στοιχείο στ) του παρόντος κανονισμού·
 - ζ) οργανώνει, με τη συμβολή του συντονιστή δικτύου, τον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με τα άρθρα 55 και 64 του παρόντος κανονισμού.
2. Το ENIM δεν διαθέτει εξουσίες χάραξης πολιτικής, ούτε κανονιστικές εξουσίες.
3. Το ENIM μπορεί να συγκροτεί ομάδες εργασίας.

Άρθρο 60

Διαφάνεια του ENIM

1. Το ENIM διασφαλίζει ότι η σύνθεσή του, οι μέθοδοι λειτουργίας και όλες οι σημαντικές 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 55.
2. Το ENIM προσκαλεί τους Ευρωπαίους Συντονιστές και, κατά περίπτωση, εκπροσώπους της ERP και εκπροσώπους του ERA από τα κράτη μέλη και άλλους φορείς, 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 κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679.

Άρθρο 61

Συντονιστής δικτύου

1. Το ENIM ορίζει έως ... [έξι μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] αμερόληπτη οντότητα που θα είναι αρμόδια για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 62. Η εν λόγω οντότητα ορίζεται ως συντονιστής δικτύου.

Τα μέλη του ENIM παρέχουν στον συντονιστή δικτύου τους πόρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Ο εσωτερικός κανονισμός του ENIM, όπως αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 7, καθορίζει:

- α) τους όρους και τις προϋποθέσεις για τον ορισμό του συντονιστή δικτύου και για την ανάκληση του ορισμού·
- β) τη διαδικασία ανάθεσης σε αυτόν τυχόν πρόσθετων αρμοδιοτήτων και καθηκόντων· και
- γ) τις ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των εργασιών του.

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 καθορίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού, καθώς και ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος εργασίας. Το ENIM εγκρίνει το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας και την ετήσια έκθεση πριν αυτά εκδοθούν από τον συντονιστή δικτύου.

Άρθρο 62

Καθήκοντα του συντονιστή δικτύου

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

- α) εκτελεί χρέη γραμματείας και προετοιμάζει τις συνεδριάσεις, τα έγγραφα, τις αποφάσεις και τις γνώμες του ENIM·
- β) συμβάλλει στην εκπόνηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52·
- γ) συμβάλλει στον επιχειρησιακό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 55·
- 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, και τα οποία δημιουργούν εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, όπως καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και προτείνει στο ENIM μεθόδους για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών·
- ε) συμβάλλει στον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 16 με την εκπόνηση ειδικών σχεδιασμών χρονοδιαγραμμάτων που διευκολύνουν ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων πολλαπλών δικτύων·
- στ) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος των διαχειριστών υποδομής για ερωτήσεις σχετικά με τον σχεδιασμό και την κατανομή χωρητικότητας, ιδίως όσον αφορά πιθανά αιτήματα χωρητικότητας, ή αιτήματα για πληροφορίες ή σημεία επαφής σχετικά με σιδηροδρομικά περιστατικά και προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας·
- ζ) ενεργεί ως πρώτο σημείο επαφής για φορείς που ενδιαφέρονται να χρησιμοποιήσουν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, παρέχοντας επαφές με σχετικούς φορείς, όπως διαχειριστές υποδομής και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς·
- η) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος του ENIM για αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς όσον αφορά θέματα που δεν καλύπτονται ρητά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως την έναρξη ή την αλλαγή διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ή την οργάνωση στήριξης για ad hoc δραστηριότητες, ιδίως για την αντιμετώπιση των καταστάσεων κρίσης που αναφέρονται στο άρθρο 49·
- θ) προσφέρει υπηρεσίες, ιδίως όσον αφορά τα ψηφιακά εργαλεία και τα εργαλεία ΤΠ, όταν ζητείται, για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την τόνωση της διευρωπαϊκής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Άρθρο 63

Οργάνωση της ERP

1. Έως ... [έξι μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς, εκτός των διαχειριστών υποδομής, μπορούν να υποβάλουν πρόταση στην Επιτροπή για τη σύσταση της ERP, ώστε να διευκολυνθούν οι ανταλλαγές και οι διαβουλεύσεις τους με το ENIM. Σκοπός της ERP είναι να διασφαλιστεί η αποτελεσματική διαβούλευση του σιδηροδρομικού τομέα με το ENIM.

Η εν λόγω πρόταση περιλαμβάνει τον εσωτερικό κανονισμό της ERP, με τον οποίο καθορίζονται ο τρόπος οργάνωσης των εργασιών και τα κριτήρια για την επιλογή και την ανανέωση των μελών της.

2. Η ERP επιτρέπει την ισόρροπη εκπροσώπηση των συμφερόντων όλων των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων εκτός των διαχειριστών υποδομής.

Η ERP είναι ανοικτή στη συμμετοχή που βασίζεται σε δίκαια και διαφανή κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις.

3. Εντός δύο μηνών από την παραλαβή πρότασης βάσει της παραγράφου 1, η Επιτροπή, αφού ενημερωθεί σχετικά με τη γνώμη του ENRRB, αξιολογεί εάν η πρόταση συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2, και, μεταξύ άλλων, εάν απαιτούνται αλλαγές, κατά περίπτωση.

4. Μετά την αξιολόγηση βάσει της παραγράφου 3 και την έγκριση τυχόν απαιτούμενων αλλαγών στην πρόταση, η Επιτροπή γνωστοποιεί τη συμφωνία της όσον αφορά τη σύσταση της ERP.

Στη συνέχεια, η ERP δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό της στον ιστότοπό της.

5. Η σύσταση της ERP δεν θίγει το δικαίωμα των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, εκτός των διαχειριστών υποδομής, να απαντούν σε μεμονωμένη βάση σε αιτήματα διαβουλεύσεων του ENIM και των διαχειριστών υποδομής.

6. Η ERP μπορεί να εκδίδει γνώμες ίδιας πρωτοβουλίας.

7. Η ERP υποβάλλει στην Επιτροπή ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητές της. Η έκθεση δημοσιεύεται.

Άρθρο 64

Εστιακά σημεία για τον συντονισμό των διαχειριστών υποδομής

1. Για να διασφαλιστεί ο συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 55, 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.

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 60 παράγραφος 1.

Άρθρο 65

Κοινή δομή, περιεχόμενο και χρονοδιάγραμμα για τις δηλώσεις δικτύου

1. Το ENIM, έως ... [12 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], 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 V του παρόντος κανονισμού, καθώς και κοινό χρονοδιάγραμμα για τη διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το σχέδιο δήλωσης δικτύου. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό αυτή τη δομή και το χρονοδιάγραμμα κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου.

2. Το ENIM υποβάλλει σχέδιο της κοινής δομής για τη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 έως ... [έξι μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Εντός τριών μηνών από την παραλαβή του σχεδίου που καταρτίζει το ENIM, το ENRRB υποβάλλει σύσταση στο ENIM σχετικά με την εν λόγω κοινή δομή. Το ENIM λαμβάνει υπόψη την εν λόγω σύσταση.

3. Κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46 του παρόντος κανονισμού και το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανέξταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52 του παρόντος κανονισμού.

4. Οι διαχειριστές υποδομής εξηγούν στη δήλωση δικτύου τον λόγο της απόκλισης από τη δομή και το χρονοδιάγραμμα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και από τα ευρωπαϊκά πλαίσια που αναφέρονται στην παράγραφο 3 και ενημερώνουν τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα και το ENIM για τον λόγο αυτό.

Άρθρο 66

Ψηφιοποίηση της διαχείρισης της χωρητικότητας και της διαχείρισης 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 της χωρητικότητας που χρησιμοποιούνται από τους διαχειριστές υποδομής συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και κατανομής χωρητικότητας που καθορίζονται στο κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού. Τα ψηφιακά εργαλεία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής, ώστε να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των συστημάτων και η ευθυγράμμιση των δεδομένων με το μητρώο υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν εργαλεία διαχείρισης της χωρητικότητας που υπήρχαν πριν από την ημερομηνία εφαρμογής που αναφέρεται στο άρθρο 81 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι τα εργαλεία αυτά επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος εδαφίου.

2. Τα χρησιμοποιούμενα ψηφιακά εργαλεία και οι παρεχόμενες ψηφιακές υπηρεσίες:

α) διασφαλίζουν αποτελεσματικές επιδόσεις και την ποιότητα, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους διαλειτουργικότητας, των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους αιτούντες·

β) διασφαλίζουν ότι η διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και η διαχείριση της κυκλοφορίας χαρακτηρίζονται από διαφάνεια σε όλες τις φάσεις τους, μεταξύ άλλων μέσω λύσεων σε πραγματικό χρόνο που εκπονούνται από κοινού με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς και αναπτύσσονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797·

γ) μειώνουν τον διοικητικό φόρτο για τους αιτούντες, ζητώντας κάθε πληροφορία μόνο μία φορά και παρέχοντας πληροφορίες ή δεδομένα σε έναν μόνο χώρο, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις διασυνοριακές υπηρεσίες.

3. Όταν τα ψηφιακά εργαλεία ή οι ψηφιακές υπηρεσίες που απαιτούνται για την υποστήριξη των διαδικασιών διαχείρισης της χωρητικότητας ή διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να καλύπτονται από τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, ή όταν οι υφιστάμενες προδιαγραφές που καλύπτουν ή καλύπτουν εν μέρει τα εν λόγω εργαλεία, όπως προβλέπεται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτών, πρέπει να τροποποιηθούν, το ENIM και οι διαχειριστές υποδομής συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη διατήρηση των εν λόγω προδιαγραφών σε συνεργασία με τον ERA και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και μέσω της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

4. Οι διαχειριστές υποδομής συμβάλλουν στο έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» για θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, το ENIM και οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν 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, οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς και, κατά περίπτωση, οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών ανταλλάσσουν ψηφιακές πληροφορίες σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας και τη διαχείριση 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.

Το ENIM θεσπίζει μονοαπευθυντική θυρίδα προκειμένου να επιτρέπει στους αιτούντες να ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια.

6. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι τα ψηφιακά εργαλεία και οι ψηφιακές υπηρεσίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι λειτουργικά εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 81 του παρόντος κανονισμού. Ο συντονιστής δικτύου παρέχει κοινά ευρωπαϊκά ψηφιακά εργαλεία και υπηρεσίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας και τη διαχείριση της κυκλοφορίας που αναπτύσσονται και χρησιμοποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Ο ERA, σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, παρακολουθεί την ανάπτυξη και τη συμμόρφωση των ψηφιακών συστημάτων με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας, συντονίζει την ανάπτυξη και την επικαιροποίηση των εν λόγω προδιαγραφών και επικουρεί την Επιτροπή στη διαδικασία αυτή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Ρυθμιστική εποπτεία της διαχείρισης της χωρητικότητας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας

Τμήμα 1

Ρυθμιστικοί φορείς

Άρθρο 67

Αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων

1. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες ενός ρυθμιστικού φορέα που προβλέπονται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ασκούνται για τα θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όπως αυτές καθορίζονται 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, συμπεριλαμβανομένης εθνικής, περιφερειακής ή τοπικής αρχής αρμόδιας 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 ή διακρίσεις, ή ότι έχει θιγεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο από τον διαχειριστή υποδομής κατά την εκτέλεση από τον τελευταίο των δραστηριοτήτων που καθορίζονται στα κεφάλαια II έως V του παρόντος κανονισμού.

Τμήμα 2

Ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων

Άρθρο 68

Συνεργασία των ρυθμιστικών φορέων στο πλαίσιο του 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 του παρόντος άρθρου.

Όταν ενεργεί εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, το ENRRB αναλαμβάνει τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες και οργανώνει τις εργασίες του κατά τα καθοριζόμενα στο παρόν τμήμα.

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 για θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και επηρεάζουν την πρόσβαση σε σιδηροδρομικά δίκτυα ή τη χρήση τους σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, οι οικείοι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται υπό τον συντονισμό του ENRRB, προκειμένου να διασφαλίζεται η συνοχή των αντίστοιχων αποφάσεών τους. Για τον σκοπό αυτό, οι οικείοι 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 γνωστοποιούν τις αποφάσεις αυτές στο ENRRB.
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 εξήγηση στην οποία προσδιορίζονται οι διαφορές και το σκεπτικό του για τη μη τήρηση των γνωμών ή συστάσεων του ENRRB και περιλαμβάνει τη σχετική εξήγηση στην απόφασή του.
6. Οι ρυθμιστικοί φορείς των οποίων η γνώμη ζητείται από το ENRRB απαντούν εντός των προθεσμιών που καθορίζει το ENRRB και, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, παρέχουν όλες τις πληροφορίες που έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν βάσει του εθνικού τους δικαίου. Οι εν λόγω πληροφορίες 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 της καταγγελίας ή της έρευνας που αναφέρεται στο παρόν άρθρο και οι οποίες 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 πόρους που είναι αναγκαίοι για τη λειτουργία του ENRRB.

Άρθρο 69

Οργάνωση και δομή του ENRRB

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

- α) ένα συμβούλιο ρυθμιστικών φορέων («συμβούλιο»·
- β) μία γραμματεία.

Οι ρυθμιστικοί φορείς μεριμνούν για τη λειτουργία της γραμματείας.

Άρθρο 70

Καθήκοντα και αρμοδιότητες του ENRRB

1. Εκτός από τα καθήκοντά του βάσει της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENRRB αναλαμβάνει επίσης τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Το ENRRB δημοσιοποιεί όλες τις γνώμες ή 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 καθορίζονται στο άρθρο 68, και προωθεί την ευθυγράμμιση των αποφάσεων των ρυθμιστικών φορέων σε σχέση με τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
3. Οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς μπορούν να ενημερώνουν το ENRRB 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 χωρίς καθυστέρηση στον ή στους αρμόδιους ρυθμιστικούς φορείς.

Το ENRRB μπορεί να αποφασίσει να εκδώσει γνώμη ή σύσταση για τέτοιου είδους θέματα. Στις περιπτώσεις αυτές, το ENRRB ενημερώνει αμέσως τους οικείους ρυθμιστικούς φορείς σχετικά με αυτή του την πρόθεση.

4. 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.

5. Το ENRRB μπορεί να εκδίδει γνώμες και συστάσεις, κατόπιν αιτημάτων των αιτούντων ή με δική του πρωτοβουλία, σχετικά με αποφάσεις που λαμβάνονται από το ENIM ή από τον συντονιστή δικτύου. Όταν εκδίδει γνώμη ή σύσταση δυνάμει της παρούσας παραγράφου, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς.

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 παρέχει τις γνώμες ή τις συστάσεις του στην Επιτροπή σχετικά με τυχόν ελλείψεις στη διαδικασία συντονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 16 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 αναφερόμενα στο άρθρο 49 παράγραφος 5.

8. Το ENRRB υποβάλλει τη γνώμη ή τη σύστασή του στο ENIM σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές που έχει καταρτίσει το ENIM για τις περιστάσεις που οδηγούν σε επιβολή προστίμων, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 42 παράγραφος 6.

9. Το ENRRB μπορεί να εκδίδει γνώμες ιδίας πρωτοβουλίας για θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.

Άρθρο 71

Σύνθεση και οργάνωση του συμβουλίου

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

Η Επιτροπή είναι μέλος του συμβουλίου χωρίς δικαίωμα ψήφου και ορίζει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή στο συμβούλιο.

2. Τα μέλη του συμβουλίου και οι αναπληρωτές τους ενεργούν ανεξάρτητα και αντικειμενικά, προς το συμφέρον της Ένωσης, ανεξάρτητα από τυχόν ιδιαίτερα εθνικά ή προσωπικά συμφέροντα. Δεν επιζητούν ούτε δέχονται υποδείξεις από κυβερνήσεις, οργανισμούς, πρόσωπα ή φορείς.

3. Η γραμματεία του ENRRB δημοσιοποιεί επικαιροποιημένο κατάλογο των μελών του συμβουλίου και των αναπληρωτών τους, μαζί με τις δηλώσεις συμφερόντων τους και τα στοιχεία επικοινωνίας τους.

4. Το συμβούλιο εγκρίνει και δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό του, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής. Ο εσωτερικός κανονισμός μπορεί να προβλέπει λεπτομερέστερες ρυθμίσεις ψηφοφορίας, ιδίως τη διαδικασία ψηφοφορίας για επείγοντα θέματα.

5. 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.

6. Την προεδρία του συμβουλίου ασκούν από κοινού η Επιτροπή και ένα μέλος του συμβουλίου που εκλέγεται από αυτό. Η Επιτροπή συμπροεδρεύει του συμβουλίου σε μόνιμη βάση, ενώ ο άλλος συμπρόεδρος εκλέγεται για περίοδο δύο ετών.

7. Η γραμματεία παρέχει τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για την οργάνωση των συνεδριάσεων και των εργασιών του συμβουλίου.

8. 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 72

Ρόλος και καθήκοντα του συμβουλίου

1. Το συμβούλιο εκτελεί όλα τα καθήκοντα του ENRRB που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
2. Ειδικότερα, το συμβούλιο:
 - α) εκδίδει, σύμφωνα με τους διαδικαστικούς κανόνες που καθορίζονται ή αναφέρονται στο άρθρο 71 παράγραφος 5 ή που αναφέρονται στο άρθρο 71 παράγραφος 4, γνώμες ή συστάσεις του ENRRB σχετικά με καταγγελίες ή έρευνες που του έχει διαβιβάσει ρυθμιστικός φορέας ή ρυθμιστικοί φορείς δυνάμει του άρθρου 68 παράγραφος 3·
 - β) εκδίδει γνώμες και συστάσεις σχετικά με αποφάσεις που λαμβάνει το ENIM σε συνεργασία με τον συντονιστή δικτύου στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - γ) κατόπιν καταγγελιών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών ή άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, εκδίδει συστάσεις και γνώμες του ENRRB σχετικά με τις διαβουλεύσεις στις οποίες παραπέμπει το άρθρο 63·
 - δ) συντάσσει και εγκρίνει ετήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες του ENRRB·
 - ε) συγκροτεί ομάδες εργασίας και διορίζει τους προέδρους τους·
 - στ) διασφαλίζει ότι οι μέθοδοι λειτουργίας του ENRRB και όλες οι σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το έργο του, συμπεριλαμβανομένων των γνώμων και των συστάσεων του, δημοσιοποιούνται στον ιστότοπό του· περιλαμβάνει στοιχεία επικοινωνίας για καταγγελίες, τα στοιχεία επικοινωνίας των ειδικών ομάδων εργασίας και πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 73

Παρακολούθηση των ευρωπαϊκών πλαισίων

1. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις παρακολουθεί την έγκριση και την εφαρμογή του αναφερόμενου στο άρθρο 7 ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας και των στοιχείων του, του αναφερόμενου στο άρθρο 46 ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων και των στοιχείων του, και του αναφερόμενου στο άρθρο 52 ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων και των στοιχείων του.

2. Εντός δύο ετών από την έγκριση από το ENIM των πλαισίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις υποβάλλει στο ENIM και στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των πλαισίων αυτών, στην οποία αξιολογεί την αποτελεσματικότητά τους. Η έκθεση μπορεί επίσης να περιλαμβάνει συστάσεις σχετικά με τρόπους αντιμετώπισης συγκεκριμένων ελλείψεων. Όταν η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις εντοπίζει σημαντικές ελλείψεις στα πλαίσια, ζητεί από το ENIM να τις αντιμετωπίσει, μέσω της κατάλληλης επικαιροποίησης του σχετικού πλαισίου, εντός τριών μηνών.

Η έκθεση δημοσιοποιείται.

Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις εκδίδει έκθεση τουλάχιστον ανά τριετία.

3. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις συνεργάζεται στενά με τους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB κατά την παρακολούθηση των πλαισίων και την κατάρτιση της έκθεσης. Η συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις μπορεί να διαβουλεύεται με την ERP και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, κατά περίπτωση.

Άρθρο 74

Εκτελεστικές πράξεις που αφορούν την παρακολούθηση των ευρωπαϊκών πλαισίων

1. Το αργότερο εντός 18 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία το ENIM πρόκειται να εγκρίνει το σχετικό πλαίσιο, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό των ευρωπαϊκών πλαισίων που αναφέρονται στα άρθρα 7, 46 και 52, ή στοιχείων αυτών, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) όταν το ENIM δεν έχει εγκρίνει το, αναφερόμενο στο άρθρο 7, ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, ή στοιχεία αυτού, έως ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- β) όταν το ENIM δεν έχει εγκρίνει το, αναφερόμενο στο άρθρο 46, ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, ή στοιχεία αυτού, έως ... [22 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
- γ) όταν το ENIM δεν έχει εγκρίνει το αναφερόμενο στο άρθρο 52 ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων, ή στοιχεία αυτού, έως ... [26 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

2. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη με την οποία καθορίζονται τα ευρωπαϊκά πλαίσια, ή στοιχεία αυτών, στα οποία αναφέρονται τα άρθρα 7, 46 και 52, το αργότερο 12 μήνες μετά τη δημοσίευση της έκθεσης, της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις όταν η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, λαμβάνοντας υπόψη την έκθεση της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις που αναφέρεται στο άρθρο 73, ότι:

- α) τα κοινά εργαλεία, οι κοινές μεθοδολογίες και οι κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις, όπως καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας, δεν επαρκούν για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων τους και για τη διασφάλιση της διαχείρισης της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ή του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων·
- β) τα κοινά εργαλεία, οι κοινές μεθοδολογίες και οι κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις, όπως καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, δεν επαρκούν για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων τους και για τη διασφάλιση της διαχείρισης της διασυννοριακής κυκλοφορίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων·
- γ) τα κοινά εργαλεία, οι κοινές μεθοδολογίες και οι κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις, όπως καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων, δεν επαρκούν για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων τους και για τη διασφάλιση της επανεξέτασης των επιδόσεων των διαχειριστών υποδομής που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό·

- δ) το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας δεν επαρκεί για να διασφαλίσει τους ενιαίους όρους εφαρμογής του παρόντος κανονισμού· ή το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων δεν επαρκεί για να διασφαλίσει τους ενιαίους όρους εφαρμογής του παρόντος κανονισμού· ή το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων δεν επαρκεί για να διασφαλίσει τους ενιαίους όρους εφαρμογής του παρόντος κανονισμού· ή
- ε) το ENIM δεν αντιμετώπισε επαρκώς εντός της τριμήνης προθεσμίας τις ελλείψεις που προσδιορίζονται από τη συμβουλευτική ομάδα για τις επιδόσεις στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 73 παράγραφος 2.
3. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 76 παράγραφος 2.
4. Κατά την κατάρτιση των σχεδίων εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το έργο του ENIM και την έκθεση της συμβουλευτικής ομάδας για τις επιδόσεις, αν είναι διαθέσιμη.

Άρθρο 75

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 9, το άρθρο 13 παράγραφος 4, το άρθρο 23 παράγραφος 9, το άρθρο 40 παράγραφος 3, το άρθρο 41 παράγραφος 11, το άρθρο 42 παράγραφος 11 και το άρθρο 50 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. 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 προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11 παράγραφος 9, στο άρθρο 13 παράγραφος 4, στο άρθρο 23 παράγραφος 9, στο άρθρο 40 παράγραφος 3, στο άρθρο 41 παράγραφος 11, στο άρθρο 42 παράγραφος 11 και στο άρθρο 50 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 αυτή. 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 11 παράγραφος 9, του άρθρου 13 παράγραφος 4, του άρθρου 23 παράγραφος 9, του άρθρου 40 παράγραφος 3, του άρθρου 41 παράγραφος 11, του άρθρου 42 παράγραφος 11 ή του άρθρου 50 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 αυτή 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 76

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 62 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 77

Έκθεση και επανεξέταση

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2033, 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 εμπορευματικών υπηρεσιών·
- γ) το έργο 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 7, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον συντονισμό της διαχείρισης της διασυνοριακής κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 46 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 52·
- ε) την αποτελεσματικότητα της ρυθμιστικής εποπτείας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο·
- στ) τη λειτουργία των κοινωνικοοικονομικών, των επιχειρησιακών και των περιβαλλοντικών κριτηρίων.

Άρθρο 78

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ

1. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ τροποποιείται ως εξής:

α) στο άρθρο 1 παράγραφος 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 καθορίζονται 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·

ε) 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 ιστότοπο στον οποίο οι εν λόγω πληροφορίες διατίθενται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου καθορίζεται στο παράρτημα IV.»

στ) το άρθρο 36 απαλείφεται·

ζ) τα άρθρα 38 έως 54 απαλείφονται·

η) στο παράρτημα IV, τα σημεία 1 και 3 απαλείφονται·

θ) 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 79

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι συμφωνίες-πλαίσια 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 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το σημείο 3 του παραρτήματος IV και το παράρτημα VII αυτής δεν εφαρμόζονται σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων οι οποίοι θα αρχίσουν να ισχύουν στις ή μετά τις 14 Δεκεμβρίου 2030.

Άρθρο 80

Κατάργηση

1. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 καταργείται από τις 14 Δεκεμβρίου 2030.

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

Άρθρο 81

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από ... [μία ημέρα μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Ωστόσο:

α) το άρθρο 29 παράγραφος 2, το άρθρο 30 παράγραφος 1, το άρθρο 50 και το άρθρο 66 εφαρμόζονται από την 31η Δεκεμβρίου 2027·

β) το άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2029·

γ) τα άρθρα 2 και 3, το κεφάλαιο II με εξαίρεση το άρθρο 7, το άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 29 παράγραφος 2 και το άρθρο 30 παράγραφος 1, και το κεφάλαιο III με εξαίρεση το άρθρο 46, το άρθρο 49 και το άρθρο 50, εφαρμόζονται μόνο σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων που θα αρχίσουν να ισχύουν στις ή μετά τις 14 Δεκεμβρίου 2030·

δ) το άρθρο 78 εφαρμόζεται από τις 14 Δεκεμβρίου 2030.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, τα άρθρα 7 παράγραφος 7, 8 παράγραφος 3, 21 παράγραφος 5, 33 παράγραφος 12, 35 παράγραφος 7, 46 παράγραφος 7, και 52 παράγραφος 8, καθώς και τα άρθρα 11 παράγραφος 9, 13 παράγραφος 4, 23 παράγραφος 9, 40 παράγραφος 3, 41 παράγραφος 11, 42 παράγραφος 11 και 50 παράγραφος 3 με τα οποία ανατίθενται στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες και κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητες, αντίστοιχα, εφαρμόζονται από ... [μία ημέρα μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τμήμα 1

Παραδοτέα που πρέπει να καταρτιστούν από τους διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας, κατά τα αναφερόμενα στα άρθρα 13, 18, 19 και 20

Παραδοτέο	Περιεχόμενα
Στρατηγική για τη χωρητικότητα (άρθρο 18)	— Γεωγραφικό εύρος της στρατηγικής για τη χωρητικότητα: γραμμές που καλύπτονται από τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 6· — Προγραμματισμένη ανάπτυξη υλικής σιδηροδρομικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων νέων κατασκευών, αναβαθμίσεων, ανανεώσεων και κλεισίματος/παροπλισμού με λεπτομερή αναφορά στα χαρακτηριστικά αυτής της σιδηροδρομικής υποδομής· — Προβλεπόμενη εξέλιξη της ζήτησης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών· — Στρατηγική καθοδήγηση από τα κράτη μέλη σχετικά με τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας, εφόσον τα κράτη μέλη έχουν παράσχει τέτοια καθοδήγηση· — Χωρητικότητα που κατανέμεται σε συμφωνίες-πλαίσια και χωρητικότητα που ενδέχεται να απαιτηθεί για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας· — Πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη και τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών, περιλαμβανομένων σιδηροδρομικών υποδομών που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενες ή κορεσμένες· — Προγραμματισμένα έργα σιδηροδρομικής υποδομής που επιφέρουν περιορισμούς χωρητικότητας με σοβαρό αντίκτυπο.
Μοντέλο χωρητικότητας (άρθρο 19)	— Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στρατηγική για τη χωρητικότητα, κατά περίπτωση επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες· — Συνολικός όγκος χωρητικότητας, περιλαμβανομένης της χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, που διατίθεται σε αιτούντες ανά τμήμα δικτύου περιλαμβανομένου του όγκου χωρητικότητας που διατίθεται ανά τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών για διαφορετικά τμήματα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και/ή ανά διαδικασία κατανομής, περιλαμβανομένων της εξασφαλισμένης χωρητικότητας για μεταγενέστερα αιτήματα και της χωρητικότητας που εκχωρείται από τις συμφωνίες-πλαίσια· — Όγκος χωρητικότητας που προορίζεται για περιορισμούς χωρητικότητας οφειλόμενους σε έργα σιδηροδρομικής υποδομής ανά αντίκτυπο στον εκτιμώμενο όγκο της κυκλοφορίας, κατά τα οριζόμενα στο τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος· — Γεωγραφικά στοιχεία: κατανομή σε κατάλληλα τμήματα σχεδιασμού που αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά των σιδηροδρομικών 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).

Παραδοτέο	Περιεχόμενα
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (άρθρο 20)	— Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας, κατά περίπτωση επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες· — Χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες για την περίοδο του πίνακα δρομολογίων στην οποία αναφέρεται το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας: (i) εφόσον συντρέχει περίπτωση δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 5 και σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφοι 5 και 6, εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα διαθέσιμη για αιτήματα, συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, η οποία ορίζεται με τη μορφή αντικειμένων χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 20 παράγραφος 6· (ii) χωρητικότητα η οποία δεν έχει σχεδιαστεί εκ των προτέρων από τον διαχειριστή υποδομής· (iii) χωρητικότητα η οποία είναι διαθέσιμη στις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο άρθρο 31 παράγραφος 1. — Χωρητικότητα που δεν είναι διαθέσιμη προς κατανομή σε αιτούντες: (i) περιορισμοί χωρητικότητας, που ορίζονται με τη μορφή αντικειμένων χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 2 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος· (ii) χωρητικότητα που έχει ήδη κατανεμηθεί μέσω συμφωνιών-πλαισίων σύμφωνα με το άρθρο 33 ή μέσω της διαδικασίας πολυετούς κυλιόμενου σχεδιασμού σύμφωνα με το άρθρο 35· (iii) χωρητικότητα που δεσμεύεται για σκοπούς άλλους από εκείνους που αναφέρονται στα στοιχεία i) και ii), οι οποίοι υποδεικνύονται σαφώς από τον διαχειριστή υποδομής· (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. — Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη κατά τη διάρκεια περιορισμών χωρητικότητας· — Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου· — Περιορισμοί που ισχύουν για τη χρήση της εξειδικευμένης σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 26.

Τμήμα 2

Χρονοδιάγραμμα για τη στρατηγική διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στα άρθρα 13, 18, 19 και 20

- Κατά την κατάρτιση των παραδοτέων του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας για μια δεδομένη περίοδο πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στο παρόν τμήμα.

Η διαβούλευση για ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα με τους ενδιαφερόμενους φορείς πραγματοποιείται σύμφωνα με το άρθρο 57 και σε αυτήν συμμετέχουν όλοι οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν τα παραδοτέα σε συνεχή βάση στο πλαίσιο της διαδικασίας συντονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 55.

Παραδοτέο	Ορόσημο	Προθεσμία (το αργότερο)
Στρατηγική για τη χωρητικότητα (άρθρο 18)	Έναρξη της φάσης εκπόνησης της στρατηγικής για τη χωρητικότητα	X-60
	Πρώτη διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-58
	Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής και δεύτερη διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με το σχέδιο στρατηγικής	X-39
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής για τη χωρητικότητα μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και λαμβανομένων υπόψη τυχόν παρατηρήσεων που ενδέχεται να έχει εκδώσει η ERP μετά τη δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής για τη χωρητικότητα	X-36

Παραδοτέο	Ορόσημο	Προθεσμία (το αργότερο)
Μοντέλο χωρητικότητας (άρθρο 19)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-36
	Κοινοποιήσεις των αναγκών χωρητικότητας από αιτούντες και δυνητικούς αιτούντες και διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-24
	Δημοσίευση του σχεδίου μοντέλου χωρητικότητας και έναρξη της δεύτερης διαβούλευσης με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-21
	Περάτωση της διαβούλευσης με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και της συνεκτίμησης τυχόν παρατηρήσεων που ενδέχεται να έχει εκδώσει ο ρυθμιστικός φορέας μετά τη δημοσίευση του σχεδίου μοντέλου χωρητικότητας	X-19
	Δημοσίευση του τελικού μοντέλου χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-18
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (άρθρο 20)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-18
	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-14
	Ο ρυθμιστικός φορέας αναλύει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας και μπορεί να λάβει απόφαση με την οποία να ζητεί από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας	X-14 έως X-13
	Δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 2 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-12
	Δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-11
	Επικαιροποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας για καθυστερημένα αιτήματα	X-6,5
	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 χωρητικότητα εκ των προτέρων σχεδιασμένη ή κατανεμημένη	Έως X+12 χωρίς καθυστέρηση

Σημείωση: «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4.

2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1, το ακόλουθο απλουστευμένο και συντομευμένο χρονοδιάγραμμα ισχύει για το παραδοτέο «Στρατηγική για τη χωρητικότητα» σε σχέση με τις περιόδους πίνακα δρομολογίων που αρχίζουν τον Δεκέμβριο του 2030 και τον Δεκέμβριο του 2031:

Στρατηγική για τη χωρητικότητα (άρθρο 18)	Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής και διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-38
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής για τη χωρητικότητα μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και λαμβανομένων υπόψη τυχόν παρατηρήσεων που ενδέχεται να έχει εκδώσει η ERP μετά τη δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής για τη χωρητικότητα	X-36

Τμήμα 3

Χρονοδιάγραμμα και απαιτήσεις συντονισμού, διαβούλευσης και δημοσίευσης των περιορισμών χωρητικότητας που προκύπτουν από τα έργα σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στα άρθρα 11 και 37

1. Οι περιορισμοί χωρητικότητας κατατάσσονται ανάλογα με τη διάρκειά τους και με τον αντίκτυπό τους στην κυκλοφορία (εκτιμώμενος όγκος κυκλοφορίας που επηρεάζεται σε μια σιδηροδρομική γραμμή ανά ημέρα) σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 1. Ταξινόμηση των περιορισμών χωρητικότητας

	Διάρκεια	Αντίκτυπος στην κυκλοφορία	Ολοκλήρωση του πρώτου συντονισμού και της πρώτης διαβούλευσης και δημοσίευση του σχεδίου περιορισμών χωρητικότητας	Ολοκλήρωση του δεύτερου συντονισμού και της δεύτερης διαβούλευσης σχετικά με τους περιορισμούς χωρητικότητας που έχουν αντίκτυπο σε περισσότερα του ενός δίκτυα	Δημοσίευση των τελικών περιορισμών χωρητικότητας	Παροχή λεπτομερών στοιχείων σχετικά με τις προσφερόμενες εναλλακτικές σιδηροδρομικές διαδρομές
Σοβαρός αντίκτυπος	Περισσότερες από 30 ημέρες	Άνω του 50 %	X-24	X-18	X-12	
Υψηλός αντίκτυπος	Περισσότερες από 7 ημέρες	Άνω του 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
Μέσος αντίκτυπος	7 ή λιγότερες ημέρες	Άνω του 50 %		X-13,5	X-12	
Χαμηλός αντίκτυπος	7 ή λιγότερες ημέρες	Άνω του 10 %			X-4	T-4 Επιβατική T-1 Εμπορευματική

«X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4
«T-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την έναρξη του σχετικού δρομολογίου

2. Όσον αφορά τους περιορισμούς χωρητικότητας που έχουν σοβαρό ή υψηλό αντίκτυπο, οι αρμόδιοι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν όλους τους περιορισμούς χωρητικότητας και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους αιτούντες για πρώτη φορά τουλάχιστον 24 μήνες πριν από τη μεταβολή του σχετικού πίνακα δρομολογίων και για δεύτερη φορά, σε επικαιροποιημένη μορφή, τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την εν λόγω μεταβολή. Οι εν λόγω περιορισμοί σιδηροδρομικής υποδομής περιλαμβάνονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 20.

3. Κατά τη δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας για πρώτη φορά σύμφωνα με το σημείο 2, ο διαχειριστής υποδομής προβαίνει σε διαβούλευση με τους αιτούντες και τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών όσον αφορά τους περιορισμούς χωρητικότητας. Όταν απαιτείται συντονισμός σύμφωνα με το σημείο 4 μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης δημοσίευσης των περιορισμών χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής διενεργούν δεύτερη διαβούλευση με τους αιτούντες και τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών κατά το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ της περάτωσης του εν λόγω συντονισμού και της δεύτερης δημοσίευσης του περιορισμού χωρητικότητας.
4. Πριν από τη δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας σύμφωνα με το σημείο 1, εάν ο αντίκτυπος των περιορισμών χωρητικότητας δεν περιορίζεται σε ένα δίκτυο, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους και, εάν είναι αναγκαίο, με τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών.

Ο τελικός συντονισμός και η τελική διαβούλευση πριν από τη δεύτερη δημοσίευση ολοκληρώνονται:

- 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 του πίνακα δρομολογίων για περιορισμούς χωρητικότητας με υψηλό αντίκτυπο·
- γ) το αργότερο 13 μήνες και 15 ημέρες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων για περιορισμούς χωρητικότητας με μέσο αντίκτυπο.

Η τελική δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας με σοβαρό, υψηλό και μέσο αντίκτυπο ολοκληρώνεται τουλάχιστον 12 μήνες πριν από τη μεταβολή του σχετικού πίνακα δρομολογίων.

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 έξι 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 τους επιβατικούς συρμούς και το αργότερο έναν μήνα για τους εμπορευματικούς συρμούς 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 όπως αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος V.
7. Στις πληροφορίες που πρέπει να παρέχει ο διαχειριστής υποδομής όταν ενεργεί σύμφωνα με τα σημεία 1 ή 5 ή το άρθρο 37 παράγραφος 5 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 που αναφέρεται στο σημείο 2 του παραρτήματος V. Ο διαχειριστής υποδομής επικαιροποιεί τις πληροφορίες αυτές. Επιπλέον, οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν τις πληροφορίες αυτές σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με τα άρθρα 10 και 66.

8. 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 γραμμές,
- δ) τις διαθέσιμες εναλλακτικές διαδρομές, και
- ε) τους ενδεικτικούς χρόνους διαδρομής.

Πριν επιλέξει από τις εναλλακτικές περιπτώσεις περιορισμένης χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλευτεί τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους αιτούντες και λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις των διαφόρων εναλλακτικών περιπτώσεων στους εν λόγω αιτούντες και στους χρήστες των υπηρεσιών. Εάν η ανάλυση των εναλλακτικών περιπτώσεων περιορισμένης χωρητικότητας αφορά περισσότερους του ενός διαχειριστές υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους.

9. 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.

10. Το ENIM δημοσιεύει στον ιστότοπό του τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του σημείου 7.

Τμήμα 4

Χρονοδιάγραμμα κατανομής χωρητικότητας μέσω της ετήσιας διαδικασίας κατανομής που αναφέρεται στα άρθρα 34 και 40

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

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Περίοδος ισχύος του πίνακα δρομολογίων (περίοδος πίνακα δρομολογίων)	Ξεκινά τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου, μέχρι τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου του επομένου έτους.
Έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων	Μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου
Δημοσίευση σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας	Σύμφωνα με το τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Δημοσίευση περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα σιδηροδρομικής υποδομής	Σύμφωνα με τα τμήματα 2 και 3 του παρόντος παραρτήματος
Προθεσμία υποβολής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας από τους αιτούντες	X-9,5
Κατάρτιση σχεδίου πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την υποβολή σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-7,5
Οριστικοποίηση της διαβούλευσης με τους αιτούντες	X-6,5
Προθεσμία υποβολής της τελικής προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-5,5
Δημοσίευση του πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή υποδομής	X-5,25
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Καθορίζεται από τους διαχειριστές υποδομής στη δήλωση δικτύου, λαμβανομένου υπόψη του ευρωπαϊκού πλαισίου διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 7

Σημείωση: «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»)

2. 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 σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Τμήμα 5

Χρονοδιάγραμμα κατανομής χωρητικότητας μέσω συμφωνιών-πλαisiών που αναφέρονται στα άρθρα 33 και 40

Ο διαχειριστής υποδομής συμμορφώνεται με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Χρονική περίοδος	Διάρκεια
Συνήθης περίοδος ισχύος των συμφωνιών-πλαisiών	5 έτη
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Μεταξύ X-9,5 και X-7,5 (μαζί με συντονισμό στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής που αναφέρεται στο τμήμα 4)

Σημείωση: «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4

Τμήμα 6

Χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού για την κατανομή χωρητικότητας που αναφέρεται στα άρθρα 35 και 40

Ο διαχειριστής υποδομής και οι αιτούντες συμμορφώνονται με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας κυλιόμενου σχεδιασμού:

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Νωρίτερο δυνατό χρονικό σημείο για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας από τους αιτούντες στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας κυλιόμενου σχεδιασμού	Τέσσερις μήνες πριν από το πρώτο δρομολόγιο
Καταληκτικό χρονικό σημείο για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας από τους αιτούντες στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας κυλιόμενου σχεδιασμού	Έναν μήνα πριν από το πρώτο δρομολόγιο
Μέγιστη διάρκεια των δικαιωμάτων χωρητικότητας που χορηγούνται στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας κυλιόμενου σχεδιασμού	36 μήνες με χρονική αφετηρία το πρώτο δρομολόγιο
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές για δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Καθορίζεται από τους διαχειριστές υποδομής λαμβανομένου υπόψη του ευρωπαϊκού πλαισίου διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 7
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές για δικαιώματα χωρητικότητας που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Καθορίζεται από τους διαχειριστές υποδομής λαμβανομένου υπόψη του ευρωπαϊκού πλαισίου διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 7
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής χωρητικότητας κυλιόμενου σχεδιασμού	15 ημέρες

Σημείωση: «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X») σύμφωνα με το τμήμα 4

Τμήμα 7

Χρονοδιάγραμμα κατανομής χωρητικότητας μέσω της ad hoc διαδικασίας που αναφέρεται στα άρθρα 36 και 40

Κατά την κατανομή χωρητικότητας σιδηροδρομικής 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	Επτά ημερολογιακές ημέρες και σε κάθε περίπτωση 24 ώρες πριν από την έναρξη της σιδηροδρομικής υπηρεσίας

Τμήμα 8

Χρονοδιάγραμμα για αλλαγές στην κατανομημένη χωρητικότητα που αναφέρονται στο άρθρο 41

Κατά την αλλαγή σε δικαιώματα χωρητικότητας σιδηροδρομικής 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	Τέσσερις ημερολογιακές ημέρες και σε κάθε περίπτωση 24 ώρες πριν από την έναρξη της σιδηροδρομικής υπηρεσίας
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρουν οι οικείοι διαχειριστές υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	Οκτώ ημερολογιακές ημέρες και σε κάθε περίπτωση 24 ώρες πριν από την έναρξη της σιδηροδρομικής υπηρεσίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΩΤΑΤΑ ΟΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΛΩΣΗ ΑΚΡΩΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΚΟΡΕΣΜΕΝΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 23

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

Ως «χρησιμοποίηση χωρητικότητας» νοείται ο λόγος μεταξύ της κατανεμημένης χωρητικότητας ή, για προηγούμενες περιόδους πίνακα δρομολογίων, του πραγματικού αριθμού δρομολογίων προς τη θεωρητική χωρητικότητα που είναι διαθέσιμη σε ένα στοιχείο της σιδηροδρομικής υποδομής με βάση τη μεθοδολογία που αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 2.

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 7

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 7 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 χωρητικότητας.	Άρθρο 14 παράγραφος 2
Κοινά εργαλεία, κοινές μεθοδολογίες και κοινές διαδικαστικές ρυθμίσεις για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς, καθώς και των κοινοποιήσεων των αναγκών σε χωρητικότητα.	Άρθρο 14 παράγραφος 4, άρθρο 14 παράγραφος 10, άρθρο 15, άρθρο 16, άρθρο 19 παράγραφος 1, άρθρο 57
Κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό των διαδικασιών και των μεθοδολογιών που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την ανάλυση της αγοράς μεταφορών	Άρθρο 17 παράγραφος 3
Μέσα δημοσίευσης του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας και διαδικασία διαβούλευσης με τους αιτούντες	Άρθρο 20 παράγραφος 11
Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον καθορισμό ορίων εντός των οποίων μπορεί ο διαχειριστής υποδομής να προτείνει μοντέλο χωρητικότητας ή σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που διαφέρει από τα στοιχεία που ελήφθησαν	Άρθρο 19 παράγραφος 3, άρθρο 20 παράγραφος 7
Κριτήρια και διαδικασίες για την κατανομή της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας που περιλαμβάνεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.	Άρθρο 22 παράγραφος 4
Προδιαγραφές για τα αντικείμενα σχεδιασμού χωρητικότητας σε αναγνώσιμο από άνθρωπο και από μηχανήματα μορφότυπο.	Άρθρο 22 παράγραφος 5
Κοινή μέθοδος για τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής	Άρθρο 23 παράγραφος 2
Μεθοδολογία αξιολόγησης και κατάλογος παραμέτρων που σχετίζονται με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων, συμπεριλαμβανομένου του καταλόγου με παραμέτρους, πρότυπες τιμές των παραμέτρων ή εύρη πρότυπων τιμών	Άρθρο 27 παράγραφος 4, άρθρο 39 παράγραφος 4
Χαρακτηριστικά των προδιαγραφών χωρητικότητας	Άρθρο 28 παράγραφος 1
Εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις που εφαρμόζονται στην ακύρωση αχρησιμοποίητων δικαιωμάτων χωρητικότητας	Άρθρο 29 παράγραφος 3

Στοιχείο	Παραπομπή/-ές
Διαδικασίες και μέθοδοι για τον συντονισμό της κατανομής δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων ελάχιστων απαιτήσεων ποιότητας.	Άρθρο 30 παράγραφος 5
Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον καθορισμό των ορίων όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ των αιτημάτων χωρητικότητας των αιτούντων και της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής που προτείνουν οι διαχειριστές υποδομής στο πλαίσιο της διαδικασίας συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων.	Άρθρο 38 παράγραφος 2
Κατευθυντήριες γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων περιπτώσεις που αφορούν τουλάχιστον ένα αίτημα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	Άρθρο 38 παράγραφος 7
Διαδικασίες για τη διαχείριση αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή.	Άρθρο 41 παράγραφος 10
Κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της διαφοροποίησης των προστίμων	Άρθρο 42 παράγραφος 6
Κατευθυντήριες γραμμές για κατάλληλη και τακτική διαβούλευση με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα	Άρθρο 57 παράγραφος 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΩΤΑΤΟ ΚΑΙ ΑΝΩΤΑΤΟ ΥΨΟΣ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 42

Το κατώτατο ύψος προστίμου πριν από ενδεχόμενη διαφοροποίηση είναι 1 EUR/km της επηρεαζόμενης σιδηροδρομικής διαδρομής.

Το ανώτατο ύψος προστίμου πριν από ενδεχόμενη διαφοροποίηση είναι 8 EUR/km της επηρεαζόμενης σιδηροδρομικής διαδρομής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 27 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2012/34/ΕΕ — ΤΜΗΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

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 σιδηροδρομικής υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν. Το εν λόγω τμήμα 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 σιδηροδρομικής 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) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ζητείται η γνώμη των αιτούντων σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας και παρέχονται κοινοποιήσεις των αναγκών χωρητικότητας·
 - β) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες δύνανται να ζητούν χωρητικότητα από τον διαχειριστή υποδομής·
 - γ) οι απαιτήσεις που επιβάλλονται στους αιτούντες·
 - δ) το χρονοδιάγραμμα για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας για τις διαδικασίες αίτησης, κατανομής, προσαρμογής και αναπρογραμματισμού και οι ακολουθητέες διαδικασίες για αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με τον προγραμματισμό και οι διαδικασίες για τον προγραμματισμό προβλεπόμενων και μη εργασιών συντήρησης·
 - ε) οι αρχές που διέπουν τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 38, και τον μηχανισμό επίσημης διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 39·
 - στ) η δομή και το ύψος των προστίμων για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας·
 - ζ) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η σιδηροδρομική υποδομή είναι άκρως χρησιμοποιούμενη ή κορεσμένη·
 - η) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής·
 - θ) επεξήγηση τυχόν αποκλίσεων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αναφέρεται στο άρθρο 7·
- 3) τμήμα σχετικά με τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων. Σε αυτό περιγράφεται η εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις οδηγίες (ΕΕ) 2016/797, (ΕΕ) 2016/798 και 2007/59/ΕΚ, και περιλαμβάνονται τα 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) κατάλογος των πληροφοριακών συστημάτων που χρησιμοποιούνται σε λειτουργίες και παραπομπές σε αυτά·
 - δ) επεξήγηση τυχόν αποκλίσεων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αναφέρεται στο άρθρο 46 του παρόντος κανονισμού·

- 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 52 του παρόντος κανονισμού.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΔΙΑΤΑΡΑΧΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 46.

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

Στοιχείο	Παραπομπή/-ές
Κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση διαταραχών που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τους διαχειριστές υποδομής κατά τον καθορισμό κανόνων και διαδικασιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας.	Άρθρο 45
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 44, άρθρο 45, άρθρο 46 παράγραφος 1, άρθρο 46 παράγραφος 4, άρθρο 47, άρθρο 48
Κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου και καταστάσεων κρίσης.	Άρθρο 43 παράγραφος 2
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 47
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 οικείων ενδιαφερόμενων φορέων, ιδίως δημόσιων αρχών.	Άρθρο 47, άρθρο 50, άρθρο 66
Αρχές για τη σύσταση ειδικών ομάδων συντονισμού όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, τη διαχείριση διαταραχών και τη διαχείριση κρίσεων.	Άρθρο 55 παράγραφος 2
Ρυθμίσεις για την προσομοίωση και την κατάρτιση, ιδίως σε σχέση με διαταραχές και καταστάσεις κρίσης.	Άρθρο 49 παράγραφος 7
Κοινή μέθοδος για την εκτίμηση των προϋποθέσεων σχετικά με τη διάρκεια και τον πιθανό αντίκτυπο στην κυκλοφορία και τον καθορισμό του περιεχομένου της έκθεσης περιστατικού του συντονιστή δικτύου.	Άρθρο 48 παράγραφος 7
Κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση κατάλληλων και τακτικών διαβουλεύσεων με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα.	Άρθρο 57 παράγραφος 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΔΙΑΤΑΡΑΧΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 48

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 τρεις ή περισσότερες ημέρες	— 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 τρεις ή περισσότερες ημέρες	– Το 50 % ή περισσότερο των αμαξοστοιχιών στο επηρεαζόμενο τμήμα που εκτελούν δρομολόγια σε περισσότερα από ένα δίκτυα χρειάζονται ή αναμένεται να χρειαστούν επιχειρησιακή μεταχείριση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ
ΑΡΘΡΟ 52

Τομέας επιδόσεων	Σχετικά θέματα (ενδεικτικά)
Σιδηροδρομική υποδομή και εξοπλισμός	- Χωρητικότητα και ικανότητες της υλικής υποδομής και του εξοπλισμού της, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των προτύπων ΔΕΔ-Μ - Μειώσεις στη χωρητικότητα ή ικανότητα της σιδηροδρομικής υποδομής λόγω αναβολής της ανακαίνισης, της συντήρησης ή της επισκευής της σιδηροδρομικής υποδομής
Χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής	- 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, σε επίπεδο μονού δικτύου και πολλαπλών δικτύων - Σταθερότητα της προσφοράς χωρητικότητας, ιδίως σε σχέση με έργα σιδηροδρομικής υποδομής - Κορεσμένη σιδηροδρομική υποδομή - Προγραμματισμένοι χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση της κυκλοφορίας	- Χρονική συνέπεια / καθυστερήσεις των διαφόρων τύπων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στην αφετηρία, στις ενδιάμεσες στάσεις και στον προορισμό και σε σημαντικά από επιχειρησιακή άποψη σημεία - Ματαιώσεις συρμών - Πραγματικοί χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση διαταραχών και διαχείριση κρίσεων	- 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 - Συγκεκριμένα ζητήματα που ανέκυψαν (ποιοτικά)
Ανάπτυξη και επιδόσεις ψηφιακών υπηρεσιών, εργαλείων και διεπαφών	- 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, καθώς και ευκολία πρόσβασης για επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς - Ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική που αναπτύχθηκε στην κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797

Τομέας επιδόσεων	Σχετικά θέματα (ενδεικτικά)
Συμμόρφωση προς τις κανονιστικές διατάξεις· ρυθμιστική εποπτεία	— Δείκτες διαδικασίας για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και τις διαδικασίες — Καταγγελίες που υποβάλλονται στους ρυθμιστικούς φορείς και στο ENRRB

Ρυθμίσεις για την επανεξέταση των επιδόσεων της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού μεταξύ επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.

Κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση κατάλληλων και τακτικών διαβουλεύσεων με ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με ευρωπαϊκά και διασυνοριακά θέματα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 57 παράγραφος 2

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ
ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 50

Οι ακόλουθες πληροφορίες, οι οποίες παρέχονται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις σχετικές εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με αυτήν την οδηγία και υπόκεινται στις εκάστοτε αρμοδιότητες των ενδιαφερόμενων φορέων κατά τα οριζόμενα στον κανονισμό (ΕΕ) 2026/253 ⁽¹⁾ παρέχονται δυνάμει του άρθρου 50 του παρόντος κανονισμού:

Πληροφορίες που παρέχονται από τον διαχειριστή υποδομής:

- Αριθμός αμαξοστοιχίας
- Αναφορά αμαξοστοιχίας
- Κατανομή διαδρομών
- Πληροφορίες πορείας αμαξοστοιχίας και πληροφορίες πρόγνωσης 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 πληροφορίες πρόγνωσης αμαξοστοιχίας
- Πληροφορίες διακοπής παροχής υπηρεσίας
- Εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης εμπορευμάτων (ETD), προβλεπόμενη ώρα ανταλλαγής εμπορευμάτων (ETI), εκτιμώμενη ώρα άφιξης εμπορευμάτων (ETA)
- Μετακίνηση φορταμαξών
- Ανταλλαγή δεδομένων για τη βελτίωση της ποιότητας

⁽¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2026/253 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 2026, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή που αφορά το υποσύστημα τηλεματικής του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαλειτουργικότητα της κοινοχρησίας δεδομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΤΠΔ TEL) και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 454/2011 (ΤΠΔ TAP) και (ΕΕ) αριθ. 1305/2014 (ΤΠΔ TAF) (ΕΕ L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

1. Πίνακας αντιστοιχίας για τις διατάξεις που απαλείφονται στην οδηγία 2012/34/ΕΕ

Οδηγία 2012/34/ΕΕ	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 2 παράγραφος 6	Άρθρο 40 παράγραφος 2
Άρθρο 3 σημείο 20	Άρθρο 23 και παράρτημα ΙΙ
Άρθρο 3 σημείο 22	Άρθρα 38 και 39
Άρθρο 3 σημείο 23	Άρθρο 5 σημείο 6 και άρθρο 33
Άρθρο 3 σημείο 27	Άρθρο 5 σημείο 9
Άρθρο 3 σημείο 28	Άρθρο 5 σημείο 14
Άρθρο 7β παράγραφος 1	Άρθρο 3 παράγραφος 1
Άρθρο 7β παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 3
Άρθρο 7β παράγραφος 3	Άρθρο 3 παράγραφος 4 και άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο β)
Άρθρο 36	Άρθρο 42
Άρθρο 38 παράγραφος 1	Άρθρο 28 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και άρθρο 28 παράγραφος 5
Άρθρο 38 παράγραφος 2	Άρθρο 28 παράγραφος 3
Άρθρο 38 παράγραφος 3	Άρθρο 28 παράγραφος 4
Άρθρο 38 παράγραφος 4	Άρθρο 28 παράγραφος 7
Άρθρο 39 παράγραφος 1	Άρθρο 13 παράγραφος 3
Άρθρο 39 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2
Άρθρο 40 παράγραφος 1	Άρθρο 16, άρθρο 30 και άρθρο 55
Άρθρο 40 παράγραφος 2	Άρθρο 58 παράγραφος 10, άρθρο 61 παράγραφος 2, άρθρο 67 παράγραφος 1, άρθρο 68 παράγραφοι 1 και 7
Άρθρο 40 παράγραφος 3	Άρθρο 58 παράγραφοι 3 και 8
Άρθρο 40 παράγραφος 4	Άρθρο 56 παράγραφος 1

Οδηγία 2012/34/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 40 παράγραφος 5	—
Άρθρο 41 παράγραφος 1	Άρθρο 8 παράγραφος 1
Άρθρο 41 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2
Άρθρο 41 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 42 παράγραφος 1	Άρθρο 33 παράγραφος 1
Άρθρο 42 παράγραφος 2	Άρθρο 33 παράγραφος 6
Άρθρο 42 παράγραφος 3	Άρθρο 33 παράγραφος 7
Άρθρο 42 παράγραφος 4	Άρθρο 33 παράγραφος 7
Άρθρο 42 παράγραφος 5	Άρθρο 33 παράγραφος 8 και παράρτημα Ι τμήμα 5
Άρθρο 42 παράγραφος 6	Άρθρο 33 παράγραφος 9
Άρθρο 42 παράγραφος 7	Άρθρο 33 παράγραφος 11
Άρθρο 42 παράγραφος 8	Άρθρο 33 παράγραφος 12
Άρθρο 43 παράγραφος 1	Άρθρο 40 παράγραφος 1, άρθρο 34 παράγραφοι 5, 6, 7, άρθρο 35 παράγραφοι 1 και 2 και παράρτημα Ι τμήματα 2, 4, 5, 6 και 7
Άρθρο 43 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφος 9, άρθρο 13 παράγραφος 2, άρθρο 23 παράγραφος 9, άρθρο 40 παράγραφος 3 και άρθρο 41 παράγραφος 11
Άρθρο 43 παράγραφος 3	—
Άρθρο 44 παράγραφος 1	Άρθρο 28 παράγραφος 1
Άρθρο 44 παράγραφος 2	Άρθρο 34 παράγραφοι 6 και 7
Άρθρο 44 παράγραφος 3	Άρθρο 33 παράγραφος 4
Άρθρο 44 παράγραφος 4	Άρθρο 30 και άρθρο 66 παράγραφος 5
Άρθρο 45 παράγραφος 1	Άρθρο 34 παράγραφος 1
Άρθρο 45 παράγραφος 2	Άρθρο 27
Άρθρο 45 παράγραφος 3	Άρθρο 34 παράγραφος 9
Άρθρο 45 παράγραφος 4	Άρθρο 34 παράγραφος 10

Οδηγία 2012/34/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 46 παράγραφος 1	Άρθρο 38 παράγραφος 1
Άρθρο 46 παράγραφος 2	Άρθρο 38 παράγραφος 2
Άρθρο 46 παράγραφος 3	Άρθρο 38 παράγραφος 3
Άρθρο 46 παράγραφος 4	Άρθρο 38 παράγραφος 4
Άρθρο 46 παράγραφος 5	Άρθρο 38 παράγραφος 2
Άρθρο 46 παράγραφος 6	Άρθρο 39
Άρθρο 47 παράγραφος 1	Άρθρο 23 παράγραφος 1 και παράρτημα II
Άρθρο 47 παράγραφος 2	Άρθρο 23 παράγραφος 5
Άρθρο 47 παράγραφος 3	Άρθρο 27 παράγραφος 1
Άρθρο 47 παράγραφος 4	Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2, και άρθρο 13 παράγραφος 3
Άρθρο 47 παράγραφος 5	Άρθρο 9 παράγραφος 1 και Άρθρο 35
Άρθρο 47 παράγραφος 6	Άρθρο 23 παράγραφος 6
Άρθρο 48 παράγραφος 1	Άρθρο 36 παράγραφος 1
Άρθρο 48 παράγραφος 2	Άρθρο 20 παράγραφος 5
Άρθρο 49 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 1
Άρθρο 49 παράγραφος 2	Άρθρο 26 παράγραφος 2
Άρθρο 49 παράγραφος 3	Άρθρο 26 παράγραφος 3
Άρθρο 50 παράγραφος 1	Άρθρο 24 παράγραφος 1
Άρθρο 50 παράγραφος 2	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 50 παράγραφος 3	Άρθρο 24 παράγραφος 1
Άρθρο 51 παράγραφος 1	Άρθρο 23 παράγραφος 1
Άρθρο 51 παράγραφος 2	Άρθρο 25 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 51 παράγραφος 3	Άρθρο 25 παράγραφος 4
Άρθρο 51 παράγραφος 4	Άρθρο 25 παράγραφος 5

Οδηγία 2012/34/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 52 παράγραφος 1	Άρθρο 14 παράγραφος 9
Άρθρο 52 παράγραφος 2	Άρθρο 29 παράγραφος 3
Άρθρο 53 παράγραφος 1	Άρθρο 37 παράγραφος 1
Άρθρο 53 παράγραφος 2	Άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 4 και άρθρο 37 παράγραφος 3
Άρθρο 53 παράγραφος 3	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 54 παράγραφος 1	Άρθρο 45 παράγραφος 3
Άρθρο 54 παράγραφος 2	Άρθρο 45 παράγραφος 5
Άρθρο 54 παράγραφος 3	Άρθρο 45 παράγραφος 7

2. Πίνακας αντιστοιχίας για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010	Παρών κανονισμός
Άρθρα 1 έως 7	—
Άρθρο 8	Άρθρο 58 παράγραφοι 1 έως 7, 9, 10 και 11, και άρθρο 60 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) και ζ) και άρθρο 60 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 16 παράγραφος 1, άρθρο 24 παράγραφοι 3 και 4, άρθρο 25 παράγραφος 3 και άρθρο 61
Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχεία α), γ), δ) και ε), άρθρο 9 παράγραφος 2, άρθρο 9 παράγραφος 3, άρθρο 9 παράγραφος 4, και άρθρο 9 παράγραφος 5	—
Άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 17 και άρθρο 24 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11	Άρθρο 58 παράγραφοι 1 έως 7, 9, 10 και 11
Άρθρα 12 έως 18	—
Άρθρο 19	Άρθρο 51 και άρθρο 70 παράγραφοι 7 και 8
Άρθρα 20 έως 25	—