



Έγγραφο συνόδου

A9-0069/2024

5.3.2024

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Tilly Metz

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης.)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με ***πλάγιους έντονους χαρακτήρες*** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με ***πλάγιους έντονους χαρακτήρες*** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με ***πλάγιους έντονους χαρακτήρες*** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με ***πλάγιους έντονους χαρακτήρες***. Τα τμήματα του κειμένου που διαγράφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με ***πλάγιους έντονους χαρακτήρες*** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	148
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ.....	151
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	152
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	153

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 (COM(2023)443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)443),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0304/2023),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 25ης Οκτωβρίου 2023¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της [...] ²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0069/2024),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ [ΕΕ C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.]

² [ΕΕ C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.]

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Στη ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁵ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Προβλέπεται ότι η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050, ενώ οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να καταστούν ελκυστικότερες από άποψη οικονομικής προσιτότητας, αξιοπιστίας και **υπηρεσιών που είναι καλύτερα προσαρμοσμένες** στις ανάγκες των ταξιδιωτών και των μεταφορέων εμπορευμάτων.

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

Τροπολογία

(2) Στη ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁵ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Προβλέπεται ότι η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηρόδρομο υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050, ενώ οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές πρέπει να καταστούν ελκυστικότερες από άποψη οικονομικής προσιτότητας, αξιοπιστίας και **προσβασιμότητας**, οι δε υπηρεσίες **πρέπει** να προσαρμοστούν καλύτερα στις ανάγκες των ταξιδιωτών και των μεταφορέων εμπορευμάτων.

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

Τροπολογία 2

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Υποκείμενος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να αυξηθεί η χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών και, επομένως, του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ωστόσο, ο παρών κανονισμός δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Τόσο τα κράτη μέλη όσο και η Επιτροπή θα πρέπει να συνεχίσουν να εργάζονται για πολλά άλλα στοιχεία που μπορούν να συμβάλουν στην περαιτέρω αύξηση της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και των μεταφορών, όπως η ομαδοποίηση σιδηροδρομικών διαδρομών, η εναρμόνιση της ταχύτητας, η αποτελεσματική εναλλαγή των επιβατών, η χρήση μεγαλύτερων αμαξοστοιχιών με αυξημένο φορτίο ανά άξονα, η ανάπτυξη εναρμονισμένου ERTMS στο σύνολο της Ευρώπης, καθώς και η λειτουργία αυτοματοποιημένων αμαξοστοιχιών.

Τροπολογία 3

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) Η αντιμετώπιση της αποδοτικότητας των σιδηροδρόμων προκειμένου να ενισχυθεί η πτυχή των πολυτροπικών μεταφορών που αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς είναι σημαντική για να διευκολυνθεί η ουσιαστική αλλαγή στους τρόπους μεταφοράς και να επιτευχθούν οι στόχοι που ορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη

κινητικότητα. Επομένως, θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων, όπως χαμηλότερα τέλη τροχαίας πρόσβασης. Με αυξημένη τη ζήτηση σε σιδηροδρομική χωρητικότητα τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές υπηρεσίες, θα χρειαστούν επίσης επενδύσεις για την υλοποίηση των εν λόγω μέτρων ενίσχυσης της χωρητικότητας.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2δ) Οι στόχοι για στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε επίπεδο ΕΕ απαιτούν εθνικούς στόχους που βασίζονται σε συγκεκριμένα εθνικά σχέδια τα οποία θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη ακολουθώντας την προσέγγιση εκ των κάτω προς τα άνω.

Αιτιολόγηση

Χωρίς την ύπαρξη εθνικών σχεδίων που συνοψίζονται για την επίτευξη των συνολικών στόχων της ΕΕ, αυτοί οι στόχοι θα παραμείνουν απλώς φιλοδοξία ελλείψει ρεαλιστικών συγκεκριμένων σχεδίων τα οποία μπορούν να παρακολουθούνται και να τροποποιούνται εφόσον απαιτείται.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5) Η διαχείριση της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και της κυκλοφορίας είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Η λειτουργία των

(5) Η διαχείριση της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και της κυκλοφορίας **των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών** είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία του

υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να σχεδιάζεται προσεκτικά και να συντονίζεται, ώστε αμαξοστοιχίες με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως η ταχύτητα και η απόσταση πέδησης, να μπορούν να χρησιμοποιούν με ασφάλεια τις ίδιες τροχιές. Η βέλτιστη διαχείριση της χωρητικότητας δημιουργεί περισσότερες δυνατότητες χρήσης και αυξάνει την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ο κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στους διαχειριστές υποδομής επαρκή ευελιξία για την αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τυγχάνουν μεταχείρισης χωρίς διακρίσεις κατά την πρόσβασή τους στο δίκτυο.

σιδηροδρομικού τομέα. Η λειτουργία των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να σχεδιάζεται προσεκτικά και να συντονίζεται, ώστε αμαξοστοιχίες με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως η ταχύτητα και η απόσταση πέδησης, να μπορούν να χρησιμοποιούν με ασφάλεια τις ίδιες τροχιές. Η βέλτιστη διαχείριση της χωρητικότητας δημιουργεί περισσότερες δυνατότητες χρήσης και αυξάνει την αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, **γεγονός το οποίο αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική απαίτηση για την αύξηση της αγοράς των νυκτερινών αμαξοστοιχιών, καθώς και τις φιλοδοξίες για μετατόπιση των μεταφορών εμπορευμάτων στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.** Ο κανονισμός θα πρέπει να παρέχει στους διαχειριστές υποδομής επαρκή ευελιξία για την αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τυγχάνουν μεταχείρισης χωρίς διακρίσεις κατά την πρόσβασή τους στο δίκτυο.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ αναγνωρίζει το δικαίωμα των κρατών μελών να μην εφαρμόζουν τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής σε ορισμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου ή σε ορισμένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, εφόσον μια τέτοια εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης δεν θα επηρέαζε τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν και τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν το

Τροπολογία

(6) Η οδηγία 2012/34/ΕΕ αναγνωρίζει το δικαίωμα των κρατών μελών να μην εφαρμόζουν τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής σε ορισμένα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου ή σε ορισμένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες, εφόσον μια τέτοια εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης δεν θα επηρέαζε τη λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Οι εξαιρέσεις αυτές, **ενώ είναι αυστηρά περιορισμένες,** θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν και τα κράτη

δικαίωμα να ζητούν τέτοιες εξαιρέσεις στο μέλλον, σε σχέση και με τον παρόντα κανονισμό.

μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν το δικαίωμα να ζητούν τέτοιες εξαιρέσεις στο μέλλον, σε σχέση και με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Οι κανόνες και οι διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει **να αντικατοπτρίζουν καλύτερα** τις ανάγκες όλων των τμημάτων της σιδηροδρομικής αγοράς. Θα πρέπει ιδίως να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη μακροπρόθεσμης σταθερότητας της διαθέσιμης χωρητικότητας για επιβατικές υπηρεσίες και βραχυπρόθεσμης ευελιξίας για την εμπορευματική κυκλοφορία ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς. Ως εκ τούτου, η διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας δεν θα πρέπει πλέον να εστιάζει κατά κύριο λόγο σε ετήσια βάση, αλλά να οργανώνεται σε τρεις επακόλουθες φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας: προγραμματισμού των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κατανομής της χωρητικότητας και προσαρμογής και αναπρογραμματισμού της χωρητικότητας. Η εισαγωγή καλύτερα καθορισμένων και διαρθρωμένων φάσεων που προβλέπουν τη δυνατότητα μακροπρόθεσμου προγραμματισμού και βραχυπρόθεσμης προσαρμογής στη διαχείριση της χωρητικότητας θα ωφελούσε ιδιαίτερα τις υπηρεσίες που είναι λιγότερο εύκολο να σχεδιαστούν εκ των προτέρων ή είναι πιο περίπλοκες στην οργάνωση, όπως οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και οι διασυνοριακές επιβατικές αμαξοστοιχίες.

Τροπολογία

(7) 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 **με αμερόληπτο τρόπο**. Θα πρέπει ιδίως να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη μακροπρόθεσμης σταθερότητας της διαθέσιμης χωρητικότητας για επιβατικές υπηρεσίες και βραχυπρόθεσμης ευελιξίας για την εμπορευματική κυκλοφορία ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς. Ως εκ τούτου, η διαδικασία διαχείρισης της χωρητικότητας δεν θα πρέπει πλέον να εστιάζει κατά κύριο λόγο σε ετήσια βάση, αλλά να οργανώνεται σε τρεις επακόλουθες φάσεις στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας: προγραμματισμού των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και κατανομής της χωρητικότητας και προσαρμογής και αναπρογραμματισμού της χωρητικότητας. Η εισαγωγή καλύτερα καθορισμένων και διαρθρωμένων φάσεων που προβλέπουν τη δυνατότητα μακροπρόθεσμου προγραμματισμού και βραχυπρόθεσμης προσαρμογής στη διαχείριση της χωρητικότητας θα ωφελούσε ιδιαίτερα τις υπηρεσίες που είναι λιγότερο εύκολο να σχεδιαστούν εκ των προτέρων ή είναι πιο περίπλοκες στην οργάνωση, όπως οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και οι διασυνοριακές επιβατικές αμαξοστοιχίες, **συμπεριλαμβανομένων των νυχτερινών**

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Ένα αυξανόμενο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης είναι είτε κορεσμένο είτε βρίσκεται κοντά στον κορεσμό και δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες όλων των αιτούντων χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής και να στηρίξει την περαιτέρω αύξηση του όγκου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ανάπτυξη και η ψηφιοποίηση υποδομών, σύμφωνα με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αναπτύχθηκε δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ιδίως το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS»), αναμένεται να οδηγήσουν σε αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας μεσομακροπρόθεσμα. Ωστόσο, οι διαχειριστές υποδομής θα κληθούν να ορίσουν προτεραιότητες για τη χρήση των κορεσμένων τμημάτων. Με την επιφύλαξη των γενικών αρχών σχετικά με την προτεραιότητα που καθορίζουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τις προτεραιότητες χρησιμοποιώντας διαφανείς και εναρμονισμένες μεθοδολογίες που διευκρινίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι κοινωνικοί, οικονομικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες έχουν ληφθεί υπόψη και επηρεάζουν την απόφασή τους.

Τροπολογία

(8) Ένα αυξανόμενο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ένωσης είναι είτε κορεσμένο είτε βρίσκεται κοντά στον κορεσμό και δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες όλων των αιτούντων χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής και να στηρίξει την περαιτέρω αύξηση του όγκου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ανάπτυξη και η ψηφιοποίηση υποδομών, σύμφωνα με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αναπτύχθηκε δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ιδίως το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS»), αναμένεται να οδηγήσουν σε αύξηση της διαθέσιμης χωρητικότητας μεσομακροπρόθεσμα. Ωστόσο, οι διαχειριστές υποδομής θα κληθούν να ορίσουν προτεραιότητες για τη χρήση των κορεσμένων τμημάτων. Με την επιφύλαξη των γενικών αρχών σχετικά με την προτεραιότητα που καθορίζουν τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με τις προτεραιότητες χρησιμοποιώντας διαφανείς και εναρμονισμένες μεθοδολογίες που διευκρινίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι κοινωνικοί, οικονομικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες έχουν ληφθεί υπόψη και επηρεάζουν την απόφασή τους. ***Αυτά τα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια πρέπει να βασίζονται σε αποδεκτές μεθόδους και στις βέλτιστες διαθέσιμες γνώσεις. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει***

κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον καθορισμό των διαδικασιών, των κριτηρίων και των μεθοδολογιών. Κατά την προετοιμασία της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζεται με το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής (εφεξής ENIM) και τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής ERA) που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796^{1α}.

^{1α} 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).

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η υφιστάμενη χωρητικότητα των σιδηροδρομικών υποδομών δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ, για το 2030 και το 2050, για στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Μάλιστα, μεταξύ 1990 και 2021 το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ένωση συρρικνώθηκε κατά περισσότερο από 12.000 χιλιόμετρα. Η επίτευξη των στόχων της Ένωσης για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εξαρτάται πρωτίστως από την αύξηση της αποδοτικότητας των σιδηροδρόμων και την ενίσχυση της σιδηροδρομικής μεταφορικής ικανότητας, γεγονός που απαιτεί επενδύσεις για τη συντήρηση και την ανανέωση των υφιστάμενων σιδηροδρομικών υποδομών αλλά και την

κατασκευή νέων. Αυτό περιλαμβάνει την αξιοποίηση των εθνικών προϋπολογισμών, του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} και των ιδιωτικών επενδύσεων για την αντιμετώπιση κρίσιμων ελλειπουσών ζεύξεων και τον μετριασμό των σημείων συμφόρησης, καθώς την επίτευξη κατάλληλων επιπέδων χρηματοδότησης για συντήρηση. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αποτρέπουν την υποβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών και να ελαχιστοποιούν τον αντίκτυπο πιθανών περιορισμών χωρητικότητας, εξασφαλίζοντας επαρκή, σταθερή και έγκαιρη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση μέσω πολυετών συμφωνιών επιδόσεων που θα πρέπει να συνάπτονται μεταξύ του κράτους μέλους και του διαχειριστή υποδομής για περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών.

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας αναμένεται να βελτιώσει τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς θα προβλέπεται η ζήτηση για σιδηροδρομικές υπηρεσίες και θα λαμβάνεται υπόψη η σχεδιαζόμενη

Τροπολογία

(9) Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας αναμένεται να βελτιώσει τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς θα προβλέπεται η ζήτηση για σιδηροδρομικές υπηρεσίες και θα λαμβάνεται υπόψη η σχεδιαζόμενη

ανάπτυξη, ανανέωση και συντήρηση της υποδομής. Αναμένεται να διασφαλίζει την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής κατά τρόπο που μεγιστοποιεί την αξία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για την κοινωνία. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός παρέχει σταδιακά αυξανόμενο επίπεδο λεπτομερειών σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα και ότι αποτελεί τη βάση για την κατανομή της χωρητικότητας.

ανάπτυξη, ανανέωση και συντήρηση της υποδομής. Αναμένεται να διασφαλίζει την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών με τρόπο που να μεγιστοποιεί την αξία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών για την κοινωνία **λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη**. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός παρέχει σταδιακά αυξανόμενο επίπεδο λεπτομερειών σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα και ότι αποτελεί τη βάση για την κατανομή της χωρητικότητας. **Κατά τη διάρκεια του στρατηγικού σχεδιασμού θα πρέπει να ζητείται η γνώμη των αιτούντων, της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας Σιδηροδρόμων (εφεξής ERP), των πελατών των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και των ενώσεών τους, της Ένωσης και των εθνικών δημόσιων αρχών, οι οποίες θα πρέπει να έχουν την ευκαιρία να υποβάλουν στοιχεία σχετικά με τη μελέτη «Ανάλυση των αναμενόμενων εξελίξεων στην αγορά μεταφορών όπως αναφέρεται στο άρθρο 15» και να υποβάλουν ανεξάρτητες παρατηρήσεις σχετικά με τα πορίσματα.**

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Κατά την κατανομή της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να τηρούν τα στρατηγικά σχέδια για την προσφορά χωρητικότητας και ταυτόχρονα να διασφαλίζουν ότι η χωρητικότητα κατανέμεται σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Για τον σκοπό αυτό, ορισμένα αιτήματα χωρητικότητας ενδέχεται να απορρίπτονται και το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας πρέπει να

Τροπολογία

(11) Κατά την κατανομή της χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να τηρούν τα στρατηγικά σχέδια για την προσφορά χωρητικότητας και ταυτόχρονα να διασφαλίζουν ότι η χωρητικότητα κατανέμεται σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο. Για τον σκοπό αυτό, σε ορισμένα αιτήματα χωρητικότητας ενδέχεται να **προσφέρεται εναλλακτική ή, εάν δεν υπάρχει άλλη λύση, τα αιτήματα**

επικαιροποιείται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματική ζήτηση.

απορρίπτονται και το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας πρέπει να επικαιροποιείται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματική ζήτηση.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Σε αρκετές εθνικές σιδηροδρομικές αγορές, ο διαχειριστής υποδομής αποτελεί μέρος μιας κάθετα ολοκληρωμένης εταιρείας χαρτοφυλακίου η οποία διαθέτει έναν ή περισσότερους φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Κατά την κατανομή της χωρητικότητας σε αυτές τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι υψίστης σημασίας για την ορθή λειτουργία της αγοράς η χωρητικότητα να κατανέμεται με δίκαιο, εύλογο και αμερόληπτο τρόπο. Ειδικότερα, οι ευαίσθητες πληροφορίες που γνωστοποιούνται στον διαχειριστή υποδομής στο πλαίσιο της διαδικασίας κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να θεωρούνται εμπιστευτικές.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Τα διάφορα τμήματα της σιδηροδρομικής αγοράς έχουν διαφορετικές ικανότητες να προβλέπουν τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, ορισμένοι πάροχοι εμπορευματικών υπηρεσιών ενδέχεται να μην είναι σε θέση να προσδιορίσουν εγκαίρως τις ανάγκες

(12) Τα διάφορα τμήματα της σιδηροδρομικής αγοράς έχουν διαφορετικές ικανότητες να προβλέπουν τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, ορισμένοι πάροχοι εμπορευματικών υπηρεσιών ενδέχεται να μην είναι σε θέση να προσδιορίσουν εγκαίρως τις ανάγκες

τους σε χωρητικότητα ώστε να συμπεριληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, δηλαδή στο ετήσιο σχέδιο κίνησης συρμών και τροχαίου υλικού, και ενδέχεται να μην είναι δυνατή η ένταξή τους στο ετήσιο πρόγραμμα. Ως εκ τούτου, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν χωρητικότητα επαρκούς ποιότητας και ποσότητας και για σιδηροδρομικές υπηρεσίες που έχουν ασταθή ζήτηση, οργανώνονται σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα δρομολόγια και μπορεί να εκτελούνται επανειλημμένα για χρονικό διάστημα που ενδέχεται να μην συμπίπτει με τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων.

τους σε χωρητικότητα ώστε να συμπεριληφθούν στον πίνακα δρομολογίων, δηλαδή στο ετήσιο σχέδιο κίνησης συρμών και τροχαίου υλικού, και ενδέχεται να μην είναι δυνατή η ένταξή τους στο ετήσιο πρόγραμμα. Ως εκ τούτου, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρουν χωρητικότητα επαρκούς ποιότητας και ποσότητας και για σιδηροδρομικές υπηρεσίες που έχουν ασταθή ζήτηση, οργανώνονται σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα δρομολόγια και μπορεί να εκτελούνται επανειλημμένα για χρονικό διάστημα που ενδέχεται να μην συμπίπτει με τη διάρκεια της περιόδου του πίνακα δρομολογίων. **Αυτό το είδος προσφοράς χωρητικότητας θα μπορούσε επίσης να προσφερθεί σε δέσμη ελάχιστων προϋπολογισμένων μη δεσμευμένων σιδηροδρομικών διαδρομών, οι οποίες στη συνέχεια μπορούν να καταναμηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα.**

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Στα κράτη μέλη χρησιμοποιούνται διαφορετικές πρακτικές για τον προγραμματισμό των χρονοδιαγραμμάτων και οι έννοιες αυτές θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας. Οι πρακτικές αυτές απαιτούν αυξημένο συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σε διασυνοριακό επίπεδο, ιδίως όταν ο διαχειριστής υποδομής σχεδιάζει εκ των προτέρων τη χωρητικότητα με τη χρήση ενοποιημένων χρονοδιαγραμμάτων με τακτά δρομολόγια.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Σημαντικό μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μεγάλων αποστάσεων και απαιτεί διασυνοριακό συντονισμό των διαχειριστών υποδομής. Ο στόχος πολιτικής για την αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας βασίζεται επίσης στην αύξηση των διασυνοριακών επιβατικών υπηρεσιών. Για να διευκολυνθεί και να προωθηθεί η αύξηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη συνοχή και εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Κατά συνέπεια, ο ρόλος του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να ενισχυθεί με σκοπό να του ανατεθεί, αφενός, η ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για την εναρμονισμένη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις διαδικασίες και τις μεθοδολογίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και, αφετέρου, ο ενεργός συντονισμός της διασυνοριακής χωρητικότητας και κυκλοφορίας. Ειδικότερα, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής 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.

Τροπολογία

(14) Σημαντικό μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι μεγάλων αποστάσεων και απαιτεί διασυνοριακό συντονισμό των διαχειριστών υποδομής. Ο στόχος πολιτικής για την αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας βασίζεται επίσης στην αύξηση των διασυνοριακών επιβατικών υπηρεσιών. Για να διευκολυνθεί και να προωθηθεί η αύξηση της διασυνοριακής κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη συνοχή και εναρμόνιση των κανόνων και των διαδικασιών όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Κατά συνέπεια, ο ρόλος του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να ενισχυθεί με σκοπό να του ανατεθεί, αφενός, η ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για την εναρμονισμένη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις διαδικασίες και τις μεθοδολογίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και, αφετέρου, ο ενεργός συντονισμός της διασυνοριακής χωρητικότητας και κυκλοφορίας. Ειδικότερα, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής 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 επίσης να ζητείται η γνώμη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των αιτούντων και άλλων**

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Τα ευρωπαϊκά πλαίσια που αναπτύσσονται από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές τις οποίες ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να ακολουθεί, διατηρώντας παράλληλα την ευθύνη για τις επιχειρησιακές αποφάσεις του. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να **δίνουν κίνητρα** για οποιαδήποτε απόκλιση από τα πλαίσια που έχουν αναπτυχθεί από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής. Η προσέγγιση αυτή θεωρείται ότι επιτυγχάνει ισορροπία μεταξύ των αναγκών συντονισμού και εφαρμογής εναρμονισμένων προσεγγίσεων στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και της ανάγκης προσαρμογής των διαδικασιών και των μεθοδολογιών στις ειδικές συνθήκες συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Μετά από πέντε έτη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον η κατάσταση σύγκλισης των διαδικασιών και των μεθοδολογιών και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, καθώς και η γενικότερη πρόοδος προς τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, δικαιολογούν τη θέσπιση παράγωγου δικαίου για την αντικατάσταση στοιχείων των ευρωπαϊκών πλαισίων που έχουν αναπτυχθεί από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής.

Τροπολογία

(15) Τα ευρωπαϊκά πλαίσια που αναπτύσσονται από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κατευθυντήριες γραμμές τις οποίες ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια να ακολουθεί, διατηρώντας παράλληλα την ευθύνη για τις επιχειρησιακές αποφάσεις του. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να **αιτιολογούν** οποιαδήποτε απόκλιση από τα πλαίσια που έχουν αναπτυχθεί από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής, **η οποία θα πρέπει να επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και να υπόκειται σε έγκριση από τον εθνικό ρυθμιστικό φορέα στον τομέα των σιδηροδρόμων**. Η προσέγγιση αυτή θεωρείται ότι επιτυγχάνει ισορροπία μεταξύ των αναγκών συντονισμού και εφαρμογής εναρμονισμένων προσεγγίσεων στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και της ανάγκης προσαρμογής των διαδικασιών και των μεθοδολογιών στις ειδικές συνθήκες συγκεκριμένων γεωγραφικών περιοχών. Μετά από πέντε έτη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον η κατάσταση σύγκλισης των διαδικασιών και των μεθοδολογιών και η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, καθώς και η γενικότερη πρόοδος προς τη δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, δικαιολογούν τη θέσπιση παράγωγου δικαίου για την αντικατάσταση στοιχείων των ευρωπαϊκών πλαισίων που έχουν αναπτυχθεί από το ευρωπαϊκό δίκτυο

διαχειριστών υποδομής.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ένα απρόσκοπτο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και να ενισχυθεί η διασυννοριακή και σιδηροδρομική κυκλοφορία πολλαπλών δικτύων τόσο για εμπορευματικές όσο και για επιβατικές μεταφορές, θα πρέπει να ανατεθούν νέα καθήκοντα στον ERA. Ο ERA θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με το ENIM και τον συντονιστή του δικτύου για την εκτέλεση των νέων καθηκόντων του.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15β) Οι πόροι του ERA είναι ανεπαρκείς, δεδομένης της έκτασης της προτεινόμενης αύξησης των καθηκόντων του Οργανισμού και του μεγέθους των φιλοδοξιών της Ένωσης στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Επομένως το ποσό της χρηματοδότησης για την εκτέλεση των καθηκόντων του ERA δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να αντληθεί από τα αδιάθετα περιθώρια κάτω από τα ανώτατα όρια του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ) ή να κινητοποιηθεί μέσω των μη θεματικών ειδικών μέσων του ΠΔΠ. Δεδομένου ότι η πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση του ΠΔΠ δεν ενίσχυσε τον προϋπολογισμό του ERA, η αύξηση των πιστώσεων για τον ERA δεν

*μπορεί να συμψηφιστεί με
αντισταθμιστική μείωση των
προγραμματισμένων δαπανών στο
πλαίσιο του μηχανισμού ΜΣΕ
«Μεταφορές» ή να οδηγήσει σε μείωση
της χρηματοδότησης για άλλα
προγράμματα της Ένωσης.*

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτεί όχι μόνο στενή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, αλλά και ισχυρή αλληλεπίδραση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν άμεσα στις σιδηροδρομικές και τις πολυτροπικές μεταφορές και τις δραστηριότητες εφοδιαστικής. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί διαρθρωμένος συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Τροπολογία

(17) Η λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής απαιτεί όχι μόνο στενή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, αλλά και ισχυρή αλληλεπίδραση με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν άμεσα στις σιδηροδρομικές και τις πολυτροπικές μεταφορές και τις δραστηριότητες εφοδιαστικής. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί διαρθρωμένος συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων μερών. ***Για την ενίσχυση του ρόλου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των αιτούντων, η ERP έχει συσταθεί ως συμβουλευτικό όργανο του ENIM. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και τερματικών σταθμών, οι ενδιαφερόμενοι φορείς πολυτροπικής χωρητικότητας, όπως θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και οι ιδιοκτήτες άλλων εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν επίσης να είναι μέρος της ERP. Το ENIM θα πρέπει να διαβουλευτεί με την ERP πριν από την έγκριση ευρωπαϊκών πλαισίων για τη διαχείριση χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των επιδόσεων. Επίσης, η ERP θα πρέπει να παρέχει στο ENIM μια πιο λεπτομερή***

εικόνα σχετικά με τις εξελίξεις της αγοράς στο ENIM, ενώ μπορεί επίσης να εκδώσει γνωμοδοτήσεις πρωτοβουλίας σχετικά με τυχόν προτάσεις ή αποφάσεις του ENIM και του ERA.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι μία από τις πτυχές που εκτιμούν περισσότερο οι πελάτες των σιδηροδρόμων. Η αξιοπιστία των χρονοδιαγραμμάτων αποτελεί επίσης κρίσιμη πτυχή για την ομαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, όπου υπάρχουν ισχυρές αλληλεπιδράσεις μεταξύ υπηρεσιών και εξωτερικών παραγόντων του δικτύου. Για τον λόγο αυτό, οι αποκλίσεις από το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα σύστημα επαρκών κινήτρων για την προώθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων από τους διαχειριστές υποδομής, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να είναι τόσο οικονομικού όσο και μη οικονομικού χαρακτήρα.

Τροπολογία

(18) Η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών υπηρεσιών είναι μία από τις πτυχές που εκτιμούν περισσότερο οι πελάτες των σιδηροδρόμων **και εξίσου σημαντική απαίτηση της επανεμφανιζόμενης αγοράς των νυχτερινών αμαξοστοιχιών, όπου οι πελάτες των σιδηροδρόμων και οι αιτούντες πρέπει να γνωρίζουν εκ των προτέρων τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να λειτουργήσουν οι υπηρεσίες τους.** Η αξιοπιστία των χρονοδιαγραμμάτων αποτελεί επίσης κρίσιμη πτυχή για την ομαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος, όπου υπάρχουν ισχυρές αλληλεπιδράσεις μεταξύ υπηρεσιών και εξωτερικών παραγόντων του δικτύου. Για τον λόγο αυτό, οι αποκλίσεις από το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο. Επιπλέον, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα σύστημα επαρκών κινήτρων για την προώθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων από τους διαχειριστές υποδομής, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, **τους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης** και άλλους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να είναι τόσο οικονομικού όσο και μη οικονομικού χαρακτήρα.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για τη βελτίωση των επιδόσεων αυτών των υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα διαφανές και αντικειμενικό σύστημα δεικτών που θα παρέχει ανατροφοδότηση σχετικά με πτυχές των επιδόσεων που είναι σημαντικές για τους διάφορους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τους τελικούς πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η κύρια λειτουργία του εν λόγω συστήματος θα πρέπει να επικεντρώνεται στην παρακολούθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς και της προόδου όσον αφορά τις επιδόσεις με την πάροδο του 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, η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί να βασίζεται σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες με τη μορφή φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Ο φορέας αυτός πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει με ανεξάρτητο τρόπο συμβουλές στην Επιτροπή σε όλα τα πεδία επιρροής των επιδόσεων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής.

Τροπολογία

(19) Η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για τη βελτίωση των επιδόσεων αυτών των υπηρεσιών. **Συνεπώς οι διαχειριστές υποδομών θα πρέπει να παρακολουθούν και να αξιολογούν τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι διαχειριστές υποδομής, κατά τον καθορισμό των δικών τους στόχων επιδόσεων στο σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, θα πρέπει να διαβουλεύονται με τις εθνικές ρυθμιστικές αρχές, τα εθνικά υπουργεία και την Επιτροπή, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω στόχοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων της Ένωσης.** Επίσης, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα διαφανές και αντικειμενικό σύστημα δεικτών που θα παρέχει ανατροφοδότηση σχετικά με πτυχές των επιδόσεων που είναι σημαντικές για τους διάφορους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τους τελικούς πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η κύρια λειτουργία του εν λόγω συστήματος θα πρέπει να επικεντρώνεται στην παρακολούθηση της εκπλήρωσης των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς και της προόδου όσον αφορά τις επιδόσεις με την πάροδο του 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, η Επιτροπή και ο ERA θα πρέπει να μπορούν να βασίζονται σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες **με βαθιά γνώση του σιδηροδρομικού τομέα** υπό τη μορφή φορέα επανεξέτασης των

επιδόσεων. Ο φορέας αυτός πρέπει να είναι σε θέση να παρέχει με ανεξάρτητο τρόπο **εξειδικευμένες** συμβουλές στην Επιτροπή **και τον ERA** σε όλα τα πεδία επιρροής των επιδόσεων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Για τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, οι διαχειριστές υποδομής, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, θα πρέπει να **θεσπίσουν και** να εφαρμόσουν κοινό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να διασφαλίζει ότι όλοι οι διαχειριστές υποδομής της ΕΕ χρησιμοποιούν κοινές αρχές και μεθοδολογίες για τη μέτρηση των επιδόσεων μέσω συμφωνημένων δεικτών. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει τον εντοπισμό ελλείψεων στις επιδόσεις του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ. Θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν στόχους επιδόσεων κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του δικτύου που διαχειρίζονται, αλλά ταυτόχρονα διασφαλίζει τη συνοχή όσον αφορά τον εντοπισμό των σημαντικότερων ελλείψεων στις επιδόσεις. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει στους διαχειριστές υποδομής να συνεργάζονται σε επίπεδο ΕΕ για τον προσδιορισμό μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στις επιδόσεις και για την παρακολούθηση του αντίκτυπού τους. Οι διαχειριστές υποδομής, συνεργαζόμενοι στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών

Τροπολογία

(20) Για τη βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, οι διαχειριστές υποδομής, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, **τον ERA**, τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, θα πρέπει να εφαρμόσουν κοινό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το πλαίσιο αυτό θα πρέπει να διασφαλίζει ότι όλοι οι διαχειριστές υποδομής της ΕΕ χρησιμοποιούν κοινές αρχές και μεθοδολογίες για τη μέτρηση των επιδόσεων μέσω συμφωνημένων δεικτών. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει τον εντοπισμό ελλείψεων στις επιδόσεις του σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ. Θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι διαχειριστές υποδομής καθορίζουν στόχους επιδόσεων κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες του δικτύου που διαχειρίζονται, αλλά ταυτόχρονα διασφαλίζει τη συνοχή όσον αφορά τον εντοπισμό των σημαντικότερων ελλείψεων στις επιδόσεις. Το πλαίσιο θα πρέπει να επιτρέπει στους διαχειριστές υποδομής να συνεργάζονται σε επίπεδο ΕΕ, **μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του ERA**, για τον προσδιορισμό μέτρων για την αντιμετώπιση των ελλείψεων στις επιδόσεις και για την παρακολούθηση του αντίκτυπού τους. Οι διαχειριστές υποδομής, συνεργαζόμενοι **με τον ERA**

υποδομής και λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και της Επιτροπής, θα πρέπει να επανεξετάζουν τακτικά το εν λόγω πλαίσιο ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό.

στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής και λαμβάνοντας υπόψη τη γνώμη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και της Επιτροπής, θα πρέπει να επανεξετάζουν τακτικά το εν λόγω πλαίσιο ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Οι ρυθμιστικοί φορείς σιδηροδρόμων θα πρέπει να συνεργάζονται σε επίπεδο Ένωσης για να διασφαλίζουν τη συνεκτική εφαρμογή του κανονιστικού πλαισίου και τη συνεπή μεταχείριση των αιτούντων σε ολόκληρο τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Θα πρέπει να συνεργάζονται μέσω του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων, με σκοπό την ανάπτυξη κοινών πρακτικών για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες εξουσιοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, **το ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων** θα πρέπει να εκτελεί συντονιστικά καθήκοντα και να εκδίδει μη δεσμευτικές συστάσεις και γνώμες, οι οποίες δεν θα πρέπει να θίγουν τις αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων ή των διαχειριστών υποδομής.

Τροπολογία

(22) Οι ρυθμιστικοί φορείς σιδηροδρόμων θα πρέπει να συνεργάζονται σε επίπεδο Ένωσης για να διασφαλίζουν τη συνεκτική εφαρμογή του κανονιστικού πλαισίου και τη συνεπή μεταχείριση των αιτούντων σε ολόκληρο τον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο. Θα πρέπει να συνεργάζονται μέσω του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (εφεξής **ENRRB**), με σκοπό την ανάπτυξη κοινών πρακτικών για τη λήψη των αποφάσεων για τις οποίες εξουσιοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτό, το **ENRRB** θα πρέπει να εκτελεί συντονιστικά καθήκοντα και να εκδίδει μη δεσμευτικές συστάσεις και γνώμες, οι οποίες δεν θα πρέπει να θίγουν τις αρμοδιότητες των ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων ή των διαχειριστών υποδομής. **Θα πρέπει να επαληθεύει τη συμβατότητα των ευρωπαϊκών πλαισίων με τους ρυθμιστικούς στόχους του κανονισμού. Η ρυθμιστική εποπτεία θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε οι εθνικές αποφάσεις να μην μπορούν να υπονομεύουν τις εναρμονισμένες διαδικασίες που περιγράφονται στα ευρωπαϊκά πλαίσια, εκτός αν ισχύουν οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.**

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Η αποτελεσματική διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και κυκλοφορίας απαιτεί την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Η ανταλλαγή αυτή μπορεί να είναι σημαντικά πιο αποτελεσματική και αποδοτική με την υποστήριξη διαλειτουργικών ψηφιακών εργαλείων και, όπου είναι δυνατόν, αυτοματοποίησης. Ως εκ τούτου, οι προδιαγραφές διαλειτουργικότητας θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά προτεραιότητα και να αναπτυχθούν περαιτέρω ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες διαδικασίες που προτείνονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

(23) Η αποτελεσματική διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και κυκλοφορίας απαιτεί την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων. Η ανταλλαγή αυτή μπορεί να είναι σημαντικά πιο αποτελεσματική και αποδοτική με την υποστήριξη διαλειτουργικών ψηφιακών εργαλείων και, όπου είναι δυνατόν, αυτοματοποίησης. Ως εκ τούτου, οι προδιαγραφές διαλειτουργικότητας θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά προτεραιότητα και να αναπτυχθούν περαιτέρω ώστε να συμβαδίζουν με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις νέες διαδικασίες που προτείνονται στον παρόντα κανονισμό. **Προκειμένου να διασφαλιστεί η ταχεία ανάπτυξη και εφαρμογή, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την εφαρμογή και τη διοίκηση μιας ολοκληρωμένης ψηφιακής ευρωπαϊκής διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Δεδομένου ότι ο ERA είναι η ευρωπαϊκή αρχή συστήματος για τις τηλεματικές εφαρμογές, θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των ψηφιακών εργαλείων που αναφέρονται στο άρθρο 62 του παρόντος κανονισμού, 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.**

Τροπολογία 25

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23α) Οι εργαζόμενοι έχουν ζωτική σημασία για την αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα. Για να καταστούν οι υπηρεσίες πιο αποτελεσματικές και να αυξηθεί η ποιότητά τους, η ψηφιοποίηση είναι απαραίτητη. Η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να συνοδεύονται από την ανάπτυξη των ψηφιακών δεξιοτήτων των υπαλλήλων του τομέα. Η συμπληρωματική κατάρτιση και οι επενδύσεις στη διεύρυνση των ψηφιακών ικανοτήτων σε σχέση με τις νέες ψηφιακές απαιτήσεις θα παράσχουν στους εργαζόμενους τη δυνατότητα να προσαρμοστούν και θα συμβάλλουν θετικά στην εύρυθμη λειτουργία του τομέα μέσω της βελτίωσης της επικοινωνίας και της ικανότητας αντιμετώπισης απρόβλεπτων γεγονότων.

Τροπολογία 26

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(29) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010²⁰ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος του κανονισμού ήταν υπερβολικά περιορισμένος για να συμβάλει στη στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιπλέον, η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής εξακολουθούσε να είναι αναποτελεσματική από διασυνοριακή

(29) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010²⁰ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος του κανονισμού ήταν υπερβολικά περιορισμένος για να συμβάλει στη στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επιπλέον, η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής στη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής εξακολουθούσε να είναι αναποτελεσματική από διασυνοριακή

άποψη. Η αξιολόγηση έδειξε επίσης ότι η χωριστή διαχείριση της χωρητικότητας στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και στο υπόλοιπο δίκτυο δεν είναι αποτελεσματική. Στη λειτουργία της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου θα πρέπει να εφαρμόζεται ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα ενοποιεί τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και οι διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό.

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

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 28

άποψη. Η αξιολόγηση έδειξε επίσης ότι η χωριστή διαχείριση της χωρητικότητας στους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και στο υπόλοιπο δίκτυο δεν είναι αποτελεσματική. Στη λειτουργία της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου θα πρέπει να εφαρμόζεται ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα ενοποιεί τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και οι διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας θα πρέπει να καταργηθούν και να αντικατασταθούν από τον παρόντα κανονισμό. ***Τα σχετικά άρθρα του κανονισμού 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.***

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

Τροπολογία

(29α) Ομοίως, η εναρμόνιση θα πρέπει να διασφαλιστεί με τους ακόλουθους εκτελεστικούς κανονισμούς, για τους κανόνες κατανομής σε εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης (εκτελεστικός κανονισμός 2017/2177) και για τις διαδικασίες και τα κριτήρια όσον αφορά τις συμφωνίες-πλαίσιο (εκτελεστικός κανονισμός 2016/545).

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Η κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων απαιτεί την εκτέλεση προπαρασκευαστικών δραστηριοτήτων κατά τα έτη που προηγούνται της έναρξης ισχύος του εν λόγω πίνακα δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η μετάβαση από το κανονιστικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία **2013/34/ΕΕ** και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού συνεπάγεται ότι οι προετοιμασίες για τους πίνακες δρομολογίων βάσει του νέου πλαισίου θα πρέπει να ξεκινήσουν παράλληλα με την εφαρμογή των κανόνων βάσει του ισχύοντος πλαισίου. Ως εκ τούτου, πρέπει να εφαρμόζεται ένα διττό καθεστώς κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής φάσης, κατά την οποία τα αναγκαία προπαρασκευαστικά βήματα για έναν δεδομένο πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να συμμορφώνονται με το νομικό πλαίσιο που ισχύει για τον συγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων. Για τις συμφωνίες-πλαίσια που συνάπτονται βάσει του ισχύοντος πλαισίου θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να συνεχίσουν **να ισχύουν για μια μεταβατική περίοδο βάσει του νέου καθεστώτος.**

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(31) Σύμφωνα με το νέο πλαίσιο, τα προπαρασκευαστικά βήματα για έναν πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να αρχίσουν με τη δημοσίευση στρατηγικής χωρητικότητας πέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος ενός δεδομένου πίνακα δρομολογίων. Για την έγκαιρη εφαρμογή

Τροπολογία

(30) Η κατάρτιση του πίνακα δρομολογίων απαιτεί την εκτέλεση προπαρασκευαστικών δραστηριοτήτων κατά τα έτη που προηγούνται της έναρξης ισχύος του εν λόγω πίνακα δρομολογίων. Ως εκ τούτου, η μετάβαση από το κανονιστικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία **2012/34/ΕΕ** και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού συνεπάγεται ότι οι προετοιμασίες για τους πίνακες δρομολογίων βάσει του νέου πλαισίου θα πρέπει να ξεκινήσουν παράλληλα με την εφαρμογή των κανόνων βάσει του ισχύοντος πλαισίου. Ως εκ τούτου, πρέπει να εφαρμόζεται ένα διττό καθεστώς κατά τη διάρκεια μιας μεταβατικής φάσης, κατά την οποία τα αναγκαία προπαρασκευαστικά βήματα για έναν δεδομένο πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να συμμορφώνονται με το νομικό πλαίσιο που ισχύει για τον συγκεκριμένο πίνακα δρομολογίων. Για τις συμφωνίες-πλαίσια που συνάπτονται βάσει του ισχύοντος πλαισίου θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να συνεχίσουν **έως τη λήξη της σύμβασης τους.**

Τροπολογία

(31) Σύμφωνα με το νέο πλαίσιο, τα προπαρασκευαστικά βήματα για έναν πίνακα δρομολογίων θα πρέπει να αρχίσουν με τη δημοσίευση στρατηγικής χωρητικότητας πέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος ενός δεδομένου πίνακα δρομολογίων. Για την έγκαιρη εφαρμογή

του νέου κανονιστικού πλαισίου και λαμβανομένων υπόψη των προπαρασκευαστικών εργασιών που έχει ήδη αναλάβει ο τομέας, το χρονοδιάγραμμα των δραστηριοτήτων που θα οδηγήσουν στην κατάρτιση των δύο πρώτων πινάκων δρομολογίων θα μπορούσε να μειωθεί σε 38 μήνες με συντόμευση της φάσης της στρατηγικής χωρητικότητας. Κατά συνέπεια, ο πρώτος πίνακας δρομολογίων που εμπίπτει στο νέο κανονιστικό πλαίσιο θα είναι ο πίνακας δρομολογίων που αρχίζει στις [9 Δεκεμβρίου 2029]. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να ξεκινήσουν τις απαραίτητες προετοιμασίες χωρίς καθυστέρηση προκειμένου να συμμορφωθούν με το νέο πλαίσιο.

του νέου κανονιστικού πλαισίου και λαμβανομένων υπόψη των προπαρασκευαστικών εργασιών που έχει ήδη αναλάβει ο τομέας, το χρονοδιάγραμμα των δραστηριοτήτων που θα οδηγήσουν στην κατάρτιση των δύο πρώτων πινάκων δρομολογίων θα μπορούσε να μειωθεί σε 38 μήνες με συντόμευση της φάσης της στρατηγικής χωρητικότητας. Κατά συνέπεια, ο πρώτος πίνακας δρομολογίων που εμπίπτει στο νέο κανονιστικό πλαίσιο θα είναι ο πίνακας δρομολογίων που αρχίζει στις [9 Δεκεμβρίου 2029]. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να ξεκινήσουν τις απαραίτητες προετοιμασίες χωρίς καθυστέρηση προκειμένου να συμμορφωθούν με το νέο πλαίσιο. **Θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο να οριστεί νωρίτερα η εφαρμογή από τα κράτη μέλη που είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες πριν από την ημερομηνία έγκρισης του κανονισμού.**

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης κανόνες και διαδικασίες για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου ψηφιακού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται

στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11 της εν λόγω οδηγίας.

στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ένωσης που ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11 της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κεφάλαια II έως V του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές υποδομές ή στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που εξαιρούνται από την εφαρμογή του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 3, 3α, 4, 8, 8α και 10 της εν λόγω οδηγίας κατά την περίοδο ισχύος των σχετικών εξαιρέσεων.

Τροπολογία

3. Τα κεφάλαια II έως V του παρόντος κανονισμού δεν εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές υποδομές ή στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που εξαιρούνται από την εφαρμογή του κεφαλαίου IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 3, 3α, 4, 8, 8α, **9** και 10 της εν λόγω οδηγίας κατά την περίοδο ισχύος των σχετικών εξαιρέσεων.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) κάνουν βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας της υποδομής, όπως απαιτείται από το άρθρο 26 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·

Τροπολογία

α) κάνουν βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής, όπως απαιτείται από το άρθρο 26 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, **με στόχο να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών, τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, σύμφωνα με τους ενωσιακούς στόχους για το κλίμα·**

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 3 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) καθιστούν δυνατή την απρόσκοπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα·

Τροπολογία

δ) καθιστούν δυνατή την απρόσκοπτη **και χρονικά ακριβή** σιδηροδρομική κυκλοφορία σε περισσότερα του ενός δίκτυα **και διασυνοριακά, επιδιώκοντας την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των επιχειρησιακών εμποδίων·**

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 3 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) επανεξετάζουν και βελτιώνουν τις επιδόσεις της σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών σε στενή συνεργασία με φορείς εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού τομέα·

Τροπολογία

στ) επανεξετάζουν και βελτιώνουν τις επιδόσεις της σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών σε στενή συνεργασία με φορείς εκμετάλλευσης του σιδηροδρομικού τομέα, **συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται άμεσα με τους σιδηρόδρομους·**

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 3 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) συμβάλλουν στην υλοποίηση και την ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

Τροπολογία

ζ) συμβάλλουν στην υλοποίηση και την ανάπτυξη του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, **ιδίως μέσω κοινών ευρωπαϊκών τεχνικών και επιχειρησιακών κανόνων και προτύπων, τεχνικών απαιτήσεων εξοπλισμού και**

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) «ανωτέρα βία»: κάθε απρόβλεπτο **ή ασυνήθιστο** γεγονός ή κατάσταση που εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής ή της σιδηροδρομικής επιχείρησης, το οποίο δεν μπορεί να **αποφευχθεί ή** να ξεπεραστεί με εύλογες προβλέψεις και επιμέλεια, να επιλυθεί με μέτρα που είναι ευλόγως δυνατά **για αυτούς** από τεχνική, χρηματοπιστωτική ή οικονομική άποψη, **το οποίο** έχει πράγματι συμβεί και είναι αντικειμενικά επαληθεύσιμο, και το οποίο καθιστά αδύνατο για τον διαχειριστή υποδομής να εκπληρώσει, προσωρινά ή μόνιμα, τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ή την οδηγία 2012/34/ΕΕ ή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση να εκπληρώσει τις συμβατικές υποχρεώσεις της έναντι διαχειριστή ή διαχειριστών υποδομής·

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – σημείο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1) «ανωτέρα βία»: κάθε απρόβλεπτο, **αναπόφευκτο ή έκτακτο** γεγονός ή κατάσταση που εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής, της σιδηροδρομικής επιχείρησης **ή του αιτούντα**, το οποίο δεν μπορεί να ξεπεραστεί με εύλογες προβλέψεις και επιμέλεια, να επιλυθεί με μέτρα που είναι ευλόγως δυνατά από τεχνική, χρηματοπιστωτική ή οικονομική άποψη, **συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο· το γεγονός αυτό πρέπει να** έχει πράγματι συμβεί, **να** είναι αντικειμενικά επαληθεύσιμο **και να καθιστά αδύνατο** για τον διαχειριστή υποδομής να εκπληρώσει, προσωρινά ή μόνιμα, τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό ή την οδηγία 2012/34/ΕΕ ή για τη σιδηροδρομική επιχείρηση να εκπληρώσει τις συμβατικές υποχρεώσεις της έναντι διαχειριστή ή διαχειριστών υποδομής·

Τροπολογία

(2α) «αιτών»: **σιδηροδρομική επιχείρηση ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή και άλλα πρόσωπα ή νομικές οντότητες, όπως αρμόδιες αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού**

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}, και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προσφέρουν χωρητικότητα υποδομής·

^{1α} 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).

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) «επιχειρησιακός ενδιαφερόμενος φορέας»: αιτών, **σιδηροδρομική επιχείρηση**, διαχειριστής υποδομής, φορέας εκμετάλλευσης σιδηροδρομικής εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών, πάροχος υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και κάθε άλλη οντότητα που εμπλέκεται άμεσα στην παροχή υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία

(3) «επιχειρησιακός ενδιαφερόμενος φορέας»: αιτών, **ένωση αιτούντων**, διαχειριστής υποδομής, φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων **για την παροχή υπηρεσιών**, πάροχος υπηρεσιών σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και κάθε άλλη οντότητα που εμπλέκεται άμεσα στην παροχή υπηρεσίας σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 17 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) «συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές»: σιδηροδρομικές διαδρομές

που βασίζονται στα άρθρα 11 και 20 του παρόντος κανονισμού, εκ των προτέρων προγραμματισμένες με τακτικά δρομολόγια στο ωράριο κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να ακολουθούν κοινές αρχές και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Για τον σκοπό αυτό, το ENIM αναπτύσσει και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας» σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II έως τις [12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία

1. Οι διαχειριστές υποδομής επιδιώκουν να ακολουθούν κοινές αρχές και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Για τον σκοπό αυτό, το ENIM αναπτύσσει, **έπειτα από διαβούλευση με την ERP**, και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας» σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II έως τις ... [12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ιδίως το περιεχόμενο που προσδιορίζεται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. **Εξηγούν** στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές και διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Τροπολογία

4. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ιδίως το περιεχόμενο που προσδιορίζεται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. **Αιτιολογούν** στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές και διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας. **Αποκλίσεις επιτρέπονται μόνο σε εξαιρετικές**

περιπτώσεις και υπόκεινται σε έγκριση από τον εθνικό ρυθμιστικό φορέα στον τομέα των σιδηροδρόμων.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των κοινών αρχών και διαδικασιών για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και για την τροποποίηση της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι αιτούντες υποβάλλουν αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες-πλαίσια με τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 31 του παρόντος κανονισμού.

1. Οι αιτούντες υποβάλλουν αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής. Προκειμένου να χρησιμοποιείται η χωρητικότητα υποδομής, οι αιτούντες, **που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση**, ορίζουν μια σιδηροδρομική επιχείρηση για τη σύναψη συμφωνίας με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Αυτό δεν θίγει το δικαίωμα των αιτούντων να συνάπτουν συμφωνίες-πλαίσια με τους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 31 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο διαχειριστής υποδομής **μπορεί να** εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη μελλοντική χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Προσδιορίζονται στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο σημείο **1** στοιχείο **β)** του παραρτήματος IV. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν μόνο να περιλαμβάνουν την παροχή οικονομικής εγγύησης που να μην υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο επίπεδο, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή **μπορεί να** εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομέρειες των κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Τροπολογία

2. Ο διαχειριστής υποδομής εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη μελλοντική χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι κατάλληλες, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Προσδιορίζονται στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο σημείο **2** στοιχείο **γ)** του παραρτήματος IV. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν μόνο να περιλαμβάνουν την παροχή οικονομικής εγγύησης που να μην υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο επίπεδο, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

Τροπολογία

3. Η Επιτροπή, **έως τις [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των λεπτομερειών των κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3 **και αντικαθιστούν την παρεμφερή διάταξη που προβλέπεται στην παράγραφο 2.**

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Στο πλαίσιο των διαδικασιών αυτών αξιολογούνται εναλλακτικές επιλογές για τη χρήση χωρητικότητας υποδομής, με βάση τα ακόλουθα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα **δεδομένων**:

Τροπολογία

Στο πλαίσιο των διαδικασιών αυτών αξιολογούνται εναλλακτικές επιλογές για τη χρήση χωρητικότητας υποδομής, με βάση τα ακόλουθα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα **τυποποιημένων δεδομένων που οι αιτούντες θέτουν στη διάθεση των διαχειριστών υποδομών. Τα λόγω κριτήρια περιλαμβάνουν, ενδεικτικά:**

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τη συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα για άτομα και περιοχές που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες

Τροπολογία

γ) συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα, **τόσο ως αποτέλεσμα δικτύου στο συνολικό δίκτυο όσο και στα**

σιδηροδρομικών μεταφορών·

τμήματα του δικτύου, για άτομα και περιοχές που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) επιπτώσεις της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 5 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και τις εντάσσει στο πλαίσιο της **EE** για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στάδια:

5. Το ENIM, **σε συνεργασία με την ERP**, καταρτίζει και εγκρίνει τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και τις εντάσσει στο **ευρωπαϊκό** πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στάδια:

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 5 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) σχεδιασμός 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

α) σχεδιασμός εναλλακτικών σεναρίων για τον καταμερισμό της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη **για κάθε διαφορετικό τύπο** υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών **που αιτείται την ίδια χωρητικότητα**, τα οποία περιλαμβάνουν, όπου είναι δυνατόν, την

άλλες διαδρομές ή εναλλακτικό
χρονοδιάγραμμα με παρόμοια
χαρακτηριστικά·

παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας σε
άλλες διαδρομές ή εναλλακτικό
χρονοδιάγραμμα με παρόμοια
χαρακτηριστικά *τόσο για εσωτερικές όσο
και για διασυνοριακές υπηρεσίες·*

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 5 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*αα) καθορισμός εναλλακτικών
σεναρίων για την αντιμετώπιση
συγκρούσεων χωρητικότητας μεταξύ δύο
αιτημάτων κανένα από τα οποία δεν
συνάδει με τον στρατηγικό σχεδιασμό
χωρητικότητας·*

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Το ENIM αναπτύσσει τις
μεθοδολογίες που αναφέρονται στην
παράγραφο 5 στοιχείο β). Οι παράμετροι
των εν λόγω μεθοδολογιών καθιστούν
δυνατή τη συνεκτίμηση τοπικών ή εθνικών
συνθηκών με βάση αποδεκτές
προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία. Το
ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω
μεθοδολογίες στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για
τη διαχείριση της χωρητικότητας που
αναφέρεται στο άρθρο 6.

6. Το ENIM, *σε συνεργασία με την
ERP*, αναπτύσσει τις μεθοδολογίες που
αναφέρονται στην παράγραφο 5
στοιχείο β) *του παρόντος άρθρου*. Οι
παράμετροι των εν λόγω μεθοδολογιών
καθιστούν δυνατή τη συνεκτίμηση τοπικών
ή εθνικών συνθηκών με βάση αποδεκτές
προσεγγίσεις και εμπειρικά στοιχεία. Το
ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω
μεθοδολογίες στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για
τη διαχείριση της χωρητικότητας που
αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 7

7. Λαμβάνοντας υπόψη τις εμπειρίες από την κατάρτιση και την εφαρμογή του πλαισίου που αναφέρεται στην παράγραφο 6, η Επιτροπή **μπορεί να** εκδίδει **εκτελεστικές** πράξεις για τον καθορισμό των ειδικών διαδικασιών, κριτηρίων και μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη διαχείριση της ανεπαρκούς χωρητικότητας. Οι εν λόγω **εκτελεστικές** πράξεις εκδίδονται **σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.**

7. Λαμβάνοντας υπόψη τις εμπειρίες από την κατάρτιση και την εφαρμογή του πλαισίου που αναφέρεται στην παράγραφο 6, **ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των ειδικών διαδικασιών, των τυποποιημένων δεδομένων που αντικατοπτρίζουν διαφορετικά τμήματα της αγοράς για τα κριτήρια και των τυποποιημένων μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη διαχείριση της ανεπαρκούς χωρητικότητας, καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 6 του παρόντος άρθρου.** Οι εν λόγω **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται **έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].** **Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.**

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως στους αιτούντες, τους δυνητικούς αιτούντες και τους ρυθμιστικούς φορείς, ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα χωρητικότητας υποδομής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαχείρισης χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της φάσης στρατηγικού σχεδιασμού που αναφέρεται στο τμήμα 2, κατά τη διάρκεια των διαδικασιών προγραμματισμού και κατανομής που ορίζονται στο τμήμα 3 και όποτε υπάρχουν αλλαγές στην κατανομημένη χωρητικότητα, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως στους αιτούντες, τους δυνητικούς αιτούντες και τους ρυθμιστικούς φορείς, ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα χωρητικότητας υποδομής καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαχείρισης χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της φάσης στρατηγικού σχεδιασμού που αναφέρεται στο τμήμα 2, κατά τη διάρκεια των διαδικασιών προγραμματισμού και κατανομής που ορίζονται στο τμήμα 3 και όποτε υπάρχουν αλλαγές στην κατανομημένη χωρητικότητα, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4, **ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της δημοσιοποιημένης**

στρατηγικής χωρητικότητας, του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Κατόπιν αιτήματος των αιτούντων, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 βάσει συγκεκριμένων προδιαγραφών των εμπορικών και επιχειρησιακών αναγκών («εκτιμήσεις σκοπιμότητας»). Όσον 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.

Τροπολογία

3. Κατόπιν αιτήματος των αιτούντων, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **του παρόντος άρθρου** βάσει συγκεκριμένων προδιαγραφών των εμπορικών και επιχειρησιακών αναγκών («εκτιμήσεις σκοπιμότητας»). Όσον 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 **που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 4.**

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

τροποποιήσεων και των πιθανών επιπτώσεών τους στη δήλωση δικτύου.

τροποποιήσεων και των πιθανών επιπτώσεών τους στη δήλωση δικτύου. **Το κράτος μέλος παρέχει στον διαχειριστή υποδομής σταθερή και έγκαιρη πολυετή χρηματοδότηση για τη συντήρηση, την ανακαίνιση και τη νέα κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής για κυλιόμενη περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών μέσω της πολυετούς συμφωνίας καλής εκτέλεσης, προκειμένου να στηρίζει τους διαχειριστές υποδομής ώστε να αποτρέψουν την υποβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής και να ελαχιστοποιήσουν τον αντίκτυπο σε πιθανούς περιορισμούς χωρητικότητας. Ο ετήσιος προϋπολογισμός για τους διαχειριστές υποδομών χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και κατανέμεται αξιόπιστα.**

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η χρηματοδότηση που παρέχεται από το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομών αποσκοπεί στην επίτευξη αυτής της ισορροπίας. Οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση του διαχειριστή υποδομής με την παρούσα διάταξη παρέχονται εγκαίρως από τους αιτούντες.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 10 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η χρηματοδότηση που παρέχεται από το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομών αποσκοπεί στην επίτευξη αυτής της

ισορροπίας. Οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση του διαχειριστή υποδομής με την παρούσα διάταξη παρέχονται εγκαίρως από τους αιτούντες.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διαχειριστές υποδομής ζητούν τη γνώμη των αιτούντων σχετικά με τα έργα υποδομής στο πλαίσιο των μηχανισμών συντονισμού που αναφέρονται στο άρθρο 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και, όσον αφορά τις διασυννοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο συντονισμός αφορά ιδίως τη βελτιστοποίηση του χρονοδιαγράμματος των έργων υποδομής και την παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας στην επηρεαζόμενη γραμμή και σε εναλλακτικές διαδρομές, λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών και εμπορικών αναγκών, **καθώς και των αναγκών σε υποδομές, των διαφόρων αιτούντων.**

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2 α (νέο)

Η διοίκηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υποβάλει σύσταση σχετικά με τον συντονισμό των εργασιών στους αντίστοιχους διαχειριστές υποδομής τρεις μήνες πριν από την περίοδο που ορίζεται στην παράγραφο 4.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα για την προετοιμασία των εν λόγω παραδοτέων καθορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος I. **Κάθε περιεχόμενο διατίθεται από τον διαχειριστή υποδομής στην επίσημη γλώσσα του εκάστοτε κράτους μέλους και στα Αγγλικά.**

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση των τμημάτων 1 και 2 του παραρτήματος I, ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού 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,

Τροπολογία

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση των τμημάτων 1 και 2 του παραρτήματος I, ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού και να λαμβάνονται υπόψη οι επιχειρησιακές ανησυχίες των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων, λαμβάνοντας υπόψη **μια σύσταση του ERA και** την πείρα του ENIM, των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών

των ρυθμιστικών φορέων και του **ENRB** κατά την εφαρμογή του παρόντος τμήματος.

ενδιαφερόμενων φορέων, των ρυθμιστικών φορέων και του **ENRRB** κατά την εφαρμογή του παρόντος τμήματος.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Με την επιφύλαξη της αρχής της διαχειριστικής ανεξαρτησίας που ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση με βάση τις ενδεικτικές στρατηγικές ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Η εν λόγω καθοδήγηση μπορεί να καλύπτει/περιλαμβάνει ιδίως:

Τροπολογία

Με την επιφύλαξη της αρχής της διαχειριστικής ανεξαρτησίας που ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν στον διαχειριστή υποδομής στρατηγική καθοδήγηση με βάση τις ενδεικτικές στρατηγικές ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. **Η καθοδήγηση παρέχεται έγκαιρα από τα κράτη μέλη, ώστε να μπορούν οι διαχειριστές υποδομής και οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς να τηρήσουν τις προθεσμίες που ορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού.** Η εν λόγω καθοδήγηση μπορεί να καλύπτει/περιλαμβάνει ιδίως:

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τις προοπτικές για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών σχεδίων και στρατηγικών σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και των σχεδίων εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 53 του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία

β) τις προοπτικές για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών σχεδίων, **συμπεριλαμβανομένων μακροπρόθεσμων σχεδίων και στρατηγικών, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, για τις στρατηγικές υποδομές και τα προγράμματα εργασίας** των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που

αναφέρονται στο άρθρο 54 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ) 2024/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., 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 για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (ΕΕ ...).

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη συντονίζουν **την έγκαιρη παροχή καθοδήγησης και** εξασφαλίζουν τη συνοχή μεταξύ της αντίστοιχης στρατηγικής καθοδήγησης που παρέχουν σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο με σκοπό τη στήριξη της ανάπτυξης των διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. **Με γνώμονα το άρθρο 8 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εκ των προτέρων κατανομή των χρηματοδοτικών πόρων για τους διαχειριστές υποδομής για την τακτική συντήρηση της υποδομής και των χρηματοδοτικών πόρων για την ανάπτυξη της υποδομής που περιγράφεται στη στρατηγική χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη συντονίζουν τα μακροπρόθεσμα στρατηγικά τους σχέδια υποδομής και τα χρονοδιαγράμματά τους, καθώς και την ανάπτυξη των υποδομών τους βάσει των εν λόγω σχεδίων ενώ μεριμνούν για τον συντονισμό της εφαρμογής τους από**

χρονικής απόψεως.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Λαμβάνοντας υπόψη τις εμπειρίες από την ανάπτυξη και την εφαρμογή των στρατηγικών κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3, η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 71, να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό του ειδικού νομικού καθεστώτος, των υποδειγμάτων, των κριτηρίων και των μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για την έγκριση της εθνικής στρατηγικής καθοδήγησης με στόχο τη διασφάλιση της συνοχής των κατευθυντήριων γραμμών που έχουν εκδώσει τα κράτη μέλη, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη στήριξη της ανάπτυξης διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών υπηρεσιών.

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εάν είναι αναγκαίο, με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, το ENIM μπορεί να καθορίσει λεπτομερέστερο κατάλογο στον οποίο θα γίνεται περαιτέρω διαφοροποίηση μεταξύ των τύπων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Προκειμένου να υποστηριχθεί η διασυνοριακή συνοχή της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο

Εάν είναι αναγκαίο, με βάση την πείρα που θα αποκτηθεί από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, το ENIM, **σε συνεργασία με την ERP**, μπορεί να καθορίσει λεπτομερέστερο κατάλογο στον οποίο θα γίνεται περαιτέρω διαφοροποίηση μεταξύ των τύπων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Προκειμένου να υποστηριχθεί η διασυνοριακή συνοχή της διαδικασίας στρατηγικού σχεδιασμού, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης της

άρθρο 6 περιλαμβάνεται εναρμονισμένος κατάλογος.

χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 περιλαμβάνεται εναρμονισμένος κατάλογος.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 4 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τα στοιχεία από τη διαβούλευση με υφιστάμενους και δυνητικούς αιτούντες σύμφωνα με το άρθρο 13·

Τροπολογία

γ) **τις ανάγκες σε χωρητικότητα που ανακοινώνουν οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς και** τα στοιχεία από τη διαβούλευση με υφιστάμενους και δυνητικούς αιτούντες σύμφωνα με το άρθρο 13·

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 4 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) στο μέτρο του δυνατού, τις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της χρήσης της χωρητικότητας των υποδομών.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας **καλύπτει τις γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ που αναφέρονται στο άρθρο 6 και στο παράρτημα I του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να περιλαμβάνουν άλλες γραμμές και**

Τροπολογία

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας καλύπτει τον **Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο.**

κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται.

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 8 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) αλλαγές στη ζήτηση της αγοράς για χωρητικότητα υποδομής·

Τροπολογία

β) αλλαγές στη ζήτηση της αγοράς για χωρητικότητα υποδομής, **λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των αιτούντων για νέες ή τροποποιημένες υπηρεσίες·**

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζουν κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Τροπολογία

9. Το ENIM καταρτίζει, **έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζουν κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να περιέχουν τουλάχιστον τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές αρχές, διαδικασίες και μεθοδολογίες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

9α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό κοινών αρχών, διαδικασιών και μεθοδολογιών για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 9 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με όλους τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σύμφωνα με τα άρθρα 53 και 54.

2. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με όλους τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς που εκτελούν σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας **καθ' όλη τη φάση στρατηγικής διαχείρισης της χωρητικότητας, και τουλάχιστον σύμφωνα με τα ορόσημα που καθορίζονται στο παράρτημα I**, σύμφωνα με τα άρθρα 53 και 54.

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2 α (νέα)

2α. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στους αιτούντες τη δυνατότητα να ενημερώνουν σχετικά με τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα με δομημένο τρόπο καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαχείρισης χωρητικότητας, για την οποία το ENIM καθορίζει κατάλληλα χρονοδιαγράμματα. Οι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να ενσωματώσουν τις ανάγκες που κοινοποιούν οι αιτούντες στα έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις για όλες τις κοινοποιηθείσες ανάγκες σε χωρητικότητα, οι διαχειριστές υποδομής καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να διευθετηθούν τυχόν συγκρούσεις μέσω του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 2 β (νέα)

2β. Ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τις δραστηριότητες του διαχειριστή υποδομής κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 63.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τη συμμετοχή όλων των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, των ρυθμιστικών φορέων και του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (στο εξής: ENRRB), των Ευρωπαϊών Συντονιστών και, όπου απαιτείται, των αρχών των κρατών μελών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι διαχειριστές υποδομής και το ENIM παρακολουθούν και αναλύουν τακτικά τις αγορές μεταφορών προκειμένου να τεκμηριώνουν τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική τους, τη διαχείριση της χωρητικότητας και έκτακτων καταστάσεων, καθώς και τις επενδυτικές αποφάσεις τους. Οι διαχειριστές υποδομής κοινοποιούν τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για παρόμοιους

Τροπολογία

δ) τη συμμετοχή όλων των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων **και της ERP**, των ρυθμιστικών φορέων και του ευρωπαϊκού δικτύου ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (στο εξής: ENRRB), των Ευρωπαϊών Συντονιστών και, όπου απαιτείται, των αρχών των κρατών μελών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Τροπολογία

3α. Η διοίκηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υποβάλλει σύσταση σχετικά με τη συντονισμένη στρατηγική χωρητικότητας στους αντίστοιχους διαχειριστές υποδομής τρεις μήνες πριν από την περίοδο που ορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4.

Τροπολογία

1. Οι διαχειριστές υποδομής και το ENIM, **σε διαβούλευση με το ENRRB και την ERP**, παρακολουθούν και αναλύουν τακτικά τις αγορές μεταφορών **και τις πολυτροπικές πτυχές των σιδηροδρόμων** προκειμένου να τεκμηριώνουν τη συνολική επιχειρηματική στρατηγική τους, τη διαχείριση της χωρητικότητας και έκτακτων καταστάσεων, καθώς και τις επενδυτικές αποφάσεις τους. Οι διαχειριστές υποδομής κοινοποιούν τα

σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊκών Συντονιστών.

αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη για παρόμοιους σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊκών Συντονιστών.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) ει δυνατόν, τον αντίκτοπο της προβλεπόμενης αλλαγής του κλίματος τόσο για τις υποδομές όσο και για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Το ENIM διαβουλεύεται με τους αιτούντες, τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τις ενώσεις τους, τις εθνικές και τις ενωσιακές δημόσιες αρχές σχετικά με τους όρους αναφοράς της μελέτης, ιδίως όσον αφορά τον σκοπό της μελέτης και τη διαδικασία συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών.

4. Το ENIM διαβουλεύεται με τους αιτούντες, **την ERP**, τους πελάτες των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και τις ενώσεις τους, τις εθνικές και τις ενωσιακές δημόσιες αρχές σχετικά με τους όρους αναφοράς της μελέτης, ιδίως όσον αφορά τον σκοπό της μελέτης και τη διαδικασία συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών.

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Όλα τα δεδομένα για τη μελέτη καθώς και η ίδια η μελέτη θα δημοσιευθούν και η πρόσβαση σε αυτά θα είναι ελεύθερη. Τα δεδομένα είναι

Τροπολογία 86

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί **τακτικά** τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και το περιεχόμενο που ορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία

4. Ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει, δημοσιεύει και επικαιροποιεί, **όταν είναι αναγκαίο**, τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και το περιεχόμενο που ορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία 87

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αιτούντες σχετικά με τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 και συντονίζουν τις στρατηγικές χωρητικότητας με άλλους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Τροπολογία

5. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αιτούντες και τις **εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών που επηρεάζονται** σχετικά με τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 και συντονίζουν τις στρατηγικές χωρητικότητας με άλλους **ενδιαφερόμενους** διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει τη στρατηγική χωρητικότητας στον ρυθμιστικό φορέα. Εντός τριών μηνών μετά τη δημοσίευση ο ρυθμιστικός

φορέας, κατόπιν σχετικής αναλύσεως, έχει την εξουσία να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής να την τροποποιήσει.

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το μοντέλο χωρητικότητας παρέχει τουλάχιστον πληροφορίες σχετικά με τον συνολικό όγκο της διαθέσιμης χωρητικότητας ανά τμήμα δικτύου, τα μερίδια χωρητικότητας που προορίζονται για διάφορα τμήματα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και για τους περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και δημοσιεύουν το μοντέλο χωρητικότητας για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων και επικαιροποιούν τακτικά το μοντέλο χωρητικότητας σύμφωνα με το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα που καθορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία

2. Το μοντέλο χωρητικότητας παρέχει τουλάχιστον πληροφορίες σχετικά με τον συνολικό όγκο της διαθέσιμης χωρητικότητας ανά τμήμα δικτύου, τα μερίδια χωρητικότητας που προορίζονται για διάφορα τμήματα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και για τους περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από έργα υποδομής.
Περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με τη χωρητικότητα των αντίστοιχων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που αναφέρονται στο άρθρο 29 παράγραφος 1. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και δημοσιεύουν το μοντέλο χωρητικότητας για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων και επικαιροποιούν όταν χρειάζεται το μοντέλο χωρητικότητας σύμφωνα με το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα που καθορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν και, κατά περίπτωση, αιτιολογούν τυχόν αποκλίσεις μεταξύ του μοντέλου χωρητικότητας και της στρατηγικής χωρητικότητας όσον αφορά

Τροπολογία

3. Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν και, κατά περίπτωση, αιτιολογούν τυχόν αποκλίσεις μεταξύ του μοντέλου χωρητικότητας και της στρατηγικής χωρητικότητας όσον αφορά

την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων. **Όπου απαιτείται, η στρατηγική χωρητικότητας αναθεωρείται υπό το πρίσμα των εξελίξεων μετά την έγκριση ή την τελευταία επικαιροποίηση της στρατηγικής χωρητικότητας.**

την ίδια περίοδο πίνακα δρομολογίων. **Η στρατηγική χωρητικότητας δεν χρειάζεται να επικαιροποιηθεί σε περίπτωση που το μοντέλο χωρητικότητας έχει ήδη δημοσιευθεί για την ίδια χρονική περίοδο.**

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αιτούντες σχετικά με το μοντέλο χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 και συντονίζουν τις στρατηγικές χωρητικότητας με άλλους διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Τροπολογία

4. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αιτούντες **και τον ρυθμιστικό φορέα** σχετικά με το μοντέλο χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 και συντονίζουν τις στρατηγικές χωρητικότητας με άλλους **ενδιαφερόμενους** διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει το μοντέλο χωρητικότητας στον ρυθμιστικό φορέα για έλεγχο δύο μήνες πριν τη δημοσίευση. Ο ρυθμιστικός φορέας, το αργότερο ένα μήνα πριν τη δημοσίευση, μπορεί να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας πριν από τη δημοσίευση. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διασυνοριακή συνοχή των μοντέλων χωρητικότητας, η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα λαμβάνει υπόψη, κατά περίπτωση, κάθε γνώμη ή σύσταση του ENIM, του ERA ή άλλων ρυθμιστικών φορέων.

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

α) τη χωρητικότητα υποδομής που είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες **στον πίνακα δρομολογίων και διασφαλισμένη για μεταγενέστερα αιτήματα σύμφωνα με το άρθρο 33, συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης·**

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αναφέρουν τη χωρητικότητα υποδομής ως εκ των προτέρων προγραμματισμένη. Ως εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα νοείται η χωρητικότητα για την οποία ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα χαρακτηριστικά και τους όγκους της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για τα αιτήματα των αιτούντων, καθορίζει τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας αυτής και καθορίζει τη διαδικασία μέσω της οποίας μπορεί να ζητηθεί η εν λόγω χωρητικότητα, σύμφωνα με το άρθρο 20. Τα προσδιορισθέντα χαρακτηριστικά, οι κανόνες και οι διαδικασίες κατανομής λαμβάνονται υπόψη κατά την κατανομή της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας.

Τροπολογία

4. Στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αναφέρουν τη χωρητικότητα υποδομής **και τη χωρητικότητα στις εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών όπως αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1** ως εκ των προτέρων προγραμματισμένη. Ως εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα νοείται η χωρητικότητα για την οποία ο διαχειριστής υποδομής καθορίζει τα χαρακτηριστικά και τους όγκους της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για τα αιτήματα των αιτούντων, καθορίζει τους κανόνες για την κατανομή της χωρητικότητας αυτής και καθορίζει τη διαδικασία μέσω της οποίας μπορεί να ζητηθεί η εν λόγω χωρητικότητα, σύμφωνα με το άρθρο 20. Τα προσδιορισθέντα χαρακτηριστικά, οι κανόνες και οι διαδικασίες κατανομής λαμβάνονται υπόψη κατά την κατανομή της εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας.

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας όλα τα στοιχεία που απαριθμούνται στην παράγραφο 6 **για όλες τις γραμμές και τους κόμβους που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, όπως ορίζεται στο [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].**

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. 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. **Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα λαμβάνει υπόψη κάθε γνώμη ή σύσταση του ENIM, εφόσον έχει παρασχεθεί.**

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας όλα τα στοιχεία που απαριθμούνται στην παράγραφο 6 **και διασφαλίζουν τη συνοχή με τη στρατηγική χωρητικότητας.**

Τροπολογία

9. **Ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει το προσχέδιο του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας στον ρυθμιστικό φορέα για έλεγχο δύο μήνες πριν από τη δημοσίευση.** Ο ρυθμιστικός φορέας αναλύει το εν λόγω σχέδιο και, **το αργότερο ένα μήνα πριν τη δημοσίευση,** μπορεί να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας πριν από τη δημοσίευση.

9α. Προκειμένου να διασφαλιστεί η διασυννοριακή συνοχή των σχεδίων προσφοράς χωρητικότητας, η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα λαμβάνει υπόψη, κατά περίπτωση, κάθε γνώμη ή σύσταση του ENRRB, του ERA ή άλλων

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 10 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

10. Το ENIM, *έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και σε συνεργασία με την ERP*, εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, καθορίζοντας τα ακόλουθα:

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 18 – παράγραφος 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

10α. *Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό κοινών αρχών, διαδικασιών και μεθοδολογιών για τις κατευθυντήριες γραμμές που αναφέρονται στην παραγράφου 10 του παρόντος άρθρου, καθώς και για την τροποποίηση της εν λόγω παραγράφου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.*

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τον καθορισμό εναλλακτικών διαδρομών που επιτρέπουν την εκτροπή της κυκλοφορίας σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας **των γραμμών που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 και στο παράρτημα Ι του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]**.

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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, ιδίως για καταστάσεις που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία. **Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.**

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι σκοποί του σχεδιασμού χωρητικότητας καθορίζουν τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες των διαφόρων τύπων εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας,

Τροπολογία

α) τον καθορισμό εναλλακτικών διαδρομών που επιτρέπουν την εκτροπή της κυκλοφορίας σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας μιας γραμμής·

Τροπολογία

5. **Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71** 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 διασυνοριακή κυκλοφορία. **Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].**

Τροπολογία

2. Οι σκοποί 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 υποδομής και της χωρητικότητας που έχει ήδη κατανεμηθεί. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά και ιδιότητες περιλαμβάνουν όλες τις πτυχές που σχετίζονται με συγκεκριμένους τύπους εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας, όπως η διαδρομή, ο χρόνος, η εγγυημένη ή απαιτούμενη ελάχιστη ταχύτητα, η τεχνική συμβατότητα μεταξύ τροχαίου υλικού και υποδομής, οι παράμετροι και ο αριθμός των **δυνατών** δρομολογίων που περιλαμβάνονται.

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το ENIM καταρτίζει κοινό πλαίσιο για τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και το εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το εν λόγω κοινό πλαίσιο σταθμίζει τα οφέλη της δέσμευσης χωρητικότητας για συγκεκριμένους τύπους σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή διαδικασιών κατανομής με την ανάγκη διασφάλισης ευελιξίας για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας. Για τον σκοπό αυτό, το κοινό πλαίσιο προβλέπει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα στο πλαίσιο του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36.

συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας που είναι διαθέσιμη για αιτήματα των αιτούντων, της χωρητικότητας που προορίζεται για έργα υποδομής και της χωρητικότητας που έχει ήδη κατανεμηθεί. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά και ιδιότητες περιλαμβάνουν όλες τις πτυχές που σχετίζονται με συγκεκριμένους τύπους εκ των προτέρων σχεδιασμένης χωρητικότητας, όπως η διαδρομή, ο χρόνος, η εγγυημένη ή απαιτούμενη ελάχιστη ταχύτητα, η τεχνική συμβατότητα μεταξύ τροχαίου υλικού και υποδομής, οι παράμετροι και ο αριθμός των δρομολογίων που περιλαμβάνονται.

Τροπολογία

3. Το ENIM, **έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και σε συνεργασία με την ERP**, καταρτίζει κοινό πλαίσιο για τα κριτήρια και τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **του παρόντος άρθρου** και το εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το εν λόγω κοινό πλαίσιο σταθμίζει τα οφέλη της δέσμευσης χωρητικότητας για συγκεκριμένους τύπους σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή διαδικασιών κατανομής με την ανάγκη διασφάλισης ευελιξίας για την κάλυψη των αναγκών της αγοράς όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας. Για τον σκοπό αυτό, το κοινό πλαίσιο προβλέπει τη δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας που δεν συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα στο πλαίσιο του μηχανισμού συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που

αναφέρεται στο άρθρο 36.

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει επίσημες προδιαγραφές για τους σκοπούς σχεδιασμού χωρητικότητας σε αναγνώσιμο από άνθρωπο και σε αναγνώσιμο από μηχανήματα μορφότυπο. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω προδιαγραφές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. 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 62 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει επίσημες προδιαγραφές για τους σκοπούς σχεδιασμού χωρητικότητας σε αναγνώσιμο από άνθρωπο και σε αναγνώσιμο από μηχανήματα μορφότυπο. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 **του παρόντος κανονισμού**. Με βάση την πείρα του από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το ENIM, **κατόπιν διαβούλευσης με την ERP**, 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 62 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

4α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των λεπτομερειών της διαδικασίας και των κριτηρίων που πρέπει να ακολουθούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ιδίως για καταστάσεις

που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη διασυννοριακή κυκλοφορία, καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τυχόν αντικρουόμενα μεμονωμένα αιτήματα χωρητικότητας που υποβάλλονται για κατανομή εντός της περιόδου του πίνακα δρομολογίων δεν αποτελούν λόγο για να δηλωθεί ότι ένα στοιχείο της υποδομής είναι άκρως χρησιμοποιούμενο ή κορεσμένο, εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις της παραγράφου 1.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου και τηρούν τυχόν μέτρα και κριτήρια που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 7.

Τροπολογία

8. Οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη ορίζονται στη δήλωση δικτύου και τηρούν τυχόν μέτρα και κριτήρια που θεσπίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 6.

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

9. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για την τροποποίηση του παραρτήματος II, ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματική διαχείριση της χωρητικότητας σε άκρως χρησιμοποιούμενη και κορεσμένη υποδομή και να λαμβάνονται υπόψη οι επιχειρησιακές ανησυχίες των διαχειριστών υποδομής και των αιτούντων, λαμβανομένης υπόψη της πείρας του ENIM, των διαχειριστών υποδομής, των αιτούντων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, των ρυθμιστικών φορέων και του ENRRB κατά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Η ανάλυση χωρητικότητας περιλαμβάνει επίσης μια πρώτη ενδεικτική δέσμη πιθανών μέτρων που πρέπει να ληφθούν βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα για τη μείωση της συμφόρησης και την αύξηση της διαθεσιμότητας χωρητικότητας. ***Στην ανάλυση χωρητικότητας γίνεται διάκριση μεταξύ μέτρων για υποδομές υψηλής χρήσης και για υποδομές με συμφόρηση.***

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας

2. Στην ανάλυση χωρητικότητας

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

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

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα κάθε ανάλυσης χωρητικότητας που διενεργείται, **μεταξύ άλλων σε άλλα οικεία δίκτυα**, σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως στη στρατηγική χωρητικότητας, στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 22, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας.

Τροπολογία

Για υποδομή που έχει χαρακτηριστεί κορεσμένη, σύμφωνα με το άρθρο 21, εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση ανάλυσης της χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 22, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης της

χωρητικότητας.

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 23 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Τροπολογία

δ) τις εναλλακτικές επιλογές και το κόστος των βελτιώσεων της χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένων **μέτρων που περιγράφονται στο άρθρο 22 παράγραφος 2** και πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 23 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Βάσει ανάλυσης χωρητικότητας, το κράτος μέλος κατασκευάζει ή αναβαθμίζει την απαιτούμενη υποδομή.

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά τον καταμερισμό της χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 8.

Τροπολογία

Κατά τον καταμερισμό της χωρητικότητας υποδομής **που έχει χαρακτηριστεί κορεσμένη** σύμφωνα με την παράγραφο 1, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 8.

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Έως τις ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], όταν η χωρητικότητα υποδομής διαχωρισμού έχει δηλωθεί ότι χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ο διαχειριστής υποδομής ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 8.

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει υπόψη την ανάγκη χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, **ιδίως για διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές υπηρεσίες.**

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αιτούντες **έχουν το δικαίωμα να** ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων και **να** λαμβάνουν απαντήσεις στα εν λόγω αιτήματα σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια. Οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται κατά την κατανομή χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών και των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών.

Τροπολογία

Οι αιτούντες ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων και λαμβάνουν απαντήσεις στα εν λόγω αιτήματα σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια που θεσπίζεται **όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.** Οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται κατά την κατανομή χωρητικότητας για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών και των

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

Τροπολογία

3. Οι διαχειριστές υποδομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται, **ιδίως στην περίπτωση κάθετα ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών εταιρειών. Πληροφορίες όπως η συγκεκριμένη γραμμή που αποτελεί αντικείμενο του αιτήματος, ο αριθμός ή η συχνότητά της θεωρούνται εμπιστευτικές.**

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το ENIM δημιουργεί ενιαία διεπαφή ή κοινό σύστημα σύμφωνα με το άρθρο 62, **με σκοπό** τη διαχείριση της κατανομής χωρητικότητας σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια.

Τροπολογία

Για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το ENIM, **μετά την έγκριση της συμμόρφωσης με τις ΤΠΔ από τον ERA και έως ... εντός [12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, δημιουργεί **υπηρεσία μιας στάσης** και μία μόνο ενέργεια σε ενιαία διεπαφή ή κοινό σύστημα που αναπτύσσεται σύμφωνα με το άρθρο 62. **Οι διαχειριστές υποδομής χρησιμοποιούν αυτήν την ενιαία διεπαφή** για τη διαχείριση της κατανομής χωρητικότητας σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια. **Οι συνδεδεμένες ή ομαδοποιημένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες έχουν έναν διαχειριστή υποδομής ως ενιαίο σημείο επαφής. Οι εν λόγω συνδεδεμένες ή ομαδοποιημένες σιδηροδρομικές υπηρεσίες δηλώνονται**

στο αίτημα χωρητικότητας.

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος. Το ENIM καθορίζει εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία

Ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει δικαίωμα χωρητικότητας το οποίο, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από οριακή ποσόστωση καθοριζόμενη στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η εν λόγω ελλιπής χρήση οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους ανεξάρτητους του ελέγχου του αιτούντος. Το ENIM **διαβουλεύεται με την ERP για να** καθορίσει εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις και τα εντάξει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Όταν ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει, σύμφωνα με την παράγραφο 6, δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, **ο ρυθμιστικός φορέας** που είναι υπεύθυνος για τον συγκεκριμένο διαχειριστή υποδομής ενημερώνει τους σχετικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

Τροπολογία

7. Όταν ο διαχειριστής υποδομής ακυρώνει, σύμφωνα με την παράγραφο 6, δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, **ενημερώνει τον ρυθμιστικό φορέα** που είναι υπεύθυνος για τον συγκεκριμένο διαχειριστή υποδομής. **Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας** ενημερώνει τους σχετικούς ρυθμιστικούς φορείς και το ENRRB.

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 7 α (νέα)

7α. Ο διαχειριστής υποδομής έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιεί, κατά περίπτωση, ειδικές προσεγγίσεις για τους πίνακες δρομολογίων. Εάν ο διαχειριστής υποδομής αποφασίσει να σχεδιάσει εκ των προτέρων τη χωρητικότητα χρησιμοποιώντας συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές διασυννοριακού ενδιαφέροντος, συντονίζεται με γειτονικούς και άλλους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής για την εξεύρεση αμοιβαία αποδεκτών λύσεων όσον αφορά τη διασυννοριακή κυκλοφορία. Ανεξάρτητα από την επιλογή του εκάστοτε κράτους μέλους σε εθνικό επίπεδο για τον προγραμματισμό των δρομολογίων τους, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ισόρροπη, δίκαιη και χωρίς διακρίσεις κατανομή των σιδηροδρομικών διαδρομών. Όσον αφορά την αντιστάθμιση που αναφέρεται στο άρθρο 40 για μεταβολές των δικαιωμάτων χωρητικότητας που αφορούν επίσης συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές, η αξία της καθορίζεται τουλάχιστον κατά 1,25 φορές την τιμή που ορίζεται για τις μη συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 40.

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 7 β (νέα)

7β. Οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν τον ρυθμιστικό φορέα για όλα τα αιτήματα χωρητικότητας που ελήφθησαν και οι οποίες δεν ανταποκρίνονταν στις παραμέτρους της διαθέσιμης χωρητικότητας, όπως ορίζονται στο σχέδιο προσφοράς

χωρητικότητας, ανεξάρτητα από το αν έγιναν δεκτές ή απορρίφθηκαν. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, ο ρυθμιστικός φορέας εκδίδει γνώμη τουλάχιστον ανά διετία, η οποία μπορεί να συνιστά στον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας.

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τον ορισμό **ενιαίου σημείου επαφής** επιφορτισμένου με την επικοινωνία με τον αιτούντα σε σχέση με **το** αίτημα για δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το οποίο κοινοποιείται στον αιτούντα χωρίς καθυστέρηση μετά την παραλαβή της αίτησης·

Τροπολογία

α) τον ορισμό **υπηρεσίας μιας στάσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 4**, επιφορτισμένης με την επικοινωνία με τον αιτούντα σε σχέση με **κάθε** αίτημα για δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, το οποίο κοινοποιείται στον αιτούντα χωρίς καθυστέρηση μετά την παραλαβή της αίτησης. **Αυτό ισχύει και για την περίπτωση διασυνοριακών ζευγών αμαξοστοιχιών που προσφέρουν υπηρεσίες διεθνών μεταφορών προς και από έναν προορισμό σε άλλο κράτος μέλος·**

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

5. Το ENIM, **έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και σε συνεργασία με την ERP**, καθορίζει τις λεπτομερείς διαδικασίες και μεθόδους για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου και τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β) και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό

πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Η Επιτροπή, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομερείς διαδικασίες και μεθόδους για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου και τις ελάχιστες απαιτήσεις ποιότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο β), καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3. Συμπεριλαμβάνονται δε στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών που παρέχουν ενδεικτικές πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2017/2177 της Επιτροπής²² συνεργάζονται με τους διαχειριστές υποδομής με σκοπό την προσφορά

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο)

σιδηροδρομικών διαδρομών που περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών. Άλλοι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης μπορούν να συνάπτουν συμφωνία με διαχειριστές υποδομής για την από κοινού παροχή χωρητικότητας.

²² 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).

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να ζητούν σε έναν μόνο χώρο **και** με μία μόνο ενέργεια δικαιώματα χωρητικότητας στη σιδηροδρομική υποδομή και στις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία

3. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι οι αιτούντες μπορούν να ζητούν σε έναν μόνο χώρο **που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 4** τα επιχειρησιακά δικαιώματα χωρητικότητας στη σιδηροδρομική υποδομή και τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3, οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών συντονίζουν τη χωρητικότητα και

Τροπολογία

4. 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 στη σιδηροδρομική εγκατάσταση που πληροί τις απαιτήσεις του αιτούντος, ή καταβάλλουν προσπάθειες για να παράσχουν βιώσιμη εναλλακτική λύση.

παρέχουν δικαιώματα χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης χωρητικότητας στη σιδηροδρομική εγκατάσταση **παροχής υπηρεσιών** που πληροί τις απαιτήσεις του αιτούντος, ή καταβάλλουν προσπάθειες για να παράσχουν βιώσιμη εναλλακτική λύση.

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θέτουν στη διάθεση του διαχειριστή υποδομής, **κατόπιν αιτήματος** ή σε πραγματικό χρόνο, **εφόσον απαιτείται**, πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με το άρθρο 62.

Τροπολογία

5. Οι φορείς εκμετάλλευσης **των επηρεαζόμενων** εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θέτουν στη διάθεση του διαχειριστή υποδομής σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα σε ψηφιακή μορφή σύμφωνα με το άρθρο 62.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Όταν ζητούν δικαιώματα χωρητικότητας για πρόσβαση σε εγκατάσταση παροχής υπηρεσιών, οι αιτούντες τεκμηριώνουν τη συναίνεση του ιδιοκτήτη της εγκατάστασης στην υποδοχή των οχημάτων τους.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Για τους σκοπούς του παρόντος

6. Για τους σκοπούς του παρόντος

άρθρου και σύμφωνα με το άρθρο 62, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης **σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων** και των διαχειριστών υποδομής. Με την επιφύλαξη του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177, οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών μπορούν να ζητήσουν να εξαιρεθούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω αιτήματα υποβάλλονται στον ρυθμιστικό φορέα και τεκμηριώνονται δεόντως. Οι ρυθμιστικοί φορείς μπορούν να αποφασίσουν να παρατείνουν μια εξαίρεση σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.

άρθρου και σύμφωνα με το άρθρο 62, το ENIM, **έπειτα από έγκριση από τον ERA και έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού],** παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων **παροχής υπηρεσιών** και των διαχειριστών υποδομής. Με την επιφύλαξη του άρθρου 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/2177, οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών μπορούν να ζητήσουν να εξαιρεθούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω αιτήματα υποβάλλονται στον ρυθμιστικό φορέα και τεκμηριώνονται δεόντως. Οι ρυθμιστικοί φορείς μπορούν να αποφασίσουν να παρατείνουν μια εξαίρεση σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Το ENRRB παρακολουθεί την εφαρμογή της παραγράφου 7 και διατυπώνει συστάσεις σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των αιτημάτων εξαίρεσης.

Τροπολογία

7. Το ENRRB παρακολουθεί την εφαρμογή της παραγράφου **6** και διατυπώνει συστάσεις σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των αιτημάτων εξαίρεσης.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν τον ρυθμιστικό φορέα για

όλα τα αιτήματα χωρητικότητας που ελήφθησαν και δεν ανταποκρίνονταν στις παραμέτρους της διαθέσιμης χωρητικότητας, όπως ορίζονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, και ως εκ τούτου απορρίφθηκαν. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, ο ρυθμιστικός φορέας εκδίδει γνώμη τουλάχιστον ανά διετία, η οποία μπορεί να συνιστά στον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το μοντέλο χωρητικότητας.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7β. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις λεπτομέρειες σχετικά με τις λειτουργικές και τεχνικές απαιτήσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και των διαχειριστών υποδομής, καθώς και για την τροποποίηση του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 30 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι διαχειριστές υποδομής επικαιροποιούν *συνεχώς* τον πίνακα δρομολογίων έως το τέλος της περιόδου

2. Οι διαχειριστές υποδομής επικαιροποιούν *σε τακτά χρονικά διαστήματα* τον πίνακα δρομολογίων έως

του πίνακα δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού που αναφέρεται στο άρθρο 33, τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της ad hoc διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 34, τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 39 και τον αναπρογραμματισμό στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 41.

το τέλος της περιόδου του πίνακα δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού που αναφέρεται στο άρθρο 33, τη χωρητικότητα που κατανέμεται μέσω της ad hoc διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 34, τις αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 39 και τον αναπρογραμματισμό στο πλαίσιο της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σύμφωνα με το άρθρο 41.

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι συμφωνίες-πλαίσια κοινοποιούνται στον ρυθμιστικό φορέα και εγκρίνονται από αυτόν. Στην περίπτωση συμφωνιών-πλαisiών πολλαπλών δικτύων, για την έγκριση λαμβάνεται υπόψη η γνώμη του ENRRB.

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 31 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Οι διαχειριστές υποδομής συνάπτουν συμφωνίες-πλαίσια μόνον εφόσον το ζητούμενο δικαίωμα χωρητικότητας συνάδει με τα έγγραφα σχεδιασμού του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Οι διαχειριστές υποδομής αναφέρουν τη χωρητικότητα που σκοπεύουν να δεσμεύσουν για κατανομή μέσω συμφωνιών-πλαisiών στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού.

3. Οι διαχειριστές υποδομής συνάπτουν συμφωνίες-πλαίσια μόνον εφόσον το ζητούμενο δικαίωμα χωρητικότητας συνάδει με τα έγγραφα σχεδιασμού του στρατηγικού σχεδιασμού χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Οι διαχειριστές υποδομής, **μετά από διαβούλευση με τα γειτονικά δίκτυα**, αναφέρουν τη χωρητικότητα που σκοπεύουν να δεσμεύσουν για κατανομή μέσω

συμφωνιών-πλαισίων στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού.

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

4. Οι συμφωνίες-πλαίσια δεν είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής, **μετά από διαβούλευση με τον ρυθμιστικό φορέα**, καθορίζουν τα μέγιστα μερίδια της συνολικής χωρητικότητας που μπορούν να κατανεμηθούν μέσω συμφωνιών-πλαισίων και τα περιλαμβάνουν στη δήλωση δικτύου. **Οι διαχειριστές υποδομής γειτονικών χωρών που έχουν συνάψει διασυνοριακές συμφωνίες-πλαίσια ευθυγραμμίζουν τα εν λόγω ανώτατα όρια συνολικής χωρητικότητας και τα καθιστούν όσο το δυνατόν πιο συνεπή.**

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Οι συμφωνίες-πλαίσια καλύπτουν, καταρχήν, την περίοδο που αναφέρεται στο τμήμα 5 του παραρτήματος Ι. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει μικρότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε περίοδος μεγαλύτερη από την περίοδο που αναφέρεται στο **σημείο** 5 του παραρτήματος Ι δικαιολογείται από την απαίτηση για ειδικές επενδύσεις από νεοεισερχόμενους ή από τον ουσιώδη νεωτερισμό της

Τροπολογία

7. Οι συμφωνίες-πλαίσια καλύπτουν, καταρχήν, την περίοδο που αναφέρεται στο τμήμα 5 του παραρτήματος Ι. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνήσει μικρότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε περίοδος μεγαλύτερη από την περίοδο που αναφέρεται στο **τμήμα** 5 του παραρτήματος Ι δικαιολογείται από την απαίτηση για ειδικές επενδύσεις από νεοεισερχόμενους ή από τον ουσιώδη νεωτερισμό της

υπηρεσίας.

υπηρεσίας.

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

11. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δραστηριοτήτων του ENRRB, η Επιτροπή **μπορεί να εκδώσει** εκτελεστική πράξη που **καθορίζει** λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος άρθρου και του άρθρου 33. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Τροπολογία

11. Βάσει της πείρας των ρυθμιστικών φορέων, αρμόδιων αρχών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των δραστηριοτήτων του ENRRB, η Επιτροπή, **έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει** εκτελεστική πράξη **για να καθορίσει** λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος άρθρου και του άρθρου 33, **καθώς και για να τροποποιήσει το παρόν άρθρο και το άρθρο 33.** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 32 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο ή περισσότερων αιτημάτων χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής προσπαθούν πρώτα να διευθετήσουν τα αντικρουόμενα αιτήματα μέσω του μηχανισμού συναινετικής **διαβούλευσης** που αναφέρεται στο άρθρο 36.

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ δύο ή περισσότερων αιτημάτων χωρητικότητας **ή σε περίπτωση αιτημάτων χωρητικότητας που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας,** οι διαχειριστές υποδομής προσπαθούν πρώτα να διευθετήσουν τα αντικρουόμενα αιτήματα μέσω του μηχανισμού **συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων** που αναφέρεται στο άρθρο 36.

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σύμφωνα με το άρθρο 18 και το άρθρο 20, ο διαχειριστής υποδομής δίνει προτεραιότητα σε αιτήματα που συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που ορίζεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας. **Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί είτε να αποδεχθεί είτε να απορρίψει αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.**

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά την αποδοχή αιτημάτων που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής επιδιώκει να διατηρήσει τη συνολική ισορροπία μεταξύ των στοιχείων του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που παρατίθενται στο άρθρο 18 παράγραφος 6.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 5 – εδάφιο 3

Τροπολογία

Σύμφωνα με το άρθρο 18 και το άρθρο 20, ο διαχειριστής υποδομής δίνει προτεραιότητα σε αιτήματα που συνάδουν με την εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα που ορίζεται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, **με την προϋπόθεση ότι έχει ζητηθεί δεόντως η γνώμη των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων και έχουν ληφθεί υπόψη στον μέγιστο δυνατό βαθμό οι δηλώσεις χωρητικότητάς τους.**

Τροπολογία

Κατά την αποδοχή αιτημάτων που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής επιδιώκει να διατηρήσει τη συνολική ισορροπία μεταξύ των στοιχείων του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας που παρατίθενται στο άρθρο 18 παράγραφος 6 **και του ίδιου του αιτήματος. Αυτές οι εφαρμογές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη εφόσον υπάρχει αρκετή διαθέσιμη ελεύθερη χωρητικότητα χωρίς να περιορίζονται οι ανάγκες για μεταγενέστερες εφαρμογές.**

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 τελευταίος έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.

Όταν **επεξεργάζεται** αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, **ο διαχειριστής υποδομής θα πρέπει να προσφέρει εναλλακτική λύση και, όταν είναι χρονικά εφικτό, να προηγείται διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους αιτούντες. Εάν δεν είναι δυνατή η προσφορά εναλλακτικής λύσης**, ο διαχειριστής υποδομής ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση τον ενδιαφερόμενο αιτούντα για την πρόθεσή του να απορρίψει το αίτημα. Ο τελευταίος έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 32 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8. Ο διαχειριστής υποδομής εξετάζει αιτήματα που υποβάλλονται μετά την αρχική προθεσμία και πριν από την τελική προθεσμία που ορίζεται στο **σημείο** 4 του παραρτήματος I. Στις περιπτώσεις αυτές, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το τμήμα 4 σημείο 2 του παραρτήματος I.

8. Ο διαχειριστής υποδομής εξετάζει αιτήματα που υποβάλλονται μετά την αρχική προθεσμία και πριν από την τελική προθεσμία που ορίζεται στο **τμήμα** 4 του παραρτήματος I. Στις περιπτώσεις αυτές, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν δικαιώματα χωρητικότητας σύμφωνα με το τμήμα 4 σημείο 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 33 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στο **σημείο** 6 του παραρτήματος I. Οι

1. Οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα μέσω της διαδικασίας κυλιόμενου σχεδιασμού σύμφωνα με τις προθεσμίες που ορίζονται στο **τμήμα** 6 του παραρτήματος I. Οι

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

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

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 33 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) προδιαγραφές χωρητικότητας για όλες τις ημέρες δρομολογίων πέραν της περιόδου του πίνακα δρομολογίων που περιλαμβάνει την πρώτη ημέρα που περιλαμβάνεται στο αίτημα για μέγιστη περίοδο που καθορίζεται στο **σημείο 6** του παραρτήματος I.

Τροπολογία

β) προδιαγραφές χωρητικότητας για όλες τις ημέρες δρομολογίων πέραν της περιόδου του πίνακα δρομολογίων που περιλαμβάνει την πρώτη ημέρα που περιλαμβάνεται στο αίτημα για μέγιστη περίοδο που καθορίζεται στο **τιμήμα 6** του παραρτήματος I.

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 33 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα που προορίζεται για τη διαδικασία κατανομής κυλιόμενου σχεδιασμού βάσει της αρχής κατανομής που ορίζεται στο **τιμήμα 5** σημείο 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18, οι διαχειριστές υποδομής κατανέμουν τη χωρητικότητα που προορίζεται για τη διαδικασία κατανομής κυλιόμενου σχεδιασμού βάσει της αρχής κατανομής που ορίζεται στο **τιμήμα 6** σημείο 2 του παραρτήματος I.

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 33 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο 20, οι διαχειριστές υποδομής **μπορούν να**

Τροπολογία

4. Σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο άρθρο 20, οι διαχειριστές υποδομής **καταβάλλουν κάθε**

*αρνηθούν να κατανεύμουν χωρητικότητα για αιτήματα κυλιόμενου σχεδιασμού, εάν τα αιτήματα δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 18. **Η απόρριψη κοινοποιείται αμελλητί στον αιτούντα.** Ο αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.*

***δυνατή προσπάθεια ώστε να προσφέρουν εναλλακτική λύση** χωρητικότητας για αιτήματα κυλιόμενου σχεδιασμού, εάν τα αιτήματα δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 18. **Εάν δεν είναι δυνατή η προσφορά εναλλακτικής λύσης, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αρνηθεί να κατανεύμει χωρητικότητα στο εν λόγω ασυνεπές αίτημα.** Ο αιτών έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.*

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 33 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 36 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Το ENIM καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων για αιτήματα

Τροπολογία

8. Το ENIM, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] και έπειτα από διαβούλευση με την ERP, καταρτίζει κατευθυντήριες

χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

γραμμές για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων για αιτήματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 36 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Η Επιτροπή, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστική πράξη για να καθορίσει τις λεπτομέρειες της διαδικασίας και των κριτηρίων που πρέπει να τηρούνται για τον μηχανισμό συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων για αιτήματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων, καθώς και για τροποποιήσει την παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων, τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων λαμβάνονται υπόψη στο σύνολό τους. Εάν, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6,

2. Στο πλαίσιο του επίσημου μηχανισμού διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων, τα αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων λαμβάνονται υπόψη στο σύνολό τους. Εάν, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6,

ισχύουν διαφορετικές εθνικές παράμετροι, οι παράμετροι αυτές χρησιμοποιούνται για τα αντίστοιχα τμήματα.

ισχύουν διαφορετικές εθνικές παράμετροι, οι παράμετροι αυτές χρησιμοποιούνται για τα αντίστοιχα τμήματα.

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Στο πλαίσιο αυτό, το ENRRB καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να διευκολύνει την εναρμονισμένη εφαρμογή του άρθρου 3.

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Σε περίπτωση που έχει δεσμευθεί χωρητικότητα αλλά δεν έχει χρησιμοποιηθεί, καταβάλλεται αποζημίωση όπως προβλέπεται με το άρθρο 40.

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος I. Εάν **αυτό δεν είναι εφικτό**, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα σχετικές πληροφορίες που επιτρέπουν στον αιτούντα να υποβάλει νέο αίτημα για χωρητικότητα υποδομής. Κατά

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος I. Εάν **καμία εναλλακτική δεν είναι εφικτή σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 5 και το άρθρο 33 παράγραφος 4**, ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα σχετικές

περίπτωση, οι πληροφορίες αυτές περιέχουν μνεία στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18 και στον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

πληροφορίες που επιτρέπουν στον αιτούντα να υποβάλει νέο αίτημα για χωρητικότητα υποδομής. Κατά περίπτωση, οι πληροφορίες αυτές περιέχουν μνεία στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18 και στον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 8 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Το ENIM, *έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]*, καταρτίζει και εγκρίνει εναρμονισμένες διαδικασίες για τη διαχείριση των αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας μετά την κατανομή και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. *Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό κανόνων και διαδικασιών όσον αφορά τη διαχείριση των αλλαγών στα δικαιώματα χωρητικότητας, καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 8 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο*

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Μετά από διαβούλευση με το ENRRB, το ENIM καθορίζει εναρμονισμένους όρους για τη χορήγηση αποζημίωσης. Οι όροι αυτοί λαμβάνουν υπόψη τους κανόνες που ορίζονται στο άρθρο 39 παράγραφοι 4 και 8. Το ENIM περιλαμβάνει τους εν λόγω όρους στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το ENRRB δημοσιεύει γνώμη σχετικά με τους όρους που καθορίζονται από το ENIM.

Τροπολογία

3. Μετά από διαβούλευση με το **ENRRB και την ERP**, το ENIM, **έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, καθορίζει εναρμονισμένους όρους για τη χορήγηση αποζημίωσης. Οι όροι αυτοί λαμβάνουν υπόψη τους κανόνες που ορίζονται στο άρθρο 39 παράγραφοι 4 και 8. Το ENIM περιλαμβάνει τους εν λόγω όρους στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Το ENRRB δημοσιεύει γνώμη σχετικά με τους όρους που καθορίζονται από το ENIM.

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Οι ρυθμιστικοί φορείς αποφασίζουν για διαφορές που σχετίζονται με τον λόγο της αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας ή **καθυστερημένης** αποζημίωσης και λαμβάνουν απόφαση χωρίς καθυστέρηση και εντός ενός μηνός από τη συλλογή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την αξιολόγηση της αιτίας της αλλαγής. Οι ρυθμιστικοί φορείς ενημερώνουν και μπορούν να συμβουλευτούν το ENRRB σχετικά με τις εν λόγω αποφάσεις. Το ENRRB διασφαλίζει ότι οι αποφάσεις αυτές είναι συνεκτικές και βασίζονται σε κοινώς αναγνωρισμένες αρχές.

Τροπολογία

6. Οι ρυθμιστικοί φορείς αποφασίζουν για διαφορές που σχετίζονται με τον λόγο της αλλαγής σε δικαίωμα χωρητικότητας **ή καθυστερήσεων στην καταβολή** αποζημίωσης και λαμβάνουν απόφαση χωρίς καθυστέρηση και εντός ενός μηνός από τη συλλογή όλων των αναγκαίων πληροφοριών για την αξιολόγηση της αιτίας της αλλαγής. Οι ρυθμιστικοί φορείς ενημερώνουν και μπορούν να συμβουλευτούν το ENRRB σχετικά με τις εν λόγω αποφάσεις. Το ENRRB διασφαλίζει ότι οι αποφάσεις αυτές είναι συνεκτικές και βασίζονται σε κοινώς αναγνωρισμένες αρχές.

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Η Επιτροπή **μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις** που καθορίζουν τους όρους που οδηγούν στην καταβολή αποζημιώσεων, την κατηγοριοποίηση των αλλαγών σε δικαιώματα χωρητικότητας και τις μεθοδολογίες για τον καθορισμό των επιπέδων αποζημίωσης. **Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.**

Τροπολογία

7. **Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 71 για να καθορίσει** τους όρους που οδηγούν στην καταβολή αποζημιώσεων, την κατηγοριοποίηση των αλλαγών σε δικαιώματα χωρητικότητας και τις μεθοδολογίες για τον καθορισμό των επιπέδων αποζημίωσης, **καθώς και για να τροποποιήσει την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.** Οι εν λόγω **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις εκδίδονται **έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].** **Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.**

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου κατά τρόπο διαφανή και αμερόληπτο. Ειδικότερα, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας και της αρχής της εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας.

Τροπολογία

Το ENIM, **έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού],** καταρτίζει και εγκρίνει κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση και την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου κατά τρόπο διαφανή και αμερόληπτο. Ειδικότερα, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή της διαδικασίας ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας και της αρχής της εξυπηρέτησης κατά σειρά προτεραιότητας.

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όταν εφαρμόζεται η διαδικασία ταυτόχρονης κατανομής, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες, περιλαμβάνοντας, κατά περίπτωση, την εφαρμογή της συναινετικής **διαδικασίας** διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36 και της επίσημης **διαδικασίας** διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία

Όταν εφαρμόζεται η διαδικασία ταυτόχρονης κατανομής, το ENIM παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες, περιλαμβάνοντας, κατά περίπτωση, **τη χρήση του μηχανισμού** συναινετικής διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 36 και **του επίσημου μηχανισμού** διευθέτησης αντικρουόμενων αιτημάτων που αναφέρεται στο άρθρο 37. Το ENIM περιλαμβάνει τις εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6.

Τροπολογία 166

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Κατά τον αναπρογραμματισμό, οι διαχειριστές υποδομής δεν αλλάζουν ούτε ακυρώνουν μονομερώς υφιστάμενα δικαιώματα χωρητικότητας με σκοπό τη διαχείριση διαταραχών. Ωστόσο, με βάση την πείρα των ρυθμιστικών φορέων, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις δραστηριότητες του ENIM και του ENRRB, η Επιτροπή **μπορεί** να εκδώσει **εκτελεστική πράξη** για τον καθορισμό των κριτηρίων και των διαδικασιών αναπρογραμματισμού, συμπεριλαμβανομένων μονομερών αλλαγών σε κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας από τους διαχειριστές υποδομής με σκοπό τη διαχείριση διαταραχών του δικτύου. **Η εν λόγω**

Τροπολογία

3. Κατά τον αναπρογραμματισμό, οι διαχειριστές υποδομής δεν αλλάζουν ούτε ακυρώνουν μονομερώς υφιστάμενα δικαιώματα χωρητικότητας με σκοπό τη διαχείριση διαταραχών. Ωστόσο, με βάση την πείρα των ρυθμιστικών φορέων, των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τις δραστηριότητες του ENIM και του ENRRB, **ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 71 για να καθορίσει** τα κριτήρια και τις διαδικασίες αναπρογραμματισμού, συμπεριλαμβανομένων μονομερών αλλαγών σε κατανεμημένα δικαιώματα χωρητικότητας από τους διαχειριστές υποδομής με σκοπό τη διαχείριση

εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

διαταραχών του δικτύου, καθώς και για να τροποποιήσει την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.

Τροπολογία 167

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 42 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Οι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν τους ειδικούς κανόνες και τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 ενώ μεριμνούν το κοινό να έχει δωρεάν πρόσβαση σε αυτά. Επίσης τα κοινοποιούν στην Επιτροπή.

Τροπολογία 168

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι διαχειριστές υποδομής θεσπίζουν κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση των αποκλίσεων των κινήσεων αμαξοστοιχιών από τον πίνακα δρομολογίων. Οι εν λόγω κανόνες και διαδικασίες δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και καλύπτουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος κανονισμού.

1. Οι διαχειριστές υποδομής, **έως τις ... [18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]**, θεσπίζουν κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση των αποκλίσεων των κινήσεων αμαξοστοιχιών από τον πίνακα δρομολογίων. Οι εν λόγω κανόνες και διαδικασίες δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και καλύπτουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 42 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 169

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των συνολικών επιπτώσεων που έχουν οι αποκλίσεις από τον πίνακα δρομολογίων στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών όλων των τύπων μεταφορών. **Οι αρχές** 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.

Τροπολογία 170

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόζει σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σύμφωνα με το άρθρο 19. Σε περίπτωση διαταραχής που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στη διασυννοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυννοριακής κυκλοφορίας σύμφωνα με

Τροπολογία

2. Οι κανόνες και οι διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των συνολικών επιπτώσεων που έχουν οι αποκλίσεις από τον πίνακα δρομολογίων στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών όλων των τύπων μεταφορών. **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.

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει **χωρίς καθυστέρηση** όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόζει σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων σύμφωνα με το άρθρο 19. Σε περίπτωση διαταραχής που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στη διασυννοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυννοριακής

το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

κυκλοφορίας σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

Τροπολογία 171

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Οι αποκλίσεις επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και εγκρίνονται από τον εθνικό ρυθμιστικό φορέα.

Τροπολογία 172

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Σε περίπτωση ανωτέρας βίας και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω περιστατικού το οποίο καθιστά την 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.**

Τροπολογία 173

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Σε περίπτωση απόσυρσης

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.

Τροπολογία 174

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Η Επιτροπή εκδίδει, έως τις [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκτελεστικές πράξεις για να καθορίσει κανόνες και διαδικασίες για τη διαχείριση των αποκλίσεων των κινήσεων αμαξοστοιχιών από τον πίνακα δρομολογίων, καθώς και για να τροποποιήσει την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3.

Τροπολογία 175

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το ENIM αναπτύσσει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σε συνεργασία με επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και ενδιαφερόμενα μέρη μέσω της διαδικασίας διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54, λαμβάνοντας υπόψη το έργο

Τροπολογία

Το ENIM αναπτύσσει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων σε συνεργασία με επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και ενδιαφερόμενα μέρη μέσω της διαδικασίας διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54, λαμβάνοντας υπόψη το έργο

της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε με τον τίτλο IV του κανονισμού (ΕΕ) 2012/2085.

της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που συστάθηκε με τον τίτλο IV του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2085.

Τροπολογία 176

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.

Τροπολογία

2. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό μεταξύ διαχειριστών υποδομής, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, **συμπεριλαμβανομένου του ENRRB.**

Τροπολογία 177

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Λαμβάνοντας υπόψη το πλαίσιο που εγκρίθηκε από το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 1, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 71, για τον καθορισμό των λεπτομερειών για τον συντονισμό της διασυνοριακής διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων, καθώς και για την τροποποίηση της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Τροπολογία 178

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Όταν το περιστατικό έχει ή ενδέχεται να έχει επιπτώσεις σε περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής της υποδομής **όπου** συνέβη το περιστατικό δηλώνει διαταραχή σε πολλαπλά δίκτυα και συντονίζει τις δράσεις σύμφωνα με τα άρθρα 44, 45 και 53.

Τροπολογία

2. Όταν το περιστατικό έχει ή ενδέχεται να έχει επιπτώσεις σε περισσότερα του ενός δίκτυα, ο διαχειριστής της υποδομής **στην οποία** συνέβη το περιστατικό δηλώνει διαταραχή σε πολλαπλά δίκτυα και συντονίζει τις δράσεις σύμφωνα με τα άρθρα 44, 45 και 53.

Τροπολογία 179

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το ENIM καθορίζει εναρμονισμένη μέθοδο για την εκτίμηση της πιθανής διάρκειας και των επιπτώσεων των διαταραχών του δικτύου και την συμπεριλαμβάνει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο **για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας** και των κρίσεων, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 44.

Τροπολογία

3. Το ENIM καθορίζει εναρμονισμένη μέθοδο για την εκτίμηση της πιθανής διάρκειας και των επιπτώσεων των διαταραχών του δικτύου και την συμπεριλαμβάνει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο **για τον συντονισμό της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των διαταραχών και** των κρίσεων, το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 44.

Τροπολογία 180

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Σε περίπτωση μερικής ή ολικής διακοπής των δρομολογίων που οφείλεται σε διακοπή της λειτουργίας της αμαξοστοιχίας λόγω τεχνικής βλάβης, συμβάντος ή ατυχήματος σε διασυνοριακή γραμμή για διάστημα

μεγαλύτερο των 15 ημερών, οι επηρεαζόμενοι διαχειριστές υποδομής συντάσσουν, εντός 30 ημερών από το περιστατικό, έκθεση συμβάντος. Η έκθεση συμβάντος περιλαμβάνει τουλάχιστον:

α) πληροφορίες σχετικά με όλα τα επιχειρησιακά μέτρα που ελήφθησαν για την εξασφάλιση εναλλακτικών διαδρομών·

β) πληροφορίες σχετικά με όλες τις ενέργειες για την αποκατάσταση των τακτικών δρομολογίων στη διακοπτόμενη γραμμή.

Η έκθεση δημοσιοποιείται και επικαιροποιείται τακτικά έως ότου ξεκινήσει εν νέου η λειτουργία της γραμμής.

Ο ERA μπορεί να εκδίδει συστάσεις σχετικά με βελτιωμένα μέτρα για την αντιμετώπιση των διαταραχών και των περιορισμών χωρητικότητας της κυκλοφορίας που προκλήθηκαν από το ατύχημα.

Τροπολογία 181

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 182

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 49 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Σύμφωνα με το άρθρο 7στ στοιχείο δ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENIM παρακολουθεί και συγκρίνει τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη **τους γενικούς στόχους που ορίζονται στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού**. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής παρακολουθούν επίσης τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τροπολογία

1. **Η Επιτροπή εγκρίνει τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων για τους τομείς που προβλέπονται στο παράρτημα VII. Οι στόχοι συνάδουν με τους στόχους για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και επικαιροποιούνται τακτικά.** Σύμφωνα με το άρθρο 7στ) στοιχείο δ) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, το ENIM, **με την υποστήριξη των διαχειριστών υποδομής**, παρακολουθεί και συγκρίνει τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής **και των σιδηροδρομικών μεταφορών**, λαμβάνοντας υπόψη **τους ενωσιακούς στόχους επιδόσεων καθώς και τους αντίστοιχους στόχους των διαχειριστών υποδομής. Το ENIM ενημερώνει περιοδικά τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και την Επιτροπή.**

Τροπολογία 183

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 49 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής **καθορίζουν** τους δικούς τους στόχους επιδόσεων στο σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν στόχους που καθορίζονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας. Θεσπίζουν και εφαρμόζουν διαδικασίες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων, για τον εντοπισμό των αιτίων των ελλείψεων στις επιδόσεις με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τον σχεδιασμό και την

Τροπολογία

2. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής **θέτουν** τους δικούς τους στόχους επιδόσεων στο σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν στόχους που καθορίζονται στις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 της εν λόγω οδηγίας. **Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τους αρμόδιους εθνικούς και ευρωπαϊκούς φορείς προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι εν λόγω στόχοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων της Ένωσης.** Θεσπίζουν και εφαρμόζουν διαδικασίες για την παρακολούθηση και

εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού. Οι διαχειριστές υποδομής εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων.

την υποβολή εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων, για τον εντοπισμό των αιτίων των ελλείψεων στις επιδόσεις με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού. Οι διαχειριστές υποδομής εξηγούν στη δήλωση δικτύου τους λόγους για τυχόν αποκλίσεις από τις κοινές διαδικασίες που καθορίζονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. **Οι αποκλίσεις επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και εγκρίνονται από τον ρυθμιστικό φορέα.**

Τροπολογία 184

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το ENIM καταρτίζει και εφαρμόζει έως τις [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το πλαίσιο αυτό λαμβάνει ιδίως υπόψη τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3, στο άρθρο 8 παράγραφος 4, στο άρθρο 42 παράγραφος 3 και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις, τους στόχους επιδόσεων και τις τιμές-στόχους που ορίζονται στο [άρθρο 18 του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία 185

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 1 α (νέα)

Τροπολογία

1. **Ο ERA με τη στήριξη του ENIM** καταρτίζει και εφαρμόζει έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων. Το πλαίσιο αυτό λαμβάνει ιδίως υπόψη τις αρχές που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3, στο άρθρο 8 παράγραφος 4, στο άρθρο 42 παράγραφος 3 και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις, τους στόχους επιδόσεων και τις τιμές-στόχους που ορίζονται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/... [ο νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

1a. Το ENRRB εκδίδει σύσταση σχετικά με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων έως τις [έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων, ο ERA λαμβάνει υπόψη τη σύσταση που εξέδωσε το ENRRB.

Τροπολογία 186

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τα στοιχεία της παραγράφου 2 στοιχεία β) έως δ), σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 72 παράγραφος 2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που έχει εκτελέσει το ENIM σύμφωνα με την παράγραφο 3 και τυχόν συστάσεις του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

Τροπολογία

5. Η Επιτροπή, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό ενιαίων όρων για την εφαρμογή των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου έως τις ... [36 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών κανόνων σχετικά με τα στοιχεία της παραγράφου 2 στοιχεία β) έως δ) και τους στόχους επιδόσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαβουλεύεται με το ENIM, την ERP, το ENRRB, τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, τον ERA και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι».

Τροπολογία 187

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 1

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του άρθρου 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής²³, το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει έως τις [24 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων με βάση το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού και τη δημοσιεύει κάθε χρόνο.

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του άρθρου 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής²³, το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει έως τις [24 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] **σχέδιο ευρωπαϊκής έκθεσης** επανεξέτασης των επιδόσεων με βάση το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού και **την επικαιροποιεί** κάθε χρόνο. **Με βάση την έκθεση αυτή, ο ERA στηρίζει την Επιτροπή στην παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων προόδου σχετικά με τους στόχους της Ένωσης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της προβλεπόμενης αύξησης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας για το 2030 και το 2050. Το σχέδιο ευρωπαϊκής έκθεσης επανεξέτασης των επιδόσεων αποστέλλεται στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.**

²³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2015, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 181 της 9.7.2015, σ. 1).

²³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2015/1100 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2015, σχετικά με τις υποχρεώσεις των κρατών μελών για την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (ΕΕ L 181 της 9.7.2015, σ. 1).

Τροπολογία 188

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων **καταρτίζει αυτοτελές τμήμα**

της έκθεσης όπου παρέχει την αξιολόγηση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, συστάσεις σχετικά με θέματα επιδόσεων **που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά προτεραιότητα και συστάσεις** σχετικά με μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων.

εγκρίνει την ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων όπου παρέχει την αξιολόγηση των επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, διαφωνίες που διατυπώθηκαν και συστάσεις σχετικά με θέματα επιδόσεων, **συμπεριλαμβανομένων** μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων. **Η έκθεση θα συμπεριληφθεί στο νέο πρόγραμμα που προβλέπει το άρθρο 55 παράγραφος 8.**

Τροπολογία 189

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων καλύπτει τουλάχιστον τις γραμμές που περιλαμβάνονται στους ευρωπαϊκούς **διαδρόμους μεταφορών που αναφέρονται στον κανονισμό [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]** και περιλαμβάνει τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του [άρθρου 53 παράγραφος 3 στοιχείο ζ)] **των εν λόγω κανονισμών**. Οι πληροφορίες που υποβάλλονται είναι επαρκώς λεπτομερείς όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και θα πρέπει να καλύπτουν επαρκώς μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να είναι δυνατή η ουσιαστική ερμηνεία τους.

Τροπολογία

3. Η **ευρωπαϊκή** έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων καλύπτει τουλάχιστον τις γραμμές που περιλαμβάνονται **στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο** και περιλαμβάνει τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του άρθρου **54 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/...** [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Οι πληροφορίες που υποβάλλονται είναι επαρκώς λεπτομερείς όσον αφορά το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και θα πρέπει να καλύπτουν επαρκώς μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να είναι δυνατή η ουσιαστική ερμηνεία τους.

Τροπολογία 190

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Η έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων περιλαμβάνει ειδικό τμήμα για τις επιδόσεις του συντονισμού μεταξύ των

Τροπολογία

4. Η **ευρωπαϊκή** έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων περιλαμβάνει ειδικό τμήμα για τις επιδόσεις του

διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53 και για τον μηχανισμό διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού.

συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53 και για τον μηχανισμό διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 191

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Η ευρωπαϊκή έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων περιλαμβάνει ξεχωριστή ενότητα για την εφαρμογή των διαδικασιών που εισήγαγε το ENIM. Περιλαμβάνει επίσης ανάλυση της προόδου της εφαρμογής σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων εκθέσεων για εθνικές εξαιρέσεις και συστάσεις για περαιτέρω εναρμόνιση.

Τροπολογία 192

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. **Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 73 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να συστήσει ή να ορίσει αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα για να ενεργεί ως φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων.**

1. **Έως τις ... [έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], συστήνεται φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων ως αμερόληπτος, αρμόδιος και αυτοτελής φορέας. Τα μέλη του διορίζονται με βάση τα προσόντα, καθώς και για να εξασφαλίζεται συνδυασμός δεξιοτήτων και πείρας σχετικά με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας.**

Τα μέλη του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων διορίζονται από την Επιτροπή μέσω προκήρυξης για την πρόσληψη εμπειρογνομόνων. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει

κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των λεπτομερειών της οργάνωσης, της διοίκησης και της χρηματοδότησης του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξη εκδίδεται έως ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που του ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων είναι ανεξάρτητος και δεν επιζητεί ούτε ακολουθεί οδηγίες από καμία κυβέρνηση κράτους μέλους, από την Επιτροπή, από τον ERA, ή από άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα.

Τροπολογία 193

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή και στους Ευρωπαίους Συντονιστές για θέματα που σχετίζονται με την εκτέλεση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ή των Ευρωπαίων συντονιστών.

Τροπολογία

2. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρέχει συμβουλές στην Επιτροπή, **στον ERA, στο ENIM** και στους Ευρωπαίους Συντονιστές για θέματα που σχετίζονται με την εκτέλεση των υπηρεσιών σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, του **ERA** ή των Ευρωπαίων συντονιστών.

Τροπολογία 194

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) παροχή συστάσεων στο ENIM όσον αφορά τη θέσπιση και την επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που

Τροπολογία

α) παροχή συστάσεων **στην Επιτροπή και** στο ENIM όσον αφορά τη θέσπιση και την επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που

αναφέρεται στο άρθρο 50, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους τομείς επιδόσεων, τα θέματα επιδόσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε καθέναν από τους τομείς επιδόσεων, 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·

αναφέρεται στο άρθρο 50, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους τομείς επιδόσεων, τα θέματα επιδόσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε καθέναν από τους τομείς επιδόσεων, 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·

Τροπολογία 195

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 196

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) επανεξέταση των αποτελεσμάτων του σχεδίου της ευρωπαϊκής έκθεσης επιδόσεων και προετοιμασία **του αυτοτελούς τμήματος** που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2·

Τροπολογία

γ) επανεξέταση των αποτελεσμάτων του σχεδίου της ευρωπαϊκής έκθεσης **επανεξέτασης** των επιδόσεων και προετοιμασία **της έκθεσης** που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2·

Τροπολογία 197

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Το ENIM, ο Συντονιστής Δικτύου, οι διαχειριστές υποδομής, οι ρυθμιστικοί φορείς, το ENRRB και, κατά περίπτωση, άλλα ενδιαφερόμενα μέρη συνεργάζονται με τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, ιδίως παρέχοντας πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις **με δική τους πρωτοβουλία ή κατόπιν αιτήματος του φορέα** και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις συστάσεις του στο έργο τους για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιδόσεων.

Τροπολογία 198

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ο συντονισμός **καλύπτει όλες** τις γραμμές και τους κόμβους που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που καθορίζονται στο άρθρο 7 και στο παράρτημα III του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία 199

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 200

Τροπολογία

5. Το ENIM, ο Συντονιστής Δικτύου, οι διαχειριστές υποδομής, οι ρυθμιστικοί φορείς, **ο ERA**, το ENRRB και, κατά περίπτωση, άλλα ενδιαφερόμενα μέρη συνεργάζονται με τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, ιδίως παρέχοντας πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις συστάσεις του στο έργο τους για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών επιδόσεων.

Τροπολογία

Ο συντονισμός **ενισχύεται ιδιαίτερα για εκείνες** τις γραμμές και τους κόμβους **του ΔΕΔ-Μ** που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που καθορίζονται στο άρθρο 7 και στο παράρτημα III του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές μπορούν να επεκτείνουν την κάλυψη και σε άλλες γραμμές.

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το ENIM καταρτίζει, εγκρίνει και εφαρμόζει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της κατάλληλης και τακτικής διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50. **Η διαδικασία** αναπτύσσεται και υλοποιείται με την υποστήριξη του Συντονιστή Δικτύου και με τη συμμετοχή των εστιακών σημείων **που ορίζονται** από τους διαχειριστές υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 60.

Τροπολογία

1. Το ENIM, έως τις ... **[12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]** καταρτίζει, εγκρίνει και εφαρμόζει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της κατάλληλης και τακτικής διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, **συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων του ERA και των κρατών μελών, καθώς και των φορέων εκπροσώπησης που αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796** και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείρισης της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50. **Ο μηχανισμός** αναπτύσσεται και υλοποιείται με την υποστήριξη του Συντονιστή Δικτύου και με τη συμμετοχή των εστιακών σημείων που ορίζονται από τους διαχειριστές υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 60.

Τροπολογία 201

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Όταν το ENIM υιοθετεί γνώμη ή σύσταση που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε άλλους αιτούντες, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε ενδιαφερόμενα μέρη, δημοσιεύει σχέδιο προς διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στα ενδιαφερόμενα μέρη παρέχεται επαρκής χρόνος για να

Τροπολογία

2. Όταν το ENIM υιοθετεί γνώμη ή σύσταση που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε άλλους αιτούντες, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε ενδιαφερόμενα μέρη, **συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων του ERA και των κρατών μελών, καθώς και των φορέων εκπροσώπησης που**

διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το σχέδιο απόφασης. Οι αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν όταν απαιτείται.

αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, δημοσιεύει σχέδιο προς διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στα ενδιαφερόμενα μέρη παρέχεται επαρκής χρόνος για να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το σχέδιο απόφασης. Οι αρχές των κρατών μελών συμμετέχουν όταν απαιτείται. **Όταν το ENIM λαμβάνει απόφαση η οποία ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στην ERP, τότε ζητεί τη γνώμη των αντίστοιχων συμβουλευτικών ομάδων.**

Τροπολογία 202

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το ENIM λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις που παρέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με την παράγραφο 2 κατά την έκδοση της τελικής γνώμης ή σύστασης. Εάν το ENIM δεν λάβει υπόψη σημαντικά στοιχεία των παρεχόμενων παρατηρήσεων, **αναφέρει τους σχετικούς λόγους.**

Τροπολογία

3. Το ENIM λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις που παρέχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με την παράγραφο 2 κατά την έκδοση της τελικής γνώμης ή σύστασης. Εάν το ENIM δεν λάβει υπόψη σημαντικά στοιχεία των παρεχόμενων παρατηρήσεων, **δικαιολογεί την απόφασή του αυτή.**

Τροπολογία 203

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σε περίπτωση αντικρουόμενων απόψεων μεταξύ του ENIM και των συμβουλευτικών φορέων, οι εν λόγω φορείς ενημερώνουν το ENRRB. Το ENRRB λαμβάνει τις εν λόγω αντικρουόμενες απόψεις υπόψη στην ευρωπαϊκή έκθεσή του για την επανεξέταση των επιδόσεων όπως αναφέρεται στο άρθρο 51.

Τροπολογία 204

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. *Η Επιτροπή εκδίδει, έως τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκτελεστικές πράξεις προκειμένου να καθορίσει ενιαίους όρους για τη διασφάλιση της κατάλληλης και τακτικής διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς και για να τροποποιήσει την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 72 παράγραφος 3. Περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας.*

Τροπολογία 205

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Όλοι οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής *οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, που αναφέρεται στο [άρθρο 6 και στο παράρτημα I του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ],* είναι μέλη του ENIM. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή.

2. Όλοι οι διαχειριστές του *Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου* είναι μέλη του ENIM. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή.

Τροπολογία 206

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Η Επιτροπή είναι **μέλος** του ENIM χωρίς δικαίωμα ψήφου. **Υποστηρίζει** το έργο του ENIM και **διευκολύνει** τον συντονισμό.

Τροπολογία

7. Η Επιτροπή **και ο ERA** είναι **μέλη** του ENIM χωρίς δικαίωμα ψήφου. **Υποστηρίζουν** το έργο του ENIM και **διευκολύνουν** τον συντονισμό.

Τροπολογία 207

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Το ENIM καθορίζει το πρόγραμμα εργασίας του. Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει περίοδο τουλάχιστον δύο ετών. Το ENIM διαβουλεύεται με τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς μέσω του μηχανισμού διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 σχετικά με το σχέδιο προγράμματος εργασίας. Επιπλέον, διαβουλεύεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και, κατά περίπτωση, με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τροπολογία

8. Το ENIM καθορίζει το πρόγραμμα εργασίας του. Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει περίοδο τουλάχιστον δύο ετών. Το ENIM διαβουλεύεται **με την ERP, συμβουλευτικές ομάδες, όπως ορίζεται στο άρθρο 55a**, τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς μέσω του μηχανισμού διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 σχετικά με το σχέδιο προγράμματος εργασίας. Επιπλέον, διαβουλεύεται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και, κατά περίπτωση, με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τροπολογία 208

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Κατά την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πλαισίων για τη διαχείριση χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των επιδόσεων, το ENIM διαβουλεύεται με την ERP.

Τροπολογία 209

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 8 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8β. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής και οι φορείς κατανομής τρίτων χωρών που είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτρέπεται να προσχωρήσουν στο ENIM ως παρατηρητές.

Τροπολογία 210

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 55α

Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σιδηροδρόμων

- 1. Η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σιδηροδρόμων (ERP) έχει συσταθεί ως συμβουλευτικό όργανο του ENIM.**
- 2. Η ERP απαρτίζεται από εκπροσώπους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υποδομές. Σε αυτή μπορεί επίσης να συμμετέχει κάθε αιτών που χρησιμοποιεί ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υποδομές μεμονωμένα ή μέσω ενώσεων, φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών και τερματικών σταθμών, ενδιαφερόμενοι φορείς πολυτροπικής χωρητικότητας, όπως θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και ιδιοκτήτες άλλων εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν σιδηροδρομικές μεταφορές. Κάθε μέλος ορίζει έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή. Η Επιτροπή και ο ERA διορίζονται επίσης ως παρατηρητές στο πλαίσιο της ERP. Ο σιδηροδρομικός**

κλάδος μπορεί να κληθεί να συμμετάσχει σε ομάδες και συζητήσεις διαβούλευσης, ώστε να βελτιώνεται η ενημέρωση και η ετοιμότητα.

3. Η Επιτροπή συνδράμει την ERP καθορίζοντας τις λεπτομέρειες λειτουργίας της Πλατφόρμας, συμπεριλαμβανομένων των όρων αποδοχής στην πλατφόρμα εκπροσώπων των κατηγοριών της παραγράφου 2.

4. Μετά τη διαβούλευση με την Επιτροπή και την έγκρισή της, η ERP εγκρίνει και δημοσιεύει τον εσωτερικό κανονισμό του. Οργανώνει τις δραστηριότητές της σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό της, ο οποίος καθορίζει, μεταξύ άλλων, τη συχνότητα των συνεδριάσεων και την οργάνωση των δραστηριοτήτων του. Η ERP μπορεί να οργανώνει τις δραστηριότητες της σε επιμέρους ομάδες με την ομαδοποίηση τύπων ενδιαφερομένων μερών και περιφερειακών ομάδων.

5. Το ENIM διαβουλεύεται με την ERP πριν από την προετοιμασία και την έγκριση ευρωπαϊκών πλαισίων για τη διαχείριση χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των επιδόσεων. Η ERP μπορεί να εκδίδει δικές της γνωμοδοτήσεις τις οποίες λαμβάνει υπόψη το ENIM. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνωμοδοτήσεις πρωτοβουλίας που απευθύνονται στον ERA ή/και στην Επιτροπή.

6. Οι διαβουλεύσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν θίγουν το δικαίωμα των αιτούντων να προσβάλλουν αποφάσεις του ENIM.

7. Η ERP υποβάλλει στον ERA και στην Επιτροπή ετήσια έκθεση για τις δραστηριότητες της. Η έκθεση αυτή δημοσιεύεται.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 57 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το ENIM προσκαλεί την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊών Συντονιστών και, κατά περίπτωση, εκπροσώπων των κρατών μελών, στις συνεδριάσεις του, με σκοπό να συζητηθούν θέματα που αφορούν την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και να διασφαλιστεί η συνεργασία με τους Ευρωπαίους συντονιστές, όπως περιγράφεται στον [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Το ENIM παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του [άρθρου 53 τρίτο εδάφιο του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία

2. Το ENIM προσκαλεί την Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊών Συντονιστών, **της ERP** και, κατά περίπτωση, εκπροσώπων του **ERA** και των κρατών μελών, **καθώς και των φορέων εκπροσώπησης που αναφέρονται στο άρθρο 38 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796**, στις συνεδριάσεις του, με σκοπό να συζητηθούν θέματα που αφορούν την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής και να διασφαλιστεί η συνεργασία με τους Ευρωπαίους συντονιστές, όπως περιγράφεται στον [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Το ENIM παρέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του [άρθρου 53 τρίτο εδάφιο του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ].

Τροπολογία 212

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 57 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 57α

Αρμοδιότητες του ERA

1. Εκτός από τα καθήκοντα που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796/ΕΕ, ο ERA είναι υπεύθυνος για όλα τα καθήκοντα που του ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό. Συγκεκριμένα:

α) παρέχει στήριξη, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, κατά την προετοιμασία των ειδικών εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό·

β) συντονίζει, ως αρχή συστήματος, σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, τα καθήκοντα που ορίζονται στο άρθρο 62 του παρόντος

κανονισμού·

γ) εκπληρώνει τα καθήκοντα που προβλέπονται στο άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού·

δ) παρέχει, κατόπιν αιτήματος, στήριξη στους ρυθμιστικούς φορείς για τον προσδιορισμό κανόνων, διαδικασιών και εργαλείων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

ε) προσδιορίζει τα εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων·

2. Στο πλαίσιο των εργασιών του, ο Οργανισμός:

α) συντάσσει τις συστάσεις του με βάση τις εργασίες του ENIM και του συντονιστή του δικτύου·

β) κατά περίπτωση, λαμβάνει υπόψη την τεχνική πρόοδο και τις αναγνωρισμένες ερευνητικές εργασίες·

γ) λαμβάνει υπόψη το εκτιμώμενο κόστος και τα οφέλη των συστάσεών του και υπογραμμίζει τις πλέον βιώσιμες λύσεις·

δ) πληροί τα κριτήρια του ανοικτού χαρακτήρα, της συναίνεσης και της διαφάνειας, όπως ορίζονται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

3. Το ποσό της χρηματοδότησης για την εκτέλεση των καθηκόντων του ERA δυνάμει του παρόντος κανονισμού αντλείται από τα αδιάθετα περιθώρια κάτω από τα ανώτατα όρια του ΠΔΠ ή να κινητοποιηθεί μέσω των μη θεματικών ειδικών μέσων του ΠΔΠ.

Τροπολογία 213

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 58 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στο

RR\1298318EL.docx

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στο

113/153

PE752.954v04-00

ENIM τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Για τον σκοπό αυτό, **διορίζουν** έως [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] αμερόληπτη και αρμόδια οντότητα για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 59. Η εν λόγω οντότητα θα οριστεί ως Συντονιστής Δικτύου.

ENIM τους αναγκαίους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων του. Για τον σκοπό αυτό, **η Επιτροπή διορίζει, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και το ENIM**, έως [έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] αμερόληπτη και αρμόδια οντότητα για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στο άρθρο 59. Η εν λόγω οντότητα θα οριστεί ως Συντονιστής Δικτύου. **Το ENIM μπορεί να αποφασίσει την αλλαγή της οντότητας που έχει οριστεί συντονιστής δικτύου με τη συγκατάθεση της Επιτροπής.**

Τροπολογία 214

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 58 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο Συντονιστής Δικτύου εκτελεί τα καθήκοντά του με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και ενεργεί εξ ονόματος του ENIM. Για τον σκοπό αυτό, υποβάλλει στο ENIM το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του όσον αφορά τα καθήκοντα που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος εργασίας.

Τροπολογία

2. Ο Συντονιστής Δικτύου εκτελεί τα καθήκοντά του με αμερόληπτο και οικονομικά αποδοτικό τρόπο και ενεργεί εξ ονόματος του ENIM **και της Επιτροπής**. Για τον σκοπό αυτό, υποβάλλει στο ENIM **και στην Επιτροπή** το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του όσον αφορά τα καθήκοντα που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ετήσια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του προγράμματος εργασίας.

Τροπολογία 215

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) παρέχει τις υφιστάμενες και νέες κοινές υπηρεσίες B2B σε διαχειριστές υποδομών και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την τόνωση της διευρωπαϊκής

σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Αιτιολόγηση

Εάν ο Συντονιστής Δικτύου ανέπτυξε και παρείχε κοινές υπηρεσίες για Ευρωπαίους διαχειριστές υποδομής (ΔΥ), ιδίως για μικρότερους ΔΥ, θα μπορούσαν να αποφευχθούν οι μεμονωμένες εθνικές λύσεις, να μειωθούν οι δαπάνες και να αυξηθούν οι υπηρεσίες σε όλη την Ευρώπη.

Τροπολογία 216

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 61 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το ENIM καταρτίζει και εγκρίνει κοινή δομή για τη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, η οποία λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV της εν λόγω οδηγίας, στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού, καθώς και κοινό χρονοδιάγραμμα για τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το σχέδιο δήλωσης δικτύου. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη αυτή τη δομή και το χρονοδιάγραμμα κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου.

Τροπολογία

1. Το ENIM, **έως τις [12 μήνες μετά την έναρξη 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 IV του παρόντος κανονισμού, καθώς και κοινό χρονοδιάγραμμα για τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το σχέδιο δήλωσης δικτύου. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν ιδιαιτέρως υπόψη αυτή τη δομή και το χρονοδιάγραμμα κατά την κατάρτιση της δήλωσης δικτύου.

Τροπολογία 217

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) βελτιώνουν τη διαφάνεια της διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας σε όλες τις φάσεις τους·

Τροπολογία

β) βελτιώνουν τη διαφάνεια της διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και της διαχείρισης της κυκλοφορίας σε όλες τις φάσεις τους, **συμπεριλαμβανομένων ψηφιακών λύσεων και λύσεων σε πραγματικό χρόνο, οι**

οποίες θα εκπονηθούν σταδιακά από κοινού με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη

Τροπολογία 218

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 62 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά περίπτωση, τα ψηφιακά εργαλεία και οι ψηφιακές υπηρεσίες συμμορφώνονται με τις ΤΠΔ ΤΕΕΜ/ΤΕΕπ και RINF, που αναφέρονται στο άρθρο 49 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ώστε να διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα των σχετικών συστημάτων.

Τροπολογία 219

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 62 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι τα ψηφιακά εργαλεία και οι ψηφιακές υπηρεσίες πληρούν τις απαιτήσεις της διαδικασίας σχεδιασμού και κατανομής χωρητικότητας που ορίζονται στο τμήμα 3 του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να επιτευχθούν οι βελτιώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου, οι διαχειριστές υποδομής χρησιμοποιούν επίσης εργαλείο για την ψηφιοποίηση των προσωρινών περιορισμών χωρητικότητας και ψηφιακή απεικόνιση των αμαξοστοιχιών που κινούνται στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τροπολογία 220

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 62 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, πρέπει να τροποποιηθούν, το ENIM και οι διαχειριστές υποδομής συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη διατήρηση των εν λόγω προδιαγραφών σε συνεργασία με την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» και μέσω της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

Τροπολογία 221

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 62 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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 δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, 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.

Τροπολογία

5α. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι τα ψηφιακά εργαλεία και οι ψηφιακές υπηρεσίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 είναι πλήρως λειτουργικά σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό: Εφαρμόζονται τα ακόλουθα ψηφιακά ευρωπαϊκά συστήματα σιδηροδρομικής χωρητικότητας και διαχείρισης της κυκλοφορίας:

α) ένα ευρωπαϊκό ψηφιακό σύστημα για τις διαδικασίες διαχείρισης

χωρητικότητας που ορίζονται στο κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού, το οποίο αποτελείται από:

i) ψηφιακή απεικόνιση των μοντέλων χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 17 έως την 1η Ιουλίου 2025 («ευρωπαϊκό εργαλείο διαχείρισης χωρητικότητας») που θα χρησιμοποιείται από το 2027·

ii) εργαλείο για την υποβολή ετήσιων αιτημάτων δυναμικότητας πολλαπλών δικτύων και τη λήψη απαντήσεων σε έναν μόνο τόπο και λειτουργία έως την 1η Ιανουαρίου 2026 (= «σύστημα συντονισμού διαδρομών») που θα χρησιμοποιείται από το 2027·

iii) ψηφιακή απεικόνιση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας σε πραγματικό χρόνο που αναφέρεται στα άρθρα 9 και 18 έως την 1η Δεκεμβρίου 2028 («ευρωπαϊκό εργαλείο διαχείρισης δυναμικότητας») που θα χρησιμοποιείται από το 2030·

iv) ψηφιακή απεικόνιση και ψηφιακό εργαλείο για τον συντονισμό των προσωρινών περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 10 έως την 1η Δεκεμβρίου 2027 («εργαλείο διαχείρισης των προσωρινών περιορισμών χωρητικότητας») που θα χρησιμοποιείται από το 2029·

v) μεσίτη χωρητικότητας προκειμένου να ζητά χωρητικότητα πολλαπλών δικτύων σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στα άρθρα 32 έως 34 έως την 1η Ιανουαρίου 2029 («μεσίτης χωρητικότητας») που θα χρησιμοποιείται από το 2030·

β) ένα ευρωπαϊκό ψηφιακό σύστημα για τη στήριξη του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της κυκλοφορίας για τις σχετικές διαδικασίες που προβλέπονται στο κεφάλαιο III του παρόντος κανονισμού («Σύστημα πληροφοριών αμαξοστοιχίας»), το οποίο προβλέπει:

i) πανευρωπαϊκή επισκόπηση των διαδρομών αμαξοστοιχιών πολλαπλών δικτύων από την αφετηρία έως τον προορισμό από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού·

ii) τακτική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την εκτιμώμενη ώρα άφιξης έως τον Δεκέμβριο του 2027·

iii) αναφορά συμβάντων στο εν λόγω κοινό σύστημα, ή μέσω αυτού, έως τον Δεκέμβριο του 2030·

iv) κοινή πλατφόρμα επικοινωνίας και συνεργασίας των εθνικών κέντρων ελέγχου της κυκλοφορίας έως τον Δεκέμβριο του 2030.

Ο ERA, σε συνεργασία με τον ENIM και τον συντονιστή δικτύου, παρέχει, σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, έως ... [12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], σύσταση προς την Επιτροπή, με την οποία καθορίζονται εργαλεία για την εφαρμογή και τη διακυβέρνηση του ψηφιακού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής χωρητικότητας και της κυκλοφορίας. Η σύσταση λαμβάνει υπόψη τα εργαλεία που ήδη χρησιμοποιούνται σε λειτουργία ή βρίσκονται υπό ανάπτυξη, καθώς και τις επενδύσεις, τα εργαλεία και τα χρονοδιαγράμματα που προβλέπονται στην παρούσα παράγραφο. Με βάση την εν λόγω σύσταση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των εν λόγω εργαλείων σχετικά με την εφαρμογή και τη διακυβέρνηση του ψηφιακού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος διαχείρισης της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας και για τον προσδιορισμό των καθηκόντων της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», του ERA, των διαχειριστών υποδομής, του ENIM, του ENRRB και του συντονιστή δικτύου στη διαδικασία αυτή.

Τροπολογία 222

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. Ο ERA συντονίζει τα καθήκοντα αυτά.

Ο συντονιστής του δικτύου διαχειρίζεται τα κεντρικά εργαλεία των ευρωπαϊκών ψηφιακών συστημάτων διαχείρισης χωρητικότητας και κυκλοφορίας.

Ο ERA διασφαλίζει τη συμμόρφωση των ψηφιακών συστημάτων που αναπτύσσει ο τομέας με τα τεχνικά πρότυπα διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 223

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5γ. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη στηρίζουν τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένων εκείνων από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» προκειμένου να διασφαλιστεί η έγκαιρη, διασυνοριακή, εναρμονισμένη και διαλειτουργική εφαρμογή των ψηφιακών εργαλείων και υπηρεσιών.

Τροπολογία 224

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 63 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ασκούνται επίσης

1. Τα καθήκοντα και οι εξουσίες που προβλέπονται στο άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ ασκούνται επίσης

όσον αφορά τα θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής όπως ορίζονται στα κεφάλαια II έως V και επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό με δική του πρωτοβουλία και με σκοπό την πρόληψη των διακρίσεων σε βάρος των αιτούντων.

όσον αφορά τα θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Ειδικότερα, ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τις δραστηριότητες των διαχειριστών υποδομής **και του Ευρωπαϊού συντονιστή δικτύου** όπως ορίζονται στα κεφάλαια II έως V **του παρόντος κανονισμού** και επαληθεύει τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό με δική του πρωτοβουλία και με σκοπό την πρόληψη των διακρίσεων σε βάρος των αιτούντων.

Τροπολογία 225

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 63 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Ο ρυθμιστικός φορέας συμμετέχει και επιβλέπει τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας που προβλέπεται στο Τμήμα II του παρόντος κανονισμού. Αξιολογεί επίσης την αναλογικότητα, την απαγόρευση των διακρίσεων και τη διαφάνεια. Μπορεί να εκδώσει και να κοινοποιήσει γνώμες στους διαχειριστές υποδομής, στο ENIM και στην ERP. Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη τις προτάσεις των ρυθμιστικών φορέων κατά την κατάρτιση του στρατηγικού σχεδιασμού της χωρητικότητας.

Τροπολογία 226

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 63 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Σιδηροδρομική επιχείρηση, αιτών, δυνητικός αιτών, εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή αρμόδια για τις μεταφορές έχει το δικαίωμα να προσφύγει στον ρυθμιστικό φορέα σύμφωνα με το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εάν θεωρεί ότι

2. Σιδηροδρομική επιχείρηση, **άλλος** αιτών, δυνητικός αιτών, εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή αρμόδια για τις μεταφορές έχει το δικαίωμα να προσφύγει στον ρυθμιστικό φορέα σύμφωνα με το άρθρο 56 της οδηγίας

έχει υποστεί άδικη μεταχείριση, έχει υποστεί διακρίσεις ή έχει θιγεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο από τον διαχειριστή υποδομής κατά την εκτέλεση από τον τελευταίο των δραστηριοτήτων που ορίζονται στα κεφάλαια II, III, IV και V του παρόντος κανονισμού (**διαχείριση υποδομής· διαχείριση της κυκλοφορίας και των κρίσεων· επανεξέταση των επιδόσεων και διαχείριση· ευρωπαϊκό δίκτυο συντονισμού**).

Τροπολογία 227

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 64 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Για τον σκοπό της εκπλήρωσης των αρμοδιοτήτων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στο πλαίσιο του ENRRB που αναφέρεται στο άρθρο 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.

Τροπολογία 228

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 64 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Όταν ένας ρυθμιστικός φορέας εκδίδει απόφαση η οποία αποκλίνει από οποιαδήποτε σχετική γνώμη ή σύσταση του ENRRB ή όταν αρνείται να εκδώσει απόφαση, παρέχει στο ENRRB επεξήγηση

2012/34/ΕΕ, εάν θεωρεί ότι έχει υποστεί άδικη μεταχείριση, έχει υποστεί διακρίσεις ή έχει θιγεί με οποιονδήποτε άλλο τρόπο από τον διαχειριστή υποδομής κατά την εκτέλεση από τον τελευταίο των δραστηριοτήτων που ορίζονται στα κεφάλαια II, III, IV και V του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

Για τον σκοπό της εκπλήρωσης των αρμοδιοτήτων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στο πλαίσιο του ENRRB που αναφέρεται στο άρθρο 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 **και λαμβάνουν υπόψη τις γνώμες και τις συστάσεις που εκδίδει το ENRRB**.

Τροπολογία

5. Όταν ένας ρυθμιστικός φορέας εκδίδει απόφαση η οποία αποκλίνει από οποιαδήποτε σχετική γνώμη ή σύσταση του ENRRB ή όταν αρνείται να εκδώσει απόφαση, παρέχει στο ENRRB επεξήγηση

στην οποία εκτίθενται οι διαφορές και το σκεπτικό του για τη μη τήρηση των γνωμών ή συστάσεων του ENRRB.

στην οποία εκτίθενται οι διαφορές και το σκεπτικό του για τη μη τήρηση των γνωμών ή συστάσεων του ENRRB και περιλαμβάνει τη σχετική επεξήγηση στην απόφασή του.

Τροπολογία 229

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 64 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Το ENRRB διασφαλίζει ότι η δομή του, οι μέθοδοι λειτουργίας και όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με το έργο του, συμπεριλαμβανομένων των γνωμοδοτήσεων και των συστάσεών του, δημοσιοποιούνται στον ιστότοπό του. Περιλαμβάνει τα στοιχεία επικοινωνίας των ομάδων εργασίας.

Τροπολογία 230

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 65 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Το ENRRB αξιολογεί, πριν από την έγκριση, τα ευρωπαϊκά πλαίσια για τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την επανεξέταση των επιδόσεων, καθώς και την κοινή δομή της δήλωσης δικτύου, και εκδίδει και κοινοποιεί γνώμη στους εθνικούς ρυθμιστικούς φορείς οι οποίοι θα μπορούσαν να λάβουν μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Μπορεί να αξιολογεί όλες τις αποφάσεις του ENIM και να εκδίδει και να κοινοποιεί γνώμες στο ENIM, στους ρυθμιστικούς φορείς, στην ERP και στους διαχειριστές υποδομής.

Τροπολογία 231

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 65 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Βάσει αιτημάτων αιτούντων, διαχειριστών υποδομής και άλλων ενδιαφερόμενων μερών, το ENRRB παρέχει γνώμες ή συστάσεις σχετικά με εκκρεμείς ή εκδοθείσες αποφάσεις επί καταγγελιών που υποβάλλονται στους ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 232

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 65 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Το ENRRB παρέχει συστάσεις στο ENIM όσον αφορά τη θέσπιση και την επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους τομείς επιδόσεων, τα θέματα επιδόσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε καθέναν από τους τομείς επιδόσεων, 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·

Τροπολογία 233

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 65 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Το ENRRB αξιολογεί τα ευρωπαϊκά πλαίσια για τη διαχείριση της

χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την επανεξέταση των επιδόσεων, καθώς και την κοινή δομή της δήλωσης δικτύου, και εκδίδει γνώμη. Οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν ιδιαίτερος υπόψη τη γνώμη του ENRRB κατά τον έλεγχο των δηλώσεων δικτύου.

Τροπολογία 234

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 66 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το ENRRB διασφαλίζει ότι οι μέθοδοι λειτουργίας του και όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με το έργο του δημοσιοποιούνται σε κοινό ιστότοπο. Περιλαμβάνει στοιχεία επικοινωνίας για καταγγελίες, τα στοιχεία επικοινωνίας των ειδικών ομάδων εργασίας και πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες.

Τροπολογία 235

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 66 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων (ENRRB) δημοσιεύει τις γνωμοδοτήσεις και τις συστάσεις του σε συγκεκριμένο ιστότοπο.

Τροπολογία 236

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 67 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Το συμβούλιο ρυθμιστικών φορέων απαρτίζεται από ένα μέλος με δικαίωμα

1. Το συμβούλιο ρυθμιστικών φορέων απαρτίζεται από ένα μέλος με δικαίωμα

ψήφου από κάθε κράτος μέλος που διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο σε χρήση και από ένα μέλος που διορίζεται από την Επιτροπή.

ψήφου από κάθε κράτος μέλος που διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο σε χρήση και από ένα μέλος που διορίζεται από την Επιτροπή. **Ο ERA είναι παρατηρητής χωρίς δικαίωμα ψήφου.**

Τροπολογία 237

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 68 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) εκδίδει γνώμες και συστάσεις σχετικά με τις αποφάσεις που λαμβάνει το ENIM σε συνεργασία με τον συντονιστή δικτύου στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού

Τροπολογία 238

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 68 – παράγραφος 2 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) μετά από καταγγελίες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξοπλήσεως και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων, εγκρίνει τις συστάσεις και γνώμες του ENRRB σε σχέση με τις διαβουλεύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 55α, καθώς και τις αποφάσεις που λαμβάνει το ENIM σε συνεργασία με τον συντονιστή δικτύου.

Τροπολογία 239

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 68 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) καταρτίζει και εκδίδει σύσταση προς το ENIM όσον αφορά τη θέσπιση και την επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων.

Τροπολογία 240

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 69 – παράγραφος 1 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Το συμβούλιο συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα. Εκλέγει πρόεδρο θητείας ενός έτους μεταξύ των μελών του με πλειοψηφία δύο τρίτων επί των μελών του.

Τροπολογία 241

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 69 – παράγραφος 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή **προεδρεύει** στις συνεδριάσεις του συμβουλίου. Δεν έχει δικαίωμα ψήφου.

2. Η Επιτροπή **παρίσταται, υποστηρίζει και διευκολύνει τον συντονισμό κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων** του συμβουλίου. Δεν έχει δικαίωμα ψήφου.

Τροπολογία 242

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 70 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Οι ομάδες εργασίας είναι ανοικτές στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων, από

3. Οι ομάδες εργασίας είναι ανοικτές, **κατόπιν πρόσκλησης**, στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ρυθμιστικούς

την Επιτροπή, από *επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς* και, κατά περίπτωση, από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

φορείς σιδηροδρόμων, από την Επιτροπή, *τον ERA* και, κατά περίπτωση, από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Τροπολογία 243

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 70 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Το συμβούλιο ή οι πρόεδροι των ομάδων εργασίας μπορούν να προσκαλέσουν μεμονωμένους εμπειρογνώμονες αναγνωρισμένων προσόντων στο σχετικό πεδίο για να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις των ομάδων εργασίας, αν κριθεί απαραίτητο, κατά περίπτωση.

Τροπολογία

5. Το συμβούλιο ή οι πρόεδροι των ομάδων εργασίας μπορούν να προσκαλέσουν ***εμπειρογνώμονες από ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων, την Επιτροπή, τον ERA, επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και, αν χρειαστεί, από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς καθώς και*** μεμονωμένους εμπειρογνώμονες αναγνωρισμένων προσόντων στο σχετικό πεδίο για να συμμετάσχουν στις συνεδριάσεις των ομάδων εργασίας, αν κριθεί απαραίτητο, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 244

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 71 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 ***παράγραφος 2***, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 38 παράγραφος 3, στο άρθρο 39 παράγραφος ***9***, στο άρθρο 46 παράγραφος 6, στο άρθρο 48 παράγραφος 3 και στο άρθρο ***53*** παράγραφος 5 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την [1η Ιανουαρίου 2026]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες

Τροπολογία

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο ***6 παράγραφος 4α, στο άρθρο 8 παράγραφος 7, στο άρθρο 10 παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 4α, στο άρθρο 12 παράγραφος 9α, στο άρθρο 18 παράγραφος 10α, στο άρθρο 19 παράγραφος 5, στο άρθρο 20 παράγραφος 4α, στο άρθρο 21 παράγραφος 9, στο άρθρο 38 παράγραφος 3, στο άρθρο 39 παράγραφοι 8α και 9, στο άρθρο 40 παράγραφος 7, στο άρθρο 41 παράγραφος 3, στο άρθρο 44 παράγραφος 3α, στο άρθρο 46 παράγραφος 6, στο άρθρο 48***

που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

παράγραφος 3, στο άρθρο 52 παράγραφος 1, στο άρθρο 53 παράγραφος 5 και στο άρθρο 62 παράγραφος 5α εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την [1η Ιανουαρίου 2026]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 245

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 74 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τα σημεία 20, 22, 23, 27 και 28 απαλείφονται·

Τροπολογία

γ) στο άρθρο 3, τα σημεία 20, 22, 23, 27 και 28 απαλείφονται·

Τροπολογία 246

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 74 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 74α

*Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ)
2016/796*

*1. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/796
τροποποιείται ως εξής:*

*α) Στο άρθρο 19 παράγραφος 1,
προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:*

*γ) εκδίδει συστάσεις προς την Επιτροπή,
κατόπιν αιτήματος, σχετικά με τη
σύνταξη και την επικαιροποίηση των
εκτελεστικών και των
κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που*

προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [κανονισμός σχετικά με 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].

Τροπολογία 247

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 74 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 74β

Τροποποιήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797

1. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/797 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο σημείο 2 του παραρτήματος II, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

2.9 Χρήση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής: οι δομές, οι φορείς και οι διαδικασίες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [ο παρών κανονισμός]

Τροπολογία 248

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 75 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι συμφωνίες-πλαίσια που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 42 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξακολουθούν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

1. Οι συμφωνίες-πλαίσια που συνάπτονται σύμφωνα με το άρθρο 42 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ **πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026** εξακολουθούν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης τους.

Τροπολογία 249

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 77 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) Τα άρθρα 1, 2 και 3, το κεφάλαιο II, με εξαίρεση το άρθρο 9 **παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 27 παράγραφος 4**, και το κεφάλαιο III, με εξαίρεση το άρθρο 48, του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μόνο σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων που θα αρχίσουν να ισχύουν μετά τις **18 Δεκεμβρίου 2029**.

Τροπολογία

α) Τα άρθρα 1, 2 και 3, το κεφάλαιο II, με εξαίρεση το άρθρο 9 **παράγραφοι 1 και 2 και τα άρθρα 26, 27, 28, 31, 39 και 50**, και το κεφάλαιο III, με εξαίρεση το άρθρο 48, του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μόνο σε δραστηριότητες και καθήκοντα που εκτελούνται σε σχέση με τους πίνακες δρομολογίων που θα αρχίσουν να ισχύουν μετά τις 8 Δεκεμβρίου **2027**.

Τροπολογία 250

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 77 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζεται από **τις 1 Ιανουαρίου 2028**.

Τροπολογία

β) το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 εφαρμόζεται από **την 1η Ιανουαρίου 2027**.

Τροπολογία 251

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 77 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) το άρθρο 35 εφαρμόζεται από την 1η Δεκεμβρίου 2028.

Τροπολογία 252

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 77 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ β (νέο)

γβ) το άρθρο 40 εφαρμόζεται από την 1η Δεκεμβρίου 2027.

Τροπολογία 253

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 77 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) το άρθρο 74 εφαρμόζεται από τις 9 Δεκεμβρίου 2029].

ε) το άρθρο 74 εφαρμόζεται από τις 9 Δεκεμβρίου 2027.

Τροπολογία 254

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 1 – πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Παραδοτέο	Περιεχόμενα
Στρατηγική χωρητικότητας (Άρθρο 16)	<ul style="list-style-type: none">– Προγραμματισμένη ανάπτυξη υλικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων νέων κατασκευών, αναβαθμίσεων, ανανεώσεων και κλεισίματος/παροπλισμού.– Προβλεπόμενη εξέλιξη της ζήτησης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών.– Στρατηγική καθοδήγηση σχετικά με τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας από τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης πρόβλεψης σχετικά με την εξέλιξη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.– Χωρητικότητα που κατανέμεται σε συμφωνίες-πλαίσια και χωρητικότητα που απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.– Υποδομές που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενες ή κορεσμένες.– Σημαντικοί περιορισμοί στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής.
Μοντέλο χωρητικότητας (Άρθρο 17)	<ul style="list-style-type: none">– Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στρατηγική χωρητικότητας, κατά περίπτωση επικαιροποιημένες και με

	<p>περισσότερες λεπτομέρειες</p> <ul style="list-style-type: none"> - Όγκος χωρητικότητας που διατίθεται στους αιτούντες ανά τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και/ή ανά διαδικασία κατανομής - Όγκος χωρητικότητας που απαιτείται για έργα υποδομής ανά αντίκτυπο στην κυκλοφορία (κατηγορίες) - Γεωγραφικό πεδίο κάλυψης: τουλάχιστον οι γραμμές που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και στο εκτεταμένο κεντρικό <i>δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών</i> - Γεωγραφικά στοιχεία: κατανομή σε κατάλληλα τμήματα σχεδιασμού που αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά των υποδομών και της ζήτησης - Χρονικό πεδίο εφαρμογής: μία περίοδος πίνακα δρομολογίων - Χρονικές λεπτομέρειες: τουλάχιστον ετήσια επισκόπηση (περιορισμοί χωρητικότητας) και μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές ημέρες (χωρητικότητα διαθέσιμη για αιτήματα)
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας, κατά περίπτωση, επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες - Εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα για αιτήματα, η οποία ορίζεται με τη μορφή στόχων χωρητικότητας - Περιορισμοί χωρητικότητας, που ορίζονται με τη μορφή στόχων χωρητικότητας - Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη κατά τη διάρκεια περιορισμών στη χωρητικότητα - Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου

Τροπολογία

Παραδοτέο	Περιεχόμενα
Στρατηγική χωρητικότητας (Άρθρο 16)	<ul style="list-style-type: none"> - Προγραμματισμένη ανάπτυξη υλικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων νέων κατασκευών, αναβαθμίσεων, ανανεώσεων και κλεισίματος/παροπλισμού· - Προβλεπόμενη εξέλιξη της ζήτησης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών· - Στρατηγική καθοδήγηση σχετικά με τη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας από τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένης πρόβλεψης σχετικά με την εξέλιξη των υποχρεώσεων

	<p>παροχής δημόσιας υπηρεσίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Χωρητικότητα που κατανέμεται σε συμφωνίες-πλαίσια και χωρητικότητα που απαιτείται για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας; - Υποδομές που έχουν δηλωθεί ως άκρως χρησιμοποιούμενες ή κορεσμένες; - Σημαντικοί περιορισμοί στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής.
Μοντέλο χωρητικότητας (Άρθρο 17)	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη στρατηγική χωρητικότητας, κατά περίπτωση επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες - Όγκος χωρητικότητας που διατίθεται στους αιτούντες ανά τμήμα της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών και/ή ανά διαδικασία κατανομής, συμπεριλαμβανομένης της εξασφαλισμένης χωρητικότητας για μεταγενέστερα αιτήματα και της χωρητικότητας που εκχωρείται από τις συμφωνίες-πλαίσια - Όγκος χωρητικότητας που απαιτείται για έργα υποδομής ανά αντίκτυπο στην κυκλοφορία (κατηγορίες) - Γεωγραφικό πεδίο κάλυψης: τουλάχιστον οι γραμμές που περιλαμβάνονται στο κεντρικό και στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ - Γεωγραφικά στοιχεία: κατανομή σε κατάλληλα τμήματα σχεδιασμού που αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά των υποδομών και της ζήτησης - Χρονικό πεδίο εφαρμογής: μία περίοδος πίνακα δρομολογίων - Χρονικές λεπτομέρειες: τουλάχιστον ετήσια επισκόπηση (περιορισμοί χωρητικότητας) και μία ή περισσότερες αντιπροσωπευτικές ημέρες (χωρητικότητα διαθέσιμη για αιτήματα)
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)	<ul style="list-style-type: none"> - Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο μοντέλο χωρητικότητας, κατά περίπτωση, επικαιροποιημένες και με περισσότερες λεπτομέρειες - Εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα για αιτήματα, η οποία ορίζεται με τη μορφή στόχων χωρητικότητας - Περιορισμοί χωρητικότητας, που ορίζονται με τη μορφή στόχων χωρητικότητας - Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη κατά τη διάρκεια περιορισμών στη χωρητικότητα

	–	Εναλλακτική χωρητικότητα διαθέσιμη σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου
--	---	------------------------------------------------------------------------

Τροπολογία 255

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα Ι – σημείο 2 – σημείο 1– παράγραφος 3 – πίνακας

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Παραδοτέο	Ορόσημο	Προθεσμία (το αργότερο)
Στρατηγική χωρητικότητας (άρθρο 16)	Δημοσίευση των πρώτων στοιχείων της στρατηγικής χωρητικότητας	X-60
	Πρώτη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη	X-58
	Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής και δεύτερη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη	X-38
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-36
Μοντέλο χωρητικότητας (Άρθρο 17)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-36
	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-24
	Δημοσίευση του σχεδίου μοντέλου χωρητικότητας	X-21
	Συντονισμός με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-19
	Δημοσίευση του τελικού μοντέλου χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-18
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-18
	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-14
	Δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 1 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-12
	Δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-11
	Δημοσίευση των περιορισμών χωρητικότητας που αναφέρονται στο σημείο 5 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-4
	Αναπροσαρμογή της χωρητικότητας που προορίζεται για κατανομή μέσω του πίνακα δρομολογίων για άλλες διαδικασίες κατανομής	X-2

	Επικαιροποίηση του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας ώστε να ληφθούν υπόψη τυχόν αλλαγές σε εκ των προτέρων σχεδιασμένη ή καταναεμημένη χωρητικότητα	Έως X+12 χωρίς καθυστέρηση
<p>Σημείωση: (1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»), σύμφωνα με το τμήμα 4.</p>		

Τροπολογία

Παραδοτέο	Ορόσημο	Προθεσμία (το αργότερο)
Στρατηγική χωρητικότητας (άρθρο 16)	Φάση εκπόνησης της στρατηγικής για τη χωρητικότητα	X-60
	Πρώτη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη	X-58
	Δημοσίευση του σχεδίου στρατηγικής και δεύτερη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη	X-48
	Δημοσίευση της τελικής στρατηγικής χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-36
	Δημοσίευση του μοντέλου χωρητικότητας	X-18
	Δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας μετά από διαβούλευση με τον ΔΥ και την ERP	X-11
Μοντέλο χωρητικότητας (Άρθρο 17)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-36
	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-24
	Συντονισμός μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των επιχειρησιακών συμμετεχόντων και αξιολογήσεις σκοπιμότητας για τις προβλεπόμενες ανάγκες χωρητικότητας που ενδέχεται να μην ληφθούν πλήρως υπόψη στο σχέδιο του μοντέλου χωρητικότητας	X-22
	Δημοσίευση του σχεδίου μοντέλου χωρητικότητας και έναρξη της δεύτερης διαβούλευσης με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς συμμετέχοντες	X-21
	Συντονισμός με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-19
	Δημοσίευση του τελικού μοντέλου χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-18
Σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας (Άρθρο 18)	Έναρξη της προετοιμασίας	X-18

	Διαβούλευση με τους αιτούντες και τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς	X-14
	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 1 του τμήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	X-12
	Δημοσίευση του τελικού σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας μετά τον τελικό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής	X-11
	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 εκ των προτέρων σχεδιασμένη ή κατανεμημένη χωρητικότητα	Έως X+12 χωρίς καθυστέρηση
<p>Σημείωση: (1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»), σύμφωνα με το τμήμα 4.</p>		

Τροπολογία 256

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – σημείο 3 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όσον αφορά τους προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας των σιδηροδρομικών γραμμών, λόγω, για παράδειγμα, έργων υποδομής, καθώς και συναφών περιορισμών ταχύτητας, φορτίου ανά άξονα, μήκους αμαξοστοιχίας, έλξης ή περιτυπώματος ελεύθερης διατομής («περιορισμοί χωρητικότητας»), με διάρκεια μεγαλύτερη των 7 συνεχόμενων ημερών και για τους οποίους ματαιώνεται, εκτρέπεται ή αντικαθίσταται από άλλους τρόπους μεταφοράς άνω του 30 % του εκτιμώμενου ημερήσιου όγκου

Τροπολογία

1. Όσον αφορά τους προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας των σιδηροδρομικών γραμμών, λόγω, για παράδειγμα, έργων υποδομής, καθώς και συναφών περιορισμών ταχύτητας, φορτίου ανά άξονα, μήκους αμαξοστοιχίας, έλξης ή περιτυπώματος ελεύθερης διατομής («περιορισμοί χωρητικότητας»), με διάρκεια μεγαλύτερη των 7 συνεχόμενων ημερών και για τους οποίους ματαιώνεται, εκτρέπεται ή αντικαθίσταται από άλλους τρόπους μεταφοράς άνω του 30 % του εκτιμώμενου ημερήσιου όγκου

κυκλοφορίας σιδηροδρομικής γραμμής, οι αρμόδιοι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν όλους τους περιορισμούς χωρητικότητας και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα διαβούλευσης με τους αιτούντες για πρώτη φορά τουλάχιστον 24 μήνες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων και για δεύτερη φορά, σε επικαιροποιημένη μορφή, τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την εν λόγω μεταβολή. Οι εν λόγω περιορισμοί υποδομής περιλαμβάνονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.

κυκλοφορίας σιδηροδρομικής γραμμής, οι αρμόδιοι διαχειριστές υποδομής δημοσιεύουν όλους τους περιορισμούς χωρητικότητας, *εφόσον είναι γνωστοί*, και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα διαβούλευσης με τους αιτούντες για πρώτη φορά τουλάχιστον 24 μήνες πριν από τη μεταβολή του πίνακα δρομολογίων και για δεύτερη φορά, σε επικαιροποιημένη μορφή, τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την εν λόγω μεταβολή. Οι εν λόγω περιορισμοί υποδομής περιλαμβάνονται στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 18.

Αιτιολόγηση

Αυτή η διάταξη μεταφέρθηκε από το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, η οποία ήταν ήδη αρκετά φιλόδοξη. Το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ περιλάμβανε τη διατύπωση «εφόσον είναι γνωστά» σε σχέση με την απαίτηση δημοσίευσης όλων των περιορισμών χωρητικότητας. Μια περαιτέρω αυστηροποίηση των απαιτήσεων με τη μη μεταφορά της διατύπωσης «εφόσον είναι γνωστοί» στον παρόντα κανονισμό δεν προσθέτει κανένα όφελος στους αιτούντες, καθώς οι Ευρωπαϊκοί διαχειριστές υποδομής πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται στις ήδη φιλόδοξες απαιτήσεις.

Τροπολογία 257

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – σημείο 3 – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να μην εφαρμόσει τις προθεσμίες που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 5, αν ο περιορισμός χωρητικότητας απαιτείται για να αποκατασταθεί η ασφαλής λειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων, εάν το χρονοδιάγραμμα των περιορισμών εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής, *εάν η εφαρμογή των προθεσμιών αυτών θα ήταν οικονομικά αναποτελεσματική ή ανεύθυνη* όσον αφορά τη διάρκεια ζωής ή την κατάσταση των περιουσιακών στοιχείων, ή εάν συμφωνούν όλοι οι

Τροπολογία

7. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποφασίσει να μην εφαρμόσει τις προθεσμίες που αναφέρονται στα σημεία 1 έως 5, αν ο περιορισμός χωρητικότητας απαιτείται για να αποκατασταθεί η ασφαλής λειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων, εάν το χρονοδιάγραμμα των περιορισμών εκφεύγει του ελέγχου του διαχειριστή υποδομής *ή επιζήμια χωρίς λόγο* όσον αφορά τη διάρκεια ζωής ή την κατάσταση των περιουσιακών στοιχείων, ή εάν συμφωνούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι αιτούντες. Στις περιπτώσεις αυτές και στην περίπτωση τυχόν άλλων περιορισμών

ενδιαφερόμενοι αιτούντες. Στις περιπτώσεις αυτές και στην περίπτωση τυχόν άλλων περιορισμών χωρητικότητας που δεν αποτελούν αντικείμενο διαβούλευσης σύμφωνα με άλλες διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και τους κύριους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών χωρίς καθυστέρηση.

χωρητικότητας που δεν αποτελούν αντικείμενο διαβούλευσης σύμφωνα με άλλες διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τους ενδιαφερόμενους αιτούντες και τους κύριους φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων παροχής υπηρεσιών χωρίς καθυστέρηση.

Τροπολογία 258

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 4 – σημείο 1 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια(1)
Περίοδος ισχύος του πίνακα δρομολογίων («περίοδος πίνακα δρομολογίων»)	Ένα έτος
Έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων	Μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου
Δημοσίευση σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας	Σύμφωνα με το τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος
Δημοσίευση περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής	Σύμφωνα με τα τμήματα 2 και 3 του παρόντος παραρτήματος
Προθεσμία υποβολής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας από τους αιτούντες	X-8.5
Κατάρτιση σχεδίου πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την υποβολή σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-6.5
Οριστικοποίηση του συντονισμού με τους αιτούντες	X-6
Προθεσμία υποβολής της τελικής προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-5.5
Δημοσίευση του τελικού πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την κατανομή	X-5.25

δικαιωμάτων χωρητικότητας από τον διαχειριστή υποδομής στους αιτούντες	
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Προς προσδιορισμό στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6
Σημείωση: (1) «X-m» σημαίνει «m» μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πίνακα δρομολογίων («X»)	
<i>Τροπολογία</i>	
Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια(1)
Περίοδος ισχύος του πίνακα δρομολογίων («περίοδος πίνακα δρομολογίων»)	Ένα έτος
Έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων	Μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου
Δημοσίευση σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας	Σύμφωνα με το τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος
Δημοσίευση περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής	Σύμφωνα με τα τμήματα 2 και 3 του παρόντος παραρτήματος
Προθεσμία υποβολής αιτημάτων για δικαιώματα χωρητικότητας από τους αιτούντες	X-8.5
Κατάρτιση σχεδίου πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την υποβολή σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-6.5
Οριστικοποίηση του συντονισμού με τους αιτούντες, διασφαλίζοντας ότι πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις πριν από αυτήν την οριστικοποίηση των 2 εβδομάδων για τη «φάση παρατήρησης»	X-6
Προθεσμία υποβολής της τελικής προσφοράς χωρητικότητας στους αιτούντες από τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομής	X-5.5
Δημοσίευση του τελικού πίνακα δρομολογίων Προθεσμία για την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας από τον διαχειριστή υποδομής στους αιτούντες	X-5.25
Μετατροπή προδιαγραφών χωρητικότητας σε σιδηροδρομικές διαδρομές	Προς προσδιορισμό στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο

Σημείωση:

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

Αιτιολόγηση

Η συντόμευση της διαβούλευσης του σχεδίου προσφορών χωρητικότητας από 1 μήνα σε 2 εβδομάδες δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί εντός του σημερινού επιπέδου ψηφιοποίησης και σχεδιασμού περιορισμών· επί του παρόντος, δεν είναι δυνατή η επεξεργασία των παρατηρήσεων σε 2 εβδομάδες. Ως εκ τούτου, θα επιθυμούσαμε να διευκρινίσουμε ότι όλες οι προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται πριν από τη συντόμευση αυτής της περιόδου.

Τροπολογία 259

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 7 – παράγραφος 1 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Χρονική περίοδος	Διάρκεια
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας για ένα μόνο δίκτυο	1 ημέρα
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	5 ημέρες
<i>Τροπολογία</i>	
Χρονική περίοδος	Διάρκεια
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας για ένα μόνο δίκτυο εάν το ad hoc αίτημα υποβάλλεται μετά την ημερομηνία δημοσίευσης του τελικού πίνακα δρομολογίων	24 ώρες
Μέγιστη περίοδος για να καταρτίσουν οι διαχειριστές υποδομής προσφορά δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	5 ημέρες

Τροπολογία 260

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα I – σημείο 8 – παράγραφος 1 – πίνακας

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρει ο διαχειριστής υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας που αφορά ένα μόνο δίκτυο	24 ώρες
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρουν οι οικείοι διαχειριστές υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων	5 ημέρες

Τροπολογία

Ορόσημο ή χρονική περίοδος	Προθεσμία ή διάρκεια
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρει ο διαχειριστής υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας που αφορά ένα μόνο δίκτυο για χρήση εντός των επόμενων δύο εργάσιμων ημερών	24 ώρες
Μέγιστος χρόνος για να προσφέρουν οι οικείοι διαχειριστές υποδομής εναλλακτικό δικαίωμα χωρητικότητας με συγκεκριμένες παραμέτρους (π.χ. έκτακτες αποστολές, δοκιμαστικές διαδρομές)	5 ημερολογιακές ημέρες

Τροπολογία 261

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – σημείο 1 – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Χρησιμοποίηση	Ταξινόμηση	Χρησιμοποίηση χωρητικότητας	Περίοδος αναφοράς
Ετερογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	> 65 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ετερογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	> 95 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	> 80 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	> 95 % της θεωρητικής χωρητικότητας	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως

Τροπολογία

Χρησιμοποίηση	Ταξινόμηση	Χρησιμοποίηση χωρητικότητας	Περίοδος αναφοράς
Ετερογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	<i>> της θεωρητικής χωρητικότητας [τιμή που θα καθοριστεί από το ENIM]</i>	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ετερογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	<i>> της θεωρητικής χωρητικότητας [τιμή που θα καθοριστεί από το ENIM]</i>	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Άκρως χρησιμοποιούμενη	<i>> της θεωρητικής χωρητικότητας [τιμή που θα καθοριστεί από το ENIM]</i>	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 200 ημέρες ετησίως
Ομοιογενής κυκλοφορία	Κορεσμένη	<i>> της θεωρητικής χωρητικότητας [τιμή που θα καθοριστεί από το ENIM]</i>	Πάνω από 4 ώρες για περισσότερες από 250 ημέρες ετησίως

Τροπολογία 262

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα IV – παράγραφος 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ζητείται η γνώμη των αιτούντων σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας·

Τροπολογία

α) διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες ζητείται η γνώμη των αιτούντων *(βλέπε το νέο άρθρο 55a για την EOSP)* σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας·

Τροπολογία 263

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα VII – πίνακας 1

<i>Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή</i>	
Τομείς επιδόσεων που υπόκεινται σε επανεξέταση των επιδόσεων	Τομείς επιδόσεων που υπόκεινται σε επανεξέταση των επιδόσεων
που αναφέρεται στο άρθρο 50	που αναφέρεται στο άρθρο 50
Τομέας επιδόσεων	Σχετικά θέματα (ενδεικτικά)

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

	<p>διάρκεια της διαταραχής ή της κρίσης</p> <ul style="list-style-type: none"> – Αντίκτυπος των διαταραχών στη σιδηροδρομική κυκλοφορία από άποψη καθυστερήσεων και ματαιώσεων – Επιπτώσεις των διαταραχών στους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στους πελάτες τους – Συγκεκριμένα ζητήματα που ανέκυψαν (ποιοτικά)
Ανάπτυξη και επιδόσεις ψηφιακών υπηρεσιών, εργαλείων και διεπαφών	<ul style="list-style-type: none"> – Υποστήριξη των διαδικασιών που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των διαταραχών – Πληρότητα και ποιότητα των παρεχόμενων πληροφοριών και δεδομένων – Ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ERJU και με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797
Συμμόρφωση προς τις κανονιστικές διατάξεις: Ρυθμιστική εποπτεία	<ul style="list-style-type: none"> – Δείκτες διαδικασίας για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και τις διαδικασίες – Καταγγελίες που υποβάλλονται στους ρυθμιστικούς φορείς και στο ENRRB
<i>Τροπολογία</i>	
Τομείς επιδόσεων που υπόκεινται σε επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50	Τομείς επιδόσεων που υπόκεινται σε επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50
Τομέας επιδόσεων	Σχετικά θέματα (ενδεικτικά)
Υποδομή και εξοπλισμός	<ul style="list-style-type: none"> – Χωρητικότητα και ικανότητες της υλικής υποδομής και του

	<p>εξοπλισμού της, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των προτύπων ΔΕΔ-Μ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Μειώσεις στη χωρητικότητα ή ικανότητα της υποδομής λόγω αναβολής της ανανέωσης, της συντήρησης ή της επισκευής της υποδομής
Χωρητικότητα υποδομής	<ul style="list-style-type: none"> - Προσφορά χωρητικότητας από άποψη ποσότητας και ποιότητας, συμπεριλαμβανομένης της συνοχής στα σύνορα του δικτύου - 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 - Σταθερότητα της προσφοράς χωρητικότητας, ιδίως σε σχέση με έργα υποδομής - Κορεσμένη υποδομή - Προγραμματισμένοι χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση της κυκλοφορίας	<ul style="list-style-type: none"> - Χρονική συνέπεια / καθυστερήσεις των διαφόρων τύπων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στην αφετηρία, στις ενδιάμεσες στάσεις και στον προορισμό και σε σημαντικά από επιχειρησιακή άποψη σημεία - Μатаιώσεις δρομολογίων - Πραγματικοί χρόνοι στάσης αμαξοστοιχιών σε συνοριακούς σταθμούς
Διαχείριση διαταραχών και διαχείριση κρίσεων	<ul style="list-style-type: none"> - Ποσοστό κυκλοφορίας που θα μπορούσε να εκτραπεί ή να προγραμματιστεί εκ νέου κατά τη

	<p>διάρκεια της διαταραχής ή της κρίσης</p> <ul style="list-style-type: none"> – Αντίκτυπος των διαταραχών στη σιδηροδρομική κυκλοφορία από άποψη καθυστερήσεων και ματαιώσεων – Επιπτώσεις των διαταραχών στους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών υπηρεσιών και στους πελάτες τους – Συγκεκριμένα ζητήματα που ανέκυψαν (ποιοτικά)
Ανάπτυξη και επιδόσεις ψηφιακών υπηρεσιών, εργαλείων και διεπαφών	<ul style="list-style-type: none"> – Υποστήριξη των διαδικασιών που σχετίζονται με τη διαχείριση της χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των διαταραχών – Πληρότητα και ποιότητα των παρεχόμενων πληροφοριών και δεδομένων, καθώς και ευκολία πρόσβασης για επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς – Ευθυγράμμιση με την ευρωπαϊκή αρχιτεκτονική που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ERJU και με τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797
Συμμόρφωση προς τις κανονιστικές διατάξεις: Ρυθμιστική εποπτεία	<ul style="list-style-type: none"> – Δείκτες διαδικασίας για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες και τις διαδικασίες – Καταγγελίες που υποβάλλονται στους ρυθμιστικούς φορείς και στο ENRRB

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Τόσο η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία όσο και η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ανέδειξαν την επείγουσα ανάγκη να απαλλαγεί ο ευρωπαϊκός τομέας μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ως μία από τις πιο αποτελεσματικές μορφές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, οι σιδηρόδρομοι διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στις προσπάθειες αυτές. Ως εκ τούτου, είναι καίριας σημασίας να χρησιμοποιηθεί η υφιστάμενη υποδομή όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και να επιχειρηθεί η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των κερδών σε χωρητικότητα έως και 4 %, όπως εκτιμά η Επιτροπή στην εκτίμηση αντικτύπου. Η πρόταση της Επιτροπής είναι ιδιαίτερα ευπρόσδεκτη στο πλαίσιο αυτό.

Σήμερα, τα προβλήματα συμφόρησης των σιδηροδρομικών γραμμών, πλημμελούς χρονικής ακρίβειας, απώλειας σε μεταφορές και ταχύτητα είναι ενδημικά. Η προτεινόμενη νομοθεσία θα επιτρέψει τη βέλτιστη χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών και θα αυξήσει την ακρίβεια και την αξιοπιστία. Η εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας για την κατανομή διαδρομών την τελευταία στιγμή αναμένεται να προσελκύσει περισσότερες εμπορευματικές μεταφορές στους σιδηροδρόμους. Ταυτόχρονα, οι επιβάτες αναμένεται να επωφεληθούν από έναν αξιόπιστο μακρόπνοο προγραμματισμό και πιο έγκαιρες κρατήσεις χωρητικότητας, αξιοποιώντας έτσι τη συνολική χωρητικότητα του δικτύου με τον βέλτιστο τρόπο.

Είναι αξιόπαινο ότι η Επιτροπή επέλεξε να λάβει ως βάση για τις δικές της προτάσεις την πρωτοβουλία του σιδηροδρομικού τομέα, το έργο επανασχεδιασμού των πινάκων δρομολογίων (TTR), το οποίο έχει ήδη αποδειχθεί μεγάλης αξίας και υλοποιείται από ευρωπαϊκές οντότητες, συμπεριλαμβανομένου του RNE. Είναι επίσης θετικό το γεγονός ότι η Επιτροπή προσπαθεί να παράσχει μεγαλύτερη ευελιξία στις εμπορευματικές μεταφορές με την εισαγωγή ενός κυλιόμενου χρονοδιαγράμματος, έναν ορισμό του οποίου εισάγει η παρούσα έκθεση. Η εισαγωγή μιας πιο ευέλικτης προσέγγισης όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας θα επιτρέψει περισσότερες ad hoc διαδρομές και θα διασφαλίσει ότι δεν θα υπάρχουν αχρησιμοποίητες διαδρομές. Ωστόσο, η ισορροπία μεταξύ επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών παραμένει μια λεπτή ισορροπία σε ένα μεικτό δίκτυο, πράγμα που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με τον παρόντα κανονισμό.

Η παρούσα έκθεση ενισχύει τη θέση της Επιτροπής, καθώς ενισχύει την υποχρέωση των διαχειριστών υποδομής να προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις, όπου αυτό είναι δυνατόν, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών δικτύων, προκειμένου να εξυπηρετούνται οι αιτούντες χωρητικότητα. Επίσης, η προσέγγιση της Επιτροπής ενισχύεται από τη δυνατότητα κατάρτισης χρονοδιαγραμμάτων με τακτά δρομολόγια, τα οποία ορισμένα κράτη μέλη επέλεξαν να εισαγάγουν ενισχύοντας την προσέγγιση των εκ των προτέρων κατανεμημένων και συστημικών σιδηροδρομικών διαδρομών. Επιπλέον, η έννοια της «ανωτέρας βίας» ορίζεται αυστηρότερα για να αποφευχθεί η υπερβολική της χρήση. Στο κείμενο περιγράφονται σαφείς κανόνες βάσει των οποίων οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ακυρώνουν χωρητικότητα χωρίς αποζημίωση.

Η έκθεση συμφωνεί με την Επιτροπή σχετικά με την προσθήκη κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων για την παροχή βοήθειας σε καταστάσεις σύγκρουσης. Ο τομέας επισημαίνει δυσκολίες που αντιμετωπίζει η έκθεση αναθέτοντας στην Επιτροπή την

εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξης. Υπάρχουν χώρες, κυρίως η Σουηδία, που έχουν ήδη θεσπίσει τέτοια κριτήρια και, επομένως υπάρχει ήδη σχετική πείρα. Η παρούσα έκθεση διευρύνει την εφαρμογή των κριτηρίων που πρέπει να εφαρμόζονται και στις φάσεις του σχεδιασμού, ώστε να συνεκτιμηθούν από την αρχή κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες στη χρήση της υποδομής.

Η έκθεση εισάγει επίσης ορισμό της «χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής» και επισημαίνει το γεγονός ότι η χωρητικότητα μπορεί να επηρεαστεί από πολύ περισσότερες πτυχές από την αποτελεσματική κατανομή χωρητικότητας. Υπάρχουν ορισμένα σημαντικά ζητήματα στα οποία πρέπει να επικεντρωθούν η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι εταιρείες του τομέα για να συμβάλουν στην περαιτέρω αύξηση της χωρητικότητας. Η ρύθμιση της σιδηροδρομικής χωρητικότητας από μόνη της δεν επαρκεί για την εξυπηρέτηση των φιλόδοξων στόχων της ΕΕ.

Σε ολόκληρο το κείμενο εισάγεται και στηρίζεται ο συνολικός εξευρωπαϊσμός των συστημάτων και των διαδικασιών, ώστε να διασφαλιστεί η ενσωμάτωση πολυτροπικών λύσεων, η διακρατική τροποποίηση δρομολογίων και η διευκόλυνση της χρήσης πολλαπλού δικτύου μεγάλων αποστάσεων. Η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού φορέα κατανομής διεθνούς σιδηροδρομικής χωρητικότητας (ERICA) στο άρθρο 57α αποσκοπεί στην ενίσχυση αυτής της έννοιας.

Τονίζεται η σταθερή και αξιόπιστη χρηματοδότηση των υποδομών για τη συντήρηση, την ανακαίνιση και τις νέες κατασκευές, καθώς και πόσο σημαντικό είναι να εντοπίζονται οι ανάγκες βελτίωσης των υποδομών σε επίπεδο πολλαπλού δικτύου. Η σταθερή χρηματοδότηση των υποδομών αποτελεί βασική προϋπόθεση για την κατανομή της χωρητικότητας. Η έκθεση επιμένει ότι απαιτείται σχεδιασμός των κατασκευών και της συντήρησης, καθώς και σταθερή δέσμευση για τη χρηματοδότησή τους, ενώ θα διασφαλίζεται παράλληλα ενημέρωση από τη βάση προς την κορυφή, ζητεί δε να χρησιμοποιείται ανάλυση της χωρητικότητας σε αποφάσεις σχετικά με το πού πρέπει να κατασκευάζεται, να συντηρείται ή να αναβαθμίζεται η αναγκαία υποδομή.

Επιπλέον, η θέση του ευρωπαϊκού δικτύου διαχειριστών υποδομής (ENIM) προσαρμόζεται στην έκθεση, καθώς το ENIM υποχρεώνεται να δημιουργήσει και να διαβουλευτεί με την ευρωπαϊκή πλατφόρμα επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων (EOSP), καθώς και με άλλους ενδιαφερομένους, που αναφέρονται στο νέο άρθρο 55α. Μια άλλη σημαντική πτυχή είναι ότι η έκθεση δεν συμφωνεί με την ανάθεση από την Επιτροπή στο ENIM να καθορίσει τους δικούς του στόχους, διαδικασίες και εποπτεία. Ως εκ τούτου, μεταβιβάζει την επανεξέταση των επιδόσεων του ENIM στο ENRRB και επίσης εισάγει στο ENIM συμβουλευτικά όργανα που ομαδοποιούν τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, άλλους αιτούντες, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης, τερματικούς σταθμούς και άλλους ενδιαφερομένους που επωφελούνται αμοιβαία από την έγκαιρη και συνεχή συμμετοχή τους στην ανάπτυξη και την κατανομή χωρητικότητας.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, θέλουμε να είμαστε πιο φιλόδοξοι από την Επιτροπή. Δεδομένου ότι ο τομέας έχει ήδη αρχίσει να εφαρμόζει ορισμένες από τις διαδικασίες σχεδιασμού στο πλαίσιο του έργου TTR, θεωρούμε εφικτό να αρχίσει η εφαρμογή του κανονισμού με λίγο πιο φιλόδοξα βήματα. Μια γρήγορη έναρξη εφαρμογής του κανονισμού θα είναι καίριας σημασίας για να μπορέσουμε να αποκομίσουμε τα οφέλη της προτεινόμενης νομοθεσίας σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη

κινητικότητα.

Τέλος, η έκθεση μεριμνά για το δέον παράγωγο δίκαιο, διασφαλίζοντας ότι γίνονται οι σωστές αναφορές σε εκτελεστικές και κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Η εισηγήτρια ευχαριστεί όλους όσους συνέβαλαν με τις παρατηρήσεις τους στην παρούσα έκθεση και προσβλέπει σε εποικοδομητικές συζητήσεις για την περαιτέρω προώθηση της νομοθεσίας.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού, στην εισηγήτρια κατατέθηκαν εισηγήσεις από τις ακόλουθες οντότητες ή τα ακόλουθα πρόσωπα κατά την προετοιμασία της έκθεσης, έως την έγκρισή της στην επιτροπή:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, former CEO of SBB, Schweizerische Bundesbahnen and former UIC, International Union of Railways Chairman
Cabinet of Belgian Transport Ministry
CER, Community of European Railways
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
DG Move
EIM, European Rail Infrastructure Managers
ERA, European Railway Agency
ERFA, European Rail Freight Association
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, International Union of Wagon Keepers
UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
Ministry of Rural Affairs and Infrastructure, Sweden
Transportstyrelsen, Sweden
Ministry of Infrastructure and Water Management, Netherlands
EESC, European Economic and Social Committee
Eurotran
Allrail
PKP, Polish State Railways
Flix
ART, L'Autorité de régulation des transports, France

Ο ανωτέρω κατάλογος καταρτίστηκε υπό την αποκλειστική ευθύνη της εισηγήτριας.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Χρήση της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο, τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD)
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	12.7.2023
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 2.10.2023
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Tilly Metz 20.7.2023
Εξέταση στην επιτροπή	29.11.2023
Ημερομηνία έγκρισης	4.3.2024
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 30 –: 0 0: 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Jens Gieseke, Έλενα Κουντουρά, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Barbara Thaler, Achille Variati
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Michael Gahler, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Andrus Ansip, Marie Dauchy, Estrella Durá Ferrandis, Linus Glangelius, Anja Haga, Radan Kanev, Michael Kauch, Miapetra Kumpula-Natri, Stefania Zambelli
Ημερομηνία κατάθεσης	5.3.2024

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

30	+
ECR	Peter Lundgren, Dorien Rookmaker
ID	Marie Dauchy
PPE	Michael Gahler, Jens Gieseke, Anja Haga, Radan Kanev, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Barbara Thaler, Stefania Zambelli
Renew	Andrus Ansip, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Kauch, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Estrella Durá Ferrandis, Linus Glangelius, Miapetra Kumpula-Natri, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Achille Variati
The Left	Έλενα Κουντουρά
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

0	-

0	0

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή