



2023/0271(COD)

17.11.2023

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

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))

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.....	102
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ.....	105

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)0443 – 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 100 παράγραφος 2 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, με ημερομηνία 25 Οκτωβρίου 2023¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών, με ημερομηνία [...]²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0000/2023),
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 [EE C 0, 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

² [EE C 0, 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμα 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].

Or. en

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Οι στόχοι της ΕΕ για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών δεν θα μπορέσουν να αντιμετωπιστούν μόνο με τον παρόντα κανονισμό για τη χωρητικότητα των σιδηροδρόμων. 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 και των μεταφορών και των αμαξοστοιχιών, όπως η ομαδοποίηση σιδηροδρομικών διαδρομών, η εναρμόνιση της ταχύτητας, τα ενοποιημένα τακτικά δρομολόγια, η αποτελεσματική εναλλαγή των επιβατών, η χρήση μεγαλύτερων αμαξοστοιχιών, η χρήση αμοιβαίων εμπορικών όρων για φιλική προς τη χωρητικότητα συμπεριφορά (τόσο για τους διαχειριστές υποδομής όσο και τους αιτούντες), η ανάπτυξη εναρμονισμένου ERTMS στο σύνολο της Ευρώπης, καθώς και η λειτουργία αυτοματοποιημένων αμαξοστοιχιών (ATO).

Or. en

Αιτιολόγηση

Αναμένεται ότι η παρούσα πρόταση, εάν εφαρμοστεί πλήρως, θα αυξήσει τη χωρητικότητα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου κατά 4 % το μέγιστο. Για να επιτευχθούν οι στόχοι πολιτικής της ΕΕ για αύξηση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας κατά 50 % το 2030 και διπλασιασμό της έως το 2050 και για να επιτευχθούν οι αναγκαίοι κλιματικοί στόχοι στους οποίους έχει δεσμευθεί η ΕΕ, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εφαρμόσουν πολλά άλλα στοιχεία που μπορούν να συμβάλουν στην περαιτέρω αύξηση τόσο των σιδηροδρομικών υποδομών όσο και της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) Η αντιμετώπιση της πτυχής 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. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, πρέπει να εξισωθούν οι συνθήκες-πλαίσια. Αυτό θα δώσει κίνητρα στους πολίτες και τις επιχειρήσεις να επιλέγουν μεταφορές σύμφωνα με το όραμα της Ένωσης για βιώσιμες μεταφορές. Με αυξημένη τη ζήτηση σε σιδηροδρομική χωρητικότητα τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές υπηρεσίες, θα χρειαστούν επενδύσεις και για την εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιγράφονται ανωτέρω.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να επιτευχθούν οι στόχοι πολιτικής της ΕΕ για αύξηση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας κατά 50 % το 2030 και διπλασιασμό της έως το 2050 και για να επιτευχθούν οι κλιματικοί στόχοι στους οποίους έχει δεσμευθεί η ΕΕ, πρέπει να εφαρμοστούν μέτρα πέραν των σιδηροδρομικών υποδομών και της μεταφορικής χωρητικότητας. Οι πτυχές των πολυτροπικών μεταφορών που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό μεταξύ των τρόπων μεταφοράς πρέπει να αντιμετωπιστούν, προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Με αυξημένη τη ζήτηση σε σιδηροδρομική χωρητικότητα, θα χρειαστούν επενδύσεις για την ενίσχυση της χωρητικότητας.

Τροπολογία 4

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 στον 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 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 στον οργάνωση, όπως οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και οι διασυνοριακές επιβατικές αμαξοστοιχίες, **συμπεριλαμβανομένων των νυκτερινών.**

Or. en

Τροπολογία 5

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. ***Τα εν λόγω κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια πρέπει να μελετηθούν λεπτομερέστερα. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό κριτηρίων και τυποποιημένων***

Τροπολογία 6

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 επικαιροποιείται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματική ζήτηση.

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, ορισμένα αιτήματα χωρητικότητας ενδέχεται να **εξυπηρετούνται με εναλλακτική χωρητικότητα ή, ως έσχατη λύση, να** απορρίπτονται και το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας πρέπει να επικαιροποιείται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει την πραγματική ζήτηση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την παροχή εναλλακτικής χωρητικότητας εκτός του σχεδίου χωρητικότητας, για να υπάρξει περισσότερη ευελιξία και η δυνατότητα να αναπτυχθούν διαδρομές που αντικατοπτρίζουν τις ανάγκες των τελικών χρηστών.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Τα διάφορα τμήματα της σιδηροδρομικής αγοράς έχουν

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 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.

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. ***Αυτό το είδος προσφοράς χωρητικότητας θα μπορούσε επίσης να προσφερθεί σε δέσμη ελάχιστων προϋπολογισμένων μη δεσμευμένων σιδηροδρομικών διαδρομών, οι οποίες στη συνέχεια μπορούν να κατανεμηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα.***

Or. en

Τροπολογία 8

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

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.

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 επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων.**

Or. en

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υποδομών

Τροπολογία

(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.

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 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 συμβουλές στην Επιτροπή σε όλα τα πεδία επιρροής των επιδόσεων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και της διαχείρισης της υποδομής.

Or. en

Αιτιολόγηση

Με την ενσωμάτωση βαθιάς γνώσης του σιδηροδρομικού τομέα στον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, μπορεί να διασφαλιστεί η δέουσα συμμετοχή τόσο των διαχειριστών υποδομής όσο και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι εμπειρογνώμονες πρέπει να είναι ανεξάρτητοι και αμερόληπτοι.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

(21) Για να εξασφαλιστεί ένα αποτελεσματικό πλαίσιο της ΕΕ για τον συντονισμό των διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής, που συστάθηκε με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, θα πρέπει να καταστεί πιο λειτουργικό. Θα πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς λήψης αποφάσεων, οι οποίοι θα επιτρέπουν στους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής της ΕΕ να συντονίζονται αποτελεσματικά όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών.

(21) Για να εξασφαλιστεί ένα αποτελεσματικό πλαίσιο της ΕΕ για τον συντονισμό των διαχειριστών σιδηροδρομικής υποδομής, το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής, που συστάθηκε με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, θα πρέπει να καταστεί πιο λειτουργικό. Θα πρέπει να περιλαμβάνει μηχανισμούς λήψης αποφάσεων, οι οποίοι θα επιτρέπουν στους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής της ΕΕ να συντονίζονται αποτελεσματικά όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών. ***Οι διαχειριστές υποδομής και η Επιτροπή θα πρέπει να λάβουν τα αναγκαία προπαρασκευαστικά μέτρα για να διασφαλίσουν ότι μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής θα έχει καλές συνθήκες για τα συντονιστικά του καθήκοντα .***

Or. en

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

(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

(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.

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. ***Το ευρωπαϊκό δίκτυο ρυθμιστικών φορέων σιδηροδρόμων θα πρέπει να ελέγχει τη συμβατότητα των ευρωπαϊκών πλαισίων που προτείνονται από το ευρωπαϊκό δίκτυο διαχειριστών υποδομής με τους ρυθμιστικούς στόχους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η ρυθμιστική εποπτεία θα πρέπει να σχεδιαστεί κατά τρόπο ώστε οι εθνικές αποφάσεις να μην μπορούν να υπονομεύουν τις εναρμονισμένες διαδικασίες που περιγράφονται στα πλαίσια, εκτός αν ισχύουν οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να διασφαλιστεί ότι συνάδουν με τους στόχους του παρόντος κανονισμού, το ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης χωρητικότητας και κυκλοφορίας και επανεξέτασης των επιδόσεων θα πρέπει να ελέγχονται ως προς τη συμβατότητα.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση τεχνικών και λειτουργικών απαιτήσεων με σκοπό τη διευκόλυνση της ομαλής λειτουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού

Τροπολογία

(27) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση τεχνικών και λειτουργικών απαιτήσεων με σκοπό τη διευκόλυνση της ομαλής λειτουργίας του ενιαίου ευρωπαϊκού

σιδηροδρομικού χώρου όσον αφορά ενιαία κριτήρια για τις απαιτήσεις που καθορίζουν οι διαχειριστές υποδομής για τους αιτούντες· κοινές διαδικασίες, κριτήρια και μεθοδολογίες για τη διαχείριση της ανεπαρκούς χωρητικότητας, για τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων και για την κατανομή της χωρητικότητας πέραν της περιόδου που καλύπτεται από τον πίνακα δρομολογίων· κοινή προσέγγιση για τις αποζημιώσεις που καταβάλλονται για αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα· **κοινά κριτήρια και διαδικασίες** αναπρογραμματισμού· τον καθορισμό των τεχνικών στοιχείων ενός συστήματος παρακολούθησης των επιδόσεων των σιδηροδρομικών και των σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων μεθοδολογιών και απαιτήσεων δεδομένων και της επανεξέτασής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹.

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

σιδηροδρομικού χώρου όσον αφορά ενιαία κριτήρια για τις απαιτήσεις που καθορίζουν οι διαχειριστές υποδομής για τους αιτούντες· κοινές διαδικασίες, κριτήρια και μεθοδολογίες για τη διαχείριση της ανεπαρκούς χωρητικότητας, για τον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων και για την κατανομή της χωρητικότητας πέραν της περιόδου που καλύπτεται από τον πίνακα δρομολογίων· κοινή προσέγγιση για τις αποζημιώσεις που καταβάλλονται για αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα, **συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών χωρητικότητας, των κοινών κριτηρίων και των διαδικασιών** αναπρογραμματισμού· τον καθορισμό των τεχνικών στοιχείων ενός συστήματος παρακολούθησης των επιδόσεων των σιδηροδρομικών και των σχετικών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων μεθοδολογιών και απαιτήσεων δεδομένων και της επανεξέτασής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹.

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

Or. en

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

(29) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 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.

(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, **ο δε κανονισμός περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²¹ πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.**

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

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

²¹ Κανονισμός (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013 (ΕΕ L...)

Τροπολογία 14

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 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.

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. **Θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο να οριστεί νωρίτερα η εφαρμογή για 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 15

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) βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής, όπως απαιτείται στο 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:**

Or. en

Αιτιολόγηση

Στόχος της βέλτιστης αποτελεσματικής χρήσης των διαθέσιμων υποδομών είναι να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών, τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, σύμφωνα με τους κλιματικούς στόχους για τους οποίους έχει δεσμευθεί η ΕΕ.

Τροπολογία 16

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, **επιδιώκοντας την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των επιχειρησιακών εμποδίων·**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η χρονική ακρίβεια είναι καίριας σημασίας για τη διασφάλιση και την αύξηση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Απρόβλεπτα συμβάντα, όπως αστοχίες υποδομής ή τεχνικά προβλήματα με αμαξοστοιχίες, δημιουργούν εμπόδια για την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Μόνο στη Γερμανία, το 2022 σημειώθηκαν 230 τέτοιες διαταραχές ημερησίως. Οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να προσπαθούν να ξεπεράσουν

τα σημεία συμμόρφωσης και τα επιχειρησιακά εμπόδια.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας και τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό σημαντικών εργασιών συντήρησης, ανανέωσης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής ζητεί τη γνώμη των αιτούντων, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 19 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, λαμβάνει υπόψη τις ανησυχίες που εκφράζονται.

Τροπολογία

3. Όσον αφορά τη διαχείριση της χωρητικότητας και τον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό σημαντικών εργασιών συντήρησης, ανανέωσης και αναβάθμισης της σιδηροδρομικής υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής ζητεί, **καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας**, τη γνώμη των αιτούντων, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 19 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, λαμβάνει υπόψη τις ανησυχίες που εκφράζονται.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαβούλευση θα πρέπει να περιλαμβάνει μια λογική διαλόγου, ώστε η διαβούλευση με τους αιτούντες να μην αποτελεί μεμονωμένο γεγονός. Αυτό θα επιτρέψει τη συμμετοχή των αιτούντων καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.

Τροπολογία 18

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

Τροπολογία

διαγράφεται

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·

Or. en

Αιτιολόγηση

Στο κείμενο περιγράφονται σαφείς κανόνες βάσει των οποίων οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ακυρώνουν χωρητικότητα χωρίς αποζημίωση.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α) «χωρητικότητα σιδηροδρομικής υποδομής»: ο μέγιστος αριθμός αμαξοστοιχιών που μπορούν να κινούνται εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος σε γεωγραφικά καθορισμένο τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου και τα συναφή χαρακτηριστικά υποδομής βάσει του απαιτούμενου ή επιθυμητού επιπέδου εξυπηρέτησης, καθώς και άλλα στοιχεία που θα επηρεάσουν τη χωρητικότητα, όπως το μήκος της αμαξοστοιχίας, η σύνθεση της κυκλοφορίας και η ταχύτητα·

Or. en

Αιτιολόγηση

Απαιτείται σαφής ορισμός του κεντρικού όρου της παρούσας νομοθεσίας.

Τροπολογία 20

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, **όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 19 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ**, 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·

Or. en

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) «σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων»: υπηρεσία σιδηροδρομικής εγχώριας ή διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, η οποία εκτελείται σε δύο ή περισσότερα δίκτυα τα οποία διαχειρίζονται διαφορετικοί διαχειριστές υποδομής. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται και τα διάφορα τμήματα μπορεί να έχουν διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι **όλες οι φορτάμαξες ή οι επιβατάμαξες διασχίζουν** τουλάχιστον ένα δίκτυο το οποίο τελεί υπό την επίβλεψη διαφορετικού διαχειριστή υποδομής·

Τροπολογία

(10) «σιδηροδρομική υπηρεσία πολλαπλών δικτύων»: υπηρεσία σιδηροδρομικής εγχώριας ή διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών, η οποία εκτελείται σε δύο ή περισσότερα δίκτυα τα οποία διαχειρίζονται διαφορετικοί διαχειριστές υποδομής. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται και τα διάφορα τμήματα μπορεί να έχουν διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι **η αιτούμενη χωρητικότητα διασχίζει** τουλάχιστον ένα δίκτυο το οποίο τελεί υπό την επίβλεψη διαφορετικού διαχειριστή υποδομής·

Αιτιολόγηση

Στο κείμενο της Επιτροπής δεν θα καλύπτεται πλέον μια εμπορευματική αμαξοστοιχία που διασχίζει τρεις χώρες και συλλέγει μεμονωμένες φορτάμαξες για εσωτερική λειτουργία (μικρό μόνο τμήμα). Η αλλαγή αυτή διασφαλίζει ότι θα πρέπει να καλύπτεται κάθε αίτημα εκχώρησης χρονοδιαδρόμου που υποδεικνύει ότι μια αμαξοστοιχία διασχίζει σύνορο δικτύου.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) «καταμερισμός της χωρητικότητας υποδομής»: η κατανομή μεριδίων της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός στοιχείου υποδομής σε διάφορα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και σε περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από εργασίες υποδομής·

Τροπολογία

(12) «καταμερισμός της χωρητικότητας υποδομής»: η κατανομή μεριδίων της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας ενός στοιχείου υποδομής σε διάφορα είδη υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και σε περιορισμούς χωρητικότητας που προκύπτουν από εργασίες υποδομής **ή σε διαδικασίες κατανομής, όπως ορίζονται στο παράρτημα I.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Για λόγους συνέπειας με την περιγραφή του μοντέλου χωρητικότητας στο παράρτημα I, ο ορισμός του «καταμερισμού της χωρητικότητας υποδομής» θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει διαδικασίες κατανομής.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 4 – σημείο 13 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) «κυλιόμενος προγραμματισμός»: αίτημα εκχώρησης χρονοδιαδρόμου το οποίο εξυπηρετεί πολυτεείς απαιτήσεις, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε αλλαγή του πίνακα δρομολογίων, εξυπηρετεί επίσης

το αίτημα για ανάγκες χωρητικότητας που δεν είναι γνωστές ή δεν είναι σταθερές, κατά τη στιγμή που λήγουν οι προθεσμίες για τα αιτήματα ετήσιων πινάκων δρομολογίων, και το οποίο επιτρέπει στους αιτούντες να ζητούν χωρητικότητα για τη διάρκεια της σύμβασης·

Or. en

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) «αποζημίωση»: τέλος κινήτρου καταβλητέο σε περίπτωση τροποποίησης ή/και ακύρωσης κατανεμημένης σιδηροδρομικής διαδρομής, το οποίο περιορίζεται στο ποσό που ορίζεται από το υπεύθυνο μέρος και δημοσιεύεται στη δήλωση δικτύου του αντίστοιχου διαχειριστή υποδομής.

Or. en

Αιτιολόγηση

Εάν δεν οριστεί, ο όρος «αποζημίωση» μπορεί να εγείρει προσδοκίες για αντισταθμίσεις που ξεπερνούν τις προθέσεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – σημείο 17 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17β) «συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές»: σιδηροδρομικές διαδρομές που κατασκευάζονται από τον διαχειριστή υποδομής με βάση την

επιχειρησιακή πείρα, τη ζήτηση, τις προβλέψεις της αγοράς και τους στόχους πολιτικής, κατανέμονται σε τμήματα της αγοράς, πραγματοποιούνται ανά ωριαία διαστήματα κατά το ίδιο λεπτό και διαμορφώνονται με σκοπό να βελτιστοποιηθεί περισσότερο η χρήση της υποδομής και να βελτιστοποιηθούν οι συνδέσεις εναλλαγής μεταξύ υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών σε κομβικούς σταθμούς.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο ορισμός απαιτείται για να έχουν οι διαχειριστές υποδομής τη νομική δυνατότητα να χρησιμοποιούν την έννοια για τον σχεδιασμό χωρητικότητας επιπλέον του μοντέλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σε σύγκριση με το μοντέλο της Επιτροπής, οι συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές είναι πιο λεπτομερείς και μειώνουν την προσπάθεια σχεδιασμού σε περίπτωση προσωρινών περιορισμών χωρητικότητας. Ενισχύουν την ανθεκτικότητα και αυξάνουν τη διαφάνεια.

Τροπολογία 26

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 ακολουθούν κοινές αρχές και διαδικασίες για τη διαχείριση της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής. Για τον σκοπό αυτό, το ENIM αναπτύσσει, **ζητεί τη γνώμη της Πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Επιχειρησιακών Ενδιαφερόμενων Φορέων (EOSP) πριν από την έγκριση** και εγκρίνει «ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας» σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II έως τις [12 μήνες **μετά** την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]. **Το ENIM δημοσιοποιεί τις αρχές και τις διαδικασίες που διέπουν την εν λόγω διαβούλευση.**

Αιτιολόγηση

Η διαβούλευση με τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της ανάπτυξης χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς. Για τον λόγο αυτό, οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι φορείς θα πρέπει να συμμετέχουν σε συμβουλευτικό ρόλο και σε μια λογική διαλόγου καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. Η διαβούλευση θα πρέπει να ισχύει για τις σιδηροδρομικές εταιρείες (σιδηροδρομικές επιχειρήσεις), αλλά όλοι οι φορείς που συμμετέχουν στην παροχή σιδηροδρομικής υπηρεσίας περιλαμβάνονται στους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και μπορούν να συνεισφέρουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την αγορά.

Τροπολογία 27

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 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. **Αποκλίσεις επιτρέπονται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις όπου υπάρχουν επαρκείς αιτιολογήσεις και υπόκεινται στην έγκριση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ρυθμιστικών Φορέων Σιδηροδρόμων.**

Or. en

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.**

3. Η Επιτροπή **εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 71** που καθορίζουν τις λεπτομέρειες των κριτηρίων που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή της παραγράφου 2.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

Με την επιφύλαξη των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα κράτη μέλη χορηγούν, κατά περίπτωση, 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.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι διαχειριστές υποδομής δεν θα πρέπει να υφίστανται οικονομικές απώλειες λόγω της στρατηγικής καθοδήγησης από τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής κάνουν διάκριση μεταξύ:

α) συγκρούσεων σχετικά με την ίδια εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα· και

β) συγκρούσεων μεταξύ δύο αιτημάτων που δεν συνάδουν αμφότερα με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας.

Or. en

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 δεδομένων:

Στο πλαίσιο των διαδικασιών αυτών αξιολογούνται εναλλακτικές επιλογές για τη χρήση χωρητικότητας υποδομής, με βάση τα ακόλουθα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια, **που έχουν ήδη αποτελέσει τη βάση για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας στα άρθρα 11 και 12**, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα των δεδομένων **που πρέπει να παρέχουν οι αιτούντες στον διαχειριστή υποδομής:**

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για την επίλυση συγκρούσεων ανεπαρκούς χωρητικότητας υποδομής, αλλά θα ήταν ιδανικό να εισαχθούν ήδη στον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας.

Τροπολογία 32

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 σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία

γ) συνδεσιμότητα και προσβασιμότητα, **τόσο ως αποτέλεσμα δικτύου στο συνολικό δίκτυο όσο και στα τμήματα του δικτύου**, για άτομα και περιοχές που εξυπηρετούνται από τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών·

Or. en

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) συνέπειες της στροφής προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και της αντίθετης στροφής προς λιγότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς.

Or. en

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 71 για τον καθορισμό των κριτηρίων και των τυποποιημένων μεθοδολογιών για τον υπολογισμό και την εφαρμογή των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων, καθώς και

για τον καθορισμό των τυποποιημένων και αντιπροσωπευτικών πηγών δεδομένων. Η Επιτροπή περιλαμβάνει στις εργασίες της τον Ευρωπαϊκό Φορέα Κατανομής Διεθνούς Σιδηροδρομικής Χωρητικότητας (ERICA).

Or. en

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να διασφαλιστεί τυποποιημένη μεθοδολογία και κριτήρια στην Ένωση, ιδίως για να καταστεί δυνατή η εξεύρεση διασυνοριακών λύσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να το ορίσει σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη. Αυτό δεν υπονομεύει τη δυνατότητα των κρατών μελών να προσαρμόζουν τοπικά τη στάθμιση των κριτηρίων, εάν το απαιτούν οι τοπικές συνθήκες για πολιτικούς ή οικονομικούς λόγους. Ωστόσο, θα πρέπει να καταστεί σαφές πώς πρέπει να λειτουργεί η διασυνοριακή ιεράρχηση προτεραιοτήτων όταν τα κράτη μέλη έχουν διαφορετικές κατευθυντήριες γραμμές και προτεραιότητες.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 5 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

5. Το ENIM, **αφού ζητήσει τη γνώμη της Πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Επιχειρησιακών Ενδιαφερόμενων Φορέων (EOSP)**, καταρτίζει και εγκρίνει τις διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και τις εντάσσει στο πλαίσιο της ΕΕ για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Οι διαδικασίες περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στάδια:

Or. en

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 5 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 άλλες διαδρομές ή εναλλακτικό χρονοδιάγραμμα με παρόμοια χαρακτηριστικά·

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 8 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Το ENIM αναπτύσσει τις μεθοδολογίες που αναφέρονται στην παράγραφο 5 στοιχείο β). Οι παράμετροι των εν λόγω μεθοδολογιών καθιστούν

Τροπολογία

6. Το ENIM, **αφού ζητήσει τη γνώμη της Πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Επιχειρησιακών Ενδιαφερόμενων Φορέων (EOSP)**, αναπτύσσει τις

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.

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.

Or. en

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.**

Τροπολογία

7. Λαμβάνοντας υπόψη τις εμπειρίες από την κατάρτιση και την εφαρμογή του πλαισίου που αναφέρεται στην παράγραφο 6, η Επιτροπή **εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 71** για τον καθορισμό των ειδικών διαδικασιών, κριτηρίων και μεθοδολογιών που πρέπει να εφαρμόζονται για τη διαχείριση της ανεπαρκούς χωρητικότητας. **Η Επιτροπή μεριμνά για τη συμμετοχή του ERICA στις εργασίες της.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες. Το ERICA όπως αναφέρεται στο άρθρο 57α νέο.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

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 κατανομή χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4.

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως στους 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 κατανομή χωρητικότητας, όπως αναφέρεται στο τμήμα 4, **ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της δημοσιοποιημένης στρατηγικής χωρητικότητας, του μοντέλου χωρητικότητας και του σχεδίου προσφοράς χωρητικότητας.**

Or. en

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1

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

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.

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 περίοδο τουλάχιστον 5 ετών μέσω της πολυετούς συμφωνίας καλής εκτέλεσης, προκειμένου να στηρίξει τους διαχειριστές υποδομής ώστε να αποτρέψουν την υποβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής και να ελαχιστοποιήσουν τον αντίκτυπο σε πιθανούς περιορισμούς χωρητικότητας. Ο ετήσιος προϋπολογισμός που διατίθεται στους διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να είναι γνωστός εκ των προτέρων και να κατανέμεται αξιόπιστα.*

Or. en

Αιτιολόγηση

Η απρόβλεπτη χρηματοδότηση όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα και τα ποσά επιφέρει δυσκολίες στον σχεδιασμό των εργασιών κατασκευής και συντήρησης. Αυτό με τη σειρά του οδηγεί συχνά σε ανεπαρκώς σχεδιασμένους, ανεπαρκώς συντονισμένους και ανεπαρκώς κοινοποιημένους προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας (TCR). Έχει κομβική σημασία να λαμβάνουν οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλισμένη πολυετή χρηματοδότηση και ταμειακές ροές για τη λειτουργία, τη συντήρηση και την αναβάθμιση των υποδομών για περίοδο τουλάχιστον 5 ετών. Η διαφάνεια είναι σημαντική για να κατανοήσουν οι διαχειριστές υποδομών πόσα χρήματα διατίθενται αξιόπιστα για τα εργοτάξια.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η πολυετής χρηματοδότηση που παρέχεται από το κράτος μέλος στον διαχειριστή υποδομής εξυπηρετεί τον στόχο της επίτευξης αυτής της ισορροπίας. Οι αιτούντες παρέχουν εγκαίρως στον διαχειριστή υποδομής τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμόρφωση του διαχειριστή υποδομής

με την παρούσα διάταξη.

Or. en

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη και μετριάζουν τον αντίκτυπο των έργων υποδομής στη διασυνοριακή κυκλοφορία. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 53, όλα τα έργα υποδομής στις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 3 και κάθε άλλο έργο υποδομής με **σημαντικό** διασυνοριακό αντίκτυπο.

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής λαμβάνουν υπόψη και μετριάζουν τον αντίκτυπο των έργων υποδομής στη διασυνοριακή κυκλοφορία. Οι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 53, όλα τα έργα υποδομής στις γραμμές που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 3 και κάθε άλλο έργο υποδομής με διασυνοριακό αντίκτυπο.

Or. en

Τροπολογία 44

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.

Or. en

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που ορίζονται στα άρθρα 12 έως 25.

Τροπολογία

1. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της χωρητικότητας περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που ορίζονται στα άρθρα 12 έως 25 **και δεν εμποδίζει τις εθνικές ή τοπικές προσεγγίσεις της αγοράς όσον αφορά την κατάρτιση των χρονοδιαγραμμάτων, όπως τα χρονοδιαγράμματα κανονικού χρονικού διαστήματος, εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με τις διεθνείς διαδικασίες.**

Or. en

Τροπολογία 46

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 εθνική γλώσσα και στα Αγγλικά.**

Or. en

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Με την επιφύλαξη της αρχής της

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 εν λόγω καθοδήγηση μπορεί να καλύπτει/περιλαμβάνει ιδίως:

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.** Η εν λόγω καθοδήγηση μπορεί να καλύπτει/περιλαμβάνει ιδίως:

Or. en

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τους γενικούς στόχους της εθνικής σιδηροδρομικής πολιτικής οι οποίοι είναι σημαντικοί για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία

α) τους γενικούς στόχους της εθνικής σιδηροδρομικής πολιτικής οι οποίοι είναι σημαντικοί για τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, **συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.**

Or. en

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) τα μακρόπνοα στρατηγικά σχέδια

υποδομών και τα επιμέρους στάδιά τους, συμπεριλαμβανομένων συγκεκριμένων παραμέτρων στην κατάρτιση δρομολογίων, στα οποία βασίζονται τα σχέδια υποδομών, από τα κράτη μέλη στα οποία αυτό ισχύει·

Or. en

Τροπολογία 50

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. *Υπό το πρίσμα του άρθρου 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 χωρητικότητα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη συντονίζουν τα μακρόπνοα στρατηγικά τους σχέδια υποδομών και χρονοδιαγραμμάτων, τις υποδομές που απορρέουν από αυτά και τα χρονικά στάδια.*

Or. en

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

B α) υπεραστικές υπηρεσίες νυκτερινής μεταφοράς επιβατών μεγάλων αποστάσεων·

Or. en

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 4 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

γ) ***τις κοινοποιήσεις των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων όσον αφορά τις ανάγκες σε χωρητικότητα και τα στοιχεία από τη διαβούλευση μαζί τους σύμφωνα με το άρθρο 13·***

Or. en

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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 Ι του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να περιλαμβάνουν άλλες γραμμές και κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται.

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 Ι του [νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να περιλαμβάνουν άλλες γραμμές και κόμβους του δικτύου που διαχειρίζονται.
Τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές

μπορούν να επεκτείνουν την κάλυψη και σε άλλες γραμμές, εφόσον το κρίνουν αναγκαίο για τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας.

Or. en

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ο στρατηγικός σχεδιασμός χωρητικότητας λαμβάνει υπόψη, στο μέτρο του δυνατού, τα κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά κριτήρια που παρατίθενται στο άρθρο 8 παράγραφος 4, με την επιφύλαξη της διαθεσιμότητας δεδομένων που πρέπει να παρέχουν οι αιτούντες στον διαχειριστή υποδομής.

Or. en

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 12 – παράγραφος 8 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) αλλαγές στη ζήτηση της αγοράς για χωρητικότητα υποδομής·

β) αλλαγές στη ζήτηση της αγοράς για ***σιδηροδρομικές μεταφορές και χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών χωρητικότητας που κοινοποιούν οι αιτούντες για νέες ή τροποποιημένες υπηρεσίες***

Or. en

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

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 **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.

Or. en

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας διαχείρισης της χωρητικότητας, παρέχεται στους αιτούντες η δυνατότητα να κοινοποιούν τις ανάγκες τους σε χωρητικότητα με δομημένο, κοινό τρόπο και σύμφωνα με κατάλληλα χρονοδιαγράμματα που καθορίζονται από το ENIM. Οι διαχειριστές υποδομής καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να ενσωματώσουν τις κοινοποιηθείσες ανάγκες στον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2. Όταν οι διαχειριστές υποδομής δεν είναι σε θέση να εξετάσουν τις ανάγκες αυτές, διαβουλεύονται με τον ενδιαφερόμενο αιτούντα και διερευνούν από κοινού εμπορικά βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις,

μεταξύ άλλων μέσω διαφορετικών διαδρομών ή εφικτών αλλαγών στην υποδομή. Σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμες τέτοιες εναλλακτικές για όλες τις κοινοποιηθείσες ανάγκες σε χωρητικότητα, οι διαχειριστές υποδομής προσπαθούν πρώτα να διευθετήσουν την εν δυνάμει σύγκρουση μέσω του μηχανισμού συναινετικής διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 36.

Or. en

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Οι διαχειριστές υποδομής διαβουλεύονται με τον ρυθμιστικό φορέα σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας.

Or. en

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Το ENIM λαμβάνει υπόψη κάθε σχετική καταγγελία αιτούντων **ή δυνητικών αιτούντων** σχετικά με τα έγγραφα σχεδιασμού που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και ζητεί πρόσθετες πληροφορίες από τις οντότητες που συμμετέχουν στον συντονισμό σύμφωνα με το άρθρο 53 και από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς των οποίων ζητήθηκε η γνώμη σύμφωνα με το άρθρο 54, πριν από την έκδοση

2. Το ENIM λαμβάνει υπόψη κάθε σχετική καταγγελία αιτούντων σχετικά με τα έγγραφα σχεδιασμού που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και ζητεί πρόσθετες πληροφορίες από τις οντότητες που συμμετέχουν στον συντονισμό σύμφωνα με το άρθρο 53 και από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς των οποίων ζητήθηκε η γνώμη σύμφωνα με το άρθρο 54, πριν από την έκδοση γνώμης ή σύστασης για τη βελτίωση της

γνώμης ή σύστασης για τη βελτίωση της συνοχής των εν λόγω εγγράφων σχεδιασμού. Το ENIM κοινοποιεί τη γνώμη του σχετικά με τα σχέδια εγγράφων σχεδιασμού στο ENRRB ή ενημερώνει το ENRRB για τη μη έκδοση γνώμης. Το ENRRB ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 3.

συνοχής των εν λόγω εγγράφων σχεδιασμού. Το ENIM κοινοποιεί τη γνώμη του σχετικά με τα σχέδια εγγράφων σχεδιασμού στο ENRRB ή ενημερώνει το ENRRB για τη μη έκδοση γνώμης. Το ENRRB ενεργεί σύμφωνα με το άρθρο 65 παράγραφος 3.

Or. en

Τροπολογία 60

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 σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαίων Συντονιστών.

Τροπολογία

1. **Το ENRRB, σε διαβουλεύσεις με τις συμβουλευτικές ομάδες ενδιαφερόμενων φορέων, παρακολουθεί και αναλύει** τακτικά τις αγορές μεταφορών **και τις σχετικές πολυτροπικές πτυχές,** προκειμένου να **ενημερώνει το έργο του ENIM και των διαχειριστών υποδομής σχετικά με** 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 σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαίων Συντονιστών.

Or. en

Τροπολογία 61

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) ει δυνατόν, τον αντίκτυπο της προβλεπόμενης αλλαγής του κλίματος τόσο για τις υποδομές όσο και για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Or. en

Τροπολογία 62

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, τους **νέους συμβουλευτικούς φορείς που συγκροτούνται σύμφωνα με το άρθρο 53α (νέο), δυνητικούς 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. **Η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων φορέων περιλαμβάνει τη δυνατότητα των επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων να συνεισφέρουν στη μελέτη και να διατυπώνουν ανεξάρτητες παρατηρήσεις σχετικά με το αποτέλεσμα.**

Or. en

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Το ENIM δημοσιοποιεί και

καθιστά δωρεάν προσβάσιμα όλα τα δεδομένα της μελέτης και την ίδια τη μελέτη. Τα δεδομένα είναι μηχαναναγνώσιμα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Αυτό είναι σημαντικό λαμβανομένης υπόψη της χρήσης δημόσιου χρήματος.

Τροπολογία 64

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 **περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με** τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και το περιεχόμενο που ορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος I.

Or. en

Τροπολογία 65

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 σχετικά με τη στρατηγική χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 13 και συντονίζουν τις στρατηγικές χωρητικότητας με **τους γειτονικούς** διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Or. en

Αιτιολόγηση

Φυσικά οι διαχειριστές υποδομής δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να διαβουλεύονται με όλους τους άλλους Ευρωπαϊούς διαχειριστές υποδομής, αλλά με όσους σχετίζονται με τη στρατηγική τους, οι οποίοι είναι οι γειτονικοί διαχειριστές υποδομής. Αυτό θα μειώσει επίσης τον διοικητικό φόρτο και θα καταστήσει δυνατές αποτελεσματικότερες διαδικασίες.

Τροπολογία 66

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

Or. en

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής τεκμηριώνουν και είναι έτοιμοι να αιτιολογήσουν κάθε απόκλιση μεταξύ του μοντέλου χωρητικότητας και των κοινοποιημένων αναγκών χωρητικότητας κατόπιν αιτήματος των ρυθμιστικών φορέων ή των αιτούντων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τεκμηρίωση θα επιτρέπει στους διαχειριστές υποδομής να αποδεικνύουν με πλήρη διαφάνεια τον τρόπο με τον οποίο επεξεργάστηκαν τα διάφορα στοιχεία που έλαβαν για το μοντέλο χωρητικότητας με αμερόληπτο τρόπο.

Τροπολογία 68

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. Οι διαχειριστές υποδομής καταρτίζουν και δημοσιεύουν το μοντέλο χωρητικότητας για κάθε περίοδο πίνακα δρομολογίων σύμφωνα με το περιεχόμενο και το χρονοδιάγραμμα που καθορίζονται στα τμήματα 1 και 2 του παραρτήματος I.

Or. en

Τροπολογία 69

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 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.**

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.

Τροπολογία 70

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 **τους γειτονικούς** διαχειριστές υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 14.

Or. en

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Ο διαχειριστής υποδομής υποβάλλει το μοντέλο χωρητικότητας στον ρυθμιστικό φορέα, ο οποίος, κατόπιν σχετικής αναλύσεως, έχει την εξουσία να ζητήσει από τον διαχειριστή υποδομής να το τροποποιήσει.

Or. en

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) τη χωρητικότητα υποδομής που

α) τη χωρητικότητα υποδομής που

είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες·

είναι διαθέσιμη προς κατανομή στους αιτούντες *στον πίνακα δρομολογίων και διασφαλισμένη για μεταγενέστερα αιτήματα σύμφωνα με το άρθρο 33·*

Or. en

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 7 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής περιλαμβάνουν στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας τα στοιχεία που απαριθμούνται στην παράγραφο 6 στοιχείο β) για τη σιδηροδρομική υποδομή την οποία διαχειρίζονται.

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Or. en

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 7 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 75

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

9. Ο διαχειριστής υποδομής **υποβάλλει** το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας **στον ρυθμιστικό φορέα, ο οποίος, κατόπιν σχετικής αναλύσεως, έχει την εξουσία να ζητήσει** από τον διαχειριστή υποδομής να τροποποιήσει το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας **σε εύλογο βαθμό που να λαμβάνει υπόψη:**

α) τα χρονοδιαγράμματα κατανομής·

β) τη χωρητικότητα που συντονίζεται από τους διαχειριστές υποδομής και προσφέρεται για σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων· και

γ) τον αντίκτυπο στα έργα υποδομής.

Or. en

Τροπολογία 76

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

5. Η Επιτροπή εκδίδει πράξεις **κατ' εξουσιοδότηση 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, ιδίως για καταστάσεις που ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη διασυνοριακή κυκλοφορία.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες.

Τροπολογία 77

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, 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

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, **η κατάτμηση**, οι παράμετροι και ο αριθμός των δυνατών δρομολογίων που περιλαμβάνονται.

Or. en

Τροπολογία 78

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

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 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.

της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. Με βάση την πείρα του από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, το ENIM, **αφού ζητήσει τη γνώμη της Πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Επιχειρησιακών Ενδιαφερόμενων Φορέων (EOSEP),** 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.

Or. en

Τροπολογία 79

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 ι.

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**.

Or. en

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η ανάλυση χωρητικότητας περιλαμβάνει επίσης μια πρώτη ενδεικτική δέσμη πιθανών μέτρων που πρέπει να ληφθούν βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και

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.

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.**

Or. en

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

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, **μεταξύ άλλων μέσω διαφόρων δικτύων όπου είναι εφικτό**, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα, εναρμόνιση των λειτουργικών διαδικασιών και βελτιώσεις της υποδομής.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τροπολογία 82

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 και σε γειτονικές χώρες**, σύμφωνα με το παρόν άρθρο κατά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας, ιδίως στη στρατηγική χωρητικότητας, στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας.

Or. en

Τροπολογία 83

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**, πιθανών μεταβολών των τελών πρόσβασης.

Or. en

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το κράτος μέλος κατασκευάζει ή αναβαθμίζει την αναγκαία υποδομή που προσδιορίζεται ως αποτέλεσμα της ανάλυσης χωρητικότητας.

Τροπολογία

Or. en

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 26 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 86

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, **αφού ζητήσει τη γνώμη της Πλατφόρμας Ευρωπαϊκών Επιχειρησιακών Ενδιαφερόμενων Φορέων (EOSEP)**, καθορίζει εύρη τιμών για τις οριακές ποσοστώσεις και τα εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6. **Ο ρυθμιστικός φορέας παρακολουθεί τη διαφανή και αμερόληπτη εφαρμογή της παρούσας παραγράφου και διερευνά τυχόν καταγγελίες που λαμβάνει.**

Or. en

Τροπολογία 87

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 την ENRRB.

Τροπολογία 88

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – παράγραφος 27 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α. Ο διαχειριστής υποδομής επιτρέπεται να χρησιμοποιεί την έννοια των ανά ώρα ή ανά διετία επαναλαμβανόμενων συστηματικών σιδηροδρομικών διαδρομών για τη μεγιστοποίηση της χωρητικότητας. Οι συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές ευθυγραμμίζονται σε διασυννοριακό επίπεδο.

Or. en

Τροπολογία 89

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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·

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. **Αυτό ισχύει και για την περίπτωση διασυννοριακών ζευγών αμαξοστοιχιών·**

Or. en

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εάν οι διαχειριστές υποδομής δεν ορίσουν ενιαίο σημείο επαφής, ο διαχειριστής υποδομής στο δίκτυο του οποίου βρίσκεται ο πρώτος τόπος αναχώρησης είναι υπεύθυνος να ενεργεί ως ενιαίο σημείο επαφής για ερωτήσεις σχετικά με τοσυγκεκριμένο αίτημα χωρητικότητας.

Τροπολογία

Εάν οι διαχειριστές υποδομής δεν ορίσουν ενιαίο σημείο επαφής, ο διαχειριστής υποδομής στο δίκτυο του οποίου βρίσκεται ο πρώτος τόπος αναχώρησης είναι υπεύθυνος να ενεργεί ως ενιαίο σημείο επαφής για ερωτήσεις σχετικά με τοσυγκεκριμένο αίτημα χωρητικότητας. **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.**

Or. en

Τροπολογία 91

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διαχειριστές υποδομής δεν παρέχουν δικαιώματα χωρητικότητας **χαμηλότερης** ποιότητας ανταποκρινόμενοι σε αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων σε σύγκριση με αιτήματα χωρητικότητας που αφορούν ένα μόνο δίκτυο.

Τροπολογία

3. Οι διαχειριστές υποδομής **κατανέμουν δικαιώματα χωρητικότητας ή απορρίπτουν αιτήματα σχετικά με τα δίκτυά τους. Σε περίπτωση απόρριψης, ο αιτών μπορεί να υποβάλει προσφυγή στον ρυθμιστικό φορέα στον καθορισμένο τομέα αρμοδιότητας στον οποίο υπάγεται ο αντίστοιχος διαχειριστής υποδομής. Οι διαχειριστές υποδομής** παρέχουν δικαιώματα χωρητικότητας **ίσης ή υψηλότερης** ποιότητας ανταποκρινόμενοι σε αιτήματα για δικαιώματα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων σε σύγκριση με αιτήματα χωρητικότητας που αφορούν ένα μόνο δίκτυο.

Or. en

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 28 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Όσον αφορά την αποζημίωση για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 40, το δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων θεωρείται ενιαίο δικαίωμα χωρητικότητας. Ειδικότερα, **η ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας σε ένα δίκτυο θεωρείται ακύρωση λόγω ανωτέρας βίας** για το δικαίωμα χωρητικότητας σε όλη τη διαδρομή που καλύπτεται από αυτό.

Τροπολογία

Όσον αφορά την αποζημίωση για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 40, το δικαίωμα χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων θεωρείται ενιαίο δικαίωμα χωρητικότητας. Ειδικότερα, **ακύρωση λόγω απρόβλεπτων, έκτακτων και απρόκλητων γεγονότων εκτός του ελέγχου ενός διαχειριστή υποδομής, τα οποία έχουν καταστροφικές συνέπειες στην υποδομή του, ισχύει** για το δικαίωμα χωρητικότητας σε όλη τη διαδρομή που καλύπτεται από αυτό, **μόνο αν δεν είναι διαθέσιμο εναλλακτικό δρομολόγιο, μεταξύ άλλων και διασυννοριακό.**

Or. en

Τροπολογία 93

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 εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης 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.

Or. en

Τροπολογία 94

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 πρέπει να τεκμηριώνουν τη συναίνεση του ιδιοκτήτη της εγκατάστασης στην υποδοχή των οχημάτων τους.

Or. en

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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.

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.

Or. en

Τροπολογία 96

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.

Or. en

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 30 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι διαχειριστές υποδομής επικαιροποιούν **συνεχώς** τον πίνακα δρομολογίων έως 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

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

Or. en

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν

Τροπολογία

Οι συμφωνίες-πλαίσια εγκρίνονται από

προηγούμενη έγκριση των συμφωνιών-πλαισίων από τον ρυθμιστικό φορέα.

τον ρυθμιστικό φορέα ή, εάν αφορούν χωρητικότητα σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, από το ENRRB.

Or. en

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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-πλαισίων στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού.

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-πλαισίων στα εν λόγω έγγραφα σχεδιασμού. ***Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ομαδοποιούν τις συστηματικές σιδηροδρομικές διαδρομές σε δέσμες (πακέτα) ωριαίων, δίωρων ή ημιοριαίων διαδρομών, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική καθοδήγηση σχετικά με τη χρήση της χωρητικότητας υποδομής που παρέχουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3. Για κάθε τέτοιο πακέτο, είναι δυνατή η σύναψη ενιαίας σύμβασης-πλαισίου για το σύνολο της δέσμης.***

Or. en

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 3 α (νέα)

3a. Εντός του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 6 και μετά τη δημοσίευση της στρατηγικής χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 16, οι αιτήσεις για συμφωνίες-πλαίσια μπορούν να υποβάλλονται εντός προθεσμίας που ορίζεται από τον ENIM σε διαβούλευση με την EOSP και συμπεριλαμβάνουν συμβουλευτικές εισηγήσεις από υπουργεία. Τα αιτήματα για συμφωνίες-πλαίσια που υποβάλλονται έως την εν λόγω προθεσμία έχουν προτεραιότητα έναντι των αιτημάτων για συμφωνίες-πλαίσια που υποβάλλονται αργότερα. Το ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης χωρητικότητας προβλέπει κριτήρια ιεράρχησης για την περίπτωση όπου δύο ή περισσότεροι αιτούντες υποβάλλουν αιτήματα για συμφωνίες-πλαίσια που αφορούν την ίδια χωρητικότητα σύμφωνα με τη στρατηγική χωρητικότητας.

Or. en

Τροπολογία 101

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 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
και τα καθιστούν όσο το δυνατόν πιο
συνεπή.*

Or. en

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Οι συμφωνίες-πλαίσια επιτρέπουν την τροποποίηση των όρων τους ώστε να **καθίσταται δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής**, με την επιφύλαξη του άρθρου 39 και του άρθρου 40.

Τροπολογία

5. Οι συμφωνίες-πλαίσια επιτρέπουν την τροποποίηση των όρων τους ώστε να **επιτύχει η σιδηροδρομική υποδομή το μερίδιό επί των τρόπων μεταφοράς που ορίζεται στην Πράσινη Συμφωνία και στη συνολική στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα**, με την επιφύλαξη του άρθρου 39 και του άρθρου 40.

Or. en

Τροπολογία 103

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 **εκδίδει πράξη κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 71 η οποία καθορίζει λεπτομερώς την ακολουθητέα διαδικασία και τα κριτήρια ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος άρθρου και του άρθρου 33.**

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες.

Τροπολογία 104**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 που δεν συμμορφώνονται με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας**, οι διαχειριστές υποδομής προσπαθούν πρώτα να διευθετήσουν τα αντικρουόμενα αιτήματα μέσω του μηχανισμού συναινετικής διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 36.

Or. en

Αιτιολόγηση

Με την προσθήκη αυτή καθίσταται σαφές ότι τα αιτήματα που δεν συνάδουν με το σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας πρέπει να συζητούνται και ότι είναι αδύνατη η απόρριψη χωρίς την παραμικρή εξήγηση.

Τροπολογία 105**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 5 – εδάφιο 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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 **και προσφέρει, αν υπάρχει διαθέσιμη χωρητικότητα, μια**

ρυθμιστικό φορέα.

εναλλακτική λύση η οποία ανταποκρίνεται κατά το δυνατόν στις απαιτήσεις του αιτούντος. Ο τελευταίος έχει το δικαίωμα να υποβάλει καταγγελία στον ρυθμιστικό φορέα.

Or. en

Τροπολογία 106

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 τμήμα 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 τμήμα 6 σημείο 2 του παραρτήματος I.

Or. en

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 35 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εάν ο προγραμματισμός περιορισμού στη χωρητικότητα που προκύπτει από έργα υποδομής απαιτεί αλλαγή σε κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας κατά την έννοια του άρθρου 39, ο διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχει στους ενδιαφερόμενους αιτούντες εναλλακτική χωρητικότητα.

Τροπολογία

Εάν ο προγραμματισμός περιορισμού στη χωρητικότητα που προκύπτει από έργα υποδομής απαιτεί αλλαγή σε κατανεμημένο δικαίωμα χωρητικότητας κατά την έννοια του άρθρου 39, ο **αντίστοιχος** διαχειριστής υποδομής καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να παράσχει στους ενδιαφερόμενους αιτούντες εναλλακτική χωρητικότητα.

Or. en

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 35 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν όλους τους περιορισμούς στη χωρητικότητα **που** προκύπτουν από έργα υποδομής στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή για την οποία έχουν προγραμματιστεί.

Τροπολογία

6. Οι διαχειριστές υποδομής συμπεριλαμβάνουν όλους τους περιορισμούς στη χωρητικότητα, **σύμφωνα με το παράρτημα I σημεία 1 και 3, οι οποίοι** προκύπτουν από έργα υποδομής στο μοντέλο χωρητικότητας και στο σχέδιο προσφοράς χωρητικότητας, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή για την οποία έχουν προγραμματιστεί.

Or. en

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 36 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Όταν, στο πλαίσιο ταυτόχρονης κατανομής χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής βρίσκεται αντιμέτωπος με αντικρουόμενα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, προσπαθεί να εξασφαλίσει την καλύτερη δυνατή αντιστοίχιση όλων των απαιτήσεων **από την άποψη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και των στόχων της απεξάρτησης από τον άνθρακα**, μέσω του συντονισμού των αιτημάτων.

Or. en

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 36 – παράγραφος 1 α (νέα)

1α. Για τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής υποδομής διακρίνει, στο πλαίσιο της επίλυσης διαφορών, μεταξύ:

α) συγκρούσεων σχετικά με την ίδια εκ των προτέρων σχεδιασμένη χωρητικότητα· και

β) συγκρούσεων μεταξύ δύο αιτημάτων που δεν συνάδουν αμφότερα με τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις σχετικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό της χωρητικότητας, το στρατηγικό χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να είναι ανώτερο από άλλα κριτήρια και μηχανισμούς επίλυσης των συγκρούσεων.

Or. en

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 36 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχει σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα αυτό καθορίζεται στη δήλωση δικτύου για αιτήματα χωρητικότητας **για εγχώριες σιδηροδρομικές υπηρεσίες**. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιο σύστημα, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

Τροπολογία

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και του άρθρου 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής **και κατόπιν προτάσεως του ENRRB**, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να υπάρχει **σε κοινά χρονοδιαγράμματα** σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Το σύστημα αυτό καθορίζεται **στο ευρωπαϊκό πλαίσιο διαχείρισης χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 και δημοσιεύεται** στη δήλωση δικτύου για αιτήματα χωρητικότητας. Εφόσον εφαρμόζεται τέτοιο σύστημα, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού

ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

Or. en

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Στο πλαίσιο αυτό, το ENRRB καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής του άρθρου 3.

Or. en

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αλλάξουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που έχουν κατανεμηθεί σε αιτούντα με δική τους πρωτοβουλία μόνο **σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό**. Οι αιτούντες μπορούν να ζητούν ανά πάσα στιγμή αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα. Η ακύρωση θεωρείται ειδικός τύπος αλλαγής.

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να αλλάξουν τα δικαιώματα χωρητικότητας που έχουν κατανεμηθεί σε αιτούντα με δική τους πρωτοβουλία μόνο **σε περιπτώσεις περιορισμών χωρητικότητας, διαταραχών του δικτύου και καταστάσεων κρίσης**. Οι αιτούντες μπορούν να ζητούν ανά πάσα στιγμή αλλαγές στην κατανεμημένη χωρητικότητα. Η ακύρωση θεωρείται ειδικός τύπος αλλαγής.

Or. en

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να ορίζουν διαφορετικές προθεσμίες για την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας σε ένα μόνο δίκτυο και για την κατανομή δικαιωμάτων χωρητικότητας πολλαπλών δικτύων. Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο που απαιτείται για την κατασκευή σιδηροδρομικής διαδρομής στη δήλωση δικτύου. Ο χρόνος αυτός δεν υπερβαίνει τις προθεσμίες που αναφέρονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος Ι.

Τροπολογία

Οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον χρόνο που απαιτείται για την κατασκευή σιδηροδρομικής διαδρομής στη δήλωση δικτύου. Ο χρόνος αυτός δεν υπερβαίνει τις προθεσμίες που αναφέρονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος Ι.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο διαχωρισμός μεταξύ εγχώριας και διεθνούς χωρητικότητας δεν θα συμβάλει σε μια ισορροπημένη βελτιστοποίηση στο σύνολο της Ευρώπης.

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 7 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο διαχειριστής υποδομής παρέχει στον αιτούντα εναλλακτικά δικαιώματα χωρητικότητας εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο τμήμα 8 του παραρτήματος Ι. 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 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

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

8α. Στην περίπτωση ενοποιημένων χρονοδιαγραμμάτων με τακτά δρομολόγια, οι κατανεμημένες σιδηροδρομικές διαδρομές αντιστοιχούν στην προδιαγραφή χωρητικότητας της συμφωνίας-πλαισίου και κάθε αλλαγή θεωρείται μείζων εάν οδηγεί σε απώλεια συνδέσεων εναλλαγής.

Or. en

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν οφείλεται σε περίπτωση **ανωτέρας βίας**.

2. Η αποζημίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν οφείλεται σε περίπτωση **απρόβλεπτου, έκτακτου και απρόκλητου γεγονότος που εκφεύγει του ελέγχου ενός ή περισσότερων διαχειριστών υποδομής και έχει καταστροφικές συνέπειες στην υποδομή τους, καθώς και όταν δεν είναι δυνατόν να προσφερθεί εναλλακτική λύση, συμπεριλαμβανομένης διασυνοριακής εναλλακτικής λύσης.**

Or. en

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Μετά από πρόταση του διαχειριστή υποδομής και μετά από διαβούλευση με τους αιτούντες **και δυνητικούς αιτούντες**, ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει τα επίπεδα αποζημίωσης που πρέπει να καταβάλει ο διαχειριστής υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει τις πληροφορίες αυτές στη δήλωση δικτύου.

Τροπολογία

Μετά από πρόταση του διαχειριστή υποδομής και μετά από διαβούλευση με τους αιτούντες, ο ρυθμιστικός φορέας καθορίζει τα επίπεδα αποζημίωσης που πρέπει να καταβάλει ο διαχειριστής υποδομής. Ο διαχειριστής υποδομής δημοσιεύει τις πληροφορίες αυτές στη δήλωση δικτύου.

Or. en

Τροπολογία 119

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. Η Επιτροπή **εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 71** 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.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες.

Τροπολογία 120

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

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, η Επιτροπή **εκδίδει πράξη κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 71** 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.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται να μην είναι δεόντως διατυπωμένες.

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Οι διαχειριστές υποδομής και οι αιτούντες **μπορούν να συνάπτουν, σε εθελοντική βάση, συμφωνίες που προβλέπουν** την αντικατάσταση ορισμένων δικαιωμάτων χωρητικότητας σε

Τροπολογία

4. Οι διαχειριστές υποδομής και οι αιτούντες **ορίζουν από κοινού μέτρα για** την αντικατάσταση ορισμένων δικαιωμάτων χωρητικότητας σε περίπτωση διαταραχής του δικτύου. **Τα μέτρα αυτά**

περίπτωση διαταραχής του δικτύου. **Οι εν λόγω συμφωνίες** αναφέρονται στο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

αναφέρονται στο σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων που αναφέρεται στο άρθρο 19.

Or. en

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 42 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Οι ειδικοί κανόνες και διαδικασίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δημοσιεύονται από τους διαχειριστές υποδομής, είναι ελεύθερα προσβάσιμα και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 42 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) έχουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν διαιτητικές αποφάσεις διάθεσης, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις αυτές έχουν προηγουμένως συμφωνηθεί για συγκεκριμένα σενάρια.

Or. en

Τροπολογία 124

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 διασυνοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυνοριακής κυκλοφορίας σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

Τροπολογία

3. Σε περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει **αμελλητί** 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 διασυνοριακή κυκλοφορία, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται μεταξύ τους για την αποκατάσταση της ομαλής διασυνοριακής κυκλοφορίας σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, των διαταραχών και των κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44.

Or. en

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 43 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αποκλίσεις θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο για βάσιμους λόγους και να εγκρίνονται από το ENRRB.

Τροπολογία

Or. en

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 43 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε περίπτωση ανωτέρας βίας και, όπου

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.

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.**

Or. en

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Σε περίπτωση απόσυρσης χωρητικότητας, οι διαχειριστές υποδομής ενημερώνουν εκ του σύνεγγυς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σχετικά με τη διαχείριση του χρόνου τους, την πρόοδο των επισκευών και τις πιθανές εναλλακτικές αντί της κατανεμημένης χωρητικότητάς τους.

Or. en

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) την αποτελεσματική ανταλλαγή επικαιροποιημένων και συναφών πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών υποδομής, αιτούντων, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και οποιωνδήποτε σχετικών δομών

γ) την αποτελεσματική ανταλλαγή επικαιροποιημένων και συναφών πληροφοριών μεταξύ διαχειριστών υποδομής, αιτούντων, σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και οποιωνδήποτε σχετικών δομών

διακυβέρνησης για τη διαχείριση κρίσεων σε επίπεδο ΕΕ, κατά περίπτωση, μεταξύ άλλων σύμφωνα με το άρθρο 62.

διακυβέρνησης για τη διαχείριση κρίσεων σε επίπεδο ΕΕ, κατά περίπτωση, μεταξύ άλλων σύμφωνα με το άρθρο 62. **Ο συντονισμός αυτός σε επίπεδο Ένωσης θα πρέπει να πραγματοποιείται μεταξύ των ειδικών ομάδων εντός των διαχειριστών υποδομής και να περιλαμβάνει διαβούλευση με το ENRRB· οι εν λόγω ειδικές ομάδες πρέπει να αλληλεπιδρούν και να συντονίζονται μεταξύ τους.**

Or. en

Τροπολογία 129

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 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

Τροπολογία

2. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής **προτείνουν** 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 τις ρυθμιστικές αρχές, καθώς και με τα εθνικά υπουργεία τους και την Επιτροπή, προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι στόχοι που έχουν καθοριστεί είναι συναινετικά αποδεκτοί ως σύμφωνοι με τις πολιτικές και τις φιλοδοξίες της Ένωσης.** 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 εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για τη βελτίωση των επιδόσεων. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση

των επιδόσεων.

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 θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο για βάσιμους λόγους και να εγκρίνονται από το ENRRB.**

Or. en

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 49 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Το ENIM δημοσιεύει την επανεξέταση των επιδόσεων και τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν γι' αυτήν.

Or. en

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

1. Το **ENRRB** 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].

[άρθρο 18 του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ].

Or. en

Αιτιολόγηση

Υπάρχει ανάγκη διάκρισης των αρμοδιοτήτων μεταξύ του ENIM και του φορέα που διενεργεί την επανεξέταση των επιδόσεων. Ο ρόλος της επανεξέτασης των επιδόσεων θα πρέπει να ανατεθεί στο ENRRB.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο δ), το **ENIM** επανεξετάζει τακτικά το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων και τα αποτελέσματα της εφαρμογής του και προτείνει κατάλληλες αλλαγές στο πλαίσιο.

Τροπολογία

3. Βάσει της παραγράφου 2 στοιχείο δ), το **ENRRB** επανεξετάζει τακτικά το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων και τα αποτελέσματα της εφαρμογής του και προτείνει κατάλληλες αλλαγές στο πλαίσιο.

Or. en

Τροπολογία 133

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 μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό **ενιαίων όρων για την εφαρμογή των στοιχείων** 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 **ENRRB** σύμφωνα με την παράγραφο 3 και τυχόν συστάσεις του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

Αιτιολόγηση

Διευκρίνιση ότι ο χαρακτήρας των εκτελεστικών πράξεων αφορά μόνο τις εκτελεστικές και εκτελεστικές αρμοδιότητες και όχι τις συμπληρωματικές αρμοδιότητες.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του άρθρου 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100²³ της Επιτροπής, 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.

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

Με την επιφύλαξη του άρθρου 15 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και του άρθρου 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1100²³ της Επιτροπής, το **ENRRB** 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.

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).

Or. en

Τροπολογία 135

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.

Τροπολογία

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, **διαφωνίες που διατυπώθηκαν και** συστάσεις σχετικά με θέματα επιδόσεων, **συμπεριλαμβανομένων μέτρων** για τη βελτίωση των επιδόσεων. **Το τμήμα αυτό ενσωματώνεται στο νέο πρόγραμμα που προβλέπει το άρθρο 55 παράγραφος 8.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων θα πρέπει επίσης να επιβλέπει το έργο του ENIM, όχι μόνο τις επιδόσεις των μεταφορών, και να διατυπώνει προτάσεις βελτίωσης.

Τροπολογία 136

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

Τροπολογία

4. Η έκθεση επανεξέτασης των επιδόσεων περιλαμβάνει ειδικό τμήμα για τις επιδόσεις του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53 και για τον μηχανισμό διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού. **Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διατυπώνει συστάσεις σχετικά με μέτρα για τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, καθώς και μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των μερών από τα οποία ζητείται η γνώμη, όπως αναφέρεται στο άρθρο 55α (νέο).**

Or. en

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.

Τροπολογία

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 72 παράγραφος 3, η Επιτροπή **συνιστά ή ορίζει** αμερόληπτο και αρμόδιο φορέα για να ενεργεί ως φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων.

Or. en

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53– παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους και με άλλα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που τους ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία

1. Όταν γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, οι διαχειριστές υποδομής συντονίζονται μεταξύ τους και με άλλα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, **όπως αναφέρεται στο άρθρο 55α (νέο)**, όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τα καθήκοντα που τους ανατίθενται με τον παρόντα κανονισμό.

Or. en

Τροπολογία 139

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές μπορούν να επεκτείνουν την κάλυψη και

Τροπολογία 140

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 διαχείριση 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 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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹** και τις εντάσσει στο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη διαχείριση 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.

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

Τροπολογία

2. Όταν το ENIM υιοθετεί γνώμη ή σύσταση που ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, σε άλλους αιτούντες, **συμβουλευτικές ομάδες όπως ορίζονται στο άρθρο 55α (νέο)**, σε άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και σε 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**, 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.

Or. en

Τροπολογία 142**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**

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, **αιτιολογεί**

τους σχετικούς λόγους.

τους σχετικούς λόγους.

Or. en

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 Ι του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ], είναι μέλη του ENIM. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή.

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 Ι του νέου κανονισμού ΔΕΔ-Μ], είναι μέλη του ENIM. Ορίζουν έναν εκπρόσωπο και έναν αναπληρωτή. ***Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής και οι φορείς κατανομής τρίτων χωρών που είναι υπεύθυνοι για γραμμές που αποτελούν μέρος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ επιτρέπεται να προσχωρήσουν στον ENIM.***

Or. en

Τροπολογία 144

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

Τροπολογία

8. Το ENIM καθορίζει το πρόγραμμα εργασίας του. Το πρόγραμμα εργασίας καλύπτει περίοδο τουλάχιστον δύο ετών. Το ENIM διαβουλεύεται ***με συμβουλευτικές ομάδες, όπως ορίζεται στο άρθρο 55a (νέο)***, με τους αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς μέσω του

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.

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.

Or. en

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 55 α

Συμβουλευτικά όργανα του ENIM

1. *Το ENIM συγκροτεί και διαβουλεύεται με την ευρωπαϊκή πλατφόρμα επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων (EOSP), η οποία συγκεντρώνει όλους τους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς, όπως ορίζονται στο άρθρο 4, κατά την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πλαισίων για τη διαχείριση χωρητικότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διαχείριση των επιδόσεων. Μπορεί να εκδίδουν γνώμη σχετικά με οποιαδήποτε πρόταση του ENIM που έχει συνέπειες για τις επιχειρήσεις αυτές. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ίδιας πρωτοβουλίας.*

2. *Το ENIM συγκροτεί συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και τερματικών σταθμών που συνδέονται με το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων, όπου απαιτείται, ενδιαφερόμενων φορέων πολυτροπικής χωρητικότητας, όπως θαλάσσιοι λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και ιδιοκτητών άλλων*

εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν σιδηροδρομικές μεταφορές. Η εν λόγω συμβουλευτική ομάδα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του ENIM που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ιδίας πρωτοβουλίας.

3. Το ENIM μπορεί να καλεί τον σιδηροδρομικό κλάδο να συμμετάσχει σε ομάδες και συζητήσεις διαβούλευσης, ώστε να βελτιώνεται η ενημέρωση και ετοιμότητα.

4. Το ENIM καταρτίζει και δημοσιεύει κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό της διαβούλευσης με τις ανωτέρω ομάδες και δημοσιεύει στον ιστότοπό του επισκόπηση των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

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

Or. en

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) εγκρίνει το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η αρμοδιότητα αυτή ανήκει πλέον στο ENRRB.

Τροπολογία 147

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 και, κατά περίπτωση, εκπροσώπων των κρατών μελών, **εκπροσώπων του ERA 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].

Or. en

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 57 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 57 α

**Ευρωπαϊκός Φορέας Κατανομής
Διεθνούς Σιδηροδρομικής
Χωρητικότητας (ERICA)**

1. Ο ERICA εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:

α) συμβάλλει στην προετοιμασία του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6 με την υποστήριξη του συντονιστή δικτύου που αναφέρεται στα άρθρα 58 και 59, του ευρωπαϊκού

πλαισίου για τα κριτήρια ιεράρχησης που αναφέρονται στο άρθρο 31 παράγραφος 3α (νέα), τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·

β) συμβάλλει στον συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής όσον αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό χωρητικότητας με την εκπόνηση σχεδίων δρομολογίων πολλαπλού δικτύου, διασφαλίζοντας ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων πολλαπλού δικτύου·

γ) συμβάλλει στον επιχειρησιακό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής με την υποστήριξη του συντονιστή δικτύου που αναφέρεται στα άρθρα 58 και 59, σύμφωνα με το άρθρο 53·

δ) προσδιορίζει τους κανόνες, τις διαδικασίες και τα εργαλεία που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο διαχειριστή υποδομής, δημιουργούν δε εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλού δικτύου, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, με την υποστήριξη του συντονιστή δικτύου που αναφέρεται στα άρθρα 58 και 59, μεταξύ άλλων και για συμφωνίες-πλαίσια όπως αναφέρεται στο άρθρο 31·

ε) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος των διαχειριστών υποδομής για ερωτήσεις σχετικά με τον προγραμματισμό και την κατανομή χωρητικότητας, ιδίως όσον αφορά πιθανά αιτήματα χωρητικότητας, για πληροφορίες ή σημεία επαφής σχετικά με σιδηροδρομικά περιστατικά και προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας·

στ) ενεργεί ως πρώτο σημείο επαφής για τα ενδιαφερόμενα μέρη εκτός του σιδηροδρομικού τομέα που ενδιαφέρονται να χρησιμοποιήσουν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, παρέχοντας επαφές με σχετικούς αρμοδίους εντός των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων·

ζ) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος του ENIM για αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς σε θέματα που δεν καλύπτονται ρητά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά την έναρξη ή την αλλαγή διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ή την οργάνωση στήριξης για ad hoc δραστηριότητες, ιδίως για την αντιμετώπιση των καταστάσεων κρίσης που αναφέρονται στο άρθρο 47.

η) 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·

θ) εντοπίζει ανάγκες βελτίωσης των υποδομών σε επίπεδο πολλαπλού δικτύου ως βάση για τη μελλοντική ανάπτυξη και χρηματοδότηση υποδομών στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ.

2. Η Επιτροπή υποστηρίζει τη σύσταση ανεξάρτητης ευρωπαϊκής οντότητας επιφορτισμένης με την κατανομή διεθνούς χωρητικότητας έως το 2029.

3. Ο εν λόγω φορέας κατανομής διεθνούς σιδηροδρομικής χωρητικότητας (ERICA) υποστηρίζεται από συντονιστή συμβουλευτικού δικτύου, όπως αναφέρεται στα άρθρα 58 και 59.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, θα πρέπει να συσταθεί ένας νέος ευρωπαϊκός φορέας κατανομής διεθνούς σιδηροδρομικής χωρητικότητας (ERICA). Ο ERICA θα πρέπει να υποστηρίζεται από τον συντονιστή συμβουλευτικού δικτύου που περιγράφεται στο άρθρο 58 και 59. Τα καθήκοντα που θα βοηθούν περισσότερο την ενίσχυση της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας θα είναι η συμμετοχή στην ανάπτυξη στρατηγικών χωρητικότητας και διεθνών συμφωνιών-πλαισίων.

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) συμβάλλει στην εκπόνηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·

Τροπολογία

β) συμβάλλει **συμβουλευτικά στο ERICA, την ίδρυση του οποίου προβλέπει το άρθρο 57α (νέο), με σκοπό την** εκπόνηση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τη διαχείριση της χωρητικότητας που αναφέρεται στο άρθρο 6, του ευρωπαϊκού πλαισίου για τον διασυνοριακό συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας, της διαχείρισης διαταραχών και της διαχείρισης κρίσεων που αναφέρεται στο άρθρο 44 και του ευρωπαϊκού πλαισίου για την επανεξέταση των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 50·

Or. en

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) συμβάλλει στον επιχειρησιακό συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53·

Τροπολογία

γ) συμβάλλει **συμβουλευτικά στο ERICA, την ίδρυση του οποίου προβλέπει το άρθρο 57α (νέο), για τον επιχειρησιακό** συντονισμό μεταξύ των διαχειριστών υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 53·

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) προσδιορίζει τους κανόνες, τις διαδικασίες και τα εργαλεία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο διαχειριστή υποδομής, τα οποία δημιουργούν εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό·

Τροπολογία

δ) προσδιορίζει τους κανόνες, τις διαδικασίες και τα εργαλεία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και θεσπίζονται σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο διαχειριστή υποδομής, τα οποία δημιουργούν εμπόδια στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες πολλαπλών δικτύων, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, ***συμβουλευτικά στο ERICA, την ίδρυση του οποίου προβλέπει το άρθρο 57α (νέο)***·

Or. en

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) ***ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος των διαχειριστών υποδομής για ερωτήσεις σχετικά με τον σχεδιασμό και την κατανομή χωρητικότητας, ιδίως όσον αφορά πιθανά αιτήματα χωρητικότητας, για πληροφορίες ή σημεία επαφής σχετικά με σιδηροδρομικά περιστατικά και προσωρινούς περιορισμούς χωρητικότητας***·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) ενεργεί ως πρώτο σημείο επαφής για τα ενδιαφερόμενα μέρη εκτός του σιδηροδρομικού τομέα που ενδιαφέρονται να χρησιμοποιήσουν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, παρέχοντας επαφές με σχετικούς αρμόδιους εντός των διαχειριστών υποδομής και άλλων επιχειρησιακών ενδιαφερόμενων φορέων·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 59 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) ενεργεί ως σημείο επαφής εξ ονόματος του ENIM για αιτούντες και άλλους επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς σε θέματα που δεν καλύπτονται ρητά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως όσον αφορά την έναρξη ή την αλλαγή διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών ή την οργάνωση στήριξης για ad hoc δραστηριότητες, ιδίως για την αντιμετώπιση των καταστάσεων κρίσης που αναφέρονται στο άρθρο 47.

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Οι διαχειριστές υποδομής διασφαλίζουν ότι οι διαδικασίες διαχείρισης της χωρητικότητας και διαχείρισης της κυκλοφορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται μέσω ψηφιακών εργαλείων και ψηφιακών υπηρεσιών. ***Τα εθνικά εργαλεία διαχείρισης χωρητικότητας εξακολουθούν να επιτρέπονται μόνον εάν δεν υπονομεύουν τη διαδικασία προγραμματισμού και κατανομής χωρητικότητας που περιγράφεται στο Τμήμα 3 του παρόντος κανονισμού.***

Or. en

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

α) βελτιώνουν τις επιδόσεις και την ποιότητα, συμπεριλαμβανομένης της πλήρους διαλειτουργικότητας, των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους αιτούντες· ***αυτό περιλαμβάνει ένα εργαλείο για την ψηφιοποίηση των εργοταξίων που θα χρησιμοποιείται υποχρεωτικά από τον διαχειριστή υποδομής για το κεντρικό ΔΕΔ-Μ και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, όπως ορίζεται στον [νέο κανονισμό ΔΕΔ-Μ], καθώς και τη δημιουργία διαλειτουργικής ψηφιακής απεικόνισης κάθε αμαξοστοιχίας που κινείται στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο·***

Or. en

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 1 – 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 σύμφωνα με την Πράσινη Συμφωνία και τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα·**

Or. en

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Για τη συμμόρφωση με το άρθρο 62 παράγραφοι 1 έως 5, η δημόσια χρηματοδότηση, μεταξύ άλλων από τον επόμενο μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», προς τον διαχειριστή υποδομής και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, πρέπει να επαρκεί για τη διασφάλιση της έγκαιρης, διασυνοριακά εναρμονισμένης και διαλειτουργικής εφαρμογής των ψηφιακών εργαλείων και υπηρεσιών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η δημόσια χρηματοδότηση είναι ζωτικής σημασίας για να διευκολυνθεί η έγκαιρη, διασυνοριακά εναρμονισμένη και διαλειτουργική υλοποίηση του επανασχεδιασμού των πινάκων δρομολογίων (TTR) και άλλων ψηφιακών εργαλείων και υπηρεσιών.

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. Δεδομένου ότι ο ERA είναι η ευρωπαϊκή συστηματική αρχή για τις τηλεματικές εφαρμογές, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/796, συμμετέχει εκ του σύνεγγυς στην ανάπτυξη και εφαρμογή των εργαλείων που απαιτούνται στο άρθρο 62.

Or. en

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 63 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Σιδηροδρομική επιχείρηση, αιτών, **δνητικός 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 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 της κυκλοφορίας και των κρίσεων· επανεξέταση των επιδόσεων και διαχείριση· ευρωπαϊκό δίκτυο συντονισμού).

2. Σιδηροδρομική επιχείρηση, 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 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 της κυκλοφορίας και των κρίσεων· επανεξέταση των επιδόσεων και διαχείριση· ευρωπαϊκό δίκτυο συντονισμού).

Or. en

Τροπολογία 161

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

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 η ENRRB.**

Or. en

Τροπολογία 162

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

Or. en

Τροπολογία 163

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 δημοσιοποιούνται στον ιστότοπό του. Περιλαμβάνει τα στοιχεία επικοινωνίας των ομάδων εργασίας.

Όλες οι γνώμες και οι συστάσεις του ENRRB δημοσιοποιούνται από τη γραμματεία του ENRRB.

Or. en

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 69 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Or. en

Τροπολογία 165

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.

Or. en

Τροπολογία 166

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 70 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι ομάδες εργασίας είναι ανοικτές στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων, από την Επιτροπή, από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και, **κατά περίπτωση, από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.**

Τροπολογία

3. Οι ομάδες εργασίας είναι ανοικτές στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ρυθμιστικούς φορείς σιδηροδρόμων, από την Επιτροπή **και, κατά περίπτωση,** από επιχειρησιακούς ενδιαφερόμενους φορείς και άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Or. en

Τροπολογία 167

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.

Or. en

Τροπολογία 168

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 71 – παράγραφος 2 α (νέα)

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

Τροπολογία

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 **παράγραφος 3, στο άρθρο 8 παράγραφοι 4 και 7, στο άρθρο 10** παράγραφος 8, στο άρθρο 11 παράγραφος 2, στο άρθρο **19 παράγραφος 5, στο άρθρο 21** παράγραφος 9, στο άρθρο **31 παράγραφος 11, στο άρθρο 38** παράγραφος 3, στο άρθρο 39 παράγραφος 9, **στο άρθρο 40 παράγραφος 7, στο άρθρο 41 παράγραφος 3**, 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 που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Or. en

Τροπολογία 169

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·

Or. en

Τροπολογία 170

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 **παράγραφο** 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 [8 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 2029].

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι πτυχές που μπορούν ήδη να εφαρμοστούν από το 2026 δεν θα πρέπει να αναβληθούν για το 2029. Πολλοί διαχειριστές υποδομής έχουν ήδη ξεκινήσει τη διαδικασία στρατηγικού σχεδιασμού στο πλαίσιο του έργου TTR και είναι προετοιμασμένοι για την υλοποίησή της, γεγονός που απαιτεί μόνο νομική βάση. Η διασφάλιση πιο φιλόδοξων ημερομηνιών υλοποίησης είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και των στόχων της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

Τροπολογία 171

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) το άρθρο 35 εφαρμόζεται από [την 1η Δεκεμβρίου 2028].

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι διατάξεις σχετικά με τον προγραμματισμό περιορισμών στη χωρητικότητα που προκύπτουν από έργα υποδομής θα μπορούν να εφαρμόζονται ήδη από τον Δεκέμβριο του 2028.

Τροπολογία 172

Πρόταση κανονισμού

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ β) το άρθρο 40 εφαρμόζεται από [την 1η Δεκεμβρίου 2027].

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι διατάξεις σχετικά με την αποζημίωση για αλλαγές στα δικαιώματα χωρητικότητας θα μπορούν να εφαρμόζονται ήδη από τον Δεκέμβριο του 2027.

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 διασυνοριακών 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 κατανομημένων και συστημικών σιδηροδρομικών διαδρομών. Επιπλέον, η έννοια της «ανωτέρας βίας» ορίζεται αυστηρότερα για να αποφευχθεί η υπερβολική της χρήση. Στο κείμενο περιγράφονται σαφείς κανόνες σχετικά με τις περιστάσεις στις οποίες 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 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ**

Ο κατωτέρω κατάλογος καταρτίζεται σε καθαρά εθελοντική βάση, υπό την αποκλειστική ευθύνη της εισηγήτριας.

Στην εισηγήτρια κατατέθηκαν παρατηρήσεις από τις ακόλουθες οντότητες ή πρόσωπα κατά την προετοιμασία του σχεδίου έκθεσης:

Οντότητα και/ή πρόσωπο
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, πρώην διευθύνων σύμβουλος της SBB (Schweizerische Bundesbahnen) και πρώην πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (UIC)
Ιδιαίτερο γραφείο του Υπουργείου Μεταφορών του Βελγίου
CER, Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
ΓΔ MOVE
EIM, Ένωση Ευρωπαίων Διαχειριστών Σιδηροδρομικών Υποδομών
ERA, Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων
ERFA, Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών Λουξεμβούργου
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, Διεθνής Ένωση Κατόχων Φορταμαξών
UIRR, Διεθνής Ένωση Συνδυασμένων Οδικών και Σιδηροδρομικών Μεταφορών