

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► B    ► M2    ► C1 ΟΔΗΓΙΑ 2001/14/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Φεβρουαρίου 2001

σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής ◀ ◀

(ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Απόφαση 2002/844/ΕΚ της Επιτροπής της 23ης Οκτωβρίου 2002	L 289	30	26.10.2002
► <u>M2</u>	Οδηγία 2004/49/ΕΚ του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004	L 164	44	30.4.2004
► <u>M3</u>	Οδηγία 2007/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007	L 315	44	3.12.2007

Διορθώνεται από:

► C1 Διορθωτικό ΕΕ L 220 της 21.6.2004, σ. 16 (2004/49/ΕΚ)

▼ B▼ M2▼ CI

**ΟΔΗΓΙΑ 2001/14/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 26ης Φεβρουαρίου 2001**

**σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής**

▼ B

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(3)</sup>,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που ενέκρινε στις 22 Νοεμβρίου 2000 η επιτροπή συνδιαλλαγής <sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η μεγαλύτερη ενοποίηση του σιδηροδρομικού τομέα της Κοινότητας αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και της πορείας προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας.
- (2) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(5)</sup>, προβλέπει ορισμένα δικαιώματα πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διεθνείς ομίλους σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, δικαιώματα τα οποία σημαίνουν τη δυνατότητα χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής από πολλαπλούς χρήστες.
- (3) Η οδηγία 95/19/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για τη χορήγηση δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής και τη χρέωση τελών υποδομής <sup>(6)</sup>, προβλέπει ευρύ πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.
- (4) Οι οδηγίες αυτές δεν απέτρεψαν την ύπαρξη σημαντικών διαφορών στη διάρθρωση και στο επίπεδο των επιβαρύνσεων για σιδηροδρομικές υποδομές αλλά και στη μορφή και διάρκεια των διαδικασιών κατανομής της χωρητικότητας.
- (5) Για να εξασφαλιστεί διαφάνεια και πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στη σιδηροδρομική υποδομή για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όλες οι αναγκαίες πληροφορίες που απαιτούνται για τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης πρέπει να δημοσιεύονται σε μια δήλωση δικτύου.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 321 της 20.10.1998, σ. 10 και ΕΕ C 116 E της 26.4.2000, σ. 40.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 209 της 22.7.1999, σ. 22.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 57 της 29.2.2000, σ. 40.

<sup>(4)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ C 175 της 21.6.1999, σ. 120), επιβεβαιωθείσα στις 27 Οκτωβρίου 1999 (ΕΕ C 154 της 5.6.2000, σ. 22), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 2000 (ΕΕ C 178 της 27.6.2000, σ. 28) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Ιουλίου 2000 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 1ης Φεβρουαρίου 2001 και απόφαση του Συμβουλίου της 20ης Φεβρουαρίου 2000.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (βλέπε σελίδα 1 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 75.

## ▼ B

- (6) Τα ενδεδειγμένα συστήματα κατανομής της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών σε συνδυασμό με ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, θα έχουν ως αποτέλεσμα μια καλύτερη ισορροπία όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς.
- (7) Η ενθάρρυνση της βέλτιστης χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής θα οδηγήσει σε ελάττωση του κόστους των μεταφορών για την κοινωνία.
- (8) Για να καταστεί αποτελεσματικός ο κλάδος της μεταφοράς φορτίου, ιδίως δε ο διασυνοριακός, επιβάλλεται η ανάληψη δράσης για το άνοιγμα της αγοράς.
- (9) Θα πρέπει να είναι δυνατό να επιτρέπουν τα κράτη μέλη στους αγοραστές σιδηροδρομικών υπηρεσιών να έχουν άμεση πρόσβαση στη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας.
- (10) Η αναζωογόνηση των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων με διευρυμένη πρόσβαση των διεθνών μεταφορών φορτίου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Εμπορευματικών Σιδηροδρομικών Μεταφορών απαιτεί υγιή διατροφικό ανταγωνισμό μεταξύ σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, ιδίως χάρη στην πρέπουσα συνεκτίμηση των εξωτερικών στοιχείων κόστους. Κατάλληλα συστήματα χρέωσης τελών για τη σιδηροδρομική υποδομή συνδυασμένα με κατάλληλα συστήματα χρέωσης τελών για άλλα είδη μεταφορικής υποδομής και με ανταγωνιστικές επιχειρήσεις, θα οδηγήσουν σε μια βέλτιστη ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.
- (11) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν την ισότιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλες τις επιχειρήσεις και να επιδιώκουν, στο μέτρο του δυνατού, να ικανοποιούν τις ανάγκες όλων των χρηστών και τύπων κίνησης με δίκαιο και αμερόληπτο τρόπο.
- (12) Εντός του πλαισίου που θέτουν τα κράτη μέλη, τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας, θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να βελτιστοποιούν τη χρήση της υποδομής τους.
- (13) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς και πλήρεις ενδείξεις από τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας, οι οποίες να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.
- (14) Για να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες των χρηστών, ή των δυνητικών χρηστών, της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής, να μπορούν να προγραμματίζουν τις δραστηριότητές τους, καθώς και οι ανάγκες των πελατών και των χρηματοδοτών, είναι σημαντικό να εξασφαλίζει ο διαχειριστής της υποδομής την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής κατά τρόπο που να απηχεί την ανάγκη να διατηρούνται και να βελτιώνονται τα επίπεδα αξιοπιστίας της εξυπηρέτησης.
- (15) Είναι επιθυμητό να παρέχονται, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και στο διαχειριστή της υποδομής, κίνητρα για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών και για τη βελτίωση των επιδόσεων του δικτύου.
- (16) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας θα πρέπει να επιτρέπουν το θεμιτό ανταγωνισμό κατά την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (17) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι επαγγελματικές απαιτήσεις τόσο των αιτούντων όσο και του διαχειριστή της υποδομής.
- (18) Είναι σημαντικό να μεγιστοποιηθεί η ευελιξία που παρέχεται στους διαχειριστές της υποδομής όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, αλλά αυτό πρέπει να συμβιβάζεται με την κάλυψη των εύλογων απαιτήσεων του αιτούντος.

## ▼ B

- (19) Η διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας πρέπει να εμποδίζει την επιβολή αδικαιολόγητων περιορισμών στις επιθυμίες άλλων επιχειρήσεων που κατέχουν, ή σκοπεύουν να αποκτήσουν, δικαιώματα για τη χρήση της υποδομής προκειμένου να αναπτύξουν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες.
- (20) Είναι σκόπιμο να αφεθεί κάποιος βαθμός ευελιξίας στους διαχειριστές υποδομών για να επιτραπεί η αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση του δικτύου υποδομής.
- (21) Τα συστήματα χρέωσης τελών και κατανομής της χωρητικότητας μπορεί να πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι τα διάφορα τμήματα του δικτύου σιδηροδρομικών υποδομών ενδέχεται να έχουν σχεδιαστεί λαμβάνοντας υπόψη διαφορετικούς κύριους χρήστες.
- (22) Οι ανάγκες των επιβατικών υπηρεσιών μπορεί συχνά να έρχονται σε αντίθεση με τις ανάγκες των μεταφορών φορτίου. Οι ανάγκες των επιβατικών υπηρεσιών μπορεί να οδηγήσουν σε δίκτυο δαπανηρότερο στην κατασκευή και τη συντήρησή του σε σχέση με δίκτυο σχεδιασμένο ειδικά για φορτίο. Οι αυξανόμενες διαφορές στην ταχύτητα μεταξύ τροχαίου υλικού επιβατικών μεταφορών και τροχαίου υλικού μεταφορών φορτίου, ενδέχεται να οξύνει ακόμη περισσότερο τη σύγκρουση μεταξύ των δύο αυτών τύπων κίνησης.
- (23) Οι διάφοροι χρήστες και τύποι χρηστών συχνά έχουν διαφορετικές επιπτώσεις στη χωρητικότητα υποδομής, και πρέπει να τηρείται σωστή ισορροπία μεταξύ των αναγκών των διάφορων υπηρεσιών.
- (24) Οι υπηρεσίες που παρέχονται βάσει σύμβασης με δημόσια αρχή μπορεί να απαιτούν ειδικούς κανόνες ώστε να διασφαλίζεται η ελκυστικότητά τους για τους χρήστες.
- (25) Τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συνέπειες του αυξανόμενου κορεσμού της χωρητικότητας υποδομής και τελικά της ανεπάρκειας της χωρητικότητας.
- (26) Τα διαφορετικά χρονικά πλαίσια προγραμματισμού διαφόρων ειδών κυκλοφορίας σημαίνουν ότι είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί η δυνατότητα ικανοποίησης αιτημάτων για χωρητικότητα υποδομής που υποβάλλονται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας καθορισμού δρομολογίων.
- (27) Η χρήση των τεχνολογιών των πληροφοριών μπορεί να αυξήσει την ταχύτητα και να ενισχύσει την ανταπόκριση της διαδικασίας καθορισμού δρομολογίων καθώς και να βελτιώσει τη δυνατότητα των υποψηφίων να αιτούνται χωρητικότητα υποδομής, όπως επίσης και να βελτιώσει τη δυνατότητα να ορίζονται σιδηροδρομικές διαδρομές που διασχίζουν δίκτυα δύο ή περισσότερων διαχειριστών υποδομής.
- (28) Για να εξασφαλισθεί το βέλτιστο αποτέλεσμα για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, είναι επιθυμητό να απαιτηθεί η εξέταση της χρήσης της χωρητικότητας υποδομής, όποτε απαιτείται συντονισμός των αιτημάτων χωρητικότητας, για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των χρηστών.
- (29) Εξαιτίας της μονοπωλιακής θέσης των διαχειριστών υποδομής, είναι επιθυμητό να απαιτηθεί η εξέταση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής και των μεθόδων βελτίωσής της, όταν η διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας αδυνατεί να ικανοποιήσει τα αιτήματα των χρηστών.
- (30) Η έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με τα αιτήματα άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων καθώς και με τους περιορισμούς εντός του συστήματος, μπορεί να καταστήσει δύσκολη, για τις σιδηρο-

## ▼ B

δρομικές επιχειρήσεις, την επιδίωξη βελτιστοποίησης των αιτημάτων χωρητικότητας υποδομής.

- (31) Είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ο καλύτερος συντονισμός των συστημάτων κατανομής έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η βελτιωμένη ελκυστικότητα του σιδηροδρόμου για κυκλοφορία, που να χρησιμοποιεί το δίκτυο περισσότερων του ενός διαχειριστών υποδομής, και ιδιαίτερα για διεθνή κυκλοφορία.
- (32) Είναι σημαντικό να ελαχιστοποιηθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που μπορεί να προκύψουν, είτε μεταξύ σιδηροδρομικών υποδομών είτε μεταξύ τρόπων μεταφοράς, λόγω σημαντικών διαφορών των αρχών χρέωσης.
- (33) Είναι επιθυμητό να καθοριστούν όσες λειτουργικές συνιστώσες της υποδομής είναι απαραίτητες, για να επιτρέπουν σε έναν φορέα λειτουργίας να παρέχει υπηρεσίες, οι οποίες θα πρέπει να παρέχονται έναντι των κατώτατων τελών πρόσβασης.
- (34) Οι επενδύσεις σε σιδηροδρομική υποδομή είναι επιθυμητές και τα συστήματα χρέωσης της υποδομής θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για τους διαχειριστές υποδομής, ώστε να πραγματοποιούν κατάλληλες επενδύσεις, όπου αυτό είναι οικονομικά ελκυστικό.
- (35) Οποιοδήποτε σύστημα χρέωσης θα δίνει οικονομικές ενδείξεις προς τους χρήστες· είναι σημαντικό οι ενδείξεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να είναι συνεπείς και να τις οδηγούν στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων.
- (36) Για να επιτευχθεί η καθιέρωση κατάλληλων και δίκαιων επιπέδων χρέωσης υποδομής, οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να καταγράφουν και να διαπιστώνουν την αξιολόγηση του ενεργητικού τους και να αναπτύσσουν σαφή κατανόηση των παραγόντων κόστους στη λειτουργία της υποδομής.
- (37) Είναι επιθυμητό να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνεται υπόψη το εξωτερικό κόστος όταν λαμβάνονται αποφάσεις για τις μεταφορές.
- (38) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη που χρεώνονται για τις διεθνείς μεταφορές επιτρέπουν στους σιδηροδρόμους να ικανοποιούν τις ανάγκες της αγοράς. Επομένως, η χρέωση για την υποδομή θα πρέπει να ορίζεται στο ύψος της επιβάρυνσης που δημιουργείται άμεσα ως αποτέλεσμα της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υπηρεσίας.
- (39) Το συνολικό επίπεδο ανάκτησης κόστους μέσω των τελών υποδομής επηρεάζει το αναγκαίο επίπεδο δημόσιας υποστήριξης. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν διαφορετικά επίπεδα ανάκτησης κόστους μέσω των τελών υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των προσαυξήσεων, ή ποσοστά απόδοσης κεφαλαίου που μπορεί να ανεχθεί η αγορά, εξισορροπώντας την ανάκτηση του κόστους με τη διατροπική ανταγωνιστικότητα της σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Είναι όμως επιθυμητό οποιοδήποτε καθεστώς χρέωσης υποδομής να επιτρέπει τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου στην κυκλοφορία που μπορεί να πληρώσει τουλάχιστον το πρόσθετο κόστος που επιβάλλει.
- (40) Η σιδηροδρομική υποδομή αποτελεί φυσικό μονοπώλιο. Είναι συνεπώς αναγκαίο να παρέχονται στους διαχειριστές υποδομής κίνητρα ελάττωσης του κόστους και αποδοτικής διαχείρισης της υποδομής τους.
- (41) Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, επί μακρά σειρά ετών, το επίπεδο των επενδύσεων όσον αφορά τις υποδομές και τις τεχνολογίες δεν επέτρεψε να δημιουργηθούν οι συνθήκες για την ουσιαστική ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Συνεπώς, είναι σκόπιμο, σ' αυτό το πλαίσιο, να υπάρξει η πρόποσα αναβάθμιση, στη συνάρτηση ιδίως της δημιουργίας του Δευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μετα-

## ▼ B

φορών, χρησιμοποιώντας, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα κοινοτικά μέσα, με την επιφύλαξη των προτεραιοτήτων που έχουν ήδη καθοριστεί.

- (42) Οι εκπτώσεις που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να σχετίζονται με την εξοικονόμηση διοικητικού κόστους που πραγματικά συμβαίνει. Μπορούν όμως να χρησιμοποιούνται και για την προαγωγή της αποτελεσματικής χρησιμοποίησης της υποδομής.
- (43) Είναι επιθυμητό να παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής κίνητρα ελαχιστοποίησης της αναστάτωσης στο δίκτυο.
- (44) Η κατανομή της χωρητικότητας συνδέεται με κόστος που βαρύνει το διαχειριστή της υποδομής και για το οποίο θα πρέπει να ζητείται πληρωμή.
- (45) Απαιτούνται μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, υποχρεούνται να κατέχουν το κατάλληλο πιστοποιητικό ασφάλειας πριν να λειτουργήσουν στο έδαφος κράτος μέλους. Η χορήγηση των πιστοποιητικών ασφαλείας πρέπει να συμφωνεί με το κοινοτικό δίκαιο.
- (46) Η αποτελεσματική διαχείριση και η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση της χωρητικότητας, απαιτούν την εγκαθίδρυση ρυθμιστικού φορέα που να εποπτεύει την εφαρμογή των εν λόγω κοινοτικών κανόνων και να ενεργεί ως δεύτερη βαθμίδα προσφυγής, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα δικαστικής προσφυγής.
- (47) Απαιτούνται ειδικά μέτρα για να ληφθούν υπόψη οι γεωγραφικές και γεωπολιτικές ιδιαιτερότητες ορισμένων κρατών μελών καθώς και η ιδιαίτερη οργάνωση του τομέα των σιδηροδρόμων σε ορισμένα κράτη μέλη, χωρίς να θιγεί η ακεραιότητα της εσωτερικής αγοράς.
- (48) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(1)</sup>.
- (49) Σύμφωνα με τις αρχές της ελικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως διατυπώνονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι ο συντονισμός των ρυθμίσεων, στα κράτη μέλη, σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας υποδομής και οι χρεώσεις για τη χρήση αυτής καθώς και η πιστοποίηση ασφαλείας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της ανάγκης εξασφάλισης δίκαιων και αμερόληπτων όρων πρόσβασης στην υποδομή και λόγω της προδήλως διεθνούς διάστασης της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων και, ως εκ τούτου, εξαιτίας της ανάγκης συντονισμένης διεθνούς δράσης, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (50) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2830/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977, περί των αναγκαίων μέτρων για να επιτευχθεί η δυνατότητα σύγκρισης της λογιστικής και των ετησίων λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(2)</sup>, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2183/78 του Συμβουλίου, της 19ης Σεπτεμβρίου 1978, περί καθορισμού ομοιόμορφων αρχών για τον υπολογισμό

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 334 της 24.12.1977, σ. 13· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

**▼B**

του κόστους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων <sup>(1)</sup>, η απόφαση 82/529/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1982, περί της διαμόρφωσης των τιμών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων <sup>(2)</sup>, και η απόφαση 83/418/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1983, για την εμπορική αυτονομία των επιχειρήσεων των σιδηροδρόμων στη διαχείριση των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και αποσκευών <sup>(3)</sup>, καθώς και η οδηγία 95/19/ΕΚ, καθίσταται πλέον άνευ αντικειμένου, δυνάμει της παρούσας οδηγίας και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθούν,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

**ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ***Άρθρο 1***Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία αφορά τις αρχές και τις διαδικασίες που εφαρμόζονται για τον καθορισμό και τη χρέωση τελών σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και την κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής ακολουθούν τις αρχές που θέτει η παρούσα οδηγία και επιτρέπουν, με τον τρόπο αυτό, στο διαχειριστή υποδομής να διαθέσει στην αγορά και να κάνει τη βέλτιστη αποτελεσματική χρήση της διαθέσιμης χωρητικότητας υποδομής.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για εσωτερικές και διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:

- α) αυτόνομα τοπικά και περιφερειακά δίκτυα επιβατικών υπηρεσιών σε σιδηροδρομική υποδομή·
- β) δίκτυα που προορίζονται μόνο για τη λειτουργία αστικών ή προαστιακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών·
- γ) περιφερειακά δίκτυα τα οποία χρησιμοποιούνται για περιφερειακές υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου αποκλειστικά από σιδηροδρομική επιχείρηση που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, μέχρις ότου άλλος αιτών ζητήσει χωρητικότητα στο δίκτυο αυτό·
- δ) ιδιόκτητη σιδηροδρομική υποδομή που υπάρχει αποκλειστικά για χρήση από τον ιδιοκτήτη της υποδομής για τις δικές του δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου·

**▼M3**

ε) δραστηριότητες μεταφορών υπό μορφή παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με διέλευση διά της Κοινότητας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 258 της 21.9.1978, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 234 της 9.8.1982, σ. 5· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 237 της 26.8.1983, σ. 32· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

## ▼ B

4. Οι μεταφορικές δραστηριότητες που έχουν τη μορφή υπηρεσιών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας υπό τη Μάγλη, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 2***Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) «κατανομή»: η κατανομή της χωρητικότητας σιδηροδρομικής υποδομής από διαχειριστή υποδομής·
- β) «αιτών»: η αδειούχος σιδηροδρομική επιχείρηση και/ή διεθνής όμιλος σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και, στα κράτη μέλη, τα οποία προβλέπουν τη δυνατότητα αυτή, και άλλα πρόσωπα και/ή νομικές οντότητες που ενδιαφέρονται, για σκοπούς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή για εμπορικούς σκοπούς, να προσφέρουν χωρητικότητα υποδομής, όπως οι δημόσιες αρχές δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 <sup>(1)</sup> και οι φορτωτές, οι πράκτορες μεταφορών και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, για την εκμετάλλευση σιδηροδρομικών υπηρεσιών, στο έδαφός τους·
- γ) «κορεσμένη υποδομή»: τμήμα υποδομής για το οποίο η ζήτηση χωρητικότητας υποδομής δεν μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως κατά τη διάρκεια ορισμένων περιόδων, ακόμη και μετά το συντονισμό διαφορετικών αιτημάτων χωρητικότητας·
- δ) «σχέδιο ανάπτυξης χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής που προτείνονται για την ελάφυνση των περιορισμών χωρητικότητας που έχουν ως αποτέλεσμα το χαρακτηρισμό ενός τμήματος υποδομής ως «κορεσμένης υποδομής»·
- ε) «συντονισμός»: η διαδικασία μέσω της οποίας ο φορέας κατανομής και οι αιτούντες επιχειρούν να επιλύουν τις περιπτώσεις αντικρουόμενων αιτήσεων για χωρητικότητα υποδομής·
- στ) «συμφωνία πλαίσιο»: νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία δυνάμει του δημοσίου ή του ιδιωτικού δικαίου, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του διαχειριστή της υποδομής ή του αρμόδιου φορέα κατανομής όσον αφορά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακος δρομολογίου·
- ζ) «χωρητικότητα υποδομής»: η δυνατότητα χρονικού προγραμματισμού σιδηροδρομικών διαδρομών που ζητούνται για ένα στοιχείο της υποδομής για μια συγκεκριμένη περίοδο·
- η) «διαχειριστής υποδομής»: οποιοσδήποτε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος κυρίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η έννοια αυτή μπορεί να περιλαμβάνει και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις·
- θ) «δίκτυο»: το σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο κατέχει και/ή διαχειρίζεται ένας διαχειριστής υποδομής·
- ι) «δήλωση δικτύου»: η δήλωση που ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια που αφορούν τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας. Η δήλωση περιέχει επίσης όσες πληροφορίες απαιτούνται ώστε να είναι δυνατή η υποβολή αίτησης χωρητικότητας υποδομής·

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1893/91 (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).



**▼ B**

- ια) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε ιδιωτική ή δημόσια επιχείρηση, που έχει λάβει άδεια βάσει της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας και της οποίας η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης και τις επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη·
- ιβ) «σιδηροδρομική διαδρομή»: η χωρητικότητα υποδομής που απαιτείται για να κινηθεί ένας συρμός μεταξύ δύο τόπων σε δεδομένο χρονικό διάστημα·
- ιγ) «πίνακας δρομολογίων»: τα δεδομένα που καθορίζουν όλες τις προγραμματισμένες κινήσεις συρμών και τροχαίου υλικού που λαμβάνουν χώρα στην εν λόγω υποδομή κατά την περίοδο ισχύος του πίνακα·

**▼ M3**

- ιδ) «διέλευση»: η διάσχιση κοινοτικού εδάφους, η οποία πραγματοποιείται χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή/και χωρίς επιβίβαση επιβατών ή αποβίβασή τους στο κοινοτικό έδαφος.

**▼ B***Άρθρο 3***Δήλωση δικτύου**

1. Ο διαχειριστής υποδομής, ύστερα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συντάσσει και δημοσιεύει δήλωση δικτύου, η οποία λαμβάνεται έναντι καταβολής τέλους το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος δημοσίευσης της δήλωσης αυτής.
2. Η δήλωση δικτύου ορίζει τη φύση της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Περιέχει πληροφορίες που καθορίζουν τους όρους πρόσβασης στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή. Το περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου ορίζεται στο παράρτημα I.
3. Η δήλωση δικτύου ενημερώνεται και τροποποιείται, εφόσον απαιτείται.
4. Η δήλωση δικτύου δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος για χωρητικότητα υποδομής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

**ΤΕΛΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ***Άρθρο 4***Θέσπιση, καθορισμός και είσπραξη τελών**

1. Τα κράτη μέλη καθιερώνουν πλαίσιο χρέωσης σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία που αναφέρεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

Υπό την επιφύλαξη του εν λόγω όρου περί διαχειριστικής ανεξαρτησίας, τα κράτη μέλη καθορίζουν επίσης συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης, ή αναθέτουν την αρμοδιότητα αυτή στο διαχειριστή υποδομής. Ο καθορισμός του τέλους για τη χρήση υποδομής και η είσπραξη αυτού του τέλους, διενεργούνται από το διαχειριστή υποδομής.

2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής δεν είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση ή τη λήψη αποφάσεων, από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, τότε το έργο το οποίο περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο, πλην της είσπραξης των τελών, εκτελείται από φορέα χρέωσης που είναι ανεξάρτητος ως προς τη νομική του μορφή,

**▼ B**

την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται για να επιτύχουν την αποδοτική λειτουργία σιδηροδρομικών υπηρεσιών που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής. Πρέπει συγκεκριμένα να αποβλέπουν στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου και της αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του Διερωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Δύνανται να ιδρύουν μικτούς οργανισμούς, κατά περίπτωση, για να το επιτύχουν αυτό. Οποιαδήποτε συνεργασία ή μικτός οργανισμός δεσμεύεται από τους κανόνες που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.

4. Εκτός από τις περιπτώσεις ειδικών ρυθμίσεων δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 2, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι το χρησιμοποιούμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου τους.

5. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι η εφαρμογή του συστήματος χρέωσης συνεπάγεται ισότιμα και αμερόληπτα τέλη για διαφορετικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν υπηρεσίες ισότιμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη συμφωνούν με τους κανόνες που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

6. Ο διαχειριστής υποδομής ή φορέας χρέωσης τηρεί το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που του παρέχουν οι αιτούντες.

*Άρθρο 5***Υπηρεσίες**

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, που περιγράφονται στο παράρτημα II. Οι υπηρεσίες που περιγράφονται στο παράρτημα II, σημείο 2 παρέχονται χωρίς διακρίσεις, ενώ οι αιτήσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να απορρίπτονται μόνον εφόσον υφίστανται βιώσιμες εναλλακτικές επιλογές υπό τους όρους της αγοράς. Εάν οι υπηρεσίες δεν παρέχονται από ένα διαχειριστή υποδομής, ο πάροχος της «κύριας υποδομής» καταβάλλει κάθε εύλογη προσπάθεια για να διευκολύνει την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής παρέχει οποιοδήποτε μέρος του φάσματος υπηρεσιών που περιγράφονται στο παράρτημα II, σημείο 3, ως πρόσθετες υπηρεσίες, τότε τις παρέχει κατόπιν αιτήματος σε σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ζητούν ευρύτερο φάσμα των, απαριθμούμενων στο παράρτημα II, σημείο 4, βοηθητικών υπηρεσιών, από το διαχειριστή υποδομής ή από άλλους προμηθευτές. Ο διαχειριστής υποδομής δεν υποχρεούται να παράσχει τις υπηρεσίες αυτές.

*Άρθρο 6***Κόστος υποδομής και λογαριασμοί**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων κατά περίπτωση και προκαταβολών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα, οι λογαριασμοί ενός διαχειριστή υποδομής, πρέπει τουλάχιστον να ισοσκελίζουν τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική χρηματοδότηση έναντι των δαπανών υποδομής.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τους χρήστες, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς,

**▼B**

βάσει δικαίου και αμερόληπτου διατροπικού ανταγωνισμού, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 7 και 8, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητάει από το διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίσει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.

2. Στους διαχειριστές υποδομής, με τη δέουσα προσοχή σε θέματα ασφάλειας και συντήρησης και βελτίωσης της ποιότητας εξυπηρέτησης της υποδομής, παρέχονται κίνητρα για τη μείωση του κόστους παροχής της υποδομής και του επιπέδου τελών πρόσβασης.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η διάταξη της παραγράφου 2 εφαρμόζεται, είτε μέσω συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής που να καλύπτει περίοδο τουλάχιστον τριών ετών και να προβλέπει την κρατική χρηματοδότηση, είτε μέσω της θέσπισης κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων με τις δέουσες εξουσίες.

4. Όταν υπάρχει συμβατική συμφωνία, οι όροι της σύμβασης και η οργάνωση των πληρωμών που θα συμφωνηθούν για την παροχή χρηματοδότησης στο διαχειριστή υποδομής, συμφωνούνται εκ των προτέρων ώστε να καλύπτουν ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης.

5. Καθορίζεται μέθοδος για τον επιμερισμό του κόστους. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν προηγούμενη έγκριση. Η μέθοδος αυτή θα πρέπει να αναπροσαρμόζεται από καιρού εις καιρόν σύμφωνα προς την καλύτερη διεθνή πρακτική.

*Άρθρο 7***Αρχές χρέωσης**

1. Τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να απαιτούν από το διαχειριστή υποδομής να παρέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες για τα επιβαλλόμενα τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει, στη συνάρτηση αυτή, να είναι σε θέση να αιτιολογήσει ότι τα τέλη υποδομής που τιμολογούνται πραγματικά σε κάθε επιχείρηση, σύμφωνα με τα άρθρα 4 έως 12, συμφωνούν με τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, εφόσον συντρέχει η περίπτωση, με τα τιμολόγια που καθορίζονται στη δήλωση δικτύου.

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 ή του άρθρου 8, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

4. Το τέλος υποδομής μπορεί να περιλαμβάνει τέλος που να εκφράζει την ανεπάρκεια χωρητικότητας συγκεκριμένου τμήματος της υποδομής κατά τις περιόδους συμφόρησης.

5. Το τέλος υποδομής μπορεί να τροποποιείται ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των επιπτώσεων στο περιβάλλον που οφείλονται στη λειτουργία του συρμού. Μια τέτοια τροποποίηση πρέπει να διαφοροποιείται σύμφωνα με το μέγεθος της προκαλούμενης επίπτωσης.

Ο καταλογισμός του περιβαλλοντικού κόστους ο οποίος συνεπάγεται αύξηση του συνολικού ποσού εσόδων του διαχειριστή της υποδομής, επιτρέπεται, εν τούτοις, μόνον εφόσον επιβάλλεται παρόμοια χρέωση σε συγκρίσιμο επίπεδο και σε άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς.

Εάν δεν υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους σε άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς, η τροποποίηση αυτή δεν πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα οποιαδήποτε συνολική μεταβολή των εσόδων του διαχειριστή υποδομής. Εάν υπάρχει συγκρίσιμο επίπεδο χρέωσης του περιβαλλοντικού κόστους για τους σιδηροδρόμους και τους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς και αυτό οδηγεί

**▼ B**

σε πρόσθετα έσοδα, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα.

6. Προκειμένου να αποφεύγονται ανεπιθύμητες δυσανάλογες διακυμάνσεις, τα τέλη που αναφέρονται στις παραγράφους 3, 4 και 5, είναι δυνατόν να λαμβάνονται ως μέσος όρος ενός ευλόγου φάσματος σιδηροδρομικών υπηρεσιών και χρόνων. Ωστόσο, τα σχετικά μεγέθη των τελών υποδομής, πρέπει να σχετίζονται με τις δαπάνες που οφείλονται στην παροχή των υπηρεσιών.

7. Η παροχή υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα II, σημείο 2, δεν καλύπτεται από το παρόν άρθρο. Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, κατά τον καθορισμό των τιμών για τις αναφερόμενες στο παράρτημα II, σημείο 2, υπηρεσίες, λαμβάνεται υπόψη η κατάσταση που επικρατεί στις σιδηροδρομικές μεταφορές όσον αφορά τον ανταγωνισμό.

8. Όταν οι υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα II, σημεία 3 και 4, ως πρόσθετες και βοηθητικές, παρέχονται από ένα μόνον προμηθευτή, το τέλος που επιβάλλεται για την υπηρεσία σχετίζεται με το κόστος παροχής της, το οποίο υπολογίζεται βάσει του πραγματικού επιπέδου χρήσης.

9. Είναι δυνατόν να επιβάλλονται τέλη για χωρητικότητα που χρησιμοποιείται για λόγους συντήρησης της υποδομής. Τα τέλη αυτά δεν υπερβαίνουν την καθαρή απώλεια εσόδων του διαχειριστή υποδομής, λόγω της συντήρησης.

*Άρθρο 8***Εξαιρέσεις από τις αρχές χρέωσης**

1. Ένα κράτος μέλος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη ανάκτηση του κόστους που προκύπτει για το διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίου. Το σύστημα χρέωσης πρέπει να σέβεται τις αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.

2. Για συγκεκριμένα επενδυτικά προγράμματα στο μέλλον ή τα οποία ολοκληρώθηκαν το πολύ δεκαπέντε έτη πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει ή να εξακολουθεί να καθορίζει υψηλότερα τέλη, βάσει του μακροπρόθεσμου κόστους των σχεδίων αυτών, εάν τα σχέδια αυτά αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και/ή την οικονομική αποδοτικότητα και δεν θα μπορούσαν να αναληφθούν ή δεν θα μπορούσαν να έχουν αναληφθεί διαφορετικά. Η ρύθμιση αυτή της χρέωσης μπορεί να περιλαμβάνει και συμφωνίες για τον επιμερισμό του κινδύνου που συνδέεται με τις νέες επενδύσεις.

3. Για να αποφεύγονται οι διακρίσεις, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι τα μέσα και τα οριακά τέλη για ισοδύναμες χρήσεις της υποδομής είναι συγκρίσιμα και ότι συγκρίσιμες υπηρεσίες για τον ίδιο τομέα της αγοράς υπόκεινται στα ίδια τέλη. Ο διαχειριστής υποδομής οφείλει να αποδεικνύει στη δήλωση δικτύου ότι το σύστημα χρέωσης ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αυτές, στο βαθμό που τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να κοινολογηθούν εμπιστευτικές εμπορικές πληροφορίες.

▼ B

4. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιαστικά στοιχεία του συστήματος τελών που αναφέρεται στην παράγραφο 1, τα δημοσιοποιεί τουλάχιστον τρεις μήνες νωρίτερα.

*Άρθρο 9***Εκπτώσεις**

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82, 86 και 87 της συνθήκης και παρά το άρθρο 7 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οποιαδήποτε έκπτωση στα τέλη που επιβάλλονται σε σιδηροδρομική επιχείρηση από το διαχειριστή υποδομής, για οποιαδήποτε υπηρεσία, είναι σύμφωνη με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Εξαιρέσει της παραγράφου 3, οι εκπτώσεις περιορίζονται στην πραγματική εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για το διαχειριστή υποδομής. Κατά τον καθορισμό του επιπέδου έκπτωσης, δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη εξοικονομήσεις κόστους που έχουν ήδη ενσωματωθεί στο επιβληθέν τέλος.

3. Οι διαχειριστές υποδομών δύνανται να εισάγουν καθεστώτα προσिता σε όλους τους χρήστες της υποδομής, για συγκεκριμένα ρεύματα κυκλοφορίας, παρέχοντας χρονικά περιορισμένες εκπτώσεις για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή της χρησιμοποίησης γραμμών που υποχρησιμοποιούνται σοβαρά.

4. Οι εκπτώσεις μπορούν να αφορούν μόνον τέλη που επιβάλλονται για συγκεκριμένο τμήμα υποδομής.

5. Σε όμοιες υπηρεσίες, πρέπει να εφαρμόζονται όμοια καθεστώτα εκπτώσεων.

*Άρθρο 10***Συστήματα αποζημίωσης για το ανεξόφλητο περιβαλλοντικό κόστος, το κόστος ατυχημάτων και το κόστος υποδομής**

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν χρονικώς περιορισμένο σύστημα αποζημίωσης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για το αποδεδειγμένο ανεξόφλητο περιβαλλοντικό κόστος, το κόστος ατυχημάτων και το κόστος υποδομής ανταγωνιστικών τρόπων μεταφοράς, εφόσον το κόστος αυτό υπερβαίνει το ισοδύναμο κόστος των σιδηροδρόμων.

2. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης που λαμβάνει αποζημίωση έχει αποκλειστικό δικαίωμα, η αποζημίωση πρέπει να συνεπάγεται συγκρίσιμα οφέλη για τους χρήστες.

3. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται και οι υπολογισμοί που εκτελούνται πρέπει να λαμβάνουν δημοσιότητα. Πρέπει ειδικότερα να μπορεί να αποδεικνύεται το συγκεκριμένο μη χρεωθέν κόστος της ανταγωνιστικής μεταφορικής υποδομής που έχει αποφευχθεί και να εξασφαλίζεται ότι το σύστημα εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις χωρίς να γίνονται διακρίσεις.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ένα τέτοιο σύστημα είναι συμβατό με τα άρθρα 73, 87 και 88 της συνθήκης.

*Άρθρο 11***Σύστημα επιδόσεων**

1. Τα συστήματα χρέωσης υποδομής ενθαρρύνουν, μέσω συστήματος επιδόσεων, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το διαχειριστή υποδομής, να ελαχιστοποιούν τη διαταραχή και βελτιώνουν την επίδοση του σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτό μπορεί να προβλέπει κυρώσεις για πράξεις που διαταράσσουν τη λειτουργία του δικτύου, αποζημίωση των επιχειρήσεων που πλήττονται από τη διαταραχή και πριμοδότηση για

**▼ B**

ανταμοιβή της επίδοσης που είναι καλύτερη από την προγραμματισμένη.

2. Οι βασικές αρχές του συστήματος επιδόσεων ισχύουν σε ολόκληρο το δίκτυο.

*Άρθρο 12***Τέλη κράτησης**

Οι διαχειριστές υποδομής δύνανται να επιβάλλουν κατάλληλο τέλος για χωρητικότητα που ζητείται αλλά δεν χρησιμοποιείται. Το τέλος αυτό πρέπει να παρέχει κίνητρα για αποδοτική χρήση της χωρητικότητας.

Ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να είναι πάντοτε σε θέση να αναφέρει, σε κάθε ενδιαφερόμενο, τη χωρητικότητα υποδομής, που έχει κατανεμηθεί στις χρήστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ***Άρθρο 13***Δικαιώματα χωρητικότητας**

1. Η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται από διαχειριστή υποδομής και, εφόσον κατανεμηθεί σε αιτούντα, δεν μπορεί να μεταβιβασθεί από το λήπτη σε άλλη επιχείρηση ή υπηρεσία.

Οποιαδήποτε εμπορική συναλλαγή με αντικείμενο τη χωρητικότητα υποδομής απαγορεύεται και συνεπάγεται αποκλεισμό από κάθε περαιτέρω χορήγηση υποδομής.

Η χρήση χωρητικότητας από σιδηροδρομική επιχείρηση, όποτε ασκείται η δραστηριότητα αιτούντος που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση, δεν θεωρείται μεταβίβαση.

2. Το δικαίωμα χρήσης συγκεκριμένης χωρητικότητας υποδομής με τη μορφή σιδηροδρομικής διαδρομής, μπορεί να παρέχεται σε αιτούντες για μέγιστη διάρκεια μίας περιόδου πίνακος δρομολογίων.

Ένας διαχειριστής υποδομής και ένας αιτών μπορούν να συνάπτουν συμφωνία-πλαίσιο, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17, για τη χρήση χωρητικότητας στη σχετική σιδηροδρομική υποδομή, για χρονική περίοδο μεγαλύτερη από τη μία περίοδο πίνακος δρομολογίων.

3. Ο ορισμός των αντίστοιχων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και αιτούντων ως προς οποιαδήποτε κατανομή χωρητικότητας, δίδεται στις συμβάσεις ή τη νομοθεσία.

**▼ M3**

4. Όταν αιτών προτίθεται να ζητήσει χωρητικότητα υποδομής με σκοπό την παροχή υπηρεσίας διεθνών μεταφορών επιβατών, όπως ορίζεται με το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους ρυθμιστικούς φορείς. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκτίμηση του σκοπού της διεθνούς υπηρεσίας να μεταφέρει επιβάτες μεταξύ σταθμών που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη, και τις πιθανές οικονομικές επιπτώσεις στις υφιστάμενες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρυθμιστικοί φορείς διασφαλίζουν ότι ενημερώνεται κάθε αρμόδια αρχή που έχει αναθέσει υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών καθοριζόμενη σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε άλλη ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή με το δικαίωμα να περιορίζει την πρόσβαση δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3β της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ και κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί της διαδρομής της εν λόγω υπηρεσίας διεθνούς μεταφοράς επιβατών.



#### Άρθρο 14

##### Κατανομή χωρητικότητας

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να καθιερώνουν πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, σεβόμενα τη διαχειριστική ανεξαρτησία, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ. Πρέπει να ορίζονται οι εκάστοτε κανόνες κατανομής χωρητικότητας. Ο διαχειριστής της υποδομής εκτελεί τις διαδικασίες κατανομής χωρητικότητας. Ειδικότερα, ο διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι η χωρητικότητα υποδομής κατανέμεται, σε δίκαιη και χωρίς διακρίσεις βάση, και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο.
2. Όταν ο διαχειριστής υποδομής, ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση ή τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, δεν είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση, τότε το έργο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και περιγράφεται στο παρόν κεφάλαιο, εκτελείται από φορέα κατανομής ο οποίος είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση ως προς τη νομική του μορφή, την οργάνωση και τη λήψη αποφάσεων.
3. Οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς κατανομής τηρούν το εμπορικό απόρρητο των πληροφοριών που τους παρέχονται.

#### Άρθρο 15

##### Συνεργασία για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σε περισσότερα του ενός δίκτυα

1. Οι διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται ώστε να επιτρέπουν την αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής που διασχίζει περισσότερα του ενός δίκτυα. Οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, και ιδίως εντός των πλαισίων του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Καθορίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες για να το επιτύχουν. Οι διαδικασίες αυτές δεσμεύονται από τους κανόνες που θέτει η παρούσα οδηγία.

Στο πλαίσιο της διαδικασίας για το συντονισμό της κατανομής χωρητικότητας υποδομής σε διεθνές επίπεδο, συμμετέχουν εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής για όλες τις σιδηροδρομικές υποδομές των οποίων οι αποφάσεις κατανομής έχουν επιπτώσεις σε περισσότερους του ενός άλλους διαχειριστές υποδομής. Κατάλληλοι εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομής εκτός της Κοινότητας, μπορούν να συμμετέχουν στις διαδικασίες αυτές. Η Επιτροπή ενημερώνεται και καλείται να παρευρεθεί ως παρατηρητής.

2. Σε κάθε σύσκεψη ή άλλη δραστηριότητα που διενεργείται για την κατανομή χωρητικότητας υποδομής για διαδικτυακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, οι αποφάσεις λαμβάνονται μόνο από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.
3. Οι συμμετέχοντες στη συνεργασία που αναφέρει η παράγραφος 1 μεριμνούν ώστε οι όροι συμμετοχής, οι μέθοδοι λειτουργίας της εν λόγω συνεργασίας και όλα τα κριτήρια αξιολόγησης και κατανομής της χωρητικότητας υποδομής, να λαμβάνουν δημοσιότητα.
4. Κατά τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι διαχειριστές υποδομής αξιολογούν την ανάγκη και, όπου απαιτείται, προτείνουν και οργανώνουν διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές προς διευκόλυνση της λειτουργίας σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου που υπόκεινται σε ad hoc αίτημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23.

Τέτοιες προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές διατίθενται στους αιτούντες μέσω οποιουδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

▼ **B***Άρθρο 16***Αιτούντες**

1. Οι αιτήσεις για χωρητικότητα υποδομής μπορούν να υποβάλλονται από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διεθνείς ομίλους τους και, στο έδαφος των κρατών μελών που το επιτρέπουν, από άλλους αιτούντες που πληρούν τον ορισμό του άρθρου 2, στοιχείο β). Τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να επιτρέπουν σε άλλους αιτούντες να υποβάλλουν αιτήσεις για χωρητικότητα υποδομής στο έδαφός τους.
2. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να εγείρει απαιτήσεις ως προς τους αιτούντες για να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν εχέγγυα για τις θεμιτές προσδοκίες του όσον αφορά τα μελλοντικά έσοδα και τη χρήση της υποδομής. Οι εν λόγω απαιτήσεις είναι προσήκουσες, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις. Δημοσιεύονται ως μέρος των αρχών κατανομής στη δήλωση δικτύου και ενημερώνεται σχετικά η Επιτροπή.
3. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 μπορούν μόνον να περιλαμβάνουν την παροχή οικονομικής εγγύησης που να μην υπερβαίνει ένα ενδεδειγμένο επίπεδο, το οποίο θα είναι ανάλογο του σκοπούμενου επιπέδου δραστηριότητας του αιτούντος, και τη διασφάλιση της δυνατότητας να προετοιμαστούν συμμορφούμενες προσφορές χωρητικότητας υποδομής.

*Άρθρο 17***Συμφωνίες-πλαίσιο**

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 της συνθήκης, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία-πλαίσιο με αιτούντα. Η εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χωρητικότητας υποδομής που απαιτούνται από τον αιτούντα και προσφέρονται σ' αυτόν για χρονικό διάστημα πέραν της μίας περιόδου πίνακος δρομολογίων. Η συμφωνία-πλαίσιο δεν καθορίζει λεπτομερώς μια σιδηροδρομική διαδρομή, αλλά είναι τέτοια ώστε να επιδιώκει την ικανοποίηση των νόμιμων εμπορικών αναγκών του αιτούντος. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί προηγούμενη έγκριση για την εν λόγω συμφωνία-πλαίσιο από το ρυθμιστικό φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 30 της παρούσας οδηγίας.
2. Οι συμφωνίες-πλαίσιο δεν πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες ή υπηρεσίες.
3. Μία συμφωνία-πλαίσιο επιτρέπει την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της ώστε να καθιστά δυνατή την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.
4. Η συμφωνία-πλαίσιο μπορεί να προβλέπει κυρώσεις σε περίπτωση που θα καθιστάτο αναγκαίο να τροποποιηθεί ή να λήξει η συμφωνία.

▼ **M3**

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο ισχύουν, καταρχήν, για χρονικό διάστημα πέντε ετών, ανανεώσιμο για περιόδους ίσες προς την αρχική τους διάρκεια. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα πέντε έτη, πρέπει να δικαιολογείται με την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

5α. Για υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εξειδικευμένη υποδομή, κατά το άρθρο 24, η οποία απαιτεί σημαντικές και μακροπρόθεσμες επενδύσεις, καταλλήλως αιτιολογημένες από τον αιτούντα, οι συμφωνίες-πλαίσιο μπορούν να διαρκούν 15 έτη. Κάθε χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 15 έτη επιτρέπεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων που περιλαμβάνουν πολυετές σχέδιο αποσβέσεων.



**▼ M3**

Στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατόν να απαιτηθεί από τον αιτούντα λεπτομερής καθορισμός των χαρακτηριστικών χωρητικότητας της υποδομής, μεταξύ άλλων της συχνότητας, του όγκου και της ποιότητας των σιδηροδρομικών διαδρομών, που παραχωρείται στον αιτούντα για τη διάρκεια της συμφωνίας-πλαίσιο. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να μειώνει τη διατεθείσα χωρητικότητα η οποία, για διάστημα τουλάχιστον ενός μηνός, χρησιμοποιήθηκε λιγότερο από το κατώτατο όριο ποσόστωσης που προβλέπει το άρθρο 27.

Από την 1η Ιανουαρίου 2010 και εφεξής, μπορεί να συνταχθεί αρχική συμφωνία-πλαίσιο διάρκειας πέντε ετών, ανανεώσιμη άπαξ, βάσει των χαρακτηριστικών χωρητικότητας των οποίων κάνουν χρήση οι αιτούντες φορείς εκτέλεσης υπηρεσιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010, προκειμένου να ληφθούν υπόψη εξειδικευμένες επενδύσεις ή η ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων. Ο ρυθμιστικός φορέας του άρθρου 30 είναι υπεύθυνος να εγκρίνει την έναρξη ισχύος της συμφωνίας αυτής.

**▼ B**

6. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, η γενική φύση κάθε συμφωνίας-πλαίσιο είναι διαθέσιμη σε οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος.

*Άρθρο 18***Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής**

1. Ο διαχειριστής υποδομής σέβεται το χρονοδιάγραμμα για την κατανομή της χωρητικότητας που παρατίθεται στο παράρτημα III.
2. Πριν αρχίσουν τις συνεννοήσεις για τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής συμφωνούν με τους άλλους ενδιαφερομένους οικείους διαχειριστές υποδομής για τις διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που πρόκειται να περιληφθούν στον πίνακα δρομολογίων. Γίνονται οι προσαρμογές, μόνον εφόσον είναι απολύτως απαραίτητες.

*Άρθρο 19***Αίτηση**

1. Οι αιτούντες μπορούν, δυνάμει του δημόσιου ή του ιδιωτικού δικαίου, να υποβάλλουν αίτηση στο διαχειριστή υποδομής για να ζητούν έγκριση του δικαιώματος χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής έναντι τέλους κατά τα οριζόμενα στο κεφάλαιο II.
2. Τα αιτήματα που σχετίζονται με τον κανονικό πίνακα δρομολογίων πρέπει να τηρούν τις προθεσμίες που προβλέπονται στο παράρτημα III.
3. Ένας αιτών που αποτελεί μέρος μιας συμφωνίας-πλαίσιο, υποβάλλει αίτηση σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία.
4. Οι αιτούντες δύνανται να ζητούν χωρητικότητα υποδομής που να διασχίζει περισσότερο του ενός δίκτυα, υποβάλλοντας αίτηση σε ένα διαχειριστή υποδομής. Ο εν λόγω διαχειριστής υποδομής μπορεί, στην περίπτωση αυτή, να ενεργεί εξ ονόματος του αιτούντος για να ζητήσει χωρητικότητα από άλλον αρμόδιο διαχειριστή υποδομής.
5. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι, για χωρητικότητα υποδομής που διασχίζει περισσότερο του ενός δίκτυα, οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση απευθείας σε οποιονδήποτε μικτό οργανισμό που μπορεί να ιδρύεται από τους διαχειριστές υποδομής.

*Άρθρο 20***Χρονικός προγραμματισμός**

1. Ο διαχειριστής υποδομής ικανοποιεί στο μέτρο του δυνατού όλα τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των αιτημάτων για σιδηροδρομικές διαδρομές που διασχίζουν περισσότερα

**▼B**

από ένα δίκτυα, και λαμβάνει, στο μέτρο του δυνατού, υπόψη όλους τους περιορισμούς στους αιτούντες, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις τους.

2. Κατά τις διαδικασίες χρονικού προγραμματισμού και συντονισμού, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να αποδίδει προτεραιότητα σε συγκεκριμένες υπηρεσίες αλλά μόνον όπως ορίζεται στα άρθρα 22 και 24.

3. Ο διαχειριστής υποδομής συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους προτεινόμενους πίνακες δρομολογίων και τους αφήνει τουλάχιστον ένα μήνα για να εκθέσουν τις απόψεις τους. Τα ενδιαφερόμενα μέρη περιλαμβάνουν όλους όσους έχουν ζητήσει χωρητικότητα υποδομής καθώς και άλλα μέρη που επιθυμούν να έχουν την ευκαιρία να σχολιάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι πίνακες δρομολογίων ενδέχεται να επηρεάσουν τη δυνατότητά τους να παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες κατά το χρόνο ισχύος του πίνακος δρομολογίων.

4. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει τα δέοντα μέτρα προκειμένου να αντιμετωπίσει οποιοσδήποτε ανησυχίες εκφρασθούν.

*Άρθρο 21***Διαδικασία συντονισμού**

1. Κατά τη διαδικασία χρονικού προγραμματισμού που αναφέρεται στο άρθρο 20, όταν ο διαχειριστής υποδομής αντιμετωπίζει αντικρουόμενα αιτήματα, προσπαθεί, μέσω συντονισμού των αιτημάτων, να εξασφαλίζει τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό όλων των αιτημάτων.

2. Όταν προκύπτει περίπτωση όπου απαιτείται συντονισμός, τότε ο διαχειριστής υποδομής έχει το δικαίωμα, εντός εύλογων ορίων, να προτείνει χωρητικότητα υποδομής διαφορετική από εκείνη που έχει ζητηθεί.

3. Ο διαχειριστής υποδομής επιχειρεί, ζητώντας τη γνώμη των κατάλληλων αιτούντων, να επιτυγχάνει την επίλυση τυχόν διαφορών.

4. Οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού καθορίζονται στη δήλωση δικτύου. Οι αρχές αυτές εκφράζουν ιδίως τη δυσκολία ρύθμισης διεθνών σιδηροδρομικών διαδρομών και την επίδραση που μπορεί να έχει η τροποποίηση σε άλλους διαχειριστές υποδομής.

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

6. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων διαδικασιών προσφυγής και των διατάξεων του άρθρου 30, στις περιπτώσεις διαφορών όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, πρέπει να υπάρχει σύστημα επίλυσης των διαφορών για την ταχεία επίλυση των διαφορών αυτών. Εφόσον εφαρμόζεται ένα τέτοιο σύστημα, η σχετική απόφαση πρέπει να λαμβάνεται εντός χρονικού ορίου δέκα εργάσιμων ημερών.

*Άρθρο 22***Κορεσμένη χωρητικότητα**

1. Όταν, μετά το συντονισμό των διαδρομών που ζητήθηκαν και τη συνεννόηση με τους αιτούντες, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν δεόντως τα αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει αμέσως να χαρακτηρίζει το στοιχείο της υποδομής, για το οποίο συμβαίνει αυτό, ως κορεσμένο. Αυτό γίνεται επίσης για την υποδομή που προβλέπεται ότι θα πληγεί από ανεπαρκή χωρητικότητα, στο εγγύς μέλλον.

2. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να διενεργεί ανάλυση χωρητικότητας κατά τα περιγραφόμενα στο άρθρο 25, εκτός εάν εφαρμόζεται ήδη σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας κατά τα περιγραφόμενα στο άρθρο 26.

**▼ B**

3. Όταν τα τέλη που προβλέπονται σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 δεν έχουν επιβληθεί ή δεν έχουν αποφέρει ικανοποιητικό αποτέλεσμα και η υποδομή έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί επιπλέον να εφαρμόζει κριτήρια προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

4. Τα κριτήρια προτεραιότητας λαμβάνουν υπόψη την κοινωνική σημασία της υπηρεσίας, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία η οποία πρόκειται συνεπεία τούτου να αποκλειστεί.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί, στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη κατάλληλων υπηρεσιών μεταφορών, ιδίως για να γίνουν σεβαστές οι επιταγές δημόσιας υπηρεσίας ή για να ευνοηθεί η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν, υπό αμερόληπτους όρους, τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε οι υπηρεσίες αυτές να έχουν προτεραιότητα κατά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής.

Τα κράτη μέλη μπορούν, οσάκις ενδείκνυται, να χορηγούν στο διαχειριστή της υποδομής αποζημίωση η οποία αντιστοιχεί στην ενδεχόμενη απώλεια εισοδήματος, που συνδέεται με την ανάγκη να κατανέμεται, σε ορισμένες υπηρεσίες, καθορισμένη χωρητικότητα, κατ' εφαρμογή του προηγούμενου εδαφίου.

Αυτό συμπεριλαμβάνει την εξέταση των επιπτώσεων, από τον αποκλεισμό αυτό, σε άλλα κράτη μέλη.

5. Η σημασία των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, και ιδιαίτερα των διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, πρέπει να εξετάζεται επαρκώς κατά τον καθορισμό κριτηρίων προτεραιότητας.

6. Οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια όταν η υποδομή είναι κορεσμένη, ορίζονται στη δήλωση δικτύου.

*Άρθρο 23***Αιτήματα ad hoc**

1. Ο διαχειριστής υποδομής ανταποκρίνεται σε ad hoc αιτήματα για επιμέρους σιδηροδρομικές διαδρομές, το ταχύτερο δυνατόν και, εν πάση περιπτώσει, εντός πέντε εργάσιμων ημερών. Οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τη διαθέσιμη χωρητικότητα, πρέπει να διατίθενται σε όλους τους αιτούντες που μπορεί να επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τη χωρητικότητα αυτή.

2. Οι διαχειριστές υποδομής επιχειρούν, εφόσον είναι αναγκαίο, αξιολόγηση της ανάγκης να δεσμευθεί περίσσεια χωρητικότητα εντός του τελικού προγραμματισμένου πίνακα δρομολογίων ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν ταχέως σε προβλέψιμα ad hoc αιτήματα χωρητικότητας. Τούτο εφαρμόζεται επίσης και στις περιπτώσεις κορεσμένης υποδομής.

*Άρθρο 24***Εξειδικευμένη υποδομή**

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, η χωρητικότητα υποδομής θεωρείται ότι διατίθεται προς χρήση όλων των ειδών υπηρεσιών που διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη σιδηροδρομική διαδρομή.

2. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές διαδρομές, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί, αφού συμβουλευθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη, να χαρακτηρίζει ιδιαίτερη υποδομή για χρήση από συγκεκριμένα είδη κυκλοφορίας. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 της συνθήκης, όπου έχει γίνει τέτοιος χαρακτηρισμός, ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να δίνει προτεραιότητα στο συγκεκριμένο είδος κυκλοφορίας κατά την κατανομή χωρητικότητας υποδομής.

**▼ B**

Ένας τέτοιος χαρακτηρισμός δεν εμποδίζει τη χρήση της υποδομής από άλλους τύπους κυκλοφορίας όταν διατίθεται χωρητικότητα και όταν το τροχαίο υλικό διαθέτει τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για τη λειτουργία στη συγκεκριμένη γραμμή.

3. Όταν η υποδομή έχει χαρακτηριστεί κατά τα περιγραφόμενα στην παράγραφο 2, αυτό περιγράφεται στη δήλωση δικτύου.

*Άρθρο 25***Ανάλυση χωρητικότητας**

1. Ο στόχος μιας ανάλυσης χωρητικότητας, είναι ο καθορισμός των περιορισμών χωρητικότητας υποδομής που εμποδίζουν την επαρκή ικανοποίηση αιτημάτων χωρητικότητας, και η πρόταση μεθόδων ώστε να επιτρέπεται η ικανοποίηση πρόσθετων αιτημάτων. Η ανάλυση αυτή εντοπίζει τους λόγους που προκαλούν τις συμφορήσεις και τυχόν μέτρα που μπορούν να ληφθούν βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα για την ελάφρυνση των συμφορήσεων.

2. Η ανάλυση λαμβάνει υπόψη την υποδομή, τις λειτουργικές διαδικασίες, τη φύση των διαφορετικών υπηρεσιών που εκτελούνται και την επίδραση όλων αυτών των παραγόντων στη χωρητικότητα υποδομής. Τα ληπτέα μέτρα περιλαμβάνουν ιδιαίτερα την τροποποίηση των υπηρεσιών, τον επαναπροσδιορισμό του χρόνου τους, αλλαγές στην ταχύτητα και βελτιώσεις υποδομής.

3. Η ανάλυση χωρητικότητας ολοκληρώνεται εντός έξι μηνών από το χαρακτηρισμό της υποδομής ως κορεσμένης.

*Άρθρο 26***Σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας**

1. Εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωση μιας ανάλυσης της χωρητικότητας, ο διαχειριστής υποδομής καταρτίζει σχέδιο βελτίωσης χωρητικότητας.

2. Το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας καταρτίζεται μετά από διαβούλευση με τους χρήστες της σχετικής κορεσμένης υποδομής.

Εντοπίζει:

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

Βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελειών των αναφερόμενων πιθανών μέτρων, καθορίζει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ενισχυθεί η χωρητικότητα υποδομής, συμπεριλαμβανομένου χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή των μέτρων.

Για το σχέδιο αυτό, μπορεί να απαιτείται η προηγούμενη έγκριση του κράτους μέλους.

3. Ο διαχειριστής υποδομής παύει να χρεώνει αντίτιμο για την οικεία υποδομή δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 4, στις περιπτώσεις όπου:

- α) δεν προτείνει σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας, ή·
- β) δεν σημειώνει πρόοδο ως προς το σχέδιο δράσης που αναφέρεται στο σχέδιο βελτίωσης της ικανότητας.

**▼ B**

Ωστόσο, ο διαχειριστής υποδομής δύναται, υπό την επιφύλαξη της έγκρισης εκ μέρους του ρυθμιστικού φορέα που αναφέρεται στο άρθρο 30, να συνεχίσει να εισπράττει το εν λόγω αντίτιμο, εφόσον:

- α) το σχέδιο βελτίωσης της χωρητικότητας δεν μπορεί να υλοποιηθεί για λόγους που δεν ελέγχει, ή
- β) οι διαθέσιμες επιλογές δεν είναι βιώσιμες από οικονομική ή χρηματοπιστωτική άποψη.

*Άρθρο 27***Χρήση σιδηροδρομικών διαδρομών**

1. Ιδίως για κορεσμένη υποδομή, ο διαχειριστής υποδομής πρέπει να απαιτεί την παραίτηση από σιδηροδρομική διαδρομή η οποία, για περίοδο τουλάχιστον ενός μηνός, έχει χρησιμοποιηθεί λιγότερο από ορισμένη ποσοστώση που πρέπει να καθορίζεται στη δήλωση δικτύου, εκτός εάν η υποχρησιμοποίηση αυτή οφείλεται σε μη οικονομικούς λόγους που εκφεύγουν του ελέγχου της επιχείρησης.

2. Ένας διαχειριστής υποδομής μπορεί να καθορίζει σε δήλωση δικτύου, τους όρους υπό τους οποίους θα λαμβάνει υπόψη τα προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης σιδηροδρομικών διαδρομών κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη διαδικασία κατανομής.

*Άρθρο 28***Χωρητικότητα υποδομής για προγραμματισμένη συντήρηση**

- 1. Αιτήματα για χωρητικότητα υποδομής ώστε να εκτελεσθούν εργασίες συντήρησης, υποβάλλονται κατά τη διαδικασία κατάρτισης δρομολογίου.
- 2. Λαμβάνεται επαρκώς υπόψη από το διαχειριστή υποδομής, η επίδραση της χωρητικότητας υποδομής που δεσμεύεται για προγραμματισμένη συντήρηση της γραμμής στους αιτούντες.

*Άρθρο 29***Ειδικά μέτρα για την περίπτωση διαταραχών**

1. Στην περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας. Προς τούτο, ο διαχειριστής υποδομής καταστρώνει σχέδιο έκτακτης ανάγκης όπου απαριθμούνται οι διάφοροι δημόσιοι φορείς που θα πρέπει να ενημερωθούν στην περίπτωση σοβαρών συμβάντων ή σοβαρής διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης.

2. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και, όπου αυτό είναι απολύτως απαραίτητο, λόγω βλάβης η οποία καθιστά την υποδομή προσωρινά άχρηστη, οι καταναμεθεισές διαδρομές είναι δυνατό να αφαιρούνται χωρίς προειδοποίηση, για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επισκευή του συστήματος.

Ο διαχειριστής υποδομής, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να ζητάει από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να θέσουν στη διάθεσή του τους πόρους, που κρίνει ως πλέον κατάλληλους, για την όσο το δυνατόν ταχύτερη αποκατάσταση της ομαλότητας.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να ζητούν από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετάσχουν στην εξασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης της συμμόρφωσής τους προς τις προδιαγραφές και τους κανόνες ασφαλείας.

▼ B

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

## ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

## Άρθρο 30

## Ρυθμιστικός φορέας

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 21 παράγραφος 6, τα κράτη μέλη ορίζουν ρυθμιστικό φορέα. Ο φορέας αυτός, ο οποίος μπορεί να είναι το υπουργείο που είναι αρμόδιο για θέματα μεταφορών ή οποιοσδήποτε άλλος φορέας, είναι ανεξάρτητος στην οργάνωση, τις αποφάσεις χρηματοδότησης, τη νομική μορφή και τη λήψη αποφάσεων από οποιονδήποτε διαχειριστή υποδομής, φορέα χρέωσης, φορέα κατανομής ή οποιαδήποτε άλλη αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. ► **M3** Είναι, επιπλέον, λειτουργικά ανεξάρτητοι από κάθε αρμόδια αρχή που συμμετέχει στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. ◀ Ο φορέας λειτουργεί σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, κατά το οποίο οι προσφυγές και το ρυθμιστικό έργο είναι δυνατό να ανατίθενται σε χωριστά όργανα.

2. Ένας αιτών έχει το δικαίωμα άσκησης προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα, εάν πιστεύει ότι δεν έχει υποστεί δίκαιη μεταχείριση, ότι έχει υποστεί διακρίσεις ή ότι έχει με άλλο τρόπο αδικηθεί, ιδιαίτερα εναντίον αποφάσεων του διαχειριστή υποδομής ή, αν συντρέχει η περίπτωση, της σιδηροδρομικής επιχείρησης, σχετικά με:

- α) τη δήλωση δικτύου·
- β) τα κριτήρια που αυτή περιέχει·
- γ) τη διαδικασία κατανομής και το αποτέλεσμα της·
- δ) το καθεστώς χρέωσης·
- ε) το επίπεδο ή τη διάρθρωση των τιμών υποδομής που απαιτούνται, ή μπορεί να απαιτούνται, να πληρωθούν·

▼ M2▼ C1

στ) τις ρυθμίσεις για την πρόσβαση σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(2)</sup>.

▼ B

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εξασφαλίζει ότι τα τέλη που επιβάλλονται από το διαχειριστή υποδομής συμφωνούν με το κεφάλαιο II και δεν εισάγουν διακρίσεις. Διαπραγμάτευση μεταξύ των αιτούντων και ενός διαχειριστή υποδομής σχετικά με το επίπεδο των τελών υποδομής, επιτρέπεται μόνο εφόσον συντελείται υπό την επίβλεψη του ρυθμιστικού φορέα. Ο ρυθμιστικός φορέας παρεμβαίνει εάν οι διαπραγματεύσεις είναι πιθανό να αντίκεινται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να ζητεί σχετικές πληροφορίες από το διαχειριστή υποδομής, τους αιτούντες και τυχόν τρίτα μέρη που εμπλέκονται εντός του συγκεκριμένου κράτους μέλους, οι οποίες πρέπει να παρέχονται χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

5. Ο ρυθμιστικός φορέας είναι υποχρεωμένος να αποφασίζει για τις καταγγελίες και να λαμβάνει μέτρα ώστε να διορθωθεί η κατάσταση εντός, το πολύ, δύο μηνών από τη λήψη όλων των πληροφοριών.

Παρά την παράγραφο 6, απόφαση του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτική για όλα τα μέρη που καλύπτει.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164.

**▼B**

Σε περίπτωση προσφυγής επί αρνήσεως παροχής χωρητικότητας υποδομής, ή επί των όρων προσφοράς χωρητικότητας, ο ρυθμιστικός φορέας είτε επιβεβαιώνει ότι δεν απαιτείται τροποποίηση της απόφασης του διαχειριστή υποδομής, είτε ζητά τροποποίηση αυτής της απόφασης, σύμφωνα με υποδείξεις που προσδιορίζει ο ρυθμιστικός φορέας.

6. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από το ρυθμιστικό φορέα, υπόκεινται σε δικαστική προσφυγή.

*Άρθρο 31***Συνεργασία των ρυθμιστικών φορέων**

Οι εθνικοί ρυθμιστικοί φορείς ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά το έργο τους καθώς και τις αρχές και τις πρακτικές που εφαρμόζονται στη λήψη αποφάσεων προκειμένου να συντονίζουν τις αρχές που διέπουν τη λήψη των αποφάσεων σε ολόκληρη την Κοινότητα. Στο έργο τους αυτό, επικουρούνται από την Επιτροπή.

**▼M2**  
**▼C1****▼B***Άρθρο 33***Παρεκκλίσεις**

1. Για χρονικό διάστημα πέντε ετών από τις 15 Μαρτίου 2003, τα ακόλουθα κράτη μέλη:

- Η Ιρλανδία, ως κράτος μέλος επί νήσου, με σιδηροδρομική σύνδεση με μόνο ένα άλλο κράτος μέλος,
- το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, επί της ίδιας βάσης και
- η Ελλάδα, ως κράτος μέλος χωρίς απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με άλλο κράτος μέλος,

δεν οφείλουν να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις των:

- α) άρθρων 3, 4 παράγραφος 2, 13, 14, 17, 21 παράγραφος 4, 21 παράγραφος 6, 22, 24 παράγραφος 3, 25, 26, 27, 28 και 30, υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις για την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής ή η επιβολή τελών μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο προσφυγής, εφόσον τούτο ζητηθεί γραπτώς από σιδηροδρομική επιχείρηση, ενώπιον ανεξάρτητου φορέα, ο οποίος αποφασίζει εντός δύο μηνών από την υποβολή όλων των σχετικών πληροφοριών και η απόφασή του υπόκειται σε δικαστική προσφυγή, καθώς και
- β) του άρθρου 32, καθόσον αφορά υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

2. Ωστόσο, εφόσον:

- α) περισσότερες από μια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 95/18/ΕΚ ή, στην περίπτωση της Ιρλανδίας και της Βορείου Ιρλανδίας, μια εταιρεία σιδηροδρόμων που έχει λάβει άδεια αλλού, υποβάλουν επίσημη αίτηση για την εκτέλεση ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην, προς ή από την Ιρλανδία, τη Βόρειο Ιρλανδία ή την Ελλάδα, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που ορίζει το άρθρο 35 παράγραφος 2 ή
- β) σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ιρλανδία, τη Βόρειο Ιρλανδία ή την Ελλάδα, υποβάλει επίσημη αίτηση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο, προς ή

**▼ B**

από το έδαφος άλλου κράτους μέλους (στην περίπτωση της Ιρλανδίας, ή του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή και των δύο, άλλου κράτους μέλους, εκτός του εδάφους τους), οι παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζονται.

Το οικείο κράτος μέλος ή τα οικεία κράτη μέλη (Ιρλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή Ελλάδα) θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των άρθρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εντός ενός έτους από την παραλαβή είτε της απόφασης που αναφέρεται στο στοιχείο α), η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 35 παράγραφος 2, είτε της κοινοποίησης της επίσημης αίτησης που αναφέρεται στο στοιχείο β).

3. Παρέκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, είναι δυνατό να ανανεωθεί για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία εκπνοής της παρέκκλισης, το κράτος μέλος που χαίρει μιας τέτοιας παρέκκλισης, δύναται να απευθύνει στην Επιτροπή αίτημα για ανανέωση της παρέκκλισης. Το αίτημα αυτό, πρέπει να αιτιολογείται δεόντως. Η Επιτροπή εξετάζει το αίτημα αυτό και εκδίδει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 35 παράγραφος 2. Η εν λόγω διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής, εφαρμόζεται σε κάθε απόφαση που συνδέεται με το αίτημα.

Η Επιτροπή, κατά την έκδοση της απόφασης, λαμβάνει υπόψη όλες τις εξελίξεις της γεωπολιτικής κατάστασης και τις εξελίξεις της αγοράς του τομέα των σιδηροδρόμων στο, από και προς, το κράτος μέλος που ζήτησε την ανανέωση της παρέκκλισης.

4. Το Λουξεμβούργο, ως κράτος μέλος με σχετικά μικρό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί, μέχρι την 31η Αυγούστου 2004, με την απαίτηση ανάθεσης σε ανεξάρτητο φορέα του καθήκοντος καθορισμού δίκαιης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στα άρθρα 4 και 14, όσον αφορά την υποχρέωση των κρατών μελών να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στα ως άνω άρθρα.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

## ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

## Άρθρο 34

## Μέτρα εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν κάθε ζήτημα που αφορά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας υπόψη της Επιτροπής. Οι δέουσες αποφάσεις λαμβάνονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 35 παράγραφος 2.

**▼ M2****▼ C1**

2. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, εξετάζει την εφαρμογή και την εκτέλεση των διατάξεων που αφορούν τη χρέωση, την κατανομή χωρητικότητας και, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αίτησης, αποφασίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει το άρθρο 35, παράγραφος 2, αν το σχετικό μέτρο μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

**▼ B**

Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμπει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική



**▼ B**

πλειονηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

**▼ M3**

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας και αφορούν την προσαρμογή των παραρτημάτων της θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 35 παράγραφος 3.

**▼ B***Άρθρο 35***Διαδικασίες επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μία επιτροπή.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

**▼ M3**

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

**▼ B**

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

*Άρθρο 36***Έκθεση**

Η Επιτροπή, μέχρι τις 15 Μαρτίου 2005, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη, εάν είναι αναγκαίο, από προτάσεις για περαιτέρω κοινοτική δράση.

*Άρθρο 37***Καταργήσεις**

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2830/77, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2183/78, η απόφαση 82/529/ΕΟΚ, η απόφαση 83/418/ΕΟΚ καθώς και η οδηγία 95/19/ΕΚ, καταργούνται.

*Άρθρο 38***Εφαρμογή**

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 15 Μαρτίου 2003. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

**▼ M3**

Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό τους δίκιο και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα ενόσω δεν έχει εγκατασταθεί σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

**▼B**

*Άρθρο 39*

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

*Άρθρο 40*

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### Περιεχόμενο της δήλωσης δικτύου

Η δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 3 περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

1. Τμήμα όπου περιγράφεται το είδος της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι όροι πρόσβασης σ' αυτήν.
2. Τμήμα που αφορά τις αρχές χρέωσης και τα τιμολόγια. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιέχει τις δέουσες λεπτομέρειες του συστήματος χρέωσης καθώς και επαρκείς πληροφορίες για τα τέλη που ισχύουν για τις υπηρεσίες που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ και οι οποίες παρέχονται από ένα μόνο πάροχο. Περιγράφει επίσης αναλυτικά τη μεθοδολογία, τους κανόνες και, όπου συντρέχει η περίπτωση, τα τιμολόγια που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του άρθρου 7 παράγραφοι 4 και 5 και των άρθρων 8 και 9. Περιλαμβάνει πληροφορίες για τα τέλη τα οποία έχουν ήδη αποφασισθεί ή προβλέπονται.
3. Τμήμα για τις αρχές και τα κριτήρια κατανομής της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, εκτίθενται τα γενικά χαρακτηριστικά της χωρητικότητας της υποδομής που διατίθεται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τυχόν περιορισμοί που τίθενται στη χρήση της, καθώς και πιθανές απαιτήσεις που επιβάλλει η συντήρηση της χωρητικότητας. Στο τμήμα αυτό, καθορίζονται επίσης οι διαδικασίες και οι προθεσμίες που σχετίζονται με τη διαδικασία κατανομής της χωρητικότητας και περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία αυτήν, ιδίως δε:
  - α) οι διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες οι αιτούντες μπορούν να ζητούν χωρητικότητα από το διαχειριστή υποδομής·
  - β) οι απαιτήσεις που διέπουν τους αιτούντες·
  - γ) το χρονοδιάγραμμα για τις διαδικασίες αίτησης και κατανομής·
  - δ) οι αρχές που διέπουν τη διαδικασία συντονισμού·
  - ε) οι διαδικασίες που ακολουθούνται και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται όταν η υποδομή είναι κορεσμένη·
  - στ) λεπτομέρειες περιορισμών για τη χρήση της υποδομής·
  - ζ) τυχόν όροι με τους οποίους λαμβάνονται υπόψη προηγούμενα επίπεδα χρησιμοποίησης της χωρητικότητας κατά τον καθορισμό προτεραιοτήτων της διαδικασίας κατανομής.

Στη δήλωση εκτίθενται λεπτομερώς τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί η δέουσα μεταχείριση των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου, των διεθνών υπηρεσιών και των αιτημάτων που υπόκεινται σε ad hoc διαδικασία.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

1. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης περιλαμβάνει:
  - α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής·
  - β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας·
  - γ) χρήση σημείων και κόμβων της τροχιάς,
  - δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών·
  - ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.
2. Η τροχιά πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών περιλαμβάνει:
  - α) τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου συντρέχει η περίπτωση·
  - β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού·
  - γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις·
  - δ) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς φορτίου·
  - ε) σταθμούς διαλογής·
  - στ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών·
  - ζ) αμαξοστάσια φύλαξης·
  - η) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις.
3. Οι πρόσθετες υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:
  - α) ρεύμα έλξης·
  - β) προθέρμανση επιβατικών συρμών·
  - γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης·
  - δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:
    - έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,
    - βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.
4. Οι βοηθητικές υπηρεσίες μπορούν να περιλαμβάνουν:
  - α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο·
  - β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών·
  - γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχιάου υλικού.

**▼ B***ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ***Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής**

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.

**▼ M1**

2. Η μεταβολή του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιείται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Δεκεμβρίου. Εφόσον γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά τον χειμώνα, ιδίως για να ληφθούν, κατά περίπτωση, υπόψη, αλλαγές δρομολογίων της επιβατικής κίνησης σε περιφερειακό επίπεδο, αυτές πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του δεύτερου Σαββάτου του Ιουνίου καθώς και, κατά περίπτωση, σε άλλες χρονικές στιγμές μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές των υποδομών δύναται να συμφωνήσουν σε διαφορετικές ημερομηνίες και, στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν την Επιτροπή σε περίπτωση που ενδέχεται να επηρεαστεί η διεθνής κίνηση.

**▼ B**

3. Τα αιτήματα για χωρητικότητα που πρέπει να ενσωματωθούν στον πίνακα δρομολογίων, πρέπει να παραλαμβάνονται το πολύ 12 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων.
4. Το αργότερο 11 μήνες πριν από την έναρξη ισχύος του πίνακα δρομολογίων, οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν ότι έχουν καταρτιστεί προσωρινά διεθνή δρομολόγια συρμών σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς κατανομής που προβλέπονται στο άρθρο 15. Οι διαχειριστές υποδομής εξασφαλίζουν, στο μέτρο του εφικτού, ότι τα δρομολόγια αυτά τηρούνται κατά τις μετέπειτα διαδικασίες.
5. Το αργότερο τέσσερις μήνες μετά την καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών από τους αιτούντες, ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει πίνακα των προβλεπόμενων δρομολογίων.