

## III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

## ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

## ΘΕΣΗ (ΕΕ) αριθ. 2/2010 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

ενόψει της θέσπισης Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές

Εκδοθείσα από το Συμβούλιο στις 22 Φεβρουαρίου 2010

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/C 114 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

η δημιουργία εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές.

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση και της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη, ουσιώδες στοιχείο προόδου προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί

(2) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων <sup>(4)</sup> και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής <sup>(5)</sup>, αποτέλεσαν σημαντικά βήματα στην εγκαθίδρυση της εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς.

(3) Προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς, οι υπηρεσίες διεθνών και εθνικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες ανοίχτηκαν στον ανταγωνισμό από την 1η Ιανουαρίου του 2007, πρέπει να μπορέσουν να επωφεληθούν από καλής ποιότητας και επαρκώς χρηματοδοτημένη σιδηροδρομική υποδομή, δηλαδή υποδομή που επιτρέπει την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών υπό καλές συνθήκες όσον αφορά την εμπορική ταχύτητα και το πρόγραμμα δρομολογίων, δηλαδή υπηρεσιών οι οποίες ανταποκρίνονται όντως στις συμβατικές δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(4) Το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έδωσε τη δυνατότητα σε νέες επιχειρήσεις να εισχωρήσουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση του δικτύου και να εξασφαλισθεί η αξιοπιστία του, είναι σκόπιμο να προβλεφθούν πρόσθετες διαδικασίες για την ενίσχυση της συνεργασίας όσον αφορά την κατανομή των διεθνών σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μεταξύ των διαχειριστών υποδομής.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 317 της 23.12.2009, σ. 94.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 79 της 27.3.2010, σ. 45.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), θέση του Συμβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

- (5) Το Συμβούλιο, που συνήλθε στις 7 και 8 Απριλίου του 2008, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι πρέπει να προωθηθεί η αποτελεσματική χρήση των υποδομών και, εφόσον είναι αναγκαίο, να βελτιωθούν οι χωρητικότητες της σιδηροδρομικής υποδομής με μέτρα λαμβανόμενα σε επίπεδο ευρωπαϊκό και εθνικό, και ειδικότερα μέσω νομικών πράξεων.
- (6) Στο πλαίσιο αυτό, ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, στο οποίο οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται υπό καλές συνθήκες και να διέρχονται χωρίς δυσκολίες από το ένα εθνικό δίκτυο σε άλλο, θα καθιστούσε δυνατή τη βελτίωση των συνθηκών χρησιμοποίησης της υποδομής.
- (7) Σχετικά με τον καθορισμό διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, οι πρωτοβουλίες που έχουν ήδη αναληφθεί στον τομέα της σιδηροδρομικής υποδομής δείχνουν ότι η δημιουργία διεθνών διαδρόμων, που ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες ανάγκες ενός ή περισσότερων σαφώς προσδιορισμένων τμημάτων της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπεύει την προσφορότερη μέθοδο.
- (8) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των διαχειριστών υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 91/440/ΕΟΚ και την οδηγία 2001/14/ΕΚ και, κατά περίπτωση, των φορέων κατανομής στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Οι εν λόγω πράξεις εξακολουθούν να ισχύουν, συν τους άλλους και όσον αφορά τις διατάξεις που έχουν επιπτώσεις στους εμπορευματικούς διαδρόμους, και διη σε σχέση με το δικαίωμα του διαχειριστή υποδομής να απορρίπτει ή να δέχεται αιτήματα για χωρητικότητα από νομικά πρόσωπα που δεν είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.
- (9) Η δημιουργία διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο συνεκτικό με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών («ΔΕΔ-Μ») και/ή τους διαδρόμους του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS). Για τον σκοπό αυτό είναι αναγκαία η συντονισμένη ανάπτυξη των δικτύων, και ειδικότερα όσον αφορά την ένταξη των διεθνών διαδρόμων για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στο υφιστάμενο ΔΕΔ-Μ και στους διαδρόμους του ERTMS. Εξάλλου, είναι σκόπιμο να θεσπιστούν εναρμονιστικοί κανόνες όσον αφορά τους εν λόγω εμπορευματικούς διαδρόμους σε επίπεδο Ένωσης. Εάν είναι αναγκαίο, η δημιουργία των διαδρόμων αυτών θα πρέπει να υποστηριχθεί οικονομικά στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΔ-Μ, των ερευνητικών προγραμμάτων και του προγράμματος Marco Polo, καθώς και άλλων πολιτικών και ταμείων της Ένωσης, όπως του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης ή του Ταμείου Συνοχής.
- (10) Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει να εξασφαλιστεί επαρκής συντονισμός μεταξύ των οικείων κρατών μελών και διαχειριστών υποδομής, να δοθεί επαρκής προτεραιότητα στη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση, να δημιουργηθούν αποτελεσματικές και επαρκείς συνδέσεις με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς και να καθοριστούν πρόσφορες συνθήκες για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ παρόχων εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (11) Εκτός από τους εμπορευματικούς διαδρόμους που δημιουργούνται σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού, ο καθορισμός πρόσθετων εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να εξεταστεί και να εγκριθεί σε επίπεδο Ένωσης με βάση διαφανή, σαφώς προσδιοριζόμενα κριτήρια και διαδικασία, τα οποία παρέχουν στα κράτη μέλη και τους διαχειριστές υποδομής επαρκές περιθώριο λήψης αποφάσεων και διαχείρισης, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες πρωτοβουλίες για ειδικούς διαδρόμους, π.χ. ERTMS, Rail-NetEurope (RNE) και ΔΕΔ-Μ, και να λαμβάνονται μέτρα προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες ανάγκες τους.
- (12) Για να τονωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, θα πρέπει να δημιουργηθεί κατάλληλος μηχανισμός διακυβέρνησης για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης αποφυγής αλληλεπικάλυψης με ήδη υφιστάμενους μηχανισμούς διακυβέρνησης.
- (13) Για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς, οι μέθοδοι για τον καθορισμό εμπορευματικού διαδρόμου θα πρέπει να παρουσιάζονται σε αντίστοιχο εκτελεστικό σχέδιο, στο οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνονται ο καθορισμός και το χρονοδιάγραμμα των ενδεδειγμένων δράσεων για τη βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Εξάλλου, για να διασφαλιστεί ότι οι δράσεις που προβλέπονται ή εκτελούνται για τον καθορισμό εμπορευματικού διαδρόμου ανταποκρίνονται στις ανάγκες ή στις προσδοκίες του συνόλου των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου, είναι αναγκαίο οι αιτούντες που είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο να διατυπώνουν τη γνώμη τους με βάση διαδικασίες καθοριζόμενες από το διοικητικό συμβούλιο.
- (14) Η ανάπτυξη εμπορευματικών τερματικών σταθμών διατροπικών μεταφορών θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί αναγκαία προς υποστήριξη της δημιουργίας σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στην Ένωση.
- (15) Για να διασφαλιστούν η συνεκτικότητα και η συνέχεια της χωρητικότητας υποδομών που είναι διαθέσιμη σε κάθε εμπορευματικό διάδρομο, είναι σκόπιμος ο συντονισμός των επενδύσεων στον εμπορευματικό διάδρομο μεταξύ των οικείων κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, καθώς και ο σχεδιασμός τους με βάση λογική ανταποκρινόμενη στις ανάγκες του εμπορευματικού διαδρόμου. Το πρόγραμμα υλοποίησής τους θα πρέπει να δημοσιεύεται, ώστε να διασφαλίζεται η πληροφόρηση των αιτούντων που θα μπορούσαν να ασκήσουν δραστηριότητα στο διάδρομο. Οι επενδύσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν σχέδια με σκοπό την ανάπτυξη διαλειτουργικών συστημάτων και την αύξηση της χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών.
- (16) Για τους ίδιους λόγους, όλες οι εργασίες που αφορούν την υποδομή και το σχετικό εξοπλισμό οι οποίες θα περιορίζαν τη διαθέσιμη χωρητικότητα στον εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει ωσαύτως να συντονίζονται σε επίπεδο εμπορευματικού διαδρόμου και να αποτελούν αντικείμενο ενημερωμένων δημοσιεύσεων.
- (17) Για να καταστεί ευκολότερη η διαδικασία αίτησης χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, είναι σκόπιμο να καθορισθεί ή να δημιουργηθεί μονοαπευθυντική θυρίδα για κάθε εμπορευματικό διάδρομο. Για τον σκοπό αυτόν, είναι εύλογο να χρησιμοποιηθούν ως βάση οι υφιστάμενες πρωτοβουλίες, και ειδικότερα όσες έχουν αναληφθεί από το RNE, οργανισμό που αποτελεί εργαλείο συντονισμού διαχειριστών υποδομής και παρέχει ορισμένες υπηρεσίες στις επιχειρήσεις διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

- (18) Η διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης διαδικασίες κατανομής της χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στους εν λόγω διαδρόμους. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να αναγνωρίζουν την ανάγκη χωρητικότητας όσον αφορά άλλους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών επιβατών.
- (19) Προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, απαιτείται συντονισμός της λειτουργίας αυτών των υποδομών και των τερματικών σταθμών που κείνται στον εμπορευματικό διάδρομο.
- (20) Κανόνες προτεραιότητας μπορεί επίσης να σημαίνει και στόχοι προτεραιότητας ανάλογα με την κατάσταση στο αντίστοιχο κράτος μέλος.
- (21) Οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που χρησιμοποιούν τον εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει να μπορούν να χαίρουν, στο μέτρο του δυνατού, επαρκούς χρονικής συνέπειας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας όσον αφορά τις ανάγκες όλων των τύπων μεταφορών.
- (22) Για να είναι δυνατή η αντικειμενική αξιολόγηση των ωφελιμάτων που προκύπτουν από δράσεις για τον καθορισμό του εμπορευματικού διαδρόμου, θα πρέπει να παρακολουθούνται οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου και να δημοσιεύονται τακτικά εκθέσεις σχετικές με την ποιότητα. Η αξιολόγηση των επιδόσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει τα πορίσματα των ερευνών σχετικά με την ικανοποίηση των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου.
- (23) Για την εξασφάλιση μη διακριτικής πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες, είναι αναγκαίο να ληφθεί μέριμνα για τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων στα διάφορα δίκτυα που καλύπτονται από τον εμπορευματικό διάδρομο.
- (24) Για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις πληροφορίες που αφορούν τη χρήση όλων των βασικών υποδομών του εμπορευματικού διαδρόμου και να διασφαλιστεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε αυτόν, το διοικητικό συμβούλιο θα πρέπει να συντάσσει, να ενημερώνει τακτικά και να δημοσιεύει έγγραφο το οποίο να περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών αυτών.
- (25) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελούμενου από εμπορευματικούς διαδρόμους, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω της εμβέλειας ή των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (26) Όσον αφορά το συντονισμό των επενδύσεων, τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κίνησης, θα πρέπει να θεσπιστούν δίκαιοι κανόνες, βασιζόμενοι στη συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, οι οποίοι στο πλαίσιο διεθνούς σιδηροδρομικού διαδρόμου πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στις επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών.
- (27) Δεδομένου ότι οι διεθνείς αμαξοστοιχίες ακολουθούν διαδρομές που συνδυάζουν διάφορους διαδρόμους, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι διαχειριστές υποδομής διαφόρων διαδρόμων μπορούν επίσης να συντονίζουν τις δραστηριότητές τους προκειμένου να εξασφαλίζουν, στους εν λόγω διαδρόμους, διαθέσιμη χωρητικότητα, άνετες μετακινήσεις και συνεκτική εφαρμογή των κανόνων προτεραιότητας όσον αφορά τους διάφορους τύπους κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής.
- (28) Είναι σκόπιμη η θέσπιση μέτρων αναγκαίων για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 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>.
- (29) Επιπλέον, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά την προσαρμογή του παραρτήματος II. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διαβουλευτεί η Επιτροπή με εμπειρογνώμονες κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που ανέλαβε με την από 9 Δεκεμβρίου 2009 ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

## ΓΕΝΙΚΑ

## Άρθρο 1

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικούς με τη δημιουργία και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Θεσπίζει κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση και τη διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στη διαχείριση και τη χρήση σιδηροδρομικών υποδομών σε εμπορευματικούς διαδρόμους.

## Άρθρο 2

**Ορισμοί**

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.

2. Επιπλέον των ορισμών στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, νοείται ως:

α) «εμπορευματικός διάδρομος», το σύνολο των καθορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών στα κράτη μέλη και, ενδεχομένως, σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, οι οποίες συνδέουν τερματικούς σταθμούς κατά μήκος της βασικής διαδρομής του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, των σταθμών διαλογής και των εγκαταστάσεων σχηματισμού συρμών και, ενδεχομένως, των παρακαμπτηρίων γραμμών·

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

- β) «εκτελεστικό σχέδιο», το έγγραφο στο οποίο εκτίθενται τα μέσα και η στρατηγική τα οποία σκοπεύουν να θέσουν σε εφαρμογή τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να αναπτύξουν εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος τις δράσεις που είναι αναγκαίες και επαρκείς για τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου.
- γ) «τεμαχικός σταθμός», η εγκατάσταση η οποία κείται σε κάποιο σημείο του εμπορευματικού διαδρόμου και είναι ειδικά διευθετημένη ώστε να επιτρέπει είτε τη φόρτωση σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες ή/και την εκφόρτωση από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες εμπορευμάτων και την ολοκλήρωση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών με οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες και αεροπορικές υπηρεσίες, είτε το σχηματισμό ή την τροποποίηση της σύνθεσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών και, κατά περίπτωση, η διεκπεραίωση συννοριακών διαδικασιών στα σύνορα με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

**ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

## Άρθρο 3

**Καθορισμός των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων**

1. Τα κράτη μέλη που σημειώνονται στο Παράρτημα I δημιουργούν το αργότερο στις ... (\*), τους εμπορευματικούς διαδρόμους κατά μήκος των βασικών διαδρομών που καθορίζονται στο εν λόγω Παράρτημα. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη δημιουργία των εμπορευματικών διαδρόμων.
2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι εμπορευματικοί διάδρομοι κατά μήκος της κύριας διαδρομής που οριοθετούνται στα σημεία 3, 5 και 8 του Παραρτήματος I δημιουργούνται το αργότερο στις ... (\*\*).

## Άρθρο 4

**Επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων**

1. Κάθε κράτος μέλος που έχει σιδηροδρομικά σύνορα με άλλο κράτος μέλος συμμετέχει στη δημιουργία τουλάχιστον ενός εμπορευματικού διαδρόμου, εκτός εάν αυτή η υποχρέωση έχει ήδη καλυφθεί στο πλαίσιο του άρθρου 3.
2. Υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη συμμετέχουν, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, στη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου στον οποίο αναφέρεται η εν λόγω παράγραφος ή στην επέκταση υπάρχοντος διαδρόμου, προκειμένου να επιτρέψουν σε γειτονικό κράτος μέλος να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του δυνάμει της εν λόγω παραγράφου.
3. Υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, εάν κράτος μέλος θεωρεί ότι η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου δεν θα είναι προς όφελος των αιτούντων που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο ή δεν θα αποφέρει σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη, ή θα συνεπάγεται δυσανάλογη επιβάρυνση, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετέχει κατά τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, με την

επιφύλαξη της απόφασης που θα λάβει η Επιτροπή σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

4. Κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετέχει κατά τις παραγράφους 1 και 2, εάν έχει σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης.

5. Για να εκπληρώσουν την υποχρέωση κατά τις παραγράφους 1 και 2, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προτείνουν από κοινού στην Επιτροπή τη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων έπειτα από διαβούλευση με τους διαχειριστές υποδομής και τους αιτούντες το αργότερο στις ... (\*\*), λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που καθορίζονται στο Παράρτημα II.

6. Η Επιτροπή εξετάζει τις προτάσεις δημιουργίας εμπορευματικού/ών διαδρόμου/ων στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 5 και, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 19 παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση ως προς τη συμβατότητα των προτάσεων με το παρόν άρθρο το αργότερο εννέα μήνες από την υποβολή τους.

7. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δημιουργούν τον εμπορευματικό διάδρομο το αργότερο τρία έτη από την απόφαση της Επιτροπής κατά την παράγραφο 6.

8. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά τις προσαρμογές του παραρτήματος II. Κατά την προπαρασκευή των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τις οποίες γίνεται λόγος στην παρούσα παράγραφο, η Επιτροπή τηρεί τις διατάξεις της οδηγίας 2001/41/ΕΚ και της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (αναδιατύπωση) <sup>(1)</sup>, και λαμβάνει ιδίως υπόψη το σχέδιο ανάπτυξης των διαλειτουργικών συστημάτων, την εξέλιξη του σιδηροδρομικού δικτύου και των ΔΕΔ-Μ και, ιδίως, την εφαρμογή του ERTMS, καθώς και τις εξελίξεις στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών, περιλαμβανομένης της αλληλεπίδρασης με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τις οποίες γίνεται λόγος στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπουν τα άρθρα 20, 21 και 22.

## Άρθρο 5

**Τροποποίηση των εμπορευματικών διαδρόμων**

1. Οι εμπορευματικοί διάδρομοι στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 3 και 4 μπορούν να τροποποιηθούν με βάση κοινή πρόταση που υποβάλουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη στην Επιτροπή έπειτα από διαβούλευση με τους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

2. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση σχετικά με την πρόταση λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του Παραρτήματος II.

(\*) Τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(\*\*) Να προστεθεί ημερομηνία 5 έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(\*\*\*) Παρακαλώ να προστεθεί ημερομηνία δύο έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(1) ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

**Άρθρο 6****Συνδιαλλαγή**

Όταν δύο ή περισσότερα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δεν συμφωνούν για τη δημιουργία ή την τροποποίηση εμπορευματικού διαδρόμου, και όσον αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή που κείται στο έδαφός τους, η Επιτροπή, μετά από αίτημα ενός των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, διαβουλεύεται για το θέμα αυτό με την επιτροπή του άρθρου 19. Η γνωμοδότηση της Επιτροπής κοινοποιείται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους τη γνωμοδότηση προκειμένου να εξεύρουν λύση και αποφασίζουν βάσει αμοιβαίας συναίνεσης.

**Άρθρο 7****Διοίκηση των εμπορευματικών διαδρόμων**

1. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν εκτελεστική επιτροπή υπεύθυνη για τον καθορισμό των γενικών στόχων του εμπορευματικού διαδρόμου, την εποπτεία και τη λήψη μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά τα άρθρα 8, 10 και 23. Η εκτελεστική επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

2. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής και, κατά περίπτωση, οι φορείς κατανομής στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK, συγκροτούν διοικητικό συμβούλιο υπεύθυνο για τη λήψη των μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά η παράγραφος 6 του παρόντος άρθρου και τα άρθρα 8, 10, 12 παράγραφος 1, 13 παράγραφοι 2, 5 και 6, 15 παράγραφος 1, 16 και 17 παράγραφοι 2 και 3, του παρόντος κανονισμού. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

3. Η εκτελεστική επιτροπή αποφασίζει βάσει αμοιβαίας συναίνεσης των εκπροσώπων των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

4. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων σχετικά με το νομικό καθεστώς τους πόρους και το προσωπικό του, βάσει αμοιβαίας συναίνεσης των οικείων διαχειριστών υποδομής.

5. Οι αρμοδιότητες της εκτελεστικής επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου δεν θίγουν την ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής όπως ορίζει το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

6. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από τους διαχειριστές και ιδιοκτήτες των τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου. Η συμβουλευτική ομάδα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του διοικητικού συμβουλίου που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Η συμβουλευτική ομάδα μπορεί επίσης να διατυπώνει γνώμες ίδια πρωτοβουλία. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη του τις γνώμες αυτές.

**Άρθρο 8****Μέτρα υλοποίησης του σχεδίου εμπορευματικού διαδρόμου**

1. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει εκτελεστικό σχέδιο και το υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

- α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων συμφόρησης, και το πρόγραμμα των μέτρων που είναι αναγκαία για τη δημιουργία του·
- β) τα ουσιαστικά στοιχεία της μελέτης μεταφοράς και κίνησης στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3·
- γ) τους στόχους των εμπορευματικού διαδρόμου, ιδίως όσον αφορά τις επιδόσεις του που εκφράζονται μέσω της ποιότητας εξυπηρέτησης και της χωρητικότητας του εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17·
- δ) το επενδυτικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 10, και
- ε) τα μέτρα για την εκτέλεση των διατάξεων των άρθρων 11 έως 17.

2. Το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα το εκτελεστικό σχέδιο, λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο υλοποίησής του, την αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον εμπορευματικό διάδρομο και τις επιδόσεις που υπολογίζονται σύμφωνα με τους στόχους της παραγράφου 1 στοιχείο γ).

3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη μεταφοράς και κίνησης όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον εμπορευματικό διάδρομο για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών.

4. Το εκτελεστικό σχέδιο λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη των τερματικών σταθμών προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται στον εμπορευματικό διάδρομο.

**Άρθρο 9****Διαβούλευση με τους αιτούντες**

Το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει μηχανισμούς διαβούλευσης με σκοπό την κατάλληλη συμμετοχή των αιτούντων οι οποίοι θα χρησιμοποιούν πιθανότατα τον εμπορευματικό διάδρομο. Συγκεκριμένα, διασφαλίζει ότι πραγματοποιείται διαβούλευση με τους αιτούντες πριν από την υποβολή στην εκτελεστική επιτροπή του εκτελεστικού σχεδίου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 8.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

**ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ****Άρθρο 10****Σχεδιασμός επενδύσεων**

1. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει και ανά τακτά χρονικά διαστήματα αναθεωρεί επενδυτικό σχέδιο το οποίο υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

- α) κατάλογο των προβλεπόμενων έργων για την επέκταση, την ανακαίνιση ή την αναδιευθέτηση της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της στον εμπορευματικό διάδρομο καθώς και τις σχετικές χρηματοδοτικές ανάγκες και χρηματοδοτικούς πόρους·

- β) σχέδιο ανάπτυξης των διαλειτουργικών συστημάτων στον εμπορευματικό διάδρομο το οποίο πληροί τις βασικές απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που ισχύουν για τα δίκτυα, όπως καθορίζονται με την οδηγία 2008/57/ΕΚ. Το σχέδιο ανάπτυξης βασίζεται σε ανάλυση σχέσης κόστους-ωφέλειας της χρήσης διαλειτουργικών συστημάτων·
- γ) σχέδιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που μπορούν να κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο. Το σχέδιο αυτό μπορεί να βασίζεται σε αύξηση του μήκους, του περιτυπώματος φόρτωσης ή του φορτίου ανά άξονα που επιτρέπονται για τις αμαξοστοιχίες οι οποίες κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο, και
- δ) ενδεχομένως, αναφορά στη συνεισφορά της Ένωσης που προβλέπεται στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της Ένωσης.

2. Η εφαρμογή του παρόντος άρθρου δεν θίγει τις αρμοδιότητες των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση της σιδηροδρομικής υποδομής.

#### Άρθρο 11

##### Συντονισμός των εργασιών

Οι αρμόδιοι διαχειριστές υποδομής συντονίζουν και δημοσιεύουν, με τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο, το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης όλων των έργων σχετικά με την υποδομή και τον εξοπλισμό της τα οποία ενδέχεται να περιορίσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα του εμπορευματικού διαδρόμου.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

##### ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

#### Άρθρο 12

##### Μονοαπευθυντική θυρίδα για αιτήσεις εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής

1. Το διοικητικό συμβούλιο εμπορευματικού διαδρόμου ορίζει ή συγκροτεί κοινή αρχή ή/και σύστημα πληροφοριών μέσω της συνεργασίας μεταξύ διαχειριστών υποδομής το οποίο παρέχει στους αιτούντες τη δυνατότητα να ζητούν σε ένα μόνο τόπο και με μία μόνο ενέργεια χωρητικότητα υποδομής για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες οι οποίες διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου («μονοαπευθυντική θυρίδα»).
2. Η μονοαπευθυντική θυρίδα παρέχει επίσης βασικές πληροφορίες όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών κατά το άρθρο 16.
3. Η μονοαπευθυντική θυρίδα διαβιβάζει αμελλητί οποιοσδήποτε αιτήσεις εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής στους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής, και, ανάλογα με την περίπτωση στους φορείς κατανομής που προβλέπονται με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, οι οποίοι αποφασίζουν σύμφωνα με το άρθρο 13 και το Κεφάλαιο III της εν λόγω οδηγίας.
4. Οι δραστηριότητες της μονοαπευθυντικής θυρίδας ασκούνται υπό διαφανείς και αμερόληπτους όρους. Οι δραστηριότητες αυτές θα υπόκεινται στον έλεγχο των ρυθμιστικών φορέων σύμφωνα με το άρθρο 18.

#### Άρθρο 13

##### Χωρητικότητα που κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για τον καθορισμό του πλαισίου κατανομής της χωρητικότητας υποδομής στον εμπορευματικό διάδρομο σύμφωνα με τις αρμοδιότητές τους όπως ορίζει το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.
2. Το διοικητικό συμβούλιο αξιολογεί τη χωρητικότητα που πρέπει να κατανεμηθεί στις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο λαμβάνοντας υπόψη την κατά το άρθρο 8 παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού μελέτη μεταφοράς και κίνησης, τις αιτήσεις για χωρητικότητα υποδομής σε συνάρτηση με τους παρελθόντες και παρόντες πίνακες δρομολογίων και τις συμφωνίες-πλαίσια.
3. Με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου καθορίζουν από κοινού και οργανώνουν διεθνείς προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές (χρονοδιαδρόμους) για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ αναγνωρίζοντας τις ανάγκες χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών. Αυτές οι προκαθορισμένες διαδρομές δημοσιεύονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την οριστική ημερομηνία παραλαβής των αιτήσεων χωρητικότητας που αναφέρονται στο παράρτημα III της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Οι διαχειριστές υποδομής πλειόνων εμπορευματικών διαδρόμων μπορούν εφόσον χρειάζεται να συντονίζουν τους διεθνείς προκαθορισμένους χρονοδιαδρόμους προσφέροντας χωρητικότητα στους εμπορευματικούς διαδρόμους για τους οποίους πρόκειται.
4. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου κατανέμουν κατά προτεραιότητα τις προκαθορισμένες αυτές διαδρομές (χρονοδιαδρόμους) στις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τουλάχιστον μια μεθόριο.
5. Οι διαχειριστές υποδομής, εφόσον το δικαιολογούν οι ανάγκες της αγοράς και η αξιολόγηση για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζουν από κοινού το απόθεμα χωρητικότητας για διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στους εμπορευματικούς διαδρόμους, αναγνωρίζοντας την ανάγκη χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών και διατηρούν αυτό το απόθεμα στον οριστικό πίνακα δρομολογίων τους, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται ταχέως και με κατάλληλο τρόπο στα ad hoc αιτήματα για χωρητικότητα που προβλέπονται στο άρθρο 23 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Η χωρητικότητα αυτή παραμένει διαθέσιμη έως το χρονικό όριο πριν από την προγραμματισμένη ώρα που αποφασίζει το διοικητικό συμβούλιο. Το εν λόγω χρονικό όριο δεν υπερβαίνει τις 90 ημέρες.
6. Το διοικητικό συμβούλιο ενθαρρύνει το συντονισμό των κανόνων προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας στον εμπορευματικό διάδρομο.

Το απόθεμα χωρητικότητας καθορίζεται βάσει της αξιολόγησης κατά την παράγραφο 2. Αυτό το απόθεμα χωρητικότητας διατίθεται μόνον εφόσον υπάρχει πραγματική ανάγκη της αγοράς.

7. Εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας, σιδηροδρομική διαδρομή (χρονοδιάδρομος) που έχει εκχωρηθεί για εμπορευματική μεταφορά δύναμει του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να ακυρωθεί λιγότερο από ένα μήνα πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία στον πίνακα δρομολογίων, εκτός εάν ο αιτών συμφωνήσει με αυτήν την ακύρωση. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής προσαρτάει να προτείνει στον αιτούντα σιδηροδρομική διαδρομή αντίστοιχης ποιότητας και αξιοπιστίας, πράγμα το οποίο, ο αιτών έχει το δικαίωμα να δεχθεί ή να απορρίψει. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει κανένα από τα δικαιώματα που μπορεί να έχει ο αιτών δύναμει συμφωνίας όπως σημειώνεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK.

8. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου και η συμβουλευτική ομάδα του άρθρου 7 παράγραφος 6 θεσπίζουν διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ο βέλτιστος συντονισμός της κατανομής χωρητικότητας μεταξύ διαχειριστών υποδομής, τόσο για τις αιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 όσο και για αιτήσεις που λαμβάνονται από τους οικείους διαχειριστές υποδομής. Αυτό ισχύει και για την πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς.

9. Οι αναφορές στους διαχειριστές υποδομής στις παραγράφους 4 και 8 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση, τους φορείς κατανομής που προβλέπει το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK.

#### Άρθρο 14

##### Διαχείριση της κυκλοφορίας

1. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου θεσπίζουν διαδικασίες για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας στον εμπορευματικό διάδρομο και μπορούν να προβλέπουν διαδικασίες για το συντονισμό της διαχείρισης κυκλοφορίας κατά μήκος πλειόνων εμπορευματικών διαδρόμων.

2. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου και η συμβουλευτική ομάδα του άρθρου 7 παράγραφος 6 θεσπίζουν διαδικασίες με τις οποίες διασφαλίζεται ο βέλτιστος συντονισμός μεταξύ της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και των τερματικών σταθμών.

#### Άρθρο 15

##### Διαχείριση της κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής

1. Το διοικητικό συμβούλιο υιοθετεί κοινούς στόχους όσον αφορά τη χρονική συνέπεια ή/και κατευθύνσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών στον εμπορευματικό διάδρομο.

2. Κάθε αρμόδιος διαχειριστής υποδομής θεσπίζει κανόνες προτεραιότητας για τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας στο τμήμα των εμπορευματικών διαδρόμων για το οποίο είναι αρμόδιος ο συγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής, σύμφωνα με τους κοινούς στόχους και/ή κατευθύνσεις κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κανόνες προτεραιότητας δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου στην οποία αναφέρεται το άρθρο 3 της οδηγίας 2001/14/EK.

3. Οι αρχές καθορισμού των κανόνων προτεραιότητας προβλέπουν τουλάχιστον ότι οι σιδηροδρομικές διαδρομές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 13 παράγραφοι 3 και 5 και οι οποίες έχουν εκχωρηθεί σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που τηρούν την προγραμματισμένη ώρα στον πίνακα δρομολογίων δεν τροποποιούνται, εφόσον είναι δυνατό. Οι αρχές καθορισμού των κανόνων προτεραιότητας έχουν ως στόχο να ελαχιστοποιήσουν τον συνολικό χρόνο επαναφοράς του δικτύου σε συνάρτηση με τις ανάγκες όλων των τύπων μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συντονίζουν τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφοράς κατά μήκος πλειόνων εμπορευματικών διαδρόμων.

#### Άρθρο 16

##### Πληροφορίες σχετικά με τους όρους χρήσης του εμπορευματικού διαδρόμου

Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει, ενημερώνει τακτικά και δημοσιεύει έγγραφο το οποίο περιέχει:

- α) όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στις δηλώσεις δικτύου των εθνικών δικτύων που αφορούν τον εμπορευματικό διάδρομο, οι οποίες καταρτίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3 της οδηγίας 2001/14/EK·
- β) τον κατάλογο και τα χαρακτηριστικά των τερματικών σταθμών, ιδίως πληροφορίες που αφορούν τους όρους και τους τρόπους πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς·
- γ) τις πληροφορίες που αφορούν τις διαδικασίες των άρθρων 13 παράγραφος 8 και 14 παράγραφος 2, και
- δ) το εκτελεστικό σχέδιο.

#### Άρθρο 17

##### Ποιότητα υπηρεσιών στον εμπορευματικό διάδρομο

1. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου προωθούν τη συμβατότητα μεταξύ των συστημάτων επιδόσεων κατά το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14/EK.

2. Το διοικητικό συμβούλιο παρακολουθεί τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και δημοσιεύει τα αποτελέσματα αυτής της παρακολούθησης μία φορά το χρόνο.

3. Το διοικητικό συμβούλιο διοργανώνει έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου και δημοσιεύει τα αποτελέσματά της άπαξ του έτους.

#### Άρθρο 18

##### Ρυθμιστικοί φορείς

1. Οι ρυθμιστικοί φορείς στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK συνεργάζονται για να παρακολουθούν τον ανταγωνισμό στον σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο. Πιο συγκεκριμένα, εξασφαλίζουν την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στον διάδρομο και αποτελούν τον φορέα προσφυγής που προβλέπει το άρθρο 30 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας. Ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες που λαμβάνουν από τους διαχειριστές υποδομής και άλλους αρμόδιους.

2. Σε περίπτωση καταγγελίας αιτούντος προς ρυθμιστικό φορέα σχετικά με υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ή στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας ρυθμιστικού φορέα, ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας, προτού λάβει οιαδήποτε απόφαση, διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών μελών μέσω των οποίων διέρχεται η διεθνής σιδηροδρομική διαδρομή για την οικεία εμπορευματική αμαξοστοιχία και τους ζητεί τις αναγκαίες πληροφορίες.

3. Οι εμπλεκόμενοι στη διαβούλευση ρυθμιστικοί φορείς της παραγράφου 2 παρέχουν στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα όλες τις πληροφορίες που έχουν οι ίδιοι το δικαίωμα να ζητούν με βάση την εθνική τους νομοθεσία. Οι πληροφορίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνον χάριν διεκπεραίωσης της καταγγελίας ή της έρευνας στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 2.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας ο οποίος έχει λάβει την καταγγελία, ή έχει κινήσει αυτεπάγγελτα την έρευνα, διαβιβάζει τις σχετικές πληροφορίες στον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα προκειμένου αυτός να λάβει μέτρα που αφορούν τα εμπλεκόμενα μέρη.

5. Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής που συμμετέχουν στις διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK εξασφαλίζουν τη χωρίς καθυστέρηση παροχή όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για τη διεκπεραίωση της καταγγελίας ή της έρευνας κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και τις οποίες ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο εκπρόσωπος. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάζει αυτές τις πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2 του παρόντος άρθρου.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

#### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 19

#### Διαδικασία επιτροπών

1. Η Επιτροπή συνεπικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 11 στοιχείο α) της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 3 και 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 5 και 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της εν λόγω απόφασης.

Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ προθεσμία ορίζεται τρίμηνη.

#### Άρθρο 20

#### Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 8

για περίοδο πέντε ετών μετά τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο την ανακαλέσουν σύμφωνα με το άρθρο 21.

2. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

3. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στα άρθρα 21 και 22.

#### Άρθρο 21

#### Ανάκληση της εξουσιοδότησης

1. Η κατά το άρθρο 20 εξουσιοδότηση μπορεί να ανακληθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο.

2. Το θεσμικό όργανο που κίνησε εσωτερική διαδικασία για να αποφασίσει εάν πρόκειται να ανακαλέσει την εξουσιοδότηση ενημερώνει το άλλο θεσμικό όργανο και την Επιτροπή, το αργότερο ένα μήνα πριν από τη λήψη της τελικής απόφασης, αναφέροντας τις εξουσιοδοτήσεις που ενδέχεται να αποτελέσουν αντικείμενο ανάκλησης καθώς και τους λόγους της εν λόγω ανάκλησης.

3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση εξουσιών που προσδιορίζονται στην παρούσα απόφαση. Αρχίζει να ισχύει αμέσως ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία την οποία διευκρινίζει. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη. Δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

#### Άρθρο 22

#### Διατύπωση αντιρρήσεων έναντι των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων

1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δύνανται να διατυπώσουν αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης.

2. Εάν, κατά τη λήξη αυτής της προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν έχουν διατυπώσει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, ή αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχουν ενημερώσει αμφότερα την Επιτροπή ότι αποφάσισαν να μην γείρουν αντιρρήσεις, η κατ' εξουσιοδότηση πράξη τίθεται σε ισχύ κατά την ημερομηνία που προβλέπει.

3. Εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο διατυπώσουν αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η πράξη αυτή δεν τίθεται σε ισχύ. Το θεσμικό όργανο που διατυπώνει αντιρρήσεις έναντι της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εκδίδει τους σχετικούς λόγους.



## Άρθρο 23

**Παρακολούθηση της εφαρμογής**

Κάθε δύο έτη από την ημερομηνία δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου, η εκτελεστική επιτροπή την οποία προβλέπει το άρθρο 7 παράγραφος 1 υποβάλλει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της υλοποίησης του συγκεκριμένου εκτελεστικού σχεδίου για τον διάδρομο αυτό. Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των εν λόγω αποτελεσμάτων και κοινοποιεί την εν λόγω ανάλυση στην επιτροπή του άρθρου 19.

## Άρθρο 24

**Έκθεση**

Η Επιτροπή εξετάζει περιοδικά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, για πρώτη φορά το αργότερο στις ... (\*), και στη συνέχεια ανά τριετία.

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

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος

...

## Άρθρο 25

**Μεταβατικά μέτρα**

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στη Δημοκρατία της Κύπρου και στη Μάλτα για όσο διάστημα δεν έχει εγκατασταθεί στο έδαφός τους σιδηροδρομικό δίκτυο.

## Άρθρο 26

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 27

**Δημοσίευση**

Ο παρών κανονισμός δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος

...

(\*) Να προστεθεί ημερομηνία πέντε έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## Κατάλογος των βασικών διαδρομών των εμπορευματικών διαδρόμων

|    | Κράτη μέλη                 | Βασικές διαδρομές (1)  |
|----|----------------------------|--|
| 1. | BE, NL, DE, IT             | Zeebrugge-Αμβέρσα /Ρότερνταμ-Duisburg-[Βασιλεία]-Μιλάνο-Γένοβα   |
| 2. | NL, BE, LU, FR             | Ρότερνταμ-Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μέτς-Ντιζόν-Λυών/[Βασιλεία]   |
| 3. | SE, DK, DE, AT, IT         | Στοκχόλμη-Μάλμε-Κοπεγχάγη-Αμβούργο-Ίνσμπρουκ-Βερόνα-Παλέρμο  |
| 4. | PT, ES, FR                 | Σίνες-Λισσαβόνα/Leixões -Μαδρίτη-Σαν Σεμπαστιάν -Μπορντώ-Παρίσι-Μέτς<br>Σίνες Έλβας/ Αλγεθίρας   |
| 5. | PL, CZ, SK, AT, IT, SI     | Γδύνια-Κατοβίτσε-Όστραβα/Ζίλινα-Βιέννη-Τεργέστη/Κόπερ  |
| 6. | ES, FR, IT, SI, HU         | Αλμερία-Βαλένθια/Μαδρίτη-Σαραγόσα/Βαρκελώνη -Μασσαλία-Λυών-Τορίνο-Ούντινε-Τεργέστη/Κόπερ-Λιουμπλιάνα -Βουδαπέστη-Zahony (μεθόριος Ουγγαρίας-Ουκρανίας) |
| 7. | CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL | Πράγα-Βιέννη/ Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη -Βουκουρέστι-Κωνσταντία<br>-Βιδίνι-Σόφια- Θεσσαλονίκη-Αθήνα   |
| 8. | DE, NL, BE, PL, LT         | Μπρεμερχάφεν/ Ρότερνταμ/ Αμβέρσα-Άαχεν Βερολίνο- Βαρσοβία-Τερεσπόλ (μεθόριος Πολωνίας-Λευκορωσίας)/Κάουνας   |
| 9. | CZ, SK                     | Πράγα-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou- (σύνορα Σλοβακίας/ Ουκρανίας)  |

(1) «/» σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

**Κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο των άρθρων 4 και 5**

- α) Η συνεκτικότητα του εμπορευματικού διαδρόμου με το ΔΕΔ-Μ, τους διαδρόμους ERTMS ή/και τους διαδρόμους που καθορίζονται από το RNE·
- β) Η ενσωμάτωση σχεδίων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ<sup>(1)</sup> στον εμπορευματικό διάδρομο·
- γ) Η διάβαση του εμπορευματικού διαδρόμου από το έδαφος τουλάχιστον τριών κρατών μελών, ή δύο κρατών μελών εάν η απόσταση μεταξύ των εξυπηρετούμενων σιδηροδρομικών τερματικών σταθμών υπερβαίνει τα 500 χιλιόμετρα·
- δ) Το ενδιαφέρον των αιτούντων για τον εμπορευματικό διάδρομο·
- ε) Η ισορροπία μεταξύ του κοινωνικοοικονομικού κόστους και του οφέλους που προκύπτει από τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου·
- στ) Η συνεκτικότητα όλων των εμπορευματικών διαδρόμων που προτείνονται από τα κράτη μέλη, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές·
- ζ) Η ύπαρξη καλής διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως χάρη σε κατάλληλο δίκτυο τερματικών σταθμών, μεταξύ άλλων σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- η) Κατά περίπτωση, καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών και γειτονικών τρίτων χωρών.

---

(<sup>1</sup>) Βλ. το Παράρτημα III της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1).

## ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

### I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 15 Δεκεμβρίου 2008, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Στις 23 Απριλίου 2009, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε τη γνώμη του σε πρώτη ανάγνωση.

Στις 11 Ιουνίου 2009, το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία επί του προτεινόμενου κανονισμού.

Στις 22 Φεβρουαρίου 2010, το Συμβούλιο υιοθέτησε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία του άρθρου 294 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τις εργασίες του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη του τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup> και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(2)</sup>.

### II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

#### 1. Γενικά

Στις 15 Δεκεμβρίου 2008, η Επιτροπή υπέβαλε την πρόταση κανονισμού σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Σκοπός του προτεινόμενου κανονισμού είναι να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, αποτελούμενο από διεθνείς διαδρόμους που θα παρέχουν στους χρήστες μια αποτελεσματική και υψηλής ποιότητας υποδομή εμπορευματικών μεταφορών. Συνακολούθως, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να προσφέρουν αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και να είναι ανταγωνιστικότερες στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Προς επίτευξη του σκοπού αυτού, η πρόταση θεσπίζει τους κανόνες της δημιουργίας και της μεταβολής των εμπορευματικών διαδρόμων, την οργάνωση και τη διαχείρισή τους, καθώς και μέτρα για την υλοποίηση εμπορευματικών διαδρόμων, τον επενδυτικό σχεδιασμό και τη διαχείριση χωρητικότητας και κυκλοφορίας.

Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, όπως καθορίστηκε από το Συμβούλιο, θεσπίζει ένα συνεκτικό πλαίσιο για τη δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Προβλέπει δε μια απλούστερη διαδικασία για τη δημιουργία αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων, με βάση κατάλογο βασικών διαδρόμων των διαδρόμων. Αυτός ο αρχικός κατάλογος θα πρέπει να συμπληρωθεί από τα κράτη μέλη που δεν αναφέρονται στο Παράρτημα I του κανονισμού για τη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων σε μεταγενέστερο στάδιο. Επιπλέον, το Συμβούλιο προβλέπει στην προσέγγισή του τη δυνατότητα παρεκκλίσεων καθώς και ένα καλύτερο διαρθρωμένο σύστημα διαχείρισης των εμπορευματικών διαδρόμων. Το Συμβούλιο συμφώνησε επίσης να δημιουργηθεί ένα πιο ευέλικτο σύστημα για τις αιτήσεις σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με βάση την ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ διαχειριστών υποδομής.

#### 2. Κυριότερα θέματα

##### i) Επιλογή εμπορευματικών διαδρόμων

Η Επιτροπή πρότεινε διαδικασία σύμφωνα με την οποία κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να δημιουργήσει έναν τουλάχιστον διάδρομο με άλλο(α) ενδιαφερόμενο(α) κράτος(η) μέλος(η). Εξάλλου, ορισμένα κράτη μέλη θα υποχρεωθούν να δημιουργήσουν τουλάχιστον δύο ή τρεις διαδρόμους, με βάση τις ετήσιες επιδόσεις των εμπορευματικών μεταφορών εκφρασμένες σε τονοχιλιόμετρα σε αυτά τα κράτη μέλη.

Το Συμβούλιο υιοθέτησε άλλη λύση η οποία συνίσταται στη δημιουργία, εντός καθορισμένων χρονικών ορίων, αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων βάσει του καταλόγου βασικών διαδρόμων των διαδρόμων που προβλέπονται στο Παράρτημα I του κανονισμού, και στην υποχρέωση των κρατών μελών που δεν αναφέρονται στον κατάλογο αυτόν να συμμετάσχουν στη δημιουργία ενός τουλάχιστον εμπορευματικού διαδρόμου. Τα κράτη μέλη θα συμμετέχουν επίσης στη δημιουργία διαδρόμου ή την επέκταση υφιστάμενου διαδρόμου προκειμένου να επιτραπεί στα γειτονικά κράτη μέλη να εκπληρώσουν την υποχρέωσή τους για τη δημιουργία ενός τουλάχιστον εμπορευματικού διαδρόμου.

Η ανωτέρω συμβιβαστική λύση περιλαμβάνει δύο δυνατότητες παρέκκλισης από την υποχρέωση συμμετοχής στη δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου. Η πρώτη παρέκκλιση από τη δημιουργία διαδρόμου θα μπορεί να δικαιολογείται υπό ορισμένες προϋποθέσεις, όπως ανυπαρξία ενδιαφερομένων για χρήση του διαδρόμου, κανένα κοινωνικό ή οικονομικό όφελος ή δυσανάλογη επιβάρυνση. Η παρέκκλιση αυτή προϋποθέτει απόφαση της Επιτροπής η οποία θα λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπολογίας. Η δεύτερη παρέκκλιση θα μπορεί να εφαρμόζεται σε κράτος μέλος που έχει σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από εκείνο του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης.

<sup>(1)</sup> Γνώμη της 15ης Ιουλίου 2009 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(2)</sup> (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τις ακόλουθες τροπολογίες στην πρόταση της Επιτροπής:

- ο εμπορευματικός διάδρομος θα πρέπει να συνδέει τουλάχιστον δύο κράτη μέλη και να είναι συμβατός με τους διαδρόμους του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ή του συστήματος ERTMS. Εάν χρειαστεί, θα μπορούν να αποτελέσουν επίσης μέρος του εμπορευματικού διαδρόμου ορισμένα τμήματα τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο ΔΕΔ-Μ και τα οποία παρουσιάζουν ή ενδέχεται να παρουσιάσουν μεγάλο όγκο εμπορευματικών μεταφορών,
- η δημιουργία ή τροποποίηση εμπορευματικού διαδρόμου θα αποφασίζεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τα οποία προηγουμένως θα κοινοποιούν τις προθέσεις τους στην Επιτροπή, επισυνάπτοντας πρόταση που έχει καταρτιστεί από τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των πρωτοβουλιών και των απόψεων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν ή ενδιαφέρονται να χρησιμοποιήσουν το διάδρομο. Οι ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα μπορούν να συμμετάσχουν στη διαδικασία, όταν πρόκειται για σημαντικές επενδύσεις που τις αφορούν,
- τα κριτήρια για τη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να καθοριστούν κατά τρόπο προσωποποιημένο στις ειδικές ανάγκες των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής ώστε να τους παρέχεται επαρκές περιθώριο λήψης αποφάσεων και διαχείρισης,
- το αργότερο τρία έτη από την έναρξη ισχύος του κανονισμού, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να προβλέπει στο έδαφός του τουλάχιστον έναν εμπορευματικό διάδρομο,
- η Επιτροπή θα σημειώσει τις προτάσεις για τη δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου και θα εξετάσει τη συνοχή τους με τα κριτήρια αξιολόγησης που προβλέπονται στο Παράρτημα του κανονισμού.

#### ii) Διαχείριση εμπορευματικών διαδρόμων

Η Επιτροπή εισηγήθηκε να συγκροτηθεί από τους ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής όργανο διοίκησης για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, επιφορτισμένο με τον καθορισμό, την παρακολούθηση των επιδόσεων και την επικαιροποίηση του εκτελεστικού σχεδίου του εμπορευματικού διαδρόμου. Πρότεινε επίσης να συγκροτηθεί ομάδα εργασίας αποτελούμενη από διαχειριστές και ιδιοκτήτες στρατηγικών τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου. Η ομάδα θα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του οργάνου διοίκησης που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και τη διαχείριση των στρατηγικών τερματικών σταθμών. Το όργανο διοίκησης δεν θα μπορεί να λαμβάνει απόφαση αντίθετη προς τη γνώμη αυτή.

Το Συμβούλιο τροποποίησε την πρόταση της Επιτροπής και αποφάσισε ότι για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα συγκροτήσουν εκτελεστική επιτροπή επιφορτισμένη με τον καθορισμό των γενικών στόχων του εμπορευματικού διαδρόμου, την εποπτεία και τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων όσον αφορά την υλοποίηση και το σχεδιασμό επενδύσεων. Η εκτελεστική επιτροπή θα αποτελείται από εκπροσώπους των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Επιπλέον, για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, θα συγκροτηθεί από τους οικείους διαχειριστές υποδομής διοικητικό συμβούλιο επιφορτισμένο με τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων όσον αφορά την υλοποίηση, το σχεδιασμό επενδύσεων, τη χωρητικότητα υποδομής και την ποιότητα των υπηρεσιών. Το διοικητικό συμβούλιο θα αποτελείται από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

Το διοικητικό συμβούλιο θα συγκροτήσει εξάλλου συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από τους διαχειριστές και ιδιοκτήτες τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου. Αυτή η συμβουλευτική ομάδα θα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του διοικητικού συμβουλίου που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και τη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Η συμβουλευτική ομάδα θα μπορεί επίσης να διατυπώνει γνώμες ίδια πρωτοβουλία. Το διοικητικό συμβούλιο θα λαμβάνει υπόψη του τις γνώμες αυτές.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, όσον αφορά τη διάταξη για τη συγκρότηση οργάνου διοίκησης για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, το ΕΚ πρότεινε να συμμετέχουν τακτικά στο όργανο αυτό με συμβουλευτικό ρόλο οι ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή όμιλοι σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τον εμπορευματικό διάδρομο.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε επίσης να συγκροτηθεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εκτελεστικό συμβούλιο επιφορτισμένο με την έγκριση του σχεδίου εκτέλεσης του διαδρόμου από το όργανο διοίκησης και την εποπτεία της εκτέλεσής του.

Τέλος, κατά τη συγκρότηση ομάδας αποτελούμενης από διαχειριστές και ιδιοκτήτες στρατηγικών τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου, θα πρέπει, σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, να συμπεριληφθούν εκπρόσωποι των λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

iii) *Στρατηγικοί τερματικοί σταθμοί και εμπορεύματα προτεραιότητας*

Σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, το όργανο διοίκησης θα πρέπει να χαράσσει στρατηγική σχετικά με την ανάπτυξη των στρατηγικών τερματικών σταθμών, ώστε αυτοί οι σταθμοί να μπορούν να ανταποκρίνονται στις ανάγκες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται στον εμπορευματικό διάδρομο.

Επιπλέον, η Επιτροπή πρότεινε το όργανο διοίκησης να καθορίζει τις τυπικές κατηγορίες εμπορευματικής κίνησης που ισχύουν για ολόκληρο τον εμπορευματικό διάδρομο. Τουλάχιστον μία από τις κατηγορίες αυτές (εφεξής καλούμενη «εμπορεύματα προτεραιότητας») θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εμπορεύματα των οποίων η μεταφορά παρουσιάζει ευαισθησία από άποψη χρόνου και τα οποία, κατά συνέπεια, δικαιούνται μεταφορά με την ενδεδειγμένη διάρκεια και με εγγυημένη συνέπεια.

Στην θέση του σε πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο απάλειψε τα άρθρα που πρότεινε η Επιτροπή σχετικά με τα προαναφερόμενα θέματα. Σε ό,τι αφορά τους στρατηγικούς τερματικούς σταθμούς, κρίθηκε ότι η αγορά θα πρέπει να αποφασίζει επί του θέματος αυτού. Σε ό,τι αφορά τα εμπορεύματα προτεραιότητας, συμφωνήθηκε ότι ενδέχεται να συνιστά διακριτική μεταχείριση, ιδίως έναντι των επιβατικών αμαξοστοιχιών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά τους στρατηγικούς τερματικούς σταθμούς, το ΕΚ πρότεινε να προστεθεί αναφορά σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική όπου θα περιλαμβάνονται κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος των εμπορευματικών διαδρόμων. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να προβλέπει τη συνεργασία με τις περιφερειακές, τοπικές και εθνικές αρχές, την αναζήτηση γης για την ανάπτυξη σιδηροδρομικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε κονδύλια για την υποστήριξη των εξελίξεων αυτών. Επίσης, το όργανο διοίκησης θα πρέπει να μεριμνά ώστε να δημιουργούνται επαρκείς τερματικοί σταθμοί σε στρατηγικές τοποθεσίες, με βάση τον αναμενόμενο όγκο μεταφορών.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο για τα εμπορεύματα προτεραιότητας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε ότι ο τίτλος πρέπει να αναδιατυπωθεί ως «Τυπικές κατηγορίες χρονοδιαδρόμων στους εμπορευματικούς διαδρόμους», και ότι το σχετικό κείμενο πρέπει να αναπροσαρμοστεί προκειμένου να αναφέρεται στις περιοδικές επικαιροποιήσεις των τυπικών κατηγοριών χρονοδιαδρόμων για εμπορευματική χρήση, που θα ισχύουν για το σύνολο του εμπορευματικού διαδρόμου. Τουλάχιστον μία από τις κατηγορίες αυτές (εφεξής καλούμενη «εμπορεύματα ταχείας παράδοσης») θα πρέπει να περιλαμβάνει χρονοδιάδρομο με την ενδεδειγμένη διάρκεια και με εγγυημένη συνέπεια. Επιπλέον, τα κριτήρια ορισμού των τυπικών κατηγοριών θα πρέπει να καθοριστούν από το όργανο διοίκησης κατόπιν διαβούλευσης με τους υποψηφίους που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο.

iv) *Μονοαπευθυντική θυρίδα για αιτήσεις εκχώρησης διεθνών χρονοδιαδρόμων*

Η Επιτροπή εισηγήθηκε να δημιουργηθεί από το όργανο διοίκησης μονοαπευθυντική θυρίδα για αιτήσεις χρονοδιαδρόμων που αφορούν εμπορευματικές αμαξοστοιχίες οι οποίες διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου και ότι όλες οι αιτήσεις για χρονοδιαδρόμους θα πρέπει να υποβάλλονται σε αυτήν τη μονοαπευθυντική θυρίδα.

Το Συμβούλιο δεν συμφώνησε με την υποχρεωτική διαδικασία που πρότεινε η Επιτροπή και αποφάσισε αντ' αυτής ότι το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου θα ορίζει ή θα συγκροτεί κοινή αρχή ή/και σύστημα πληροφοριών μέσω της συνεργασίας μεταξύ διαχειριστών υποδομής ώστε να παρέχεται στους αιτούντες η δυνατότητα να ζητούν σε ένα μόνο τόπο και με μία μόνο ενέργεια χωρητικότητα υποδομής για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες οι οποίες διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, αποφάσισε να προτείνει να ανατεθεί σε μεμονωμένους διαχειριστές υποδομής εμπορευματικού διαδρόμου να λειτουργούν ως γραφείο εξυπηρέτησης της μονοαπευθυντικής θυρίδας για αιτούντες που ζητούν χρονοδιαδρόμους.

v) *Αδειοδοτημένοι ενδιαφερόμενοι*

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει ότι υποψήφιοι άλλοι από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διεθνείς ομίλους τους οποίους συνιστούν, θα έχουν τη δυνατότητα να ζητούν χρονοδιαδρόμους για τη μεταφορά εμπορευμάτων όταν οι χρονοδιαδρόμοι αυτοί αφορούν ένα ή περισσότερα τμήματα του εμπορευματικού διαδρόμου.

Το Συμβούλιο αποφάσισε να απαλειφθεί το άρθρο αυτό σχετικά με τους αδειοδοτημένους ενδιαφερόμενους που πρότεινε η Επιτροπή. Αντ' αυτού, το Συμβούλιο συμφωνεί να προβλέπεται μόνον η δυνατότητα των υποψηφίων που δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ούτε διεθνής τους όμιλος να ζητούν υποδομές για ορισμένα τμήματα χρονοδιαδρόμων σε περίπτωση που οι διάδρομοι αυτοί βρίσκονται σε κράτη μέλη των οποίων η εθνική νομοθεσία δέχεται τέτοια αιτήματα.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε την πρόταση της Επιτροπής με μια τροποποίηση του κειμένου ήσσονος σημασίας.

vi) *Διαχείριση της κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής*

Η Επιτροπή εισιγήθηκε σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας στον εμπορευματικό διάδρομο, οι διαχειριστές της υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου να καθορίζουν και να δημοσιεύουν τους κανόνες προτεραιότητας μεταξύ των διαφόρων τύπων κίνησης. Οι εν λόγω κανόνες προτεραιότητας θα πρέπει να προβλέπουν τουλάχιστον ότι ο χρονοδιάδρομος που έχει εκχωρηθεί σε αμαξοστοιχία εμπορευμάτων προτεραιότητας, η οποία τηρεί τις αρχικές διατάξεις του χρονοδιαδρόμου της, δεν θα μπορεί ούτε να επανεκχωρηθεί σε άλλη αμαξοστοιχία ούτε να τροποποιηθεί, εκτός αν ο αρχικός κάτοχος του χρονοδιαδρόμου συμφωνήσει για τη διάθεσή του σε άλλη αμαξοστοιχία ή για την τροποποίηση του.

Το Συμβούλιο αναθεώρησε την πρόταση της Επιτροπής και αποφάσισε ότι το διοικητικό συμβούλιο θα υιοθετεί κοινούς στόχους όσον αφορά τη χρονική συνέπεια ή/και κατευθύνσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών στον εμπορευματικό διάδρομο. Κάθε αρμόδιος διαχειριστής υποδομής θα θεσπίζει κανόνες προτεραιότητας για τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας στο τμήμα των εμπορευματικών διαδρόμων για το οποίο είναι αρμόδιος ο συγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής, σύμφωνα με τους προαναφερόμενους κοινούς στόχους ή/και κατευθύνσεις. Οι αρχές καθορισμού των κανόνων προτεραιότητας θα έχουν ως στόχο να ελαχιστοποιούν το συνολικό χρόνο επαναφοράς του δικτύου σε συνάρτηση με τις ανάγκες όλων των τύπων μεταφοράς.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε σε μεγάλο βαθμό την πρόταση της Επιτροπής, αλλά κατέληξε ότι οι διαχειριστές υποδομής εμπορευματικού διαδρόμου θα πρέπει να καθορίζουν και να δημοσιεύουν τους κανόνες προτεραιότητας μεταξύ των διαφόρων χρονοδιαδρόμων, ιδίως ως προς τους χρονοδιαδρόμους που απονέμονται σε καθυστερημένες αμαξοστοιχίες, σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας για κάθε τμήμα του εμπορευματικού διαδρόμου, ύστερα από πρόταση του οργάνου διοίκησης του εμπορευματικού διαδρόμου και τηρουμένων των αρχών και των σχεδίων που αναφέρονται στο σχετικό άρθρο.

vii) *Παρέκκλιση*

Η Επιτροπή εισιγήθηκε, εφόσον υπάρχει λόγος, τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα παρέκκλισης από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Προς το σκοπό αυτόν, θα πρέπει να διαβιβάζουν στην Επιτροπή αιτιολογημένη αίτηση παρέκκλισης. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει απόφαση σχετικά με την αίτηση αυτή σύμφωνα με την καθορισμένη συμβουλευτική διαδικασία, λαμβανομένων υπόψη της γεωγραφικής θέσης καθώς και της εξέλιξης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών στο κράτος μέλος το οποίο υπέβαλε την αίτηση παρέκκλισης.

Το Συμβούλιο αποφάσισε να απαλείψει την προαναφερόμενη διάταξη που πρότεινε η Επιτροπή. Αντ' αυτής, συμφώνησε επί διάταξης μεταβατικών μέτρων δυνάμει της οποίας η υποχρέωση εφαρμογής του κανονισμού αυτού δεν θα ισχύει στη Δημοκρατία της Κύπρου και στη Μάλτα για όσο διάστημα δεν έχει εγκατασταθεί στο έδαφος τους σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε την πρόταση της Επιτροπής.

### 3. Άλλες τροπολογίες που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Περαιτέρω τροπολογίες που δεν συμπεριλαμβάνονται στην θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση αφορούν:

- μνεία για τη βελτίωση και την αξιοπιστία της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων,
- προγράμματα έρευνας και Marco Polo, καθώς και άλλες πολιτικές και κοινοτικά ταμεία της Ένωσης, όπως το Ταμείο Συνοχής,
- τη δημιουργία αποτελεσματικών και επαρκών συνδέσεων με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς, ώστε να αναπτυχθεί αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών,
- τη διαδικασία καθορισμού δεικτών επιδόσεων,
- τροποποιήσεις των ορισμών που αναφέρονται στο άρθρο 2,
- την αναπροσαρμογή του σχεδίου εκτέλεσης,
- την προσθήκη αναφοράς σε πιθανή κυκλοφοριακή συμφόρηση,
- πρόγραμμα για τη βελτίωση των επιδόσεων του εμπορευματικού διαδρόμου,
- μελέτη αγοράς που θα ενημερώνεται κατά περιόδους,

- πρόγραμμα δημιουργίας του εμπορευματικού διαδρόμου και βελτίωσης των επιδόσεών του,
- τους ενδιαφερομένους για χρήση του σιδηροδρομικού διαδρόμου,
- τη στρατηγική για σχέδια επενδύσεων,
- σχέδια επενδύσεων,
- το απόθεμα χωρητικότητας,
- την αποζημίωση για καταναμημένη δυναμικότητα που δεν χρησιμοποιείται,
- τους κανόνες προτεραιότητας,
- τη συνοχή μεταξύ των διαφόρων συστημάτων επιδόσεων,
- τις πληροφορίες που οι διαχειριστές υποδομής και άλλοι τρίτοι που συμμετέχουν στο διεθνή καταμερισμό της χωρητικότητας παρέχουν στα ρυθμιστικά όργανα.

### III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Κατά τον καθορισμό της θέσης του σε πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο έλαβε πλήρως υπόψη του την πρόταση της Επιτροπής και τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Όσον αφορά τις τροπολογίες που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο παρατηρεί ότι σημαντικός αριθμός τροπολογιών έχουν ήδη περιληφθεί - ουσιαστικώς, εν μέρει ή πλήρως - στη θέση του σε πρώτη ανάγνωση.

---