

Επίσημη Εφημερίδα

των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- ★ Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων 1
- ★ Οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις 26
- ★ 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 καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας 29

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 2001/12/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 26ης Φεβρουαρίου 2001****για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων**

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⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο ενέκρινε στις 22 Νοεμβρίου 2000 η επιτροπή συνδιαλλαγής⁽⁴⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων⁽⁵⁾, θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη η κτηθείσα κατά την εφαρμογή της πείρα καθώς και οι εξελίξεις του σιδηροδρομικού κλάδου από τη θέσπιση της και εφεξής, προκειμένου να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων της.
- (2) Είναι ανάγκη να εξασφαλιστεί η δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην υποδομή μέσω του διαχωρισμού ορισμένων ουσιαστικών καθηκόντων και/ή της δημιουργίας ρυθμιστικού φορέα που θα εκπληρώνει ελεγκτικά και εκτελεστικά καθήκοντα, καθώς και μέσω του διαχωρισμού των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως και των ισολογισμών.

(1) ΕΕ C 321 της 20.10.1998, σ. 6 και ΕΕ C 116 E της 26.4.2000, σ. 21.

(2) ΕΕ C 209 της 22.7.1999, σ. 22.

(3) ΕΕ C 57 της 29.2.2000, σ. 40.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ C 175 της 21.6.1999, σ. 115), επιβεβαιωθείσα στις 16 Σεπτεμβρίου 1999 (ΕΕ C 54 της 25.2.2000, σ. 56), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 2000 (ΕΕ C 288 της 11.10.2000, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Ιουλίου 2000 (δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 1ης Φεβρουαρίου 2001 και απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000.

(5) ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25.

- (3) Είναι ανάγκη επίσης να εξασφαλιστεί η δίκαιη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση στην υποδομή μέσω του διαχωρισμού των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια ή/και της δημιουργίας ρυθμιστικού φορέα που θα εκπληρώνει ελεγκτικά και εκτελεστικά καθήκοντα. Οποσδήποτε, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να συμμετέχουν, χωρίς διακρίσεις, στην επιβολή και την παρακολούθηση των προτύπων ασφαλείας.

- (4) Η διέυρυνση των δικαιωμάτων πρόσβασης θα πρέπει, όπως και στους άλλους τρόπους μεταφοράς, να προχωρήσει σε συνδυασμό με την παράλληλη εφαρμογή των αναγκαίων συνοδευτικών μέτρων εναρμόνισης.

- (5) Σύμφωνα με το στόχο της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς, στον οποίο θα περιληφθεί η δυνατότητα για κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει άδεια και πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας να παρέχει υπηρεσίες, τα δικαιώματα πρόσβασης θα πρέπει, για μια μεταβατική περίοδο μέχρι επτά ετών, να επεκτείνονται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων σε ένα συγκεκριμένο δίκτυο, το λεγόμενο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, περιλαμβανόμενης και της πρόσβασης σε μεγάλα τερματικά και λιμάνια, και της παροχής υπηρεσιών εκεί. Μετά το πέρας αυτής της μεταβατικής περιόδου, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και θα πρέπει να χορηγηθούν δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές φορτίου.

- (6) Το δικαίωμα πρόσβασης εξασφαλίζεται σε κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση η οποία έχει άδεια, πληροί τις προϋποθέσεις ασφαλείας και ζητά να της δοθεί πρόσβαση, ανεξαρτήτως του τρόπου λειτουργίας της.

- (7) Τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια να χορηγούν πιο διευρυμένα δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που πραγματοποιούν διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές, σε διεθνείς ομίλους που εκτελούν διεθνείς υπηρεσίες και σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Η χρήση των διευρυμένων αυτών δικαιωμάτων πρόσβασης

μπορεί να περιορίζεται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν άδεια στα κράτη μέλη τα οποία χορηγούν δικαιώματα πρόσβασης παρεμφερούς φύσεως, υπό τον όρο ο περιορισμός αυτός να είναι συμβατός με τη συνθήκη.

- (8) Για την προώθηση της αποτελεσματικής διαχείρισης των υποδομών προς το δημόσιο συμφέρον, οι διαχειριστές υποδομών θα πρέπει να αποκτήσουν ανεξάρτητο από το κράτος καθεστώς και ελευθερία διαχείρισης των εσωτερικών τους υποθέσεων, ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για την ανάπτυξη και την ασφαλή χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών υποδομών.
- (9) Για την επίτευξη αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και για την επίτευξη διαφάνειας στα οικονομικά τους, περιλαμβανομένης και κάθε είδους κρατικής χρηματοδοτικής αντιστάθμισης ή βοήθειας, επιβάλλεται να διαχωριστεί η λογιστική των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου.
- (10) Είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν ορισμένα μέτρα προκειμένου να παρακολουθείται καλύτερα η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και η εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούνται οι συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύεται ο αντίκτυπος των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή.
- (11) Είναι σκόπιμο να συσταθούν όργανα με επαρκή βαθμό αυτονομίας για να ρυθμίζουν τον ανταγωνισμό στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών όταν δεν υπάρχουν οντότητες που ασκούν τα καθήκοντα αυτά.
- (12) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση περί της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να διατυπώσει τις ενδεδειγμένες προτάσεις.
- (13) Τα αναγκαία 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⁽¹⁾.
- (14) Απαιτούνται ειδικά μέτρα για να ληφθεί υπόψη η ειδική γεωπολιτική και γεωγραφική κατάσταση ορισμένων κρατών μελών, καθώς και μια ειδική οργάνωση του σιδηροδρομικού κλάδου σε διάφορα κράτη μέλη, με παράλληλη εξασφάλιση της ακεραιότητας της εσωτερικής αγοράς.
- (15) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η ανάπτυξη των κοινωνικών σιδηροδρόμων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστούν δίκαιοι και άνευ διακρίσεων όροι πρόσβασης στην υποδομή

καθώς και λόγω καταφανώς διεθνούς διάστασης της λειτουργίας σημαντικών στοιχείων των σιδηροδρομικών δικτύων, και, ως εκ τούτου, οι ανωτέρω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα, σε κοινοτικό επίπεδο, καθότι χρειάζεται συντονισμένη διεθνική δράση· η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

- (16) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος του τμήματος I αντικαθίσταται ως εξής: «Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί».
2. Το άρθρο 1 καταργείται.
3. Στο άρθρο 2, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Οι επιχειρήσεις, οι σιδηροδρομικές δραστηριότητες των οποίων περιορίζονται αποκλειστικά στην παροχή υπηρεσιών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της σήραγγας υπό τη Μάγχι, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εκτός του άρθρου 6 παράγραφος 1 και των άρθρων 10 και 10α.»
4. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:
 - α) η πρώτη και η δεύτερη περίπτωση αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

— «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία, η κύρια δραστηριότητα της οποίας 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,

— «διαχειριστής της υποδομής»: κάθε 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 ασφάλειας της υποδομής. Τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής ενός δικτύου ή ενός μέρους δικτύου μπορούν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση μετά την τέταρτη περίπτωση:

«— “διεθνής υπηρεσία φορτίου”: υπηρεσίες μεταφορών στις οποίες ο συρμός διασχίζει τουλάχιστον ένα σύνορο κράτους μέλους. Ο συρμός μπορεί να συνενώνεται και/ή να χωρίζεται σε επιμέρους τμήματα συρμών με ενδεχομένως διαφορετικές αφετηρίες και προορισμούς, αρκεί όλα τα βαγόνια να διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο.»

5. Ο τίτλος του τμήματος II αντικαθίσταται ως εξής : «Διαχειριστική ανεξαρτησία».

6. Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο θα τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς που είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρέωσης τελών και κατανομής, τους καθιερωμένους από τα κράτη μέλη, έχει την ευθύνη της δικής του διαχείρισης, διοίκησης και εσωτερικού ελέγχου.»

7. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν επιτρέπεται να μεταφέρονται στην άλλη.

Οι λογαριασμοί που αφορούν τις δύο δραστηριότητες τηρούνται κατά τρόπον ώστε να αντανakλάται η απαγόρευση αυτή.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εξάλλου, να προβλέπουν ότι ο διαχωρισμός αυτός περιλαμβάνει χωριστά οργανικά τμήματα στα πλαίσια της ίδιας επιχείρησης ή ότι η διαχείριση της υποδομής εξασφαλίζεται από ξεχωριστό φορέα.

3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι τα απαριθμούμενα στο παράρτημα II

καθήκοντα, που είναι καθοριστικά για μία δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή, ανατίθενται σε φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιες καμία υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών. Ανεξάρτητα από τις οργανωτικές δομές, ο στόχος αυτός πρέπει να αποδειχθεί ότι επιτεύχθηκε.

Τα κράτη μέλη μπορούν πάντως να αναθέτουν σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή σε οποιοδήποτε άλλο φορέα, την εισπραξη των τελών και την ευθύνη της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, όπως επενδύσεις, συντήρηση και χρηματοδότηση.

4. Η εφαρμογή της παραγράφου 3 αποτελεί το αντικείμενο έκθεσης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 10β, που θα υποβληθεί μέχρι τις 15 Μαρτίου 2006».

8. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την ανάπτυξη της εθνικής τους σιδηροδρομικής υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη, όπου απαιτείται, τις συνολικές ανάγκες της Κοινότητας.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τον καθορισμό προδιαγραφών και κανόνων ασφαλείας, την ανάλογη πιστοποίηση του τροχαίου υλικού και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και τη διερεύνηση των ατυχημάτων. Τα καθήκοντα αυτά επιτελούνται από φορείς ή επιχειρήσεις που δεν παρέχουν οι ίδιοι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και είναι ανεξάρτητοι από φορείς ή επιχειρήσεις με το προαναφερόμενο αντικείμενο, κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στην υποδομή.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις εφαρμόζουν αυτές τις προδιαγραφές και κανόνες ασφαλείας. Τα κράτη μέλη, εκτός αν αναθέτουν την παρακολούθηση και την επιβολή σε ανεξάρτητους φορείς, μπορούν να απαιτούν ή να επιτρέπουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συμμετέχουν στη διασφάλιση της επιβολής και της παρακολούθησης των προδιαγραφών και των κανόνων ασφαλείας, κατά τρόπον που εγγυάται την ουδέτερη και χωρίς διακρίσεις εκτέλεση των καθηκόντων αυτών.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν επιπλέον να χορηγούν στο διαχειριστή της υποδομής, στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης, χρηματοδότηση επαρκή σε σχέση με τα καθήκοντα, τις διαστάσεις και τις χρηματοπιστωτικές ανάγκες, ιδίως για την κάλυψη νέων επενδύσεων.

4. Στο πλαίσιο της γενικής πολιτικής που καθορίζεται από το κράτος, ο διαχειριστής της υποδομής καταρτίζει ένα επιχειρηματικό πρόγραμμα το οποίο περιλαμβάνει επενδυτικά και χρηματοδοτικά προγράμματα. Το πρόγραμμα καταρτίζεται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η βέλτιστη και αποτελεσματική χρήση και ανάπτυξη της υποδομής, και, παράλληλα, να διασφαλίζεται ο ισοσκελισμός του ισοζυγίου και να παρέχονται μέσα για την επίτευξη αυτών των στόχων.»

9. Στο άρθρο 9, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η χορήγηση των ενισχύσεων των κρατών μελών για την εξάλειψη των αναφερομένων στο παρόν άρθρο χρεών, γίνεται στα πλαίσια των άρθρων 73, 87 και 88 της συνθήκης.»

10. Στο άρθρο 9, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Στην περίπτωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τηρούνται και δημοσιεύονται λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και είτε ισολογισμοί είτε ετήσιες καταστάσεις ενεργητικού και παθητικού για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Τα κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς και να μην μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.»

11. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

1. Στους διεθνείς ομίλους παραχωρούνται δικαιώματα πρόσβασης και διέλευσης στα κράτη μέλη στα οποία είναι εγκατεστημένες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες τους συναρτίζουν, καθώς και δικαιώματα διέλευσης στα άλλα κράτη μέλη, για διεθνείς υπηρεσίες μεταξύ των κρατών μελών στα οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις οι οποίες συναρτίζουν τους εν λόγω ομίλους.

2. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παρέχεται, υπό δικαίους όρους, πρόσβαση στην υποδομή σε άλλα κράτη μέλη, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.

3. Ανεξαρτήτως του τρόπου λειτουργίας, στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2, παρέχεται, υπό δικαίους όρους, η πρόσβαση που ζητούν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, το οποίο ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι, και, σε κάθε περίπτωση, μετά τις 15 Μαρτίου 2008, σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου.

4. Μετά από αίτηση κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, εξετάζει την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος άρθρου και αποφασίζει, εντός δύο μηνών από την παραλαβή της εν λόγω αιτήσεως και αφού ζητήσει τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, κατά πόσον μπορεί να συνεχίσει να εφαρμόζεται το επίμαχο μέτρο. Η Επιτροπή ανακοινώνει την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός προθεσμίας ενός μηνός.

5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που έχει αναλάβει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τις παραγράφους 1, 2 και 3, συνάπτει τις αναγκαίες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοδοτικές συμφωνίες, επί τη βάση του ιδιωτικού ή του δημοσίου δικαίου, με τους διαχειριστές υποδομής της χρησιμοποιούμενης σιδηροδρομικής υποδομής, προκειμένου να ρυθμίζεται ο έλεγχος της κυκλοφορίας και τα θέματα ασφαλείας τα σχετικά με αυτές τις μεταφορές. Οι όροι που διέπουν αυτές τις συμφωνίες είναι αμερόληπτοι και, κατά περίπτωση, είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και με την πιστοποίηση ασφάλειας⁽¹⁾.

6. Η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λιμένες που συνδέονται με σιδηροδρομικές δραστηριότητες και αναφέρονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, και οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες, παρέχεται σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, κατά τρόπο αμερόληπτο, οι δε σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις υπό τις συνθήκες της αγοράς.

7. Με την επιφύλαξη των κοινοτικών και εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πολιτική του ανταγωνισμού και των αρμόδιων για το θέμα αυτό οργάνων, ο ρυθμιστικός φορέας που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK ή κάθε άλλος φορέας που διαθέτει τον ίδιο βαθμό αυτονομίας, παρακολουθεί τον ανταγωνισμό στις αγορές όπου παρέχονται σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο φορέας αυτός συγκροτείται σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται από το άρθρο 30 παράγραφος 1 της προαναφερόμενης οδηγίας. Κάθε αιτών ή κάθε ενδιαφερόμενο μέρος, μπορεί να καταθέτει ένσταση στον φορέα αυτόν εφόσον εκτιμά ότι υπέστη άδικη ή διακριτική μεταχείριση ή ότι ζημιώθηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο. Ο ρυθμιστικός φορέας αποφασίζει, το ταχύτερο δυνατό, βάσει της ένστασης και ανάλογα με την περίπτωση αυτοδικαίως, σχετικά με τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη των δυσμενών εξελίξεων στις αγορές αυτές. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αναγκαία δυνατότητα δικαστικού ελέγχου και η απαιτούμενη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ρυθμιστικών φορέων, εφαρμόζονται, εν προκειμένω, το άρθρο 30 παράγραφος 6 και το άρθρο 31 της προαναφερόμενης οδηγίας.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 το οποίο προβλέπει έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από ενδεδειγμένες προτάσεις σχετικά με τη συνέχιση της κοινοτικής δράσης για την ανάπτυξη της αγοράς των σιδηροδρομικών και του νομικού πλαισίου που τη διέπει και, σε κάθε περίπτωση, μετά τις 15 Μαρτίου 2008 το οριζόμενο στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, που χορηγεί πρόσβαση όσον αφορά τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που ορίζονται στο άρθρο 3, επεκτείνεται προ-

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 29 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

κειμένου να καλύψει ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Χρησιμεύει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, για ολόκληρο το δίκτυο και υπό δίκαιους όρους, εγγυημένη πρόσβαση και διέλευση, όσον αφορά τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές.»

12. Στο τμήμα V, με τίτλο «Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή», προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

1. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών συνίσταται από τα ακόλουθα στοιχεία:

- α) σιδηροδρομικές γραμμές, όπως εμφανίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I·
- β) παρακαμπτήριες διαδρομές, όπου ενδείκνυται, ιδίως για την παράκαμψη κορεσμένης υποδομής κατά την έννοια της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Όπου προσφέρονται οι διαδρομές αυτές, η συνολική διάρκεια της διαδρομής διασφαλίζεται, όσο είναι εφικτό·
- γ) σιδηροδρομική πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες και σε άλλες θέσεις και εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης από και προς αυτούς·
- δ) σιδηροδρομική πρόσβαση προς και από λιμένες, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα I, συμπεριλαμβανομένων γραμμών πρόσβασης.

2. Οι γραμμές πρόσβασης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία γ) και δ), καλύπτουν, σε οποιοδήποτε από τα δύο άκρα της διαδρομής, το κατά περίπτωση μεγαλύτερο μήκος μεταξύ μιας απόστασης 50 km ή του 20 % της διαδρομής στις σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχείο α).

Το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, ως κράτη μέλη με σχετικά μικρό ή πυκνό δίκτυο, δύναται να περιορίσουν το μήκος των γραμμών πρόσβασης κατά το πρώτο έτος μετά τις 15 Μαρτίου 2003 σε 20 χιλιόμετρα τουλάχιστον, και μέχρι το τέλος του δεύτερου έτους, σε 40 χιλιόμετρα τουλάχιστον.»

13. Μετά το τμήμα V «Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή», προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«ΤΜΗΜΑ Va:

Εποπτικά καθήκοντα της Επιτροπής

Άρθρο 10β

1. Όχι αργότερα από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001, η Επιτροπή προβαίνει στις αναγκαίες ρυθμίσεις προκειμένου να παρακολουθεί τις τεχνικές και οικονομικές συνθήκες και τις εξελίξεις της αγοράς των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη διάθεση επαρκών πόρων για να είναι δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση αυτού του τομέα.

2. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατά τις εργασίες της συνεργάζεται στενά με αντιπροσώπους των κρατών μελών και

αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κλάδων, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών, προκειμένου να τους δώσει τη δυνατότητα να παρακολουθούν καλύτερα την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού τομέα και την εξέλιξη της αγοράς, να αξιολογούν τις συνέπειες των μέτρων που έχουν θεσπιστεί και να αναλύουν τον αντίκτυπο των μέτρων που σκοπεύει να λάβει η Επιτροπή.

3. Η Επιτροπή παρακολουθεί τη χρήση των δικτύων και την εξέλιξη των συνθηκών-πλαίσιο στον τομέα των σιδηροδρόμων, ιδίως τη χρέωση τελών για την υποδομή, την κατανομή μεταφορικής ικανότητας, τις ρυθμίσεις ασφαλείας και χορήγησης αδειών και την εξέλιξη του βαθμού εναρμόνισης. Εξασφαλίζει μια ενεργό συνεργασία μεταξύ των ενδεδειγμένων ρυθμιστικών φορέων στα κράτη μέλη.

4. Η Επιτροπή, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με:

- α) τις εξελίξεις της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών·
- β) τις συνθήκες-πλαίσιο·
- γ) την κατάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών·
- δ) τη χρησιμοποίηση των δικαιωμάτων πρόσβασης·
- ε) τα εμπόδια για την επίτευξη αποτελεσματικότερων σιδηροδρομικών υπηρεσιών·
- στ) τους περιορισμούς της υποδομής και
- ζ) την ανάγκη νομοθεσίας.»

14. Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να θέτουν υπόψη της Επιτροπής οποιοδήποτε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι ενδεδειγμένες αποφάσεις λαμβάνονται με τη συμβουλευτική διαδικασία, που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2.

2. Οι τροποποιήσεις που απαιτούνται για την προσαρμογή των παραρτημάτων θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία, που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 3.»

15. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 11α

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή.

2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τριουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται σε τρεις μήνες.

4. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.»

16. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Μέχρι τις 15 Μαρτίου 2005, η Επιτροπή υποβάλλει, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών και το Συμβούλιο, έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενη από ενδεδειγμένες προτάσεις, σχετικά με τη συνέχιση της κοινοτικής δράσης για την ανάπτυξη της αγοράς των σιδηροδρόμων και του νομικού πλαισίου που τη διέπει.»

17. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 14α

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

δεν οφείλουν να εφαρμόζουν την απαίτηση ανάθεσης σε ανεξάρτητο φορέα του καθήκοντος καθορισμού ισότιμης και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, και των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, στο βαθμό που τα εν λόγω άρθρα υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στα ως άνω άρθρα.

2. Ωστόσο, εφόσον:

α) περισσότερες από μια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που έχουν 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, υποβάλλουν επίσημη αίτηση για την

εκτέλεση ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εντός της Ιρλανδίας, της Βορείου Ιρλανδίας ή της Ελλάδας, ή προς ή από αυτές, η συνέχιση της εφαρμογής της παρέκκλισης αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που καθορίζεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, ή

β) σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ιρλανδία, τη Βόρειο Ιρλανδία ή την Ελλάδα, υποβάλλει επίσημη αίτηση για την εκτέλεση σιδηροδρομικών υπηρεσιών επί του εδάφους άλλου κράτους μέλους ή προς ή από αυτό (στην περίπτωση της Ιρλανδίας ή του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή και των δύο, άλλου κράτους μέλους, εκτός του εδάφους τους), η παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται.

Εντός ενός έτους από την παραλαβή είτε της απόφασης της αναφερόμενης στο στοιχείο α), η οποία εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία της συμβουλευτικής επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 11α παράγραφος 2, είτε της κοινοποίησης της επίσημης αίτησης που αναφέρεται στο στοιχείο β), το αφορώμενο κράτος μέλος ή κράτη μέλη (Ιρλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη Βόρειο Ιρλανδία, ή Ελλάδα) θεσπίζουν νομοθεσία για την εφαρμογή των άρθρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μπορεί να ανανεωθεί για χρονική περίοδο όχι μεγαλύτερη των πέντε ετών. Το αργότερο 12 μήνες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία λήγει η ισχύς της παρέκκλισης, το κράτος μέλος που χαιρεί μιας τέτοιας παρέκκλισης μπορεί 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 αναφέρεται στο άρθρο 11α 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 στη γεωπολιτική κατάσταση και τις εξελίξεις της αγοράς του τομέα των σιδηροδρόμων εντός του κράτους μέλους που ζήτησε την ανανέωση της παρέκκλισης, καθώς και από και προς, το κράτος αυτό.

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 δικαίως και χωρίς διακρίσεις πρόσβασης στην υποδομή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, όσον αφορά την υποχρέωση των κρατών μελών να συστήσουν ανεξάρτητους φορείς που θα εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο ως άνω άρθρο.»

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις 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 λεπτομέρειες της αναφοράς αυτής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. LINDH

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΛΙΜΕΝΕΣ

BELGIE/BELGIQUE	Cartagena-Escombreras	LUXEMBOURG
Antwerpen/Anvers	Gijón	
Gent/Gand	Huelva	NEDERLAND
Zeebrugge/Zeebruges	Tarragona	Amsterdam Zeehaven
	Valencia	Delfzijl/Eemshaven
	Vigo	Vlissingen
DANMARK		Rotterdam Zeehaven
Ålborg	FRANCE	Terneuzen
Århus		
Esbjerg	Bayonne	ÖSTERREICH
Fredericia	Bordeaux	
København	Boulogne	PORTUGAL
Nyborg	Calais	Leixões
Odense	Cherbourg	Lisboa
	Dunkerque	Setúbal
	Fos-Marseille	Sines
DEUTSCHLAND	La Rochelle	
Brake	Le Havre	
Bremen/Bremerhaven	Nantes	SUOMI/FINLAND
Brunsbüttel	Port-la-Nouvelle	Hamina
Cuxhaven	Rouen	Hanko
Emden	Sète	Helsinki
Hamburg	St Nazaire	Kemi
Kiel		Kokkola
Lübeck	IRELAND	Kotka
Nordenham		Oulu
Puttgarden	Cork	Pori
Rostock	Dublin	Rauma
Sassnitz		Tornio
Wilhelmshaven	ITALIA	Turku
Wismar	Ancona	
	Bari	SVERIGE
ΕΛΛΑΣ	Brindisi	Göteborg-Varberg
Αλεξανδρούπολη	C. Vecchia	Helsingborg
Ελευσίνα	Genova	Luleå
Πάτρα	Gioia Tauro	Malmö
Πειραιάς	La Spezia	Norrköping
Θεσσαλονίκη	Livorno	Oxelösund
Βόλος	Napoli	Stockholm
	Piombino	Trelleborg-Ystad
	Ravenna	Umeå
ESPAÑA	Salerno	
Algeciras	Savona	
Almería	Taranto	UNITED KINGDOM
Barcelona	Trieste	Όλοι οι λιμένες με σιδηροδρομική
Bilbao	Venezia	σύνδεση

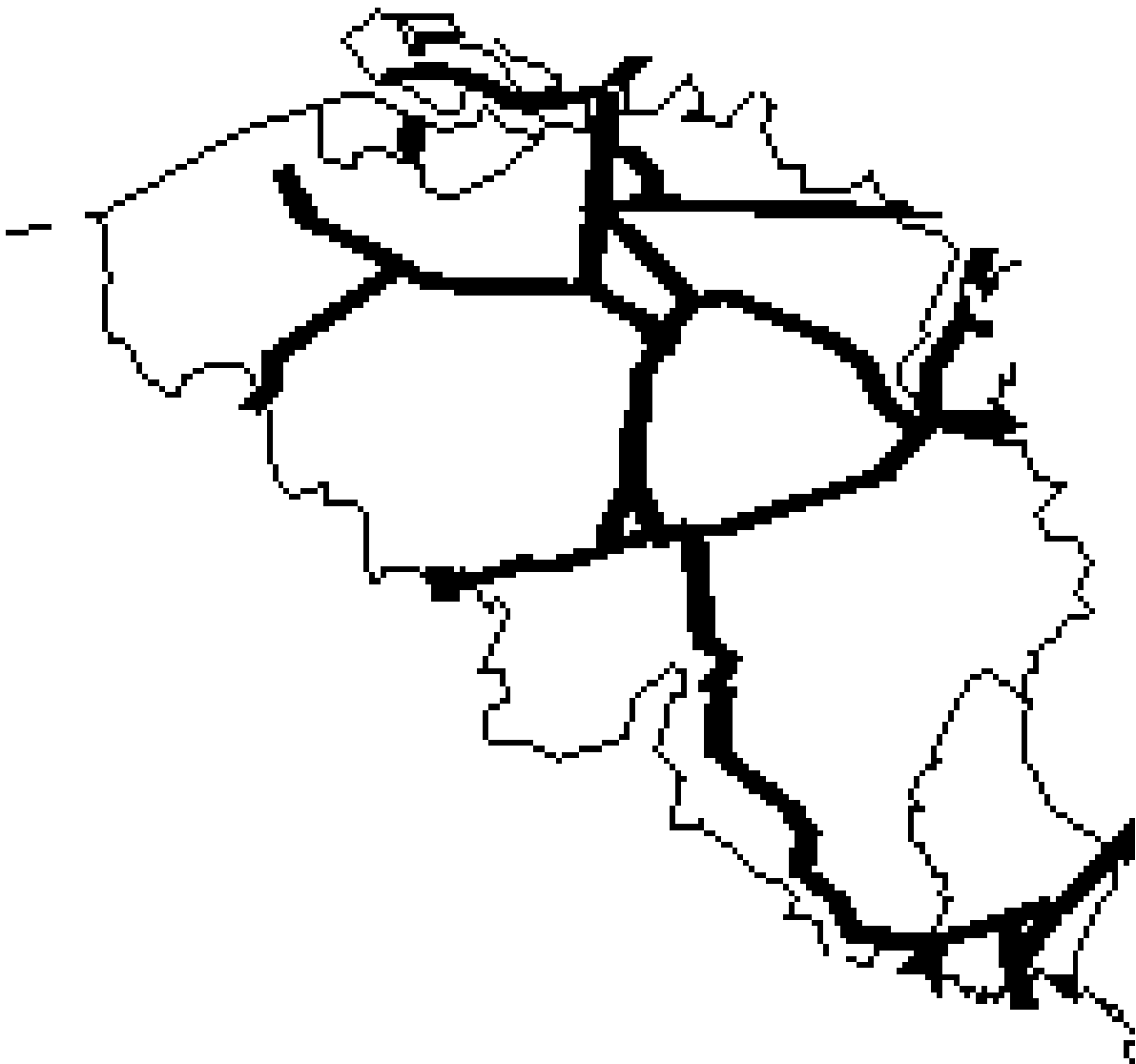


RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EØF
TESGN Art. 10a (1) a, 91/440/EWG
ΔΔΣΕΜ Αρθ. 10α(1) (α), 91/440/ΕΟΚ
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG
RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG





BELGIQUE/BELGIË



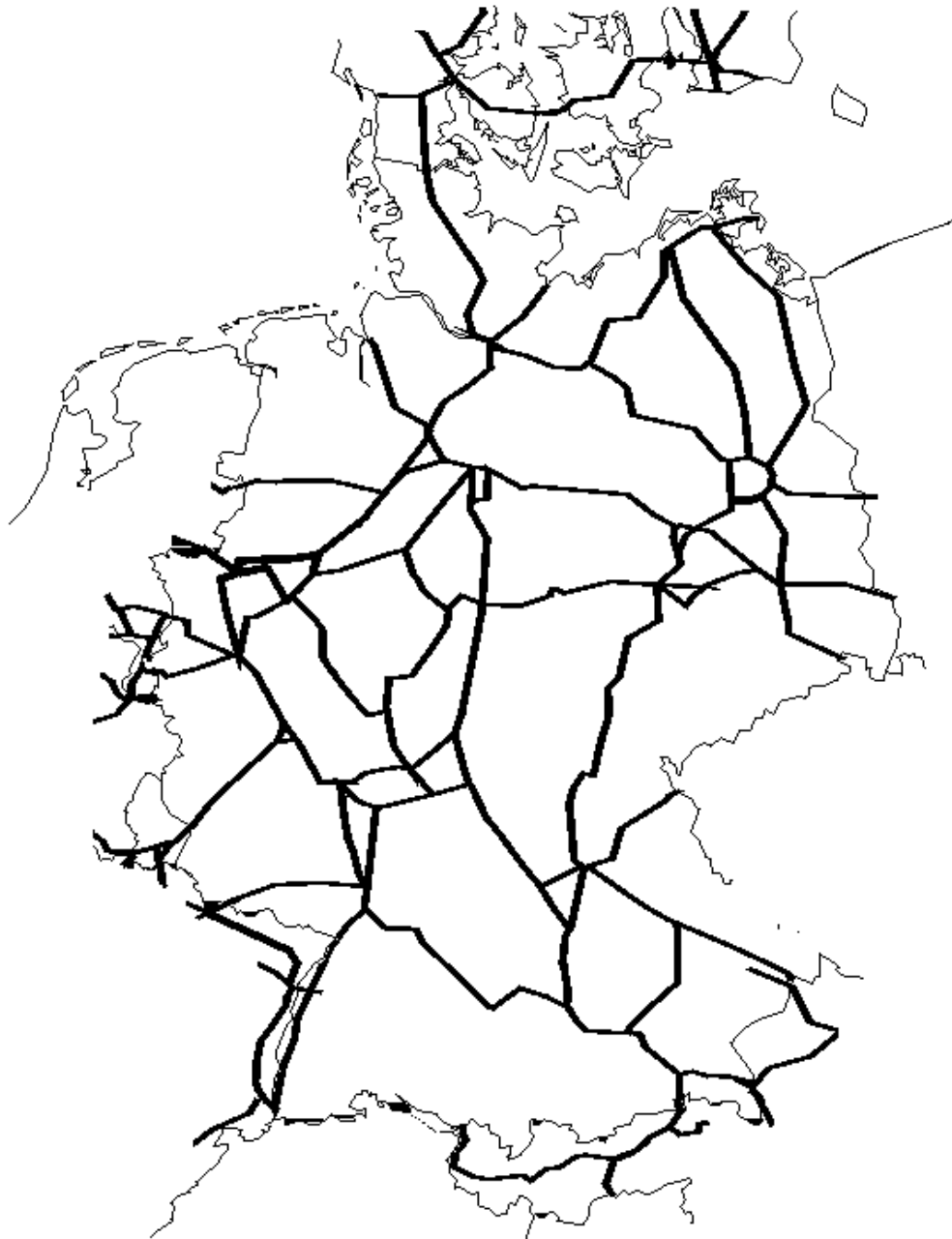


DANMARK





DEUTSCHLAND





ΕΛΛΑΣ





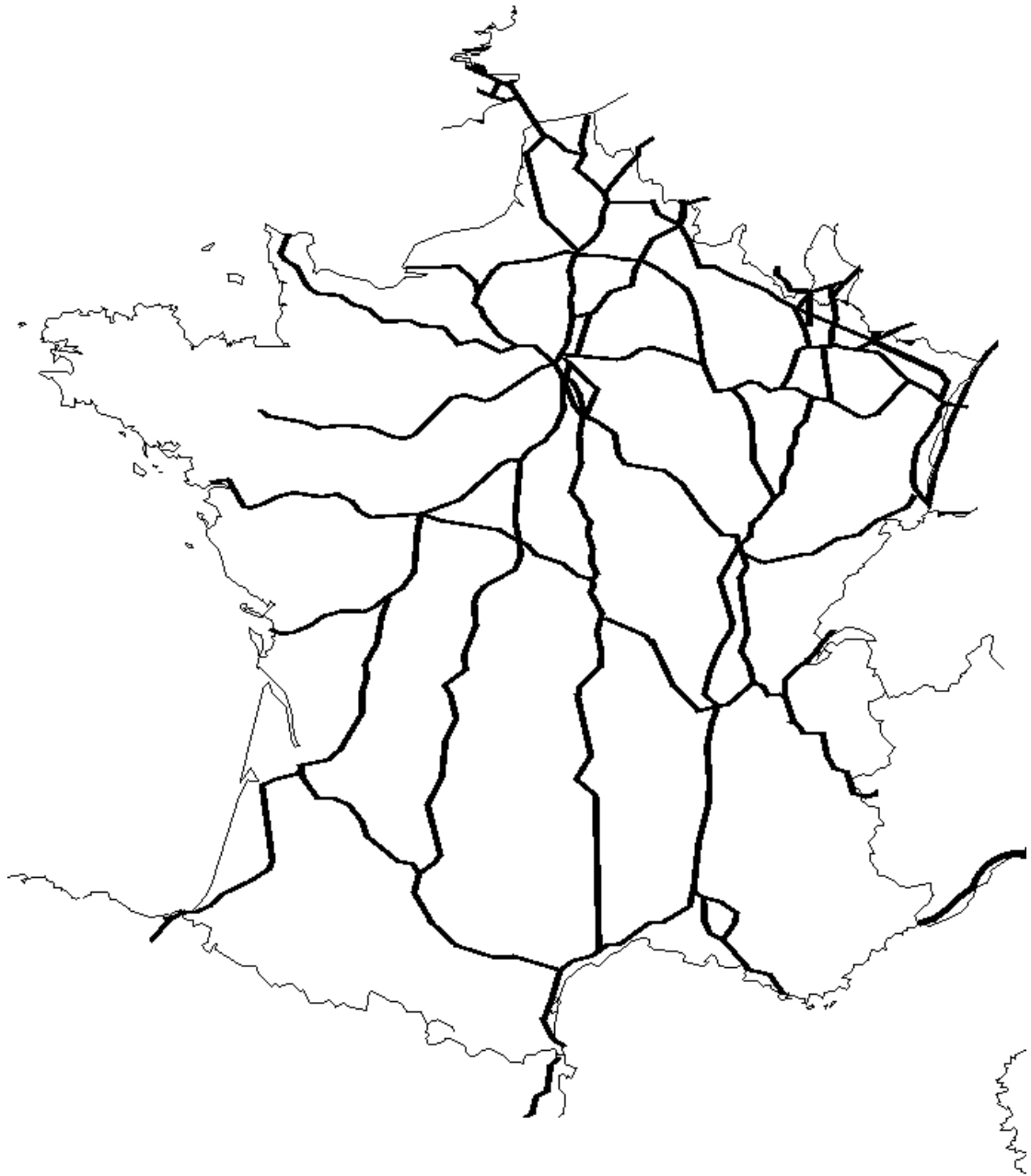
ESPAÑA



Οι σιδηροτροχιές αναδιαρθρώνονται



FRANCE





IRELAND



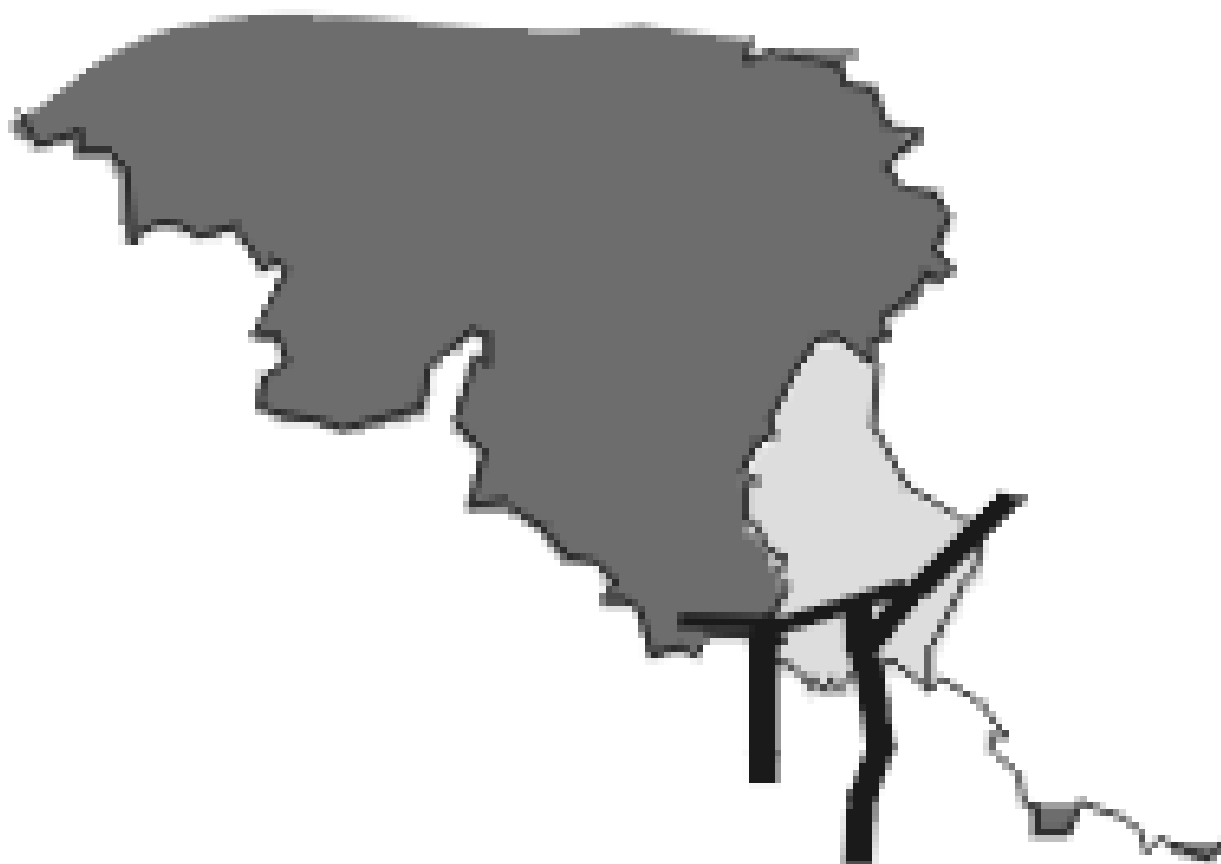


ITALIA



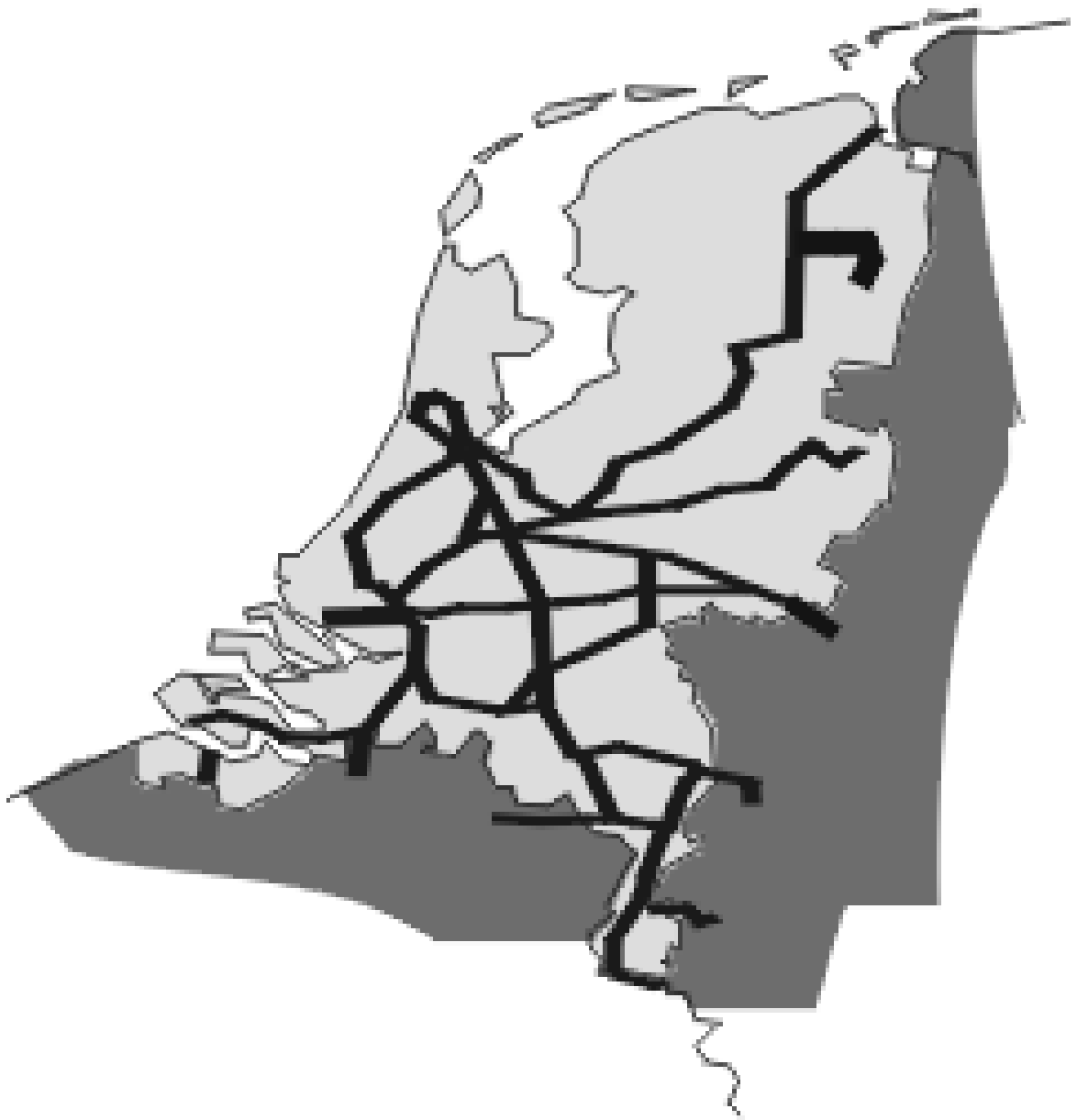


LUXEMBOURG



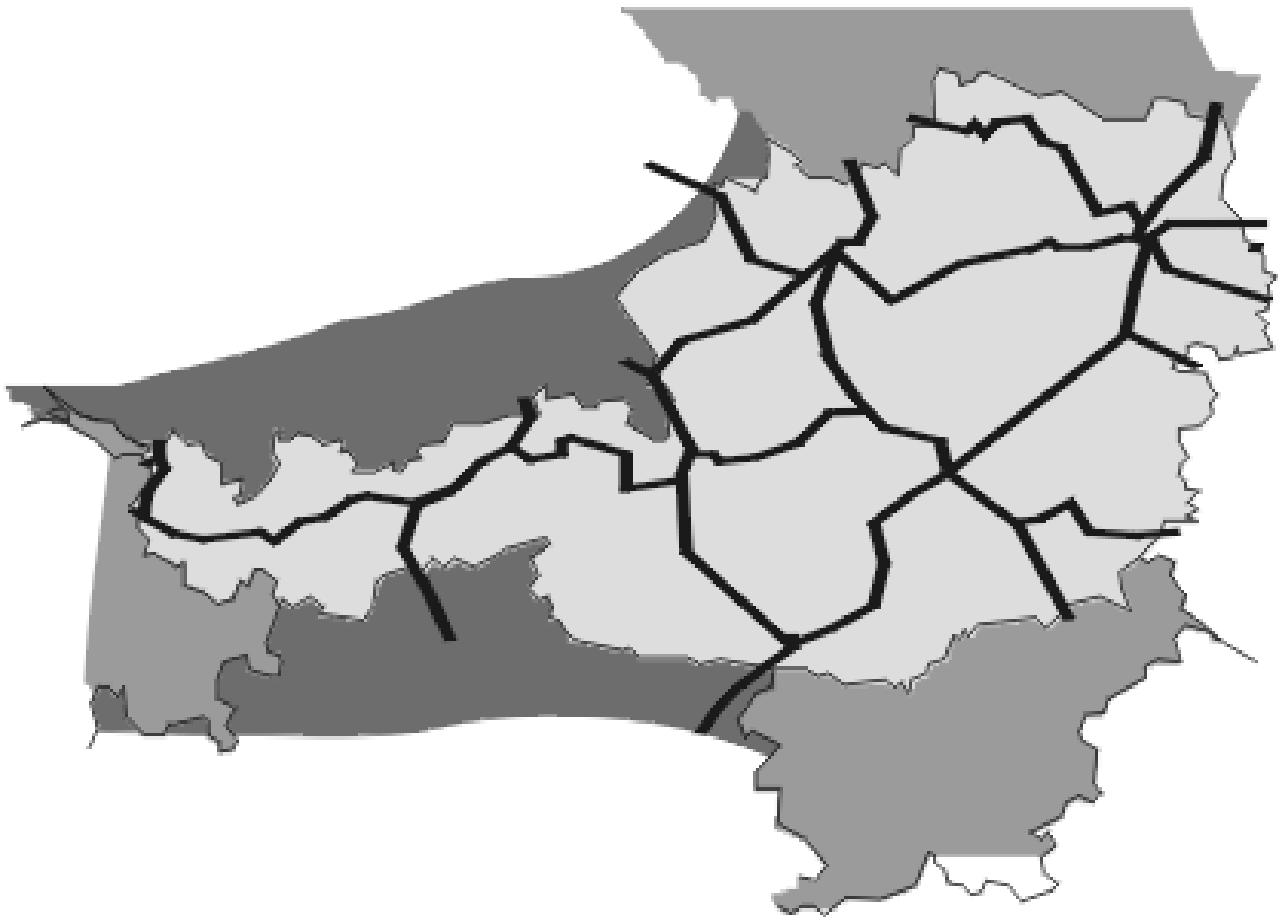


NEDERLAND



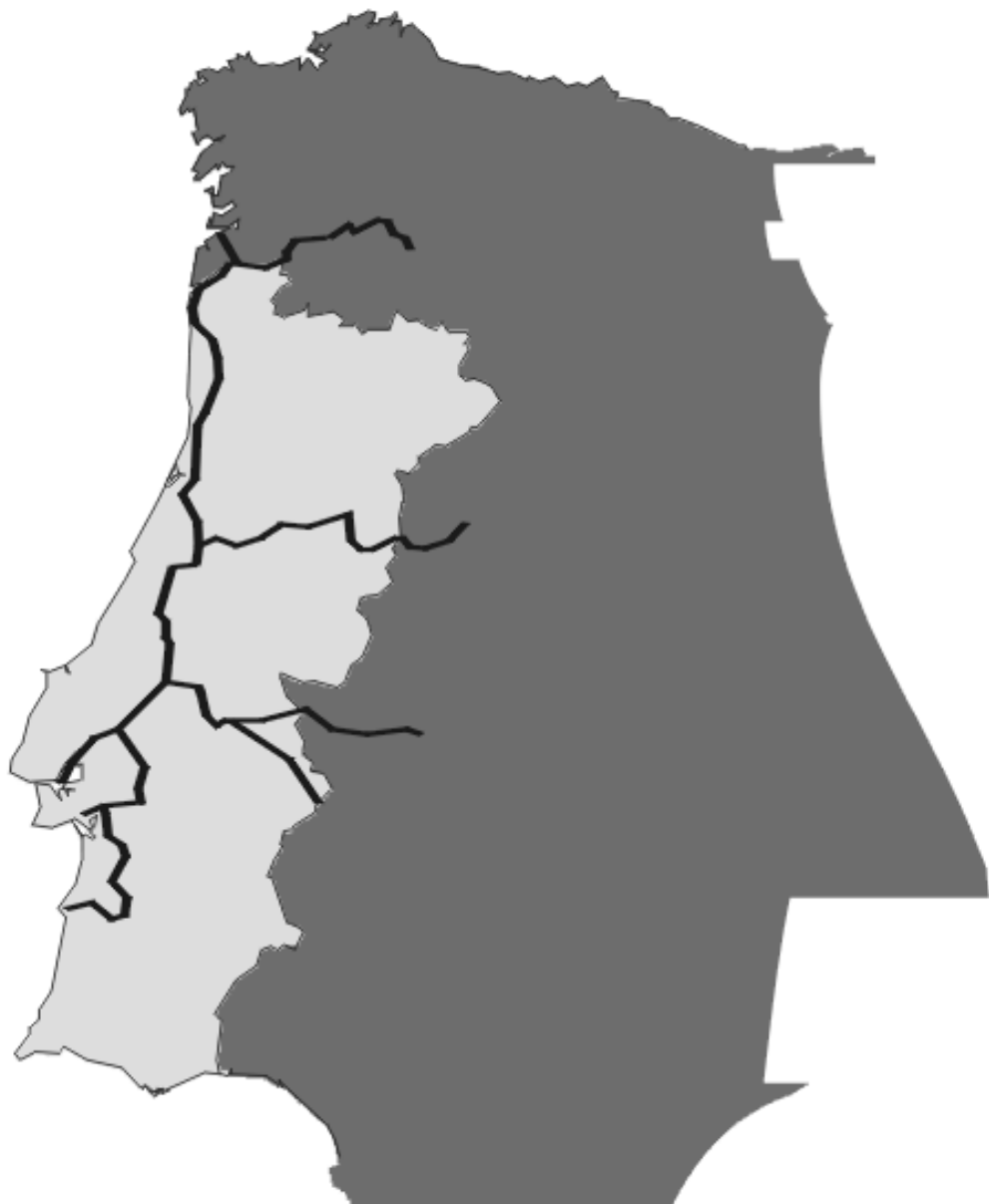


ÖSTERREICH



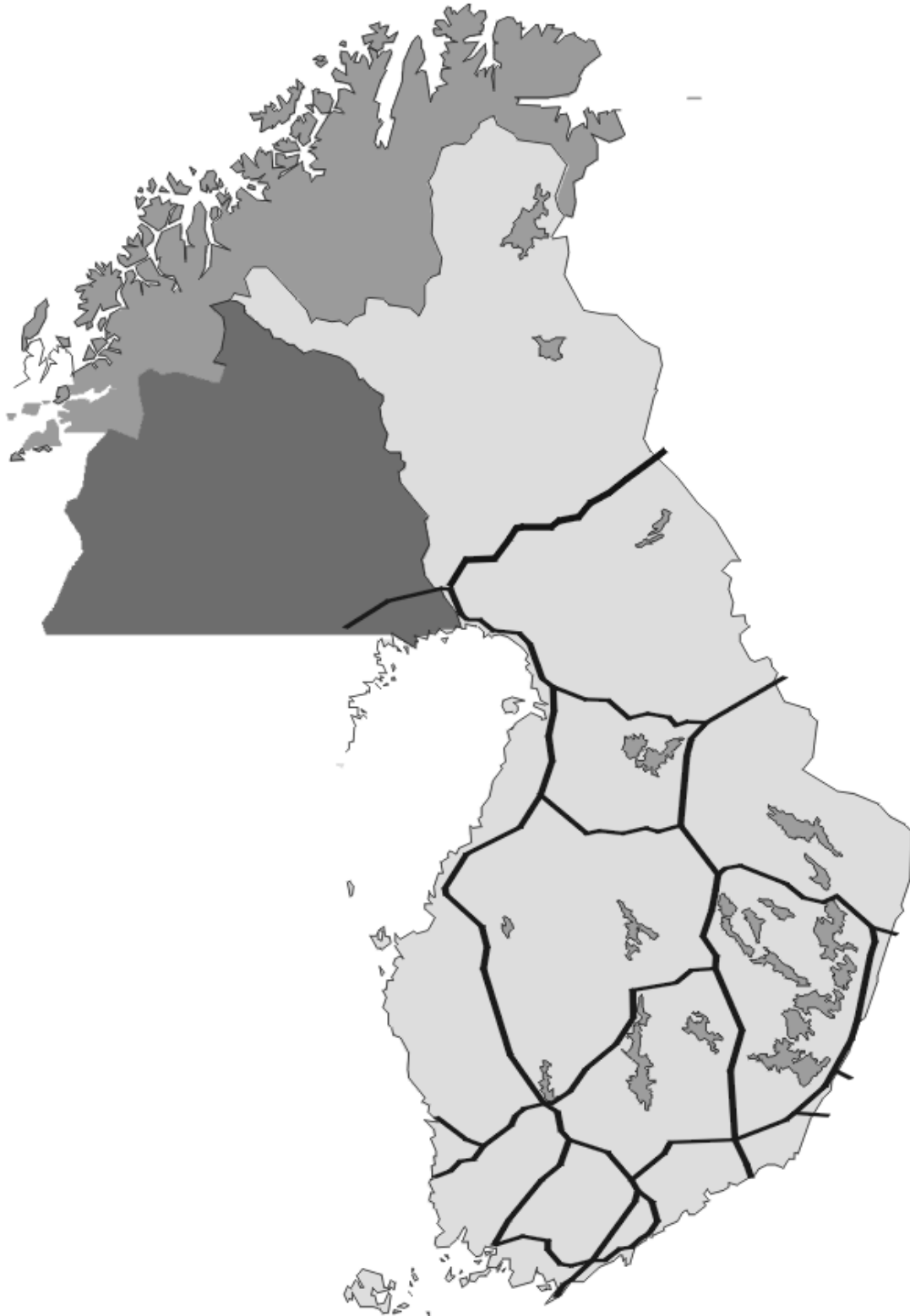


PORTUGAL



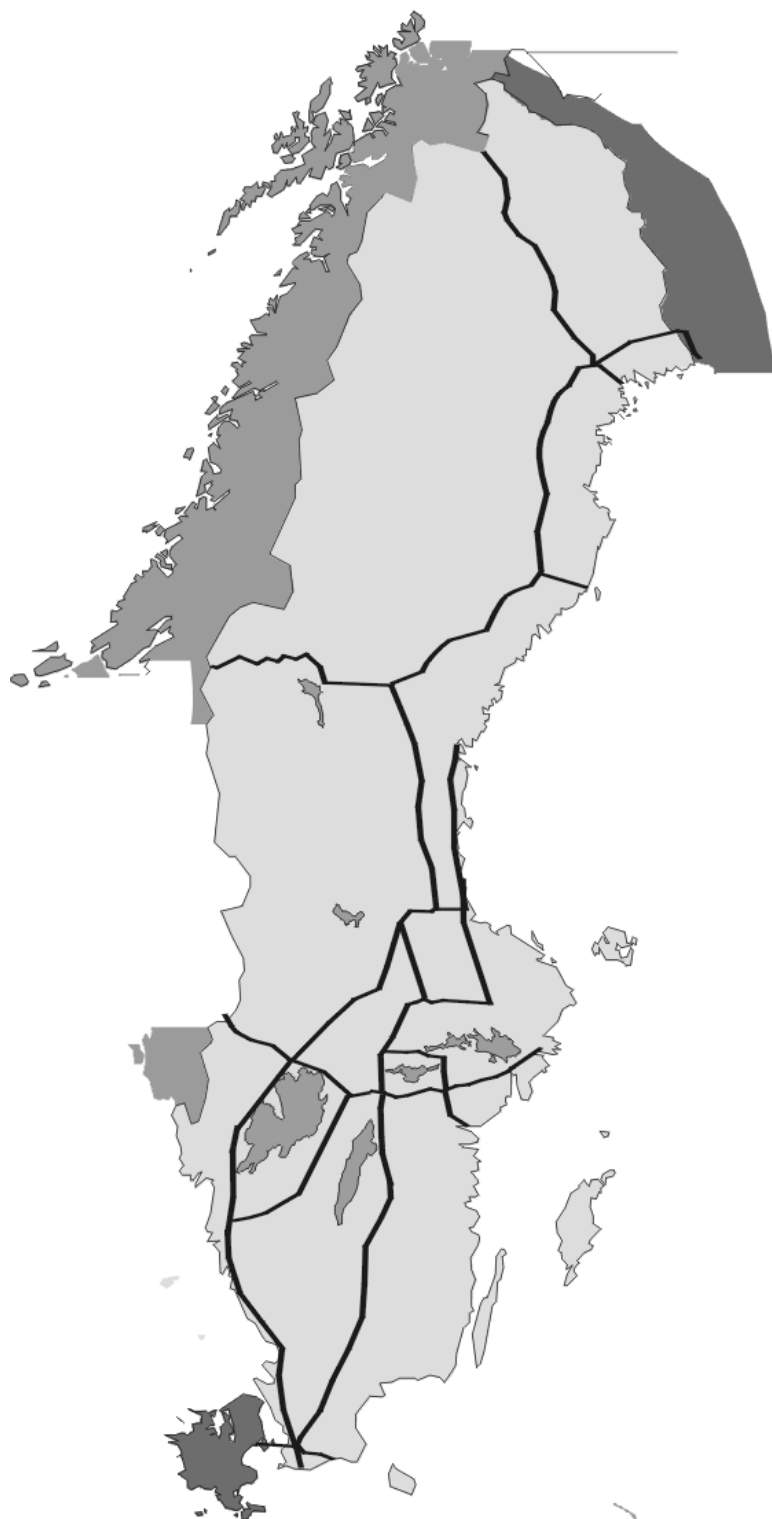


SUOMI/FINLAND



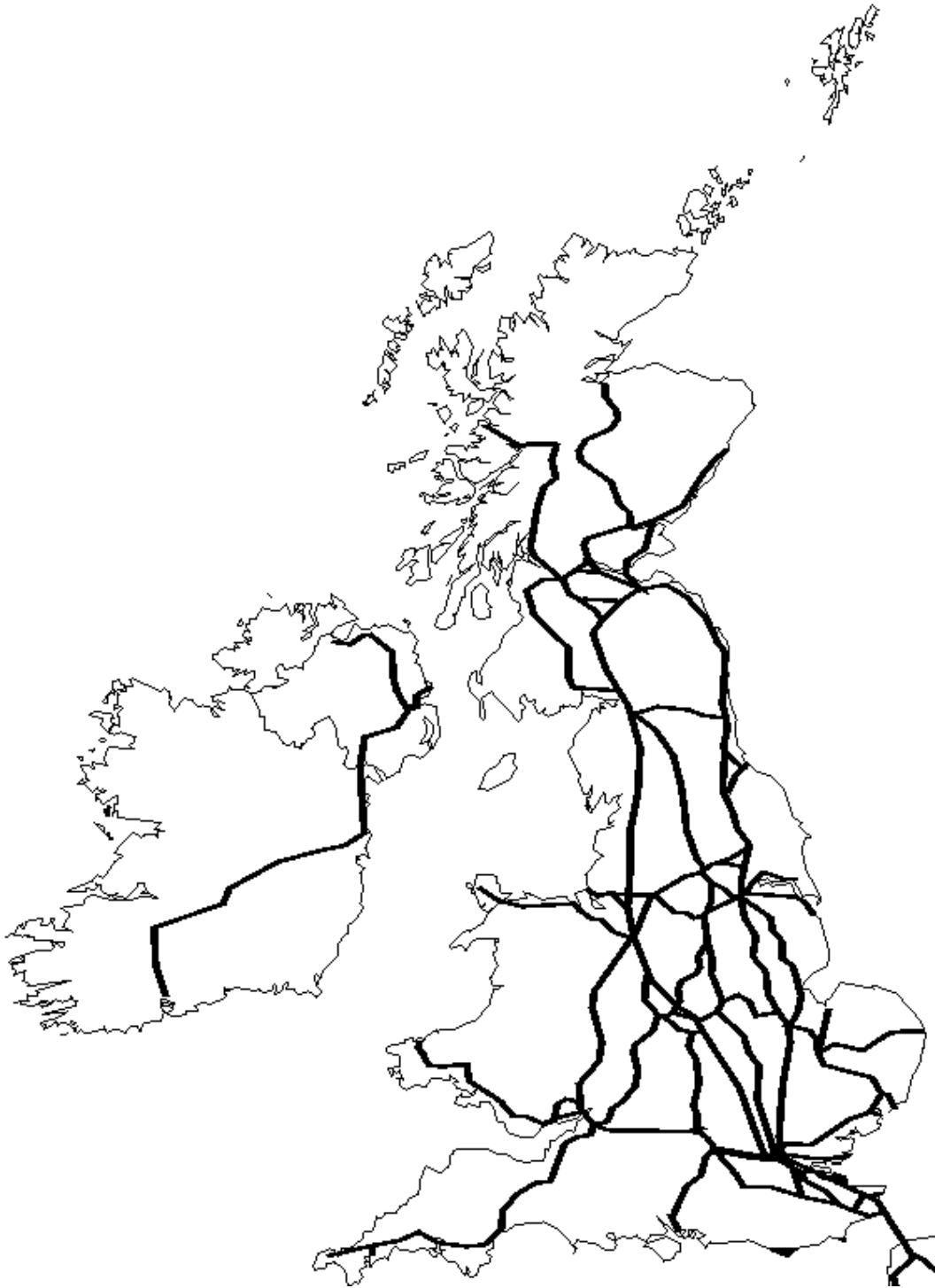


SVERIGE





UNITED KINGDOM



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατάλογος των βασικών καθηκόντων που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3:

- προετοιμασία και λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χορήγηση αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις· περιλαμβάνεται και η χορήγηση ατομικών αδειών,
 - λήψη αποφάσεων σχετικά με την κατανομή των διαδρομών, συμπεριλαμβανομένου τόσο του ορισμού όσο και της εκτίμησης της διαθεσιμότητας, καθώς και της κατανομής των επιμέρους διαδρομών των συρμών,
 - λήψη αποφάσεων σχετικά με τη χρέωση για την υποδομή.
 - έλεγχος της τήρησης των υποχρεώσεων καθολικής υπηρεσίας που συνεπάγεται η παροχή ορισμένων υπηρεσιών.
-

ΟΔΗΓΙΑ 2001/13/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 26ης Φεβρουαρίου 2001,

για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις

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⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων⁽⁵⁾, προβλέπει ορισμένα δικαιώματα πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διεθνείς ομίλους σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- (2) Για να εξασφαλιστεί η παροχή αξιόπιστων και ικανοποιητικών υπηρεσιών, απαιτείται ένα κοινό σύστημα χορήγησης αδειών με το οποίο να εξασφαλίζεται ότι όλες οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πληρούν ανά πάσα στιγμή ορισμένες απαιτήσεις σχετικές με την καλή εικόνα τους, την χρηματοοικονομική ευρωστία τους και την επαγγελματική τους επάρκεια ώστε να προστατεύονται οι καταναλωτές και οι τρίτοι και να προσφέρονται υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας.

⁽¹⁾ ΕΕ C 321 της 20.10.1998, σ. 8 και ΕΕ C 116 Ε της 26.4.2000, σ. 38.

⁽²⁾ ΕΕ C 209 της 22.7.1999, σ. 22.

⁽³⁾ ΕΕ C 57 της 29.2.2000, σ. 40.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Μαρτίου 1999 (ΕΕ C 175 της 21.6.1999, σ. 119), επιβεβαιωθείσα στις 16 Σεπτεμβρίου 2000 (ΕΕ C 54 της 25.2.2000, σ. 56), κοινή θέση του Συμβουλίου της 28ης Μαρτίου 2000 (ΕΕ C 178 της 27.6.2000, σ. 23), 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 20ής Δεκεμβρίου 2000.

⁽⁵⁾ 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).

- (3) Για να εξασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές εφαρμόζονται σε όλη την Κοινότητα σε ενιαία και άνευ διακρίσεων βάση, η οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου⁽⁶⁾, καθιέρωσε την άδεια για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν τις υπηρεσίες που αναφέρει το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, η οποία είναι υποχρεωτική για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών και ισχύει σε όλη την Κοινότητα.

- (4) Επειδή μερικά κράτη μέλη επέκτειναν τα δικαιώματα πρόσβασης πέραν των διατάξεων της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, κρίνεται αναγκαίο να εξασφαλιστεί η δίκαιη, διαφανής και άνευ διακρίσεων αντιμετώπιση όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που τυχόν λειτουργούν στην εν λόγω αγορά, διευρύνοντας τις αρχές που διέπουν την άδεια, και οι οποίες προβλέπονται από την οδηγία 95/18/ΕΚ, ώστε να υπάγονται σε αυτές όλες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω τομέα.

- (5) Για τη συνεπέστερη τήρηση των υποχρεώσεων πληροφόρησης, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζουν την καλύτερη ενημέρωση όλων των κρατών μελών και της Επιτροπής. Ακολουθώντας την κοινή πρακτική και τη λογική ερμηνεία της οδηγίας 95/18/ΕΚ, τα πληροφοριακά στοιχεία που παραδίδονται από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή θα πρέπει επίσης να καλύπτουν και τις εκδιδόμενες άδειες.

- (6) Είναι σκόπιμο να διασφαλισθεί ότι οι λαμβάνουσες άδεια σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων τηρούν τις ισχύουσες σχετικές τελωνειακές και φορολογικές διατάξεις, ιδίως όσον αφορά την τελωνειακή διαμετακόμιση.

- (7) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, όπως εκτίθενται στο άρθρο 5 της συνθήκης, οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα η θέσπιση ευρέων αρχών για την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την αμοιβαία αναγνώριση των εν λόγω αδειών σε ολόκληρη την Κοινότητα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, λόγω της προφανώς διεθνούς διάστασης της έκδοσης των εν λόγω αδειών αλλά μπορούν, δεδομένων των διεθνικών τους επιπτώσεων, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

- (8) Η οδηγία 95/18/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽⁶⁾ ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 70.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 95/18/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία αφορά τα κριτήρια που ισχύουν για την έκδοση, την ανανέωση ή την τροποποίηση από κράτος μέλος αδειών που προορίζονται για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Κοινότητα.

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

- α) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε τοπική και περιφερειακή αυτόνομη σιδηροδρομική υποδομή·
- β) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον αστικές ή προαστιακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών·
- γ) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η δραστηριότητα των οποίων περιορίζεται στην παροχή περιφερειακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου, οι οποίες δεν υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ,

δ) επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον μεταφορές φορτίου σε σιδηροδρομική υποδομή που ανήκει σε ιδιώτες και υπάρχει για να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τον κύριο της υποδομής για τις δικές του μεταφορές φορτίου.

3. Οι επιχειρήσεις, η δραστηριότητα των οποίων περιορίζεται στην παροχή υπηρεσιών κλειστής διαδρομής για οδικά οχήματα μέσω της Σήραγγας υπό τη Μάγνη, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας»

2. Στο άρθρο 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) “σιδηροδρομική επιχείρηση”: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η κύρια δραστηριότητα της οποίας συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη στον ορισμό υπάγονται και οι επιχειρήσεις που παρέχουν μόνον έλξη».

3. Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Κάθε κράτος μέλος ορίζει το φορέα που είναι αρμόδιος για την έκδοση αδειών και για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η παρούσα οδηγία. Το έργο της έκδοσης αδειών διεκπεραιώνεται από φορέα που δεν παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς και είναι ανεξάρτητος από φορείς ή επιχειρήσεις αυτού του είδους.»

4. Στο άρθρο 4, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5. Η άδεια ισχύει στο σύνολο του κοινοτικού εδάφους.»

5. Στο άρθρο 6, η τέταρτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— δεν έχει/ουν καταδικαστεί για σοβαρές ή κατ' εξακολούθηση παραβάσεις υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινωνική ή εργατική νομοθεσία, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων δυνάμει της νομοθεσίας περί προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων, καθώς και των υποχρεώσεων που απορρέουν από την τελωνειακή νομοθεσία, στην περίπτωση εταιρείας η οποία σκοπεύει να εκτελέσει διασυνοριακές εμπορευματικές μεταφορές που υπόκεινται σε τελωνειακές διαδικασίες.»

6. Στο άρθρο 11, η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Όταν ο φορέας έκδοσης των αδειών εκδίδει, αναστέλλει, ανακαλεί ή τροποποιεί μίαν άδεια, το οικείο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως τα άλλα κράτη μέλη.»

7. Τα άρθρα 12 και 13 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

1. Πέραν των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει επίσης να συμμορφώνεται με τις εθνικές, νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις, οι οποίες συμβιβάζονται προς το κοινοτικό δίκαιο και εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις, ιδίως όσον αφορά:

- α) τις ειδικές τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες·
- β) τις απαιτήσεις ασφαλείας για το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης·
- γ) τις διατάξεις που αφορούν την υγεία, την ασφάλεια, τις κοινωνικές συνθήκες και τα δικαιώματα των εργαζομένων και των καταναλωτών·
- δ) τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται σε όλες τις επιχειρήσεις του αντίστοιχου σιδηροδρομικού τομέα και των οποίων σκοπός είναι να προσφέρουν οφέλη ή προστασία στους καταναλωτές.

2. Μια σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί ανά πάσα στιγμή να υποβάλλει στην Επιτροπή το ζήτημα της συμβατότητας των απαιτήσεων του εθνικού δικαίου με το κοινοτικό δίκαιο καθώς επίσης και το ζήτημα του κατά πόσον οι απαιτήσεις αυτές εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πληρούνται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας, διατυπώνει γνώμη σχετικά με την ορθή ερμηνεία της παρούσας οδηγίας, υπό την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης.

Άρθρο 13

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες συμφωνίες περί διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών που ισχύουν στα κράτη μέλη όπου λειτουργούν. Επίσης, πρέπει να τηρούν τις οικείες τελωνειακές και φορολογικές διατάξεις.»

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 15 Μαρτίου 2003. Ενημερώνουν 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. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. LINDH

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 σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας

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⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽³⁾,

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

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⁽⁵⁾, 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⁽⁶⁾, προβλέπει ευρύ πλαίσιο για την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής.

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

⁽²⁾ ΕΕ C 209 της 22.7.1999, σ. 22.

⁽³⁾ ΕΕ C 57 της 29.2.2000, σ. 40.

⁽⁴⁾ 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 20ής Φεβρουαρίου 2000.

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ ΕΕ L 143 της 27.6.1995, σ. 75.

(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.

(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 πρότερη 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 δυναμικών 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.
- (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 τροχιαίου υλικού επιβατικών μεταφορών και τροχιαίου 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 διαφόρων 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 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την επίδιωξη 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 κατανοήση 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 διατροφική 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 πρόεπουσα αναβάθμιση, στη συνάρτηση ιδίως της δημιουργίας του Διερωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, 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 ασφαλείας 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⁽¹⁾.
- (49) Σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας 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 συντο-

(¹) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

νισμένης διεθνικής 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⁽¹⁾, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2183/78 του Συμβουλίου, της 19ης Σεπτεμβρίου 1978, περί καθορισμού ομοιόμορφων αρχών για τον υπολογισμό του κόστους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων⁽²⁾, η απόφαση 82/529/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1982, περί της διαμόρφωσης των τιμών στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων⁽³⁾, 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⁽⁴⁾, καθώς και η οδηγία 95/19/ΕΚ, καθίσταται πλέον άνευ αντικείμενου, 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.

⁽¹⁾ ΕΕ L 334 της 24.12.1977, σ. 13· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

⁽²⁾ ΕΕ L 258 της 21.9.1978, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

⁽³⁾ ΕΕ L 234 της 9.8.1982, σ. 5· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 237 της 26.8.1983, σ. 32· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

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.

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⁽⁵⁾ 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·

⁽⁵⁾ 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).

- δ) «σχέδιο ανάπτυξης χωρητικότητας»: μέτρο ή σειρά μέτρων με χρονοδιάγραμμα εφαρμογής που προτείνονται για την ελάφρυνση 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 της 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·
- 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.

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, 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 δικτυα υποδομής. Πρέπει συγκεκριμένα να αποβλέπουν στην εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου και της αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του Διευρωπαϊκού 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 εμπόριο 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, απεικονιζόμενων 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 τρό-

πων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου διατropicού 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 ισοσκελίζει 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 καιρό 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 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 το 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 χρέώσεις 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.

4. Αν ο διαχειριστής της υποδομής σκοπεύει να τροποποιήσει τα ουσιώδη 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 δύναται να εισάγουν καθεστώα προσιτά 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 αποδεδειγμένα 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 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 χρήτριες 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 μιας 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.

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 Ευρωπαϊκού 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 οποιαδήποτε από τους συμμετέχοντες διαχειριστές υποδομής.

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 εξασφαλίσει 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.

5. Οι συμφωνίες-πλαίσιο κατ' αρχήν ισχύουν για πέντε έτη. Ο διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερη ή μεγαλύτερη χρονική περίοδο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Περίοδος μεγαλύτερη των πέντε ετών δικαιολογείται μέσω της ύπαρξης εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων.

Χρονική περίοδος μεγαλύτερη των δέκα ετών είναι δυνατή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ιδίως, στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων.

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 περισσότερα 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 περισσότερα του ενός δίκτυα, οι αιτούντες μπορούν να υποβάλλουν αίτηση απευθείας σε οποιοδήποτε 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 διασχί-

ζουν περισσότερα 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 οποιοδήποτε 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.

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' εφαρμογήν 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.

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 δύναμει 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.

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 οριακή ποσόστωση 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 κατανεμηθείσες 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 δύναται 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.

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 αιτούντα. 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·
- στ) το πιστοποιητικό ασφάλειας και την επιβολή και παρακολούθηση των κανόνων και προδιαγραφών ασφάλειας.

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.

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.

Άρθρο 32

Πιστοποίηση ασφάλειας

1. Οι ρυθμίσεις για την πιστοποίηση ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχουν εγκατασταθεί ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Κοινότητα και των διεθνών ομίλων που σχηματίζουν, συμφωνούν με το παρόν άρθρο.

2. Τα κράτη μέλη προβλέπουν, για το έδαφός τους, ότι υποβάλλεται πιστοποιητικό ασφάλειας στο οποίο καθορίζονται οι απαιτήσεις ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία στις σχετικές διαδρομές.

3. Για να αποκτήσει το πιστοποιητικό ασφάλειας, η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, να συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο και να εφαρμόζεται με αμερόληπτο τρόπο, καθορίζοντας τις τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις, τις ειδικές στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, και τις απαιτήσεις ασφάλειας που εφαρμόζονται για το προσωπικό, το τροχαίο υλικό και την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης.

Ιδιαίτερα, πρέπει να παρέχει απόδειξη ότι το προσωπικό που απασχολεί για να λειτουργεί και να συνοδεύει τους συρμούς, έχει την απαραίτητη εκπαίδευση ώστε να συμμορφώνεται με τους κανόνες κυκλοφορίας που εφαρμόζει ο διαχειριστής υποδομής και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις ασφάλειας που του επιβάλλονται προς όφελος της κίνησης των συρμών.

Η σιδηροδρομική επιχείρηση πρέπει επίσης να παρέχει απόδειξη ότι, το τροχαίο υλικό που συνθέτει τους συρμούς αυτούς, έχει εγκριθεί από τη δημόσια αρχή ή από το διαχειριστή υποδομής και έχει ελεγχθεί σύμφωνα με τους κανόνες λειτουργίας που ισχύουν για τη χρησιμοποιούμενη υποδομή. Το πιστοποιητικό ασφάλειας εκδίδεται από οποιοδήποτε φορέα ορίζεται για το σκοπό αυτό από το κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η χρησιμοποιούμενη υποδομή.

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 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. Παρέκκλιση 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 χαιρεί 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.

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

Με την επιφύλαξη του άρθρου 226 της συνθήκης, κάθε κράτος μέλος δύναται να παραπέμψει την απόφαση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, εντός προθεσμίας ενός μηνός. Το Συμβούλιο, αποφασίζοντας με ειδική πλειοψηφία, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να λάβει διαφορετική απόφαση εντός ενός μηνός.

3. Οι τροποποιήσεις που απαιτούνται για την προσαρμογή των παραρτημάτων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 35 παράγραφος 3.

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/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
3. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, καθορίζεται σε τρεις μήνες.

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.

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.

Βρυξέλλες, 26 Φεβρουαρίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. LINDH

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 II 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 II

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 τροχία 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 τροχαίου υλικού.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Χρονοδιάγραμμα για τη διαδικασία κατανομής

1. Ο πίνακας δρομολογίων καταρτίζεται μία φορά ανά ημερολογιακό έτος.
 2. Οι μεταβολές του πίνακα δρομολογίων πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του τελευταίου Σαββάτου του Μαΐου. Όταν γίνονται μεταβολές ή αναπροσαρμογές μετά το θέρος, πραγματοποιούνται τα μεσάνυχτα του τελευταίου Σαββάτου του Σεπτεμβρίου κάθε χρόνου καθώς και κατά τα απαιτούμενα χρονικά διαστήματα μεταξύ των ημερομηνιών αυτών. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συμφωνούν για διαφορετικές ημερομηνίες. Στην περίπτωση αυτή, ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.
 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.
-