

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/6 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 5ης Ιανουαρίου 2017****για το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 47 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σκοπός του ευρωπαϊκού σχεδίου ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) είναι να εξασφαλισθεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής ⁽²⁾ τα οποία είναι εξοπλισμένα με ERTMS μπορούν σταδιακά να εισέρχονται σε περισσότερες γραμμές, λιμένες, τερματικούς σταθμούς και σταθμούς διαλογής χωρίς να χρειάζονται συστήματα της κλάσης Β πέραν του ERTMS. Το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ERTMS, το οποίο καθορίστηκε με την απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής ⁽³⁾, θα πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να ληφθεί υπόψη το στάδιο ανάπτυξης του ERTMS στα κράτη μέλη, και να ευθυγραμμιστεί με τις απαιτήσεις του άρθρου 39 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και με τον καθορισμό των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 14 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾. Το σχέδιο αυτό, σε συνδυασμό με το εθνικό σχέδιο εφαρμογής που αναφέρεται στο σημείο 7.4.4 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, θα πρέπει να προβληθεί επαρκώς στους ιδιοκτήτες οχημάτων προκειμένου να επιτραπεί κατάλληλος επιχειρηματικός προγραμματισμός.
- (2) Το σχέδιο ανάπτυξης για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου πρέπει να περιλαμβάνει σταθμούς, κόμβους, πρόσβαση σε κύριους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες, αερολιμένες, σιδηροδρομικούς/οδικούς τερματικούς σταθμούς και συνιστώσες υποδομών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, διότι είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη διαλειτουργικότητας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.
- (3) Η πλήρης συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του ERTMS. Τα κράτη μέλη δεν έχουν ακόμη επιτύχει τον στόχο αυτό, κυρίως διότι υιοθέτησαν εθνικές λύσεις ή λύσεις για συγκεκριμένα έργα.
- (4) Για τη νέα παρατρόχια ανάπτυξη του ERTMS, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν την πλέον πρόσφατη δέσμη προδιαγραφών που αναφέρονται στο παράρτημα Α του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, με την οποία διορθώνονται τα σφάλματα και οι παρερμηνείες της προηγούμενης γραμμής βάσης, επέρχονται απλούστερες τεχνικές λύσεις και διασφαλίζεται η συμβατότητα με τις μονάδες της γραμμής βάσης 3 εντός του οχήματος.
- (5) Οι κανόνες εφαρμογής για παρατρόχιες εγκαταστάσεις είναι συμπληρωματικοί προς τους κανόνες εφαρμογής εντός του οχήματος που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919· ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστεί το ευρωπαϊκό σχέδιο ανάπτυξης του ERTMS με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας σχετικά με το υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» που καθορίζεται στον εν λόγω κανονισμό.
- (6) Η ανάπτυξη του ERTMS στα διασυνοριακά τμήματα μπορεί να είναι προβληματική από τεχνική άποψη και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο παρέμβασης κατά προτεραιότητα εκ μέρους της Ένωσης, των κρατών μελών και των οικείων διαχειριστών υποδομής. Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾ θα μπορούσαν επίσης να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του ERTMS στα διασυνοριακά τμήματα, ιδίως με την εφαρμογή συντονισμένων λύσεων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

⁽³⁾ Απόφαση 2012/88/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» (ΕΕ L 51 της 23.2.2012, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

- (7) Επειδή ο συγχρονισμός της διασυννοιακής ανάπτυξης αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να συνάψουν συμφωνία που θα εξασφαλίζει τον συντονισμό των ημερομηνιών ανάπτυξης και των τεχνικών λύσεων. Σε περίπτωση διαφωνίας, η Επιτροπή μπορεί να παράσχει τη στήριξη της για την εξεύρεση λύσεων.
- (8) Προκειμένου να παρακολουθείται η πρόοδος ανάπτυξης του ERTMS στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή την έγκαιρη υλοποίηση των τμημάτων τους μέσω του συστήματος TENtec και του ευρωπαϊκού μητρώου υποδομής. Μετάδοση των σχετικών ημερομηνιών μπορεί να χορηγηθεί κατόπιν αιτήσεως του κράτους μέλους και μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.
- (9) Η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 θα μπορούσε να έχει συνέπειες στην ευθυγράμμιση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επανεξεταστεί αναλόγως. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις ημερομηνίες εφαρμογής των τμημάτων των διαδρόμων στα οποία το ERTMS μπορεί να τεθεί σε λειτουργία το αργότερο έως το 2023. Όλες οι ημερομηνίες μετά το 2023 θα επανεξεταστούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, σε σχέση με τον χρονικό ορίζοντα που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, με στόχο να καταρτιστεί ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και να εντοπιστούν δυνατότητες ενωρίτερων ημερομηνιών εφαρμογής.
- (10) Από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η οποία αποτελεί εκτελεστική πράξη κατά την έννοια του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, τα σημεία 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 και 7.3.5 του παραρτήματος III της απόφασης 2012/88/ΕΕ παύουν να ισχύουν. Ωστόσο, το σημείο 7.3.2.3 δεν θα πρέπει να καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό, διότι αυτό θα υπερέβαινε το πεδίο εφαρμογής της νομικής βάσης του. Ως εκ τούτου, το σημείο 7.3.2.3 του παραρτήματος III της απόφασης 2012/88/ΕΕ θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει μέχρις ότου εγκριθεί άλλη εκτελεστική πράξη.
- (11) Όσον αφορά τις γραμμές υψηλής ταχύτητας που βρίσκονται στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου οι οποίοι καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εφόσον πληρούνται μια από τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παράρτημα III σημείο 7.3.2.3 της απόφασης 2012/88/ΕΕ πριν από την ημερομηνία που καθορίζεται για το ίδιο τμήμα στο παράρτημα I, οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής θα πρέπει να τοποθετούν παρατρόχιο ERTMS στο εν λόγω τμήμα σύμφωνα με αυτή τη διάταξη.
- (12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 52 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει το χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS») για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου, όπως ορίζεται στο παράρτημα I.
2. Ο παρών κανονισμός δεν ισχύει για την εφαρμογή εποχούμενου ERTMS που καθορίζεται στο παράρτημα III σημείο 7.3.3 της απόφασης 2012/88/ΕΕ.

Άρθρο 2

Κανόνες εφαρμογής ειδικά για το ETCS όσον αφορά παρατρόχιες εγκαταστάσεις

1. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής εξοπλίζουν τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου με ERTMS και θέτουν σε λειτουργία το ERTMS το αργότερο μέχρι τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών σταθμών και των κόμβων. Ο σιδηροδρομικός σύνδεσμος με τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και με τις συνιστώσες υποδομών που αναφέρονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και βρίσκονται σε διάδρομο του κεντρικού δικτύου εξοπλίζεται και τίθεται σε λειτουργία την ημερομηνία που καθορίζεται για το αντίστοιχο τμήμα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου.

Η ανάπτυξη είναι σύμφωνη με το άρθρο 1 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και το άρθρο 39 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

2. Διάδρομος του κεντρικού δικτύου θεωρείται εξοπλισμένος με ERTMS όταν το ERTMS έχει εγκριθεί για θέση σε λειτουργία σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ ή με το άρθρο 18 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, ώστε να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία επιβατών και εμπορευμάτων και προς τις δύο κατευθύνσεις, ιδίως σε περίπτωση έργων ή διαταραχών, και στις παρακαμπτήριες γραμμές, εφόσον είναι αναγκαίο για τις λειτουργίες οχημάτων εξοπλισμένων μόνο με ERTMS.

3. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής, ενεργώντας σε συνεργασία, προσπαθούν να εξοπλίζουν και να θέτουν σε λειτουργία το ERTMS σε διασυννοριακά τμήματα ταυτόχρονα, με συνεκτικό τρόπο από τεχνική άποψη. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής, αφού ζητήσουν τη γνώμη των ενδιαφερόμενων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, υπογράφουν συμφωνία για τις τεχνικές και λειτουργικές πτυχές της ανάπτυξης για καθένα από τα διασυννοριακά τμήματα. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής συνάπτουν τέτοιου είδους συμφωνία το αργότερο έναν χρόνο πριν από τις ενωρίτερες ημερομηνίες ανάπτυξης για το συγκεκριμένο διασυννοριακό τμήμα. Η εν λόγω συμφωνία προβλέπει μεταβατικές διατάξεις, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διασυννοριακών δραστηριοτήτων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Σε περίπτωση διαφωνίας, τα οικεία κράτη μέλη αρχίζουν εντατικό διάλογο προκειμένου να βρεθούν κοινές και συγκλίνουσες λύσεις. Προς τούτο, μπορούν να ζητήσουν στήριξη από την Επιτροπή. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις συμφωνίες αυτές στην Επιτροπή το αργότερο έναν μήνα μετά τη σύναψη.

4. Οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης που καθορίζονται στις συμφωνίες για τα έργα που συγχρηματοδοτούνται από την Ένωση τα οποία προηγούνται των ημερομηνιών που καθορίζονται στο παράρτημα Ι υπερισχύουν των ημερομηνιών αυτών.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να διατηρήσουν τα υφιστάμενα συστήματα της κλάσης Β, όπως ορίζεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919. Ωστόσο, μέχρι τις ημερομηνίες που ορίζονται στο παράρτημα Ι, στα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, τα οποία είναι εξοπλισμένα με έκδοση του ERTMS συμβατή με τον πατρικό εξοπλισμό, χορηγείται πρόσβαση στις εν λόγω γραμμές και στις συνιστώσες υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, χωρίς να χρειάζεται να είναι εξοπλισμένα με σύστημα της κλάσης Β.

Άρθρο 3

Κοινοποιήσεις

1. Μόλις τεθεί σε λειτουργία το ERTMS σε τμήμα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, το οικείο κράτος μέλος προβαίνει σε σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή εντός ενός μηνός, μέσω των συστημάτων που εισάγονται βάσει του άρθρου 49 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και του άρθρου 5 παράγραφος 1 της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ της Επιτροπής ⁽³⁾.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν καθυστερήσεις όσον αφορά τη θέση του ERTMS σε λειτουργία σε συγκεκριμένο τμήμα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που πρέπει να εξοπλιστεί. Οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής ενημερώνουν αναλόγως τα κράτη μέλη για τις εν λόγω καθυστερήσεις.

3. Όταν κοινοποιεί τις καθυστερήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, το οικείο κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή φάκελο, ο οποίος περιέχει την τεχνική περιγραφή του έργου και ορίζει νέα ημερομηνία για τη θέση του ERTMS σε λειτουργία. Στον φάκελο διευκρινίζονται οι αιτίες της καθυστέρησης και υποδεικνύονται τα διορθωτικά μέτρα που ελήφθησαν από τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.

4. Αν η καθυστέρηση οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, η Επιτροπή μπορεί να δεχτεί να μεταθέσει τη σχετική ημερομηνία κατά τρία έτη το πολύ. Εάν χορηγηθεί αναβολή, το κράτος μέλος προβαίνει στις αναγκαίες τροποποιήσεις του οικείου εθνικού σχεδίου εφαρμογής που αναφέρεται στο σημείο 7.4.4 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919, εντός ενός μηνός από τη χορήγηση της εν λόγω αναβολής.

Ως εξαιρετική περίπτωση η οποία αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο νοείται η περίπτωση που προκύπτει από το στάδιο σχεδιασμού και συνδέεται με ειδικά γεωλογικά ευρήματα, την προστασία του περιβάλλοντος ή την προστασία των ειδών, αρχαιολογικά ευρήματα, διαδικασίες αδειοδότησης, την εφαρμογή εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2014/52/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾· ή περίπτωση που προκύπτει από τα στάδια κατασκευής και αδειοδότησης που δεν καλύπτονται από τον έλεγχο του φορέα υλοποίησης του έργου και δεν εμπίπτουν στην κατηγορία των συνήθων κινδύνων που θα πρέπει να αντιμετωπισθούν σε επίπεδο διαχείρισης για αυτό το είδος έργων.

⁽¹⁾ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

⁽³⁾ Εκτελεστική απόφαση 2014/880/ΕΕ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2011/633/ΕΕ (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 489).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2014/52/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/92/ΕΕ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 124 της 25.4.2014, σ. 1.).

5. Σε περίπτωση μεταβολής των καθοριζόμενων στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/919 προδιαγραφών του ERTMS με νομοθετική πράξη καθ' οιονδήποτε μη συμβατό τρόπο, τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και πάντως το αργότερο κατά τη χρονική στιγμή διατύπωσης της επίσημης γνώμης από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 51 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, ανάλυση των επιπτώσεων που θα έχει η εφαρμογή του τροποποιημένου νομικού κειμένου αναφοράς στο δίκτυό τους και στον σχεδιασμό του ERTMS. Αν είναι δυνατό να αποδειχθεί άμεση επίπτωση των μεταβολών όσον αφορά το κόστος ή το χρονοδιάγραμμα για συγκεκριμένες εφαρμογές, το παράρτημα Ι προσαρμόζεται αναλόγως.

Άρθρο 4

Επανεξέταση

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 το αργότερο, η Επιτροπή, ύστερα από διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και με τη βοήθεια του Ευρωπαϊού συντονιστή του ERTMS που αναφέρεται στο άρθρο 45 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013, προβαίνει σε επανεξέταση των ημερομηνιών μετά την 1η Ιανουαρίου 2024 που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Παραπομπές

Οι παραπομπές στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης 2012/88/ΕΕ νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα ΙΙ.

Άρθρο 6

Έναρξη ισχύος

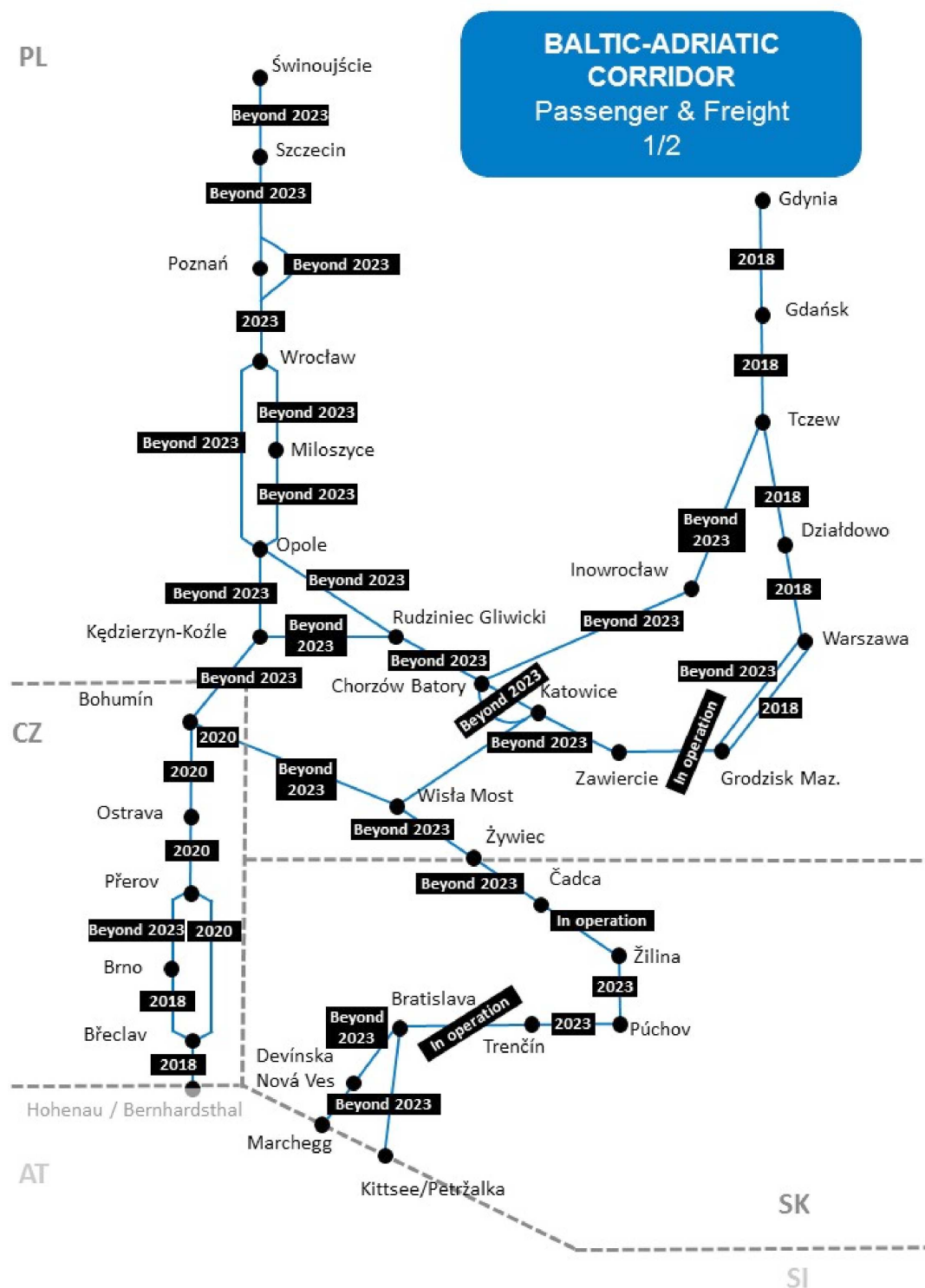
Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 26η Ιανουαρίου 2017.

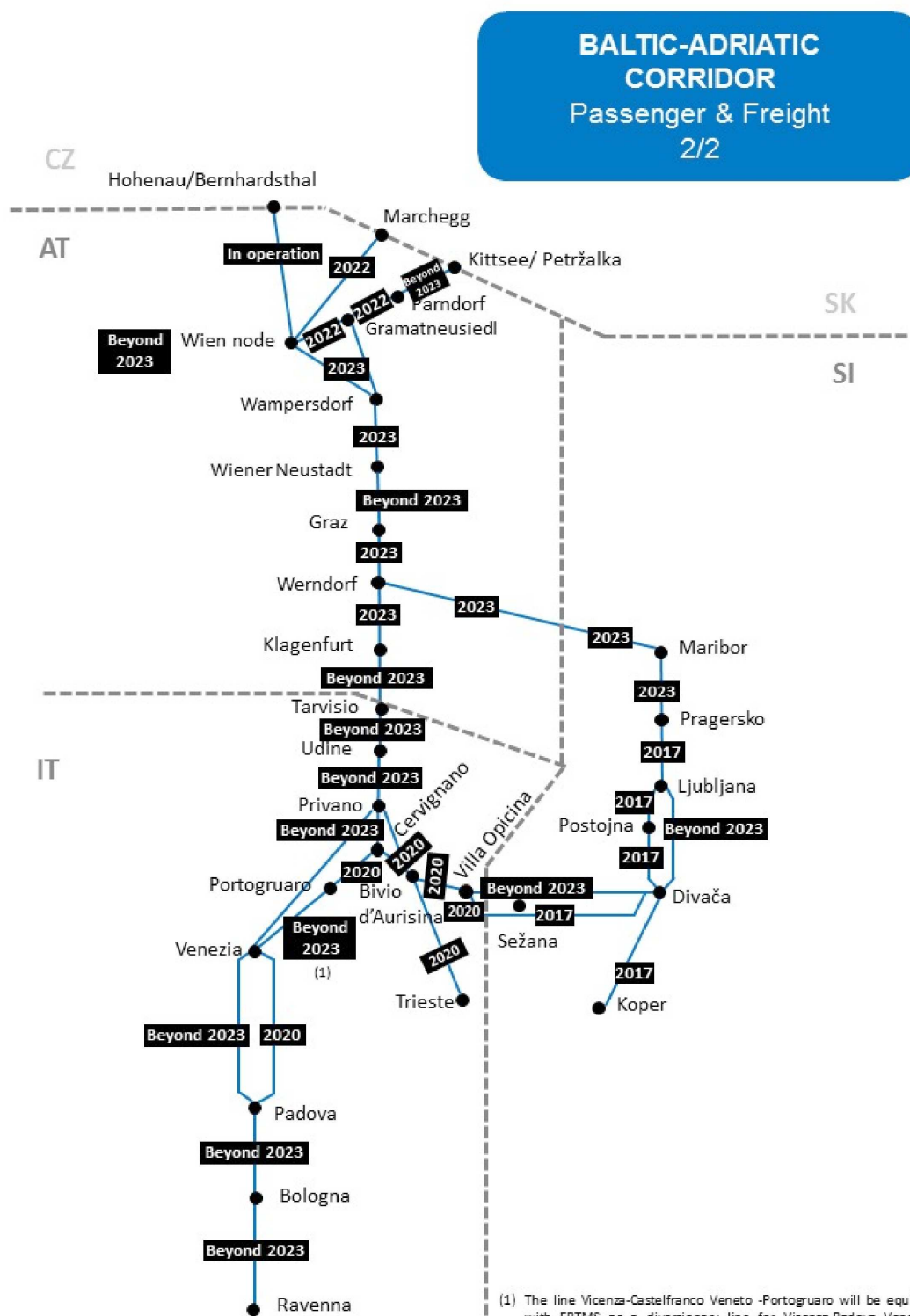
Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

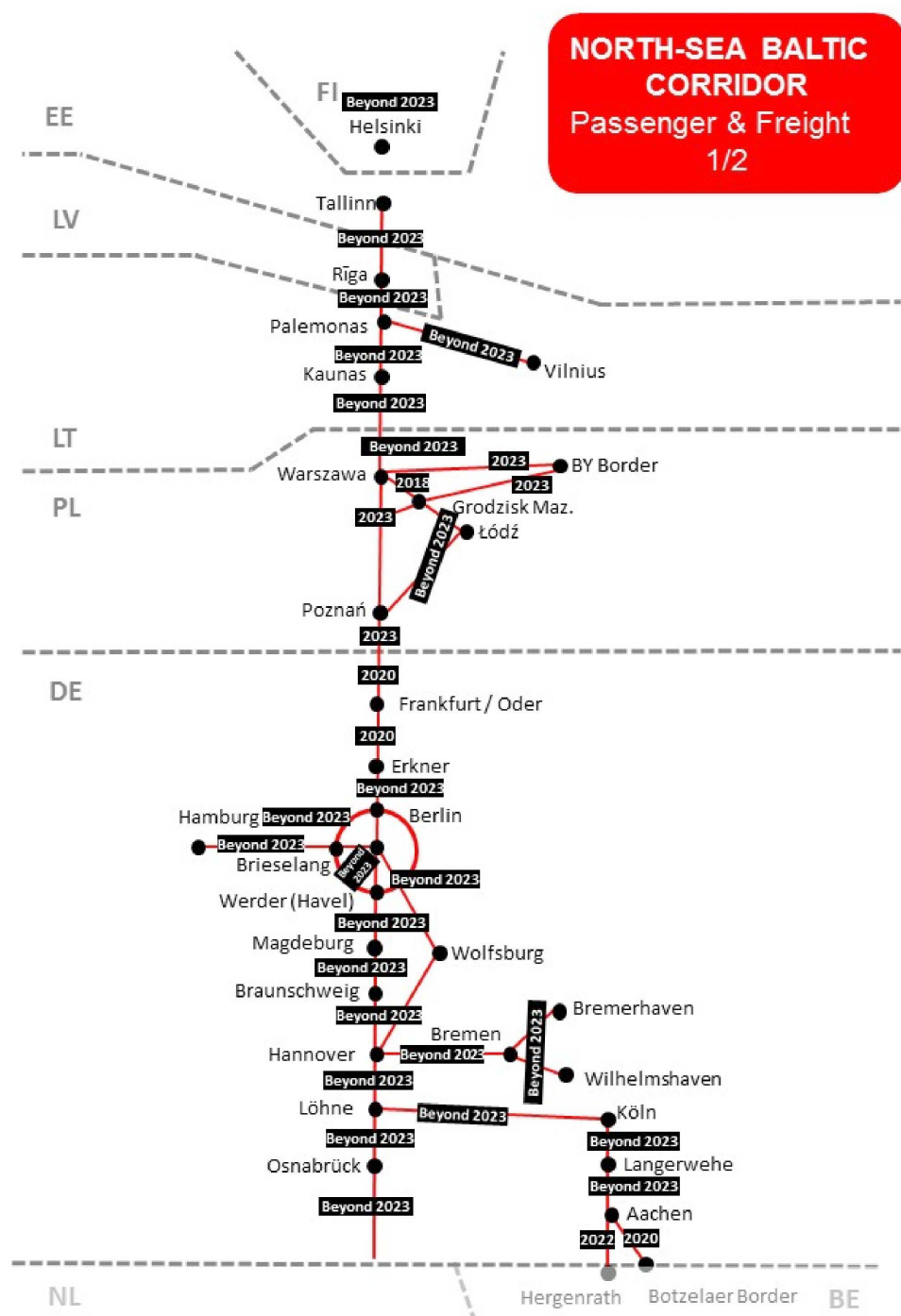
Βρυξέλλες, 5 Ιανουαρίου 2017.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

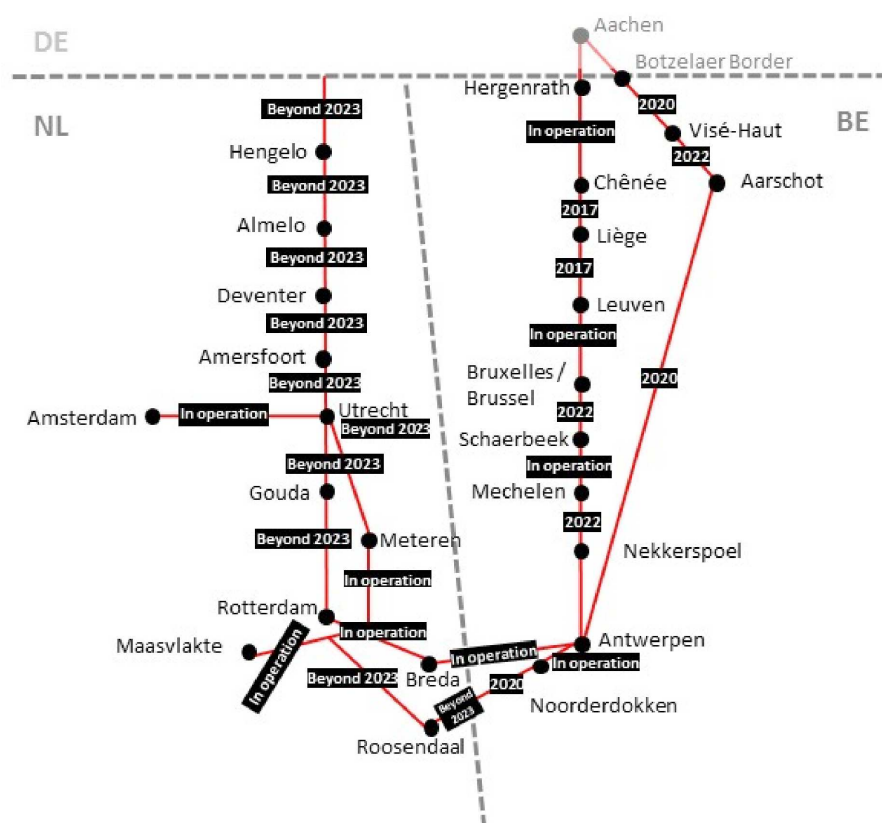
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

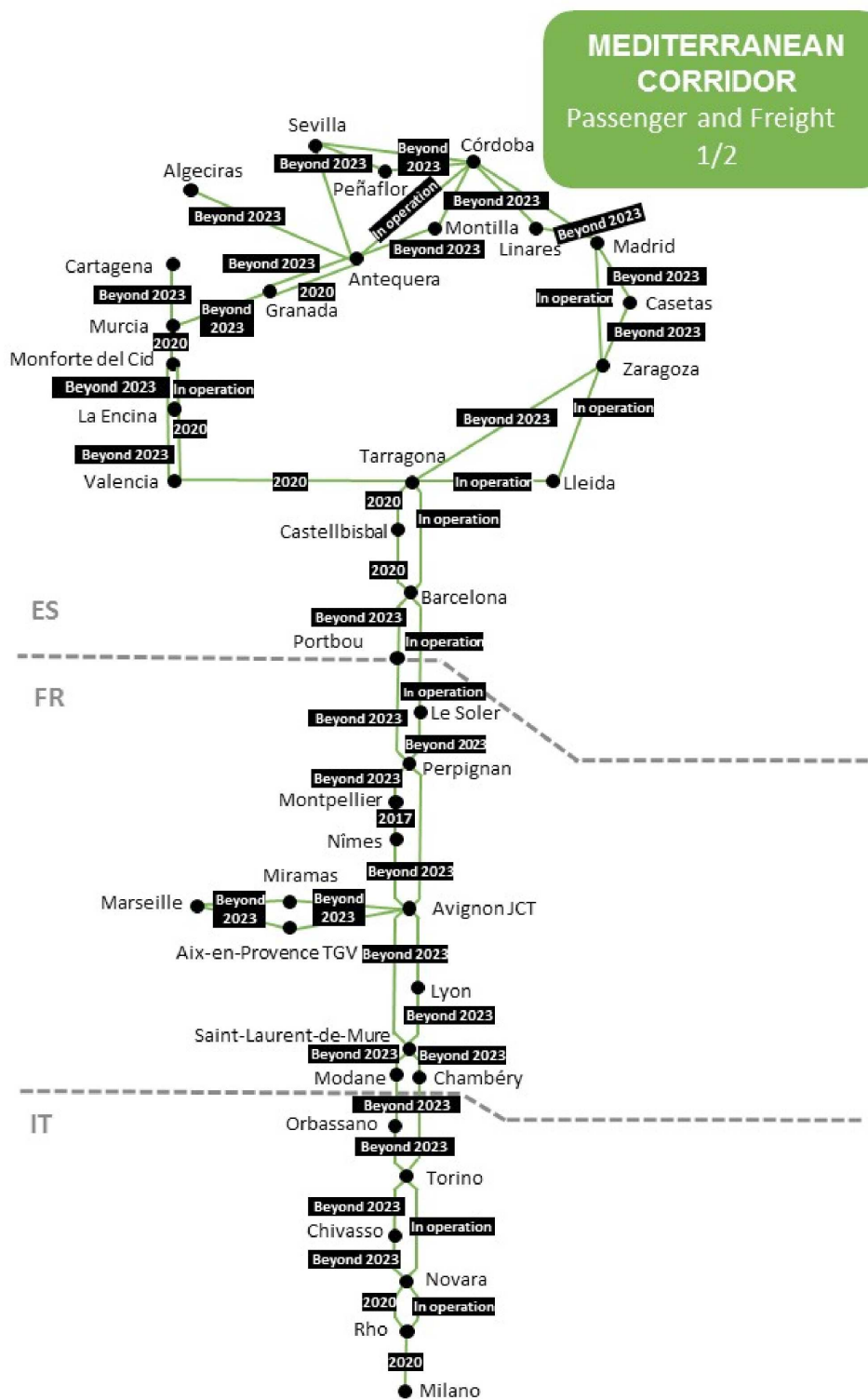






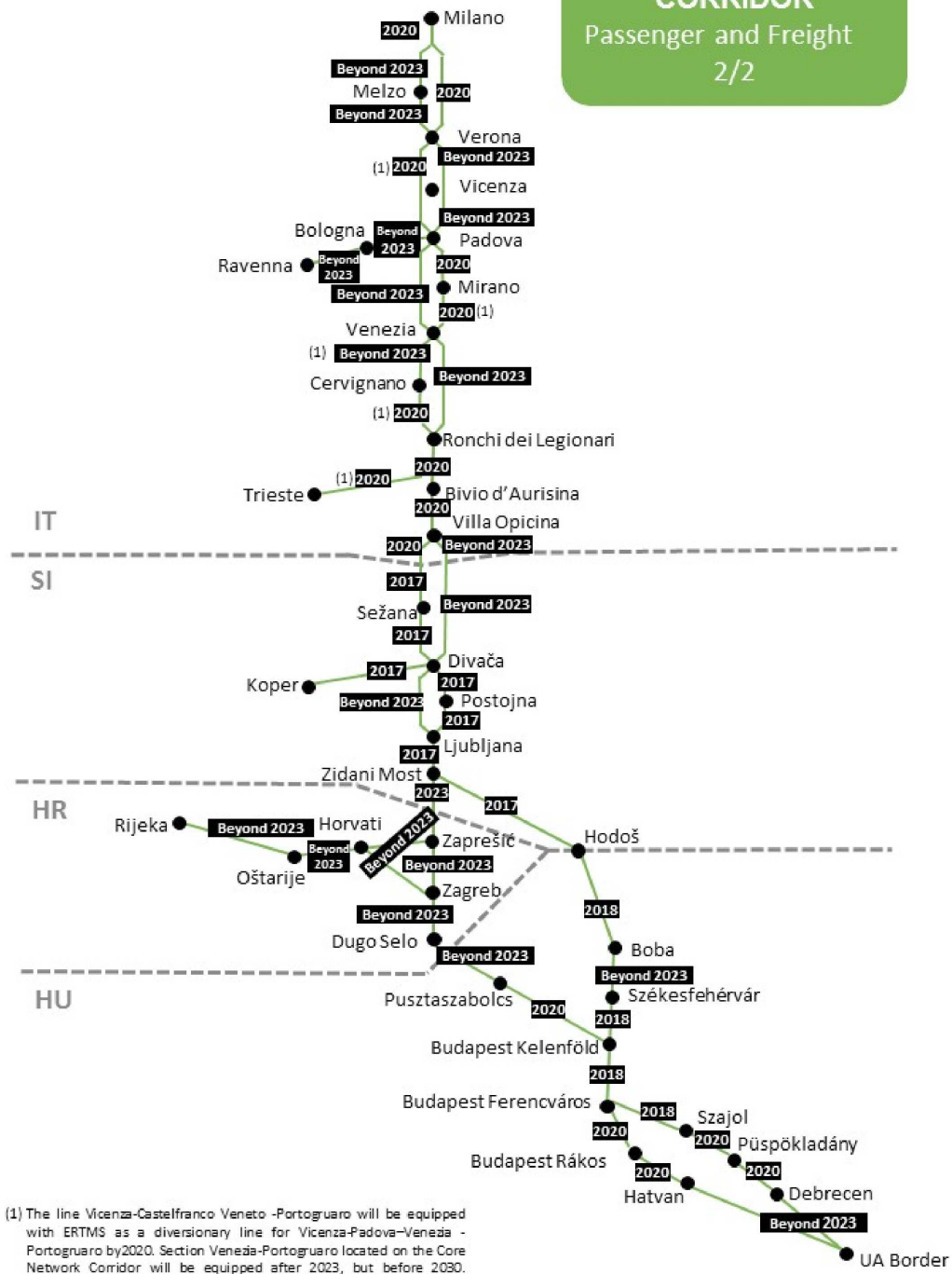
NORTH-SEA BAL TIC CORRIDOR Passenger & Freight 2/2



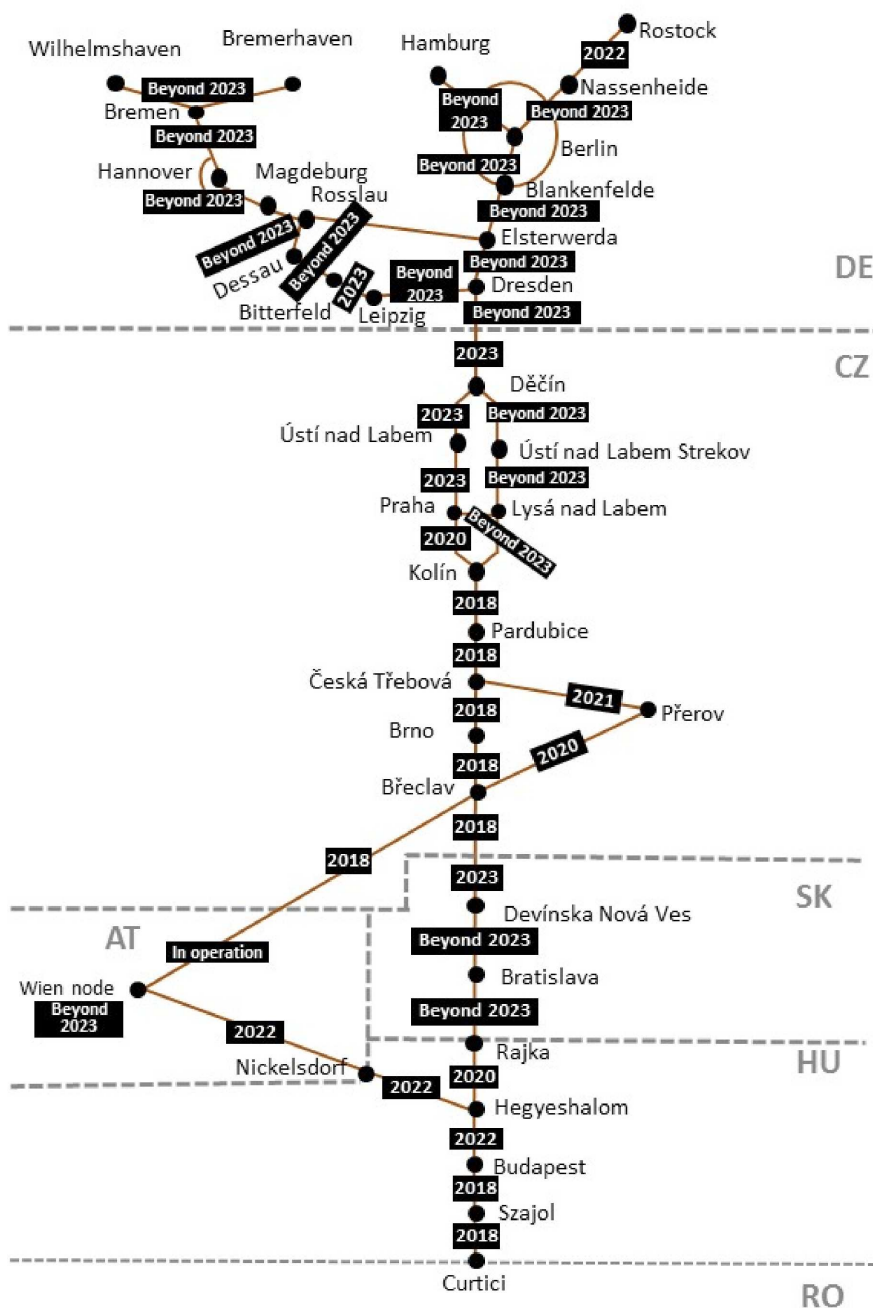


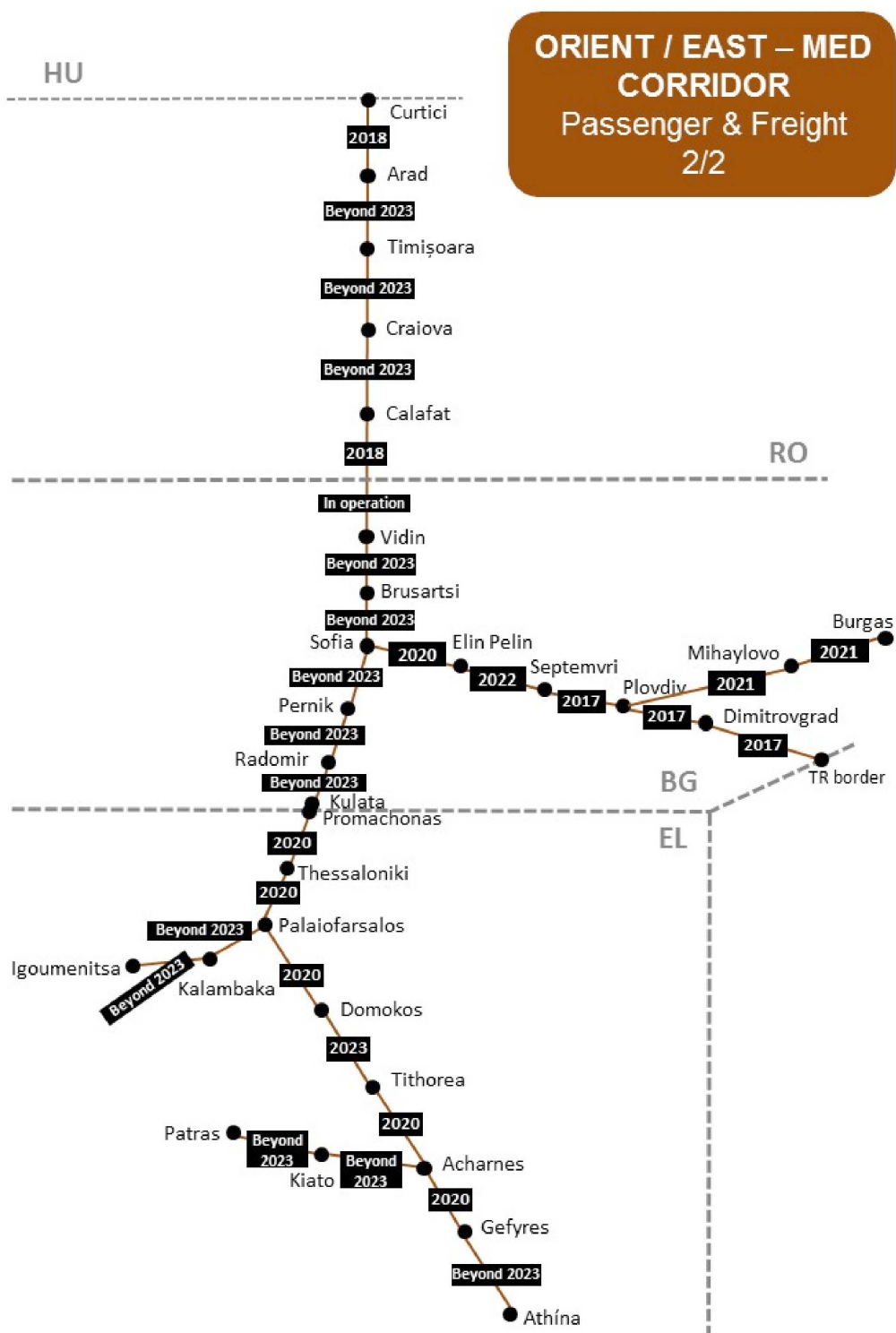
MEDITERRANEAN CORRIDOR

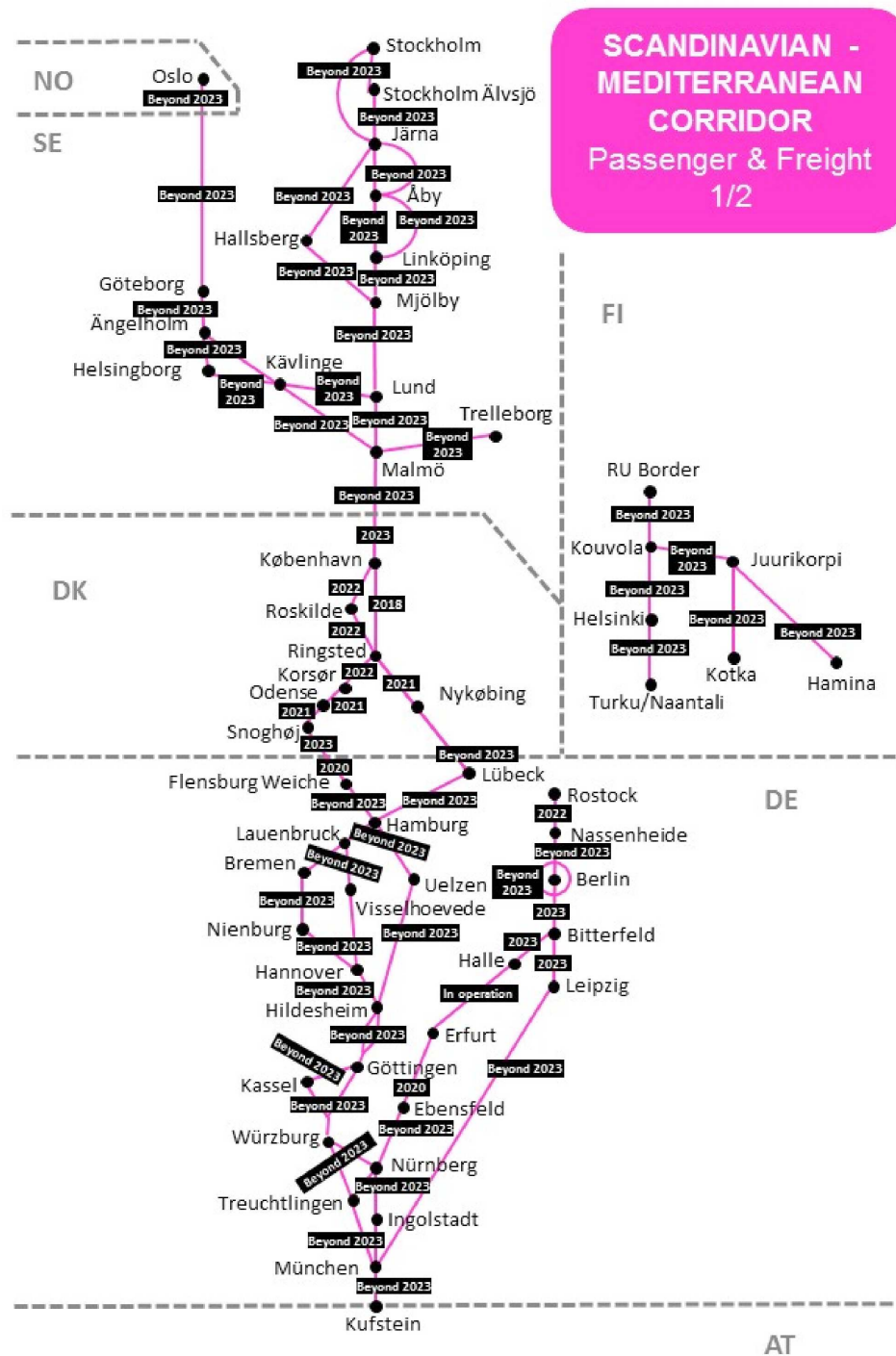
Passenger and Freight
2/2



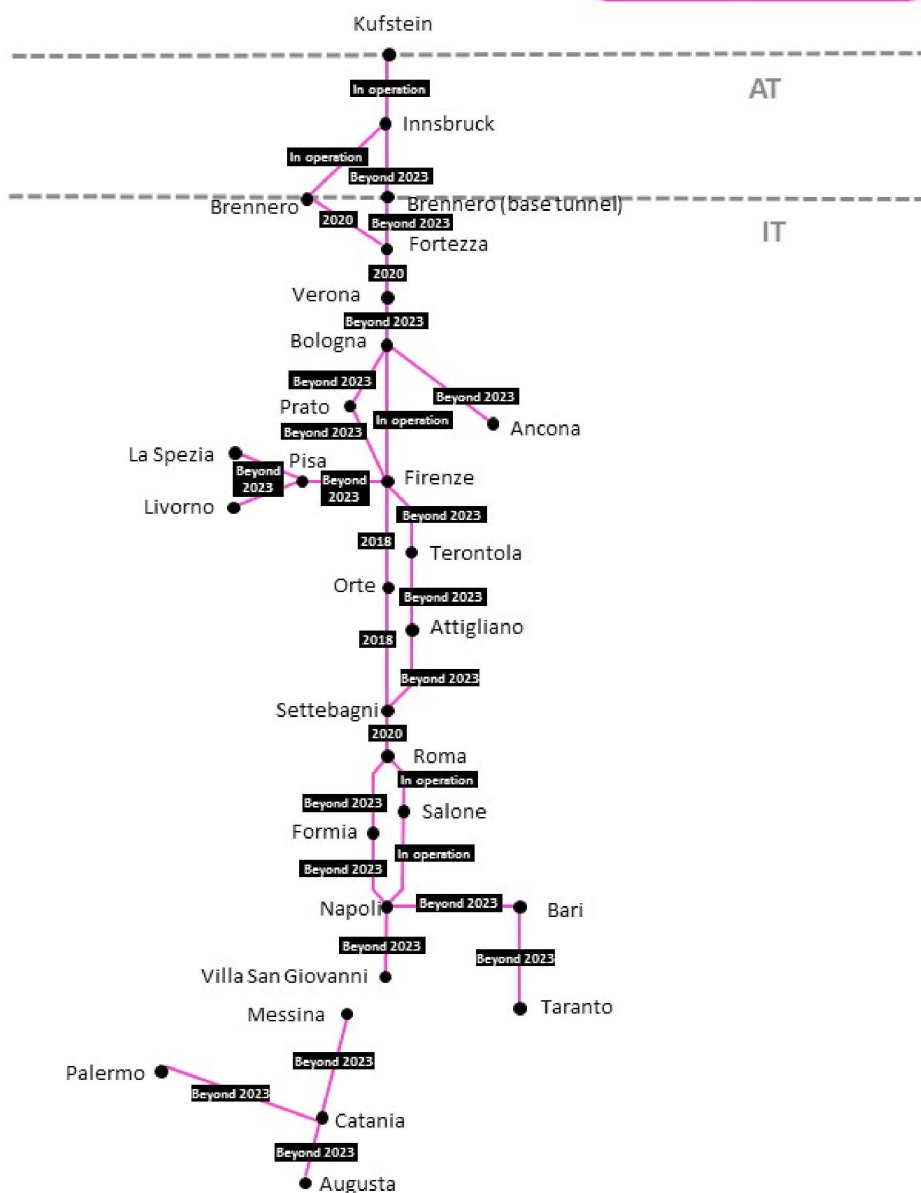
ORIENT / EAST – MED CORRIDOR Passenger & Freight 1/2

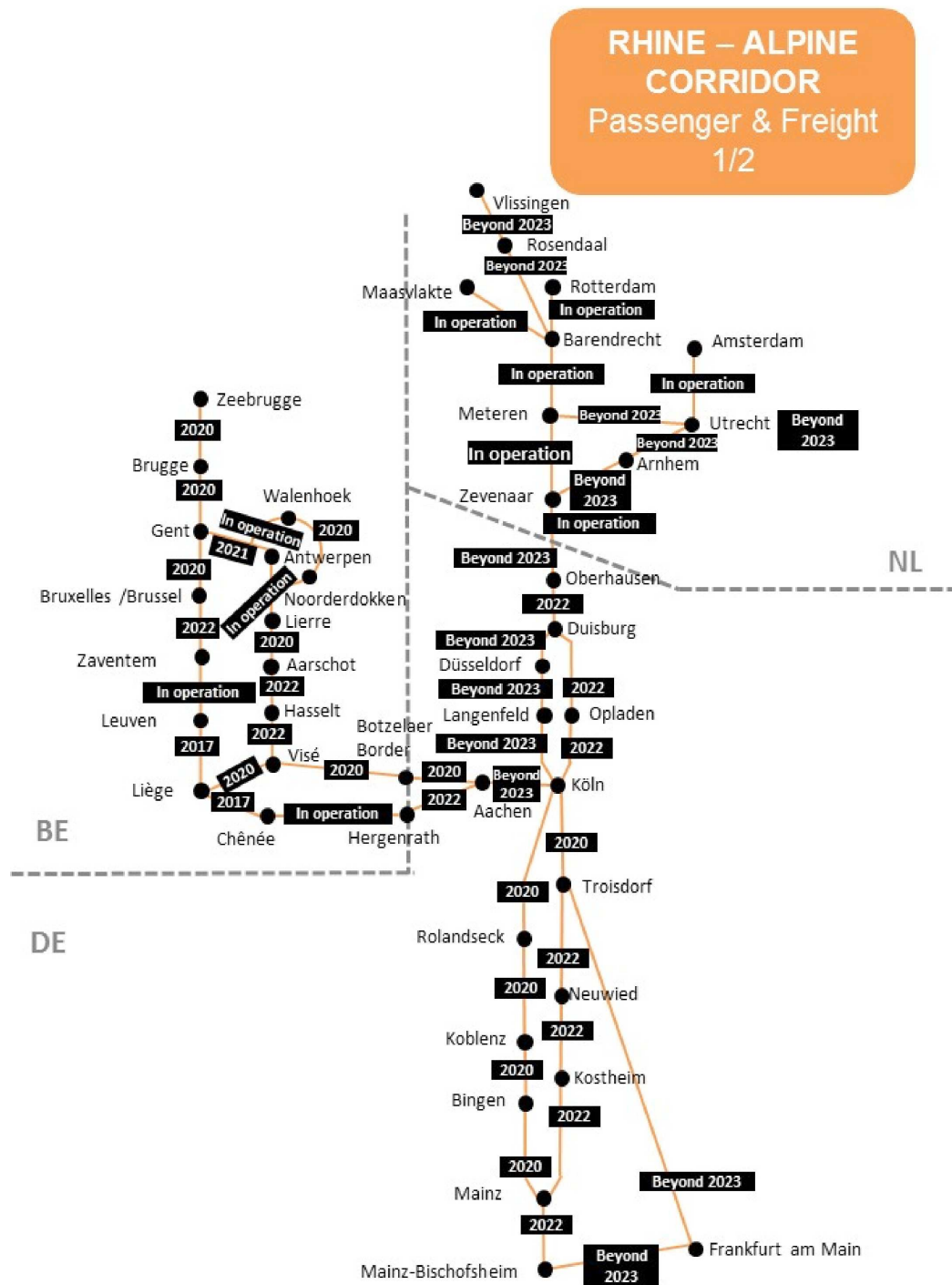


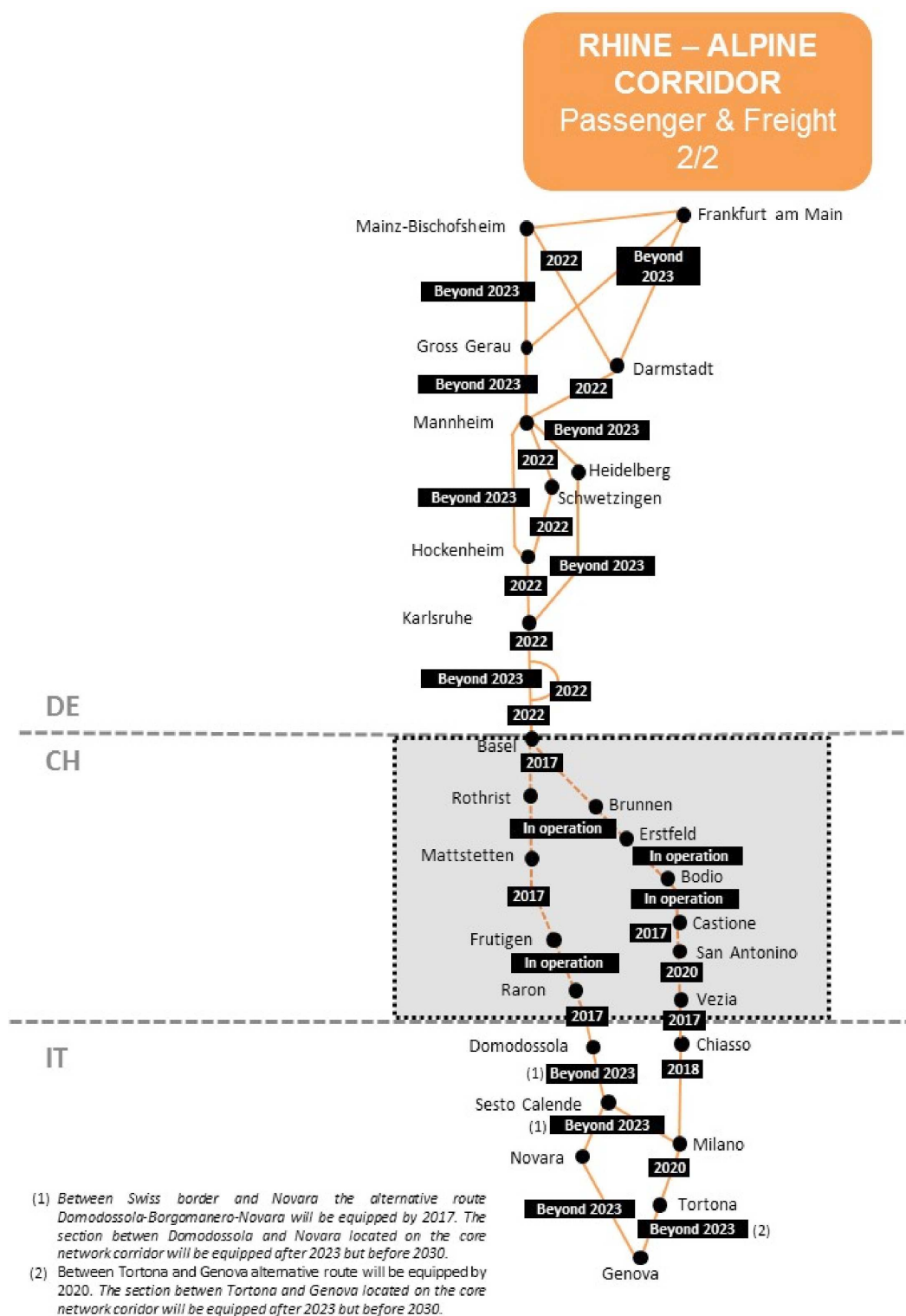




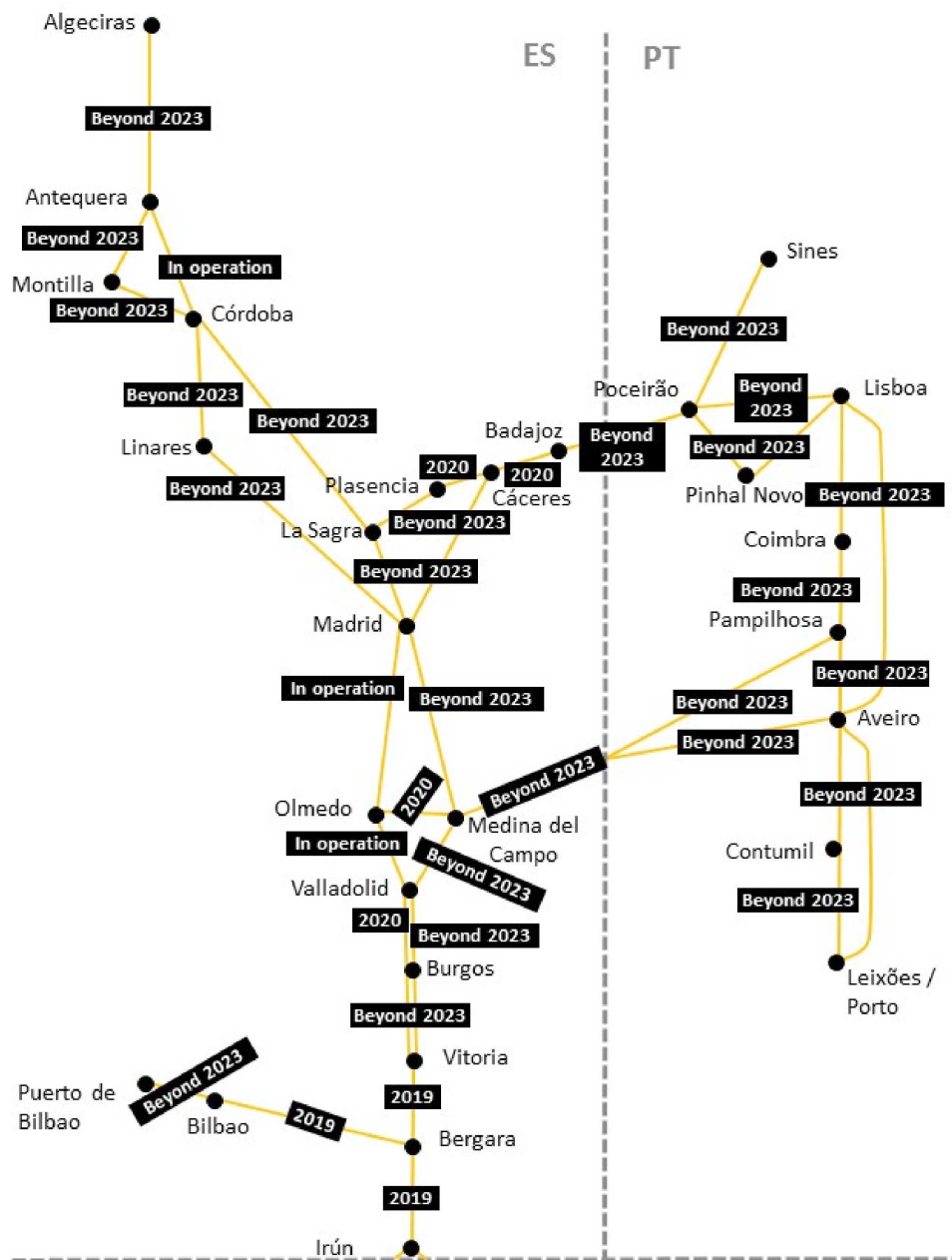
SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN CORRIDOR Passenger & Freight 2/2

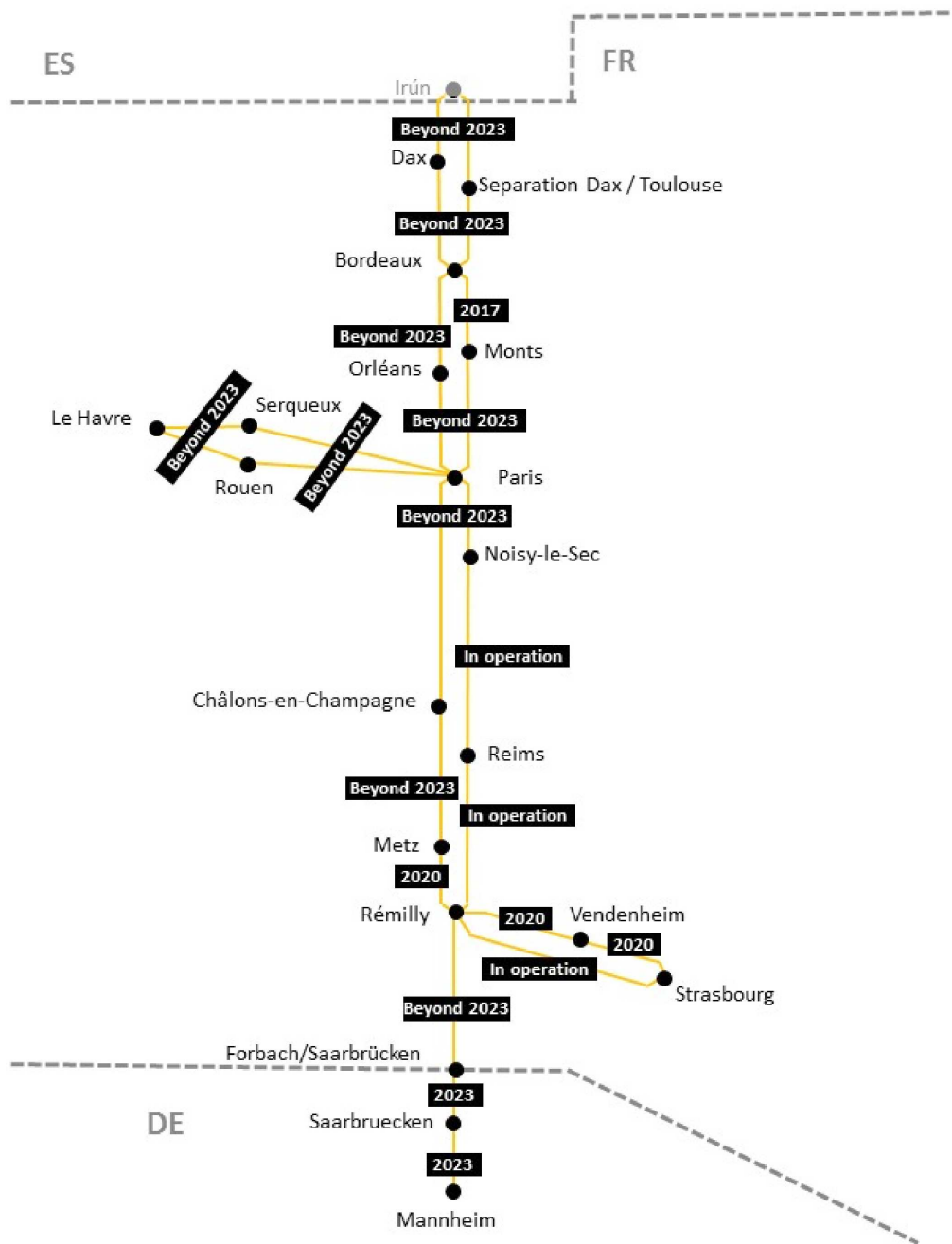




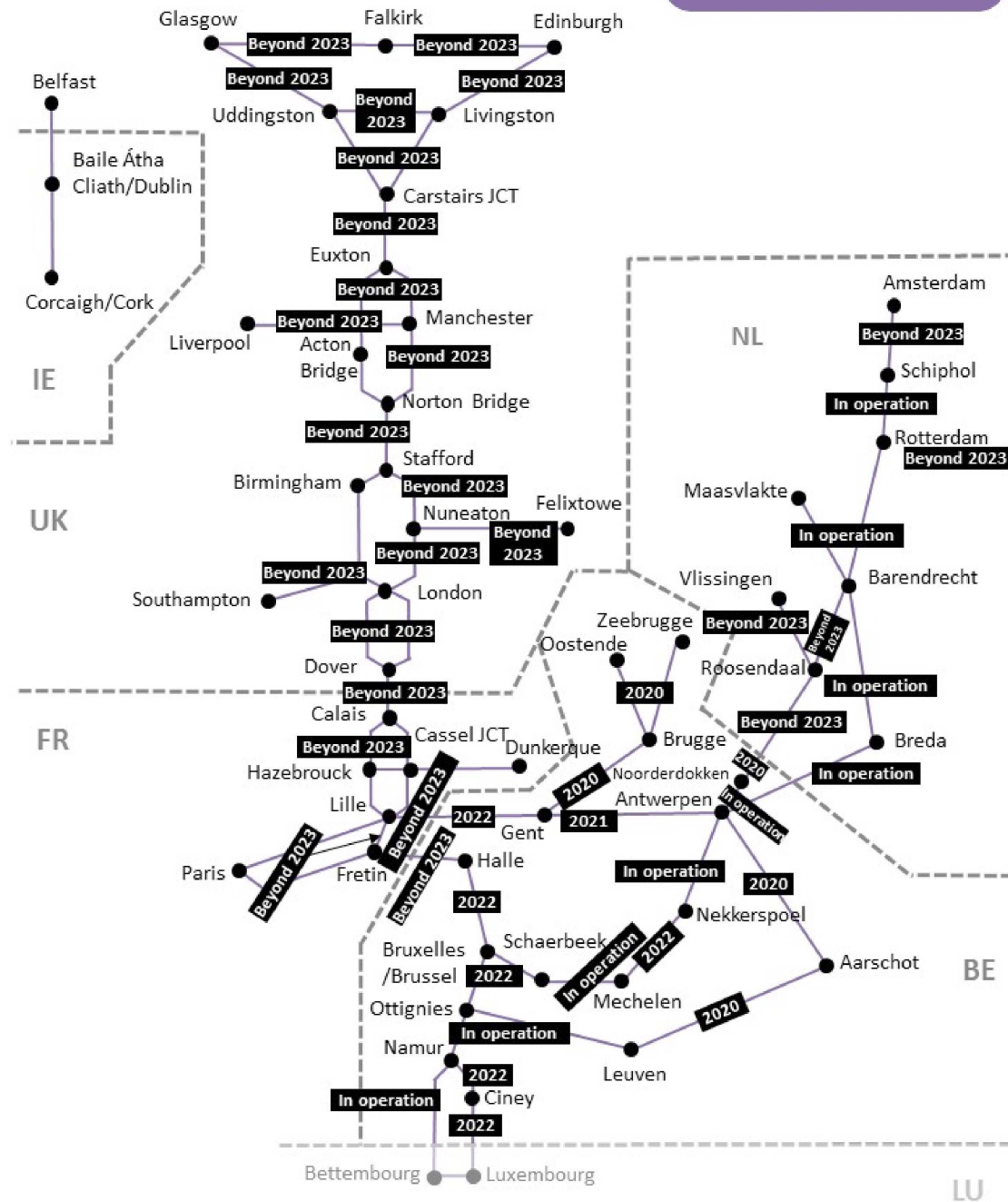


ATLANTIC CORRIDOR Passenger & Freight 1/2

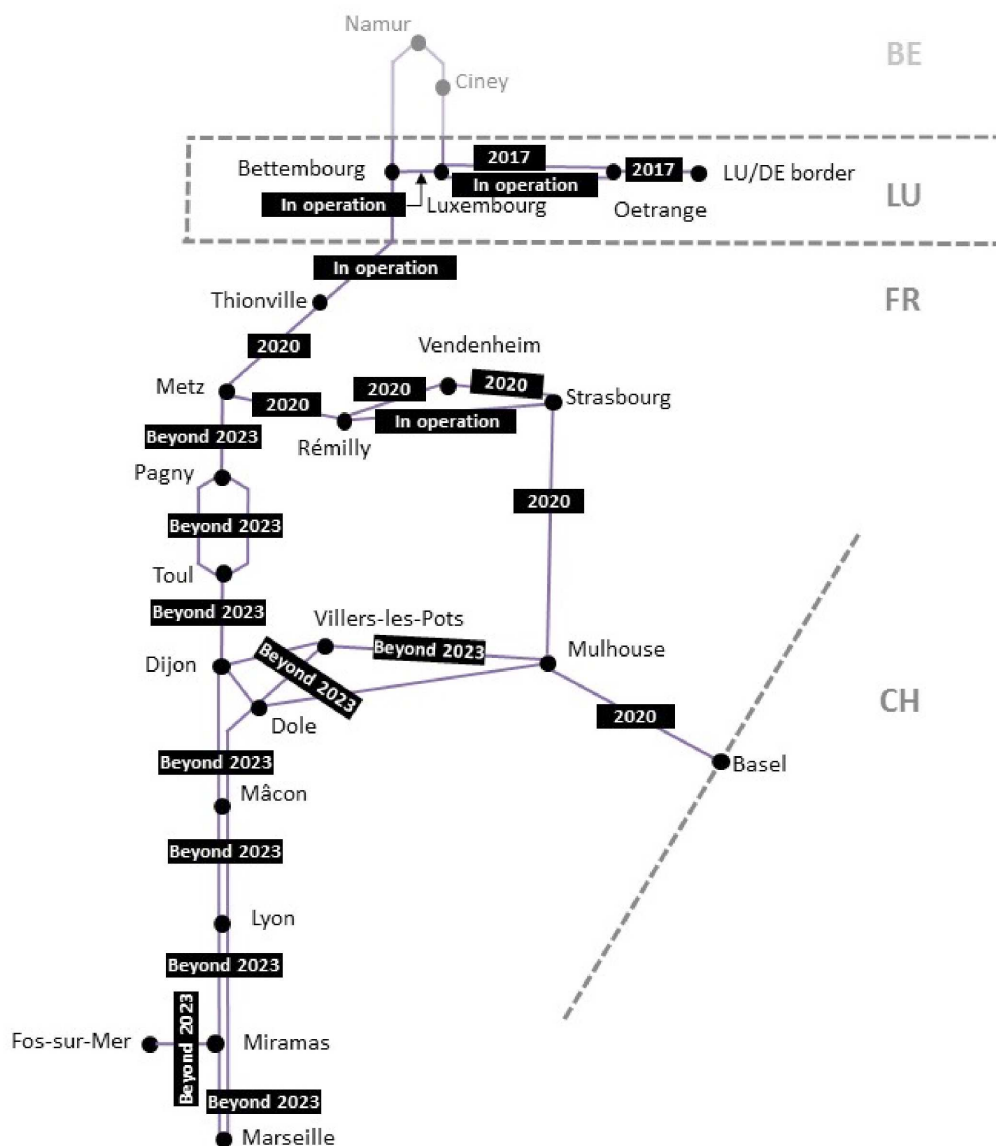


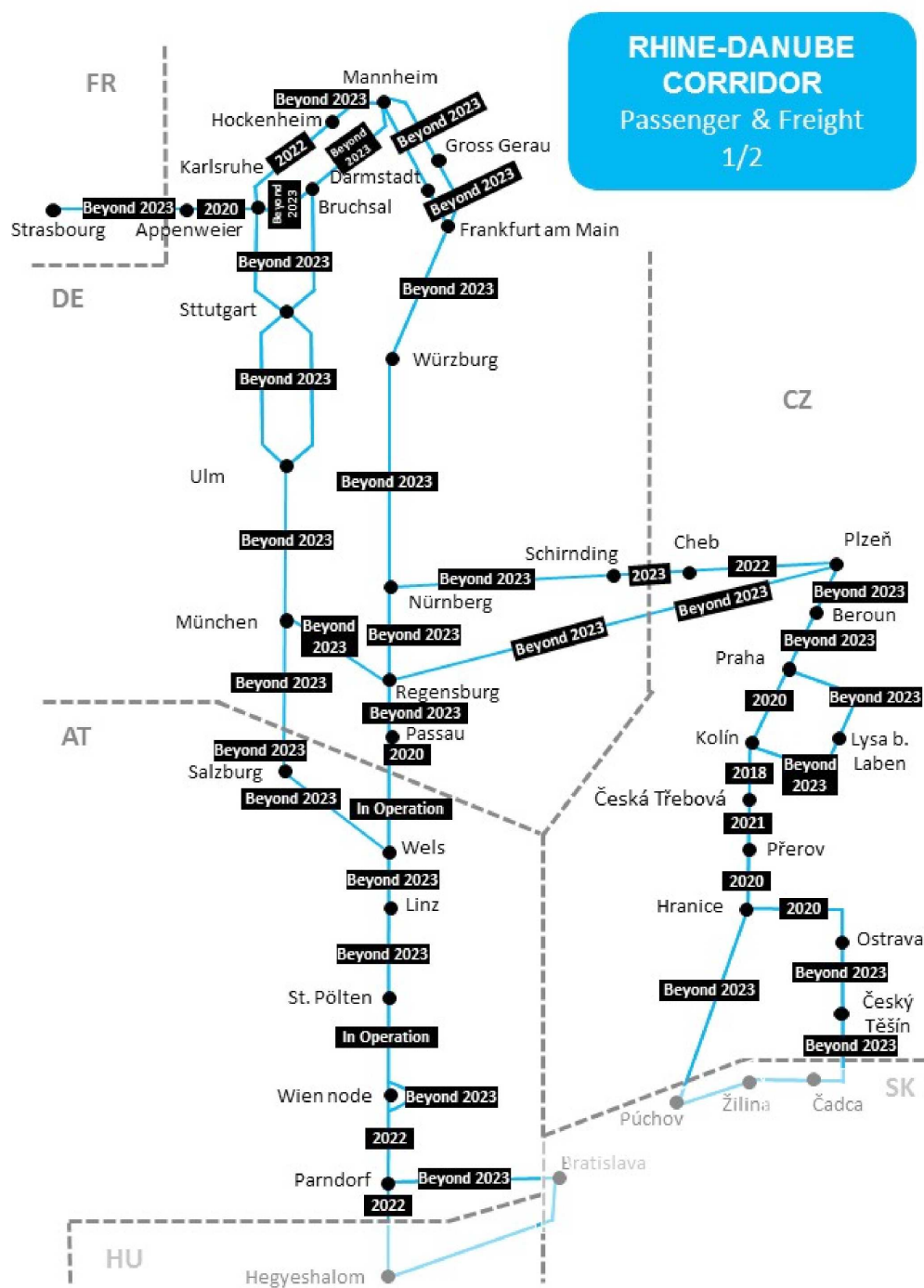
ATLANTIC CORRIDOR
Passenger & Freight
2/2

NORTH SEA – MED CORRIDOR Passenger & Freight 1/2



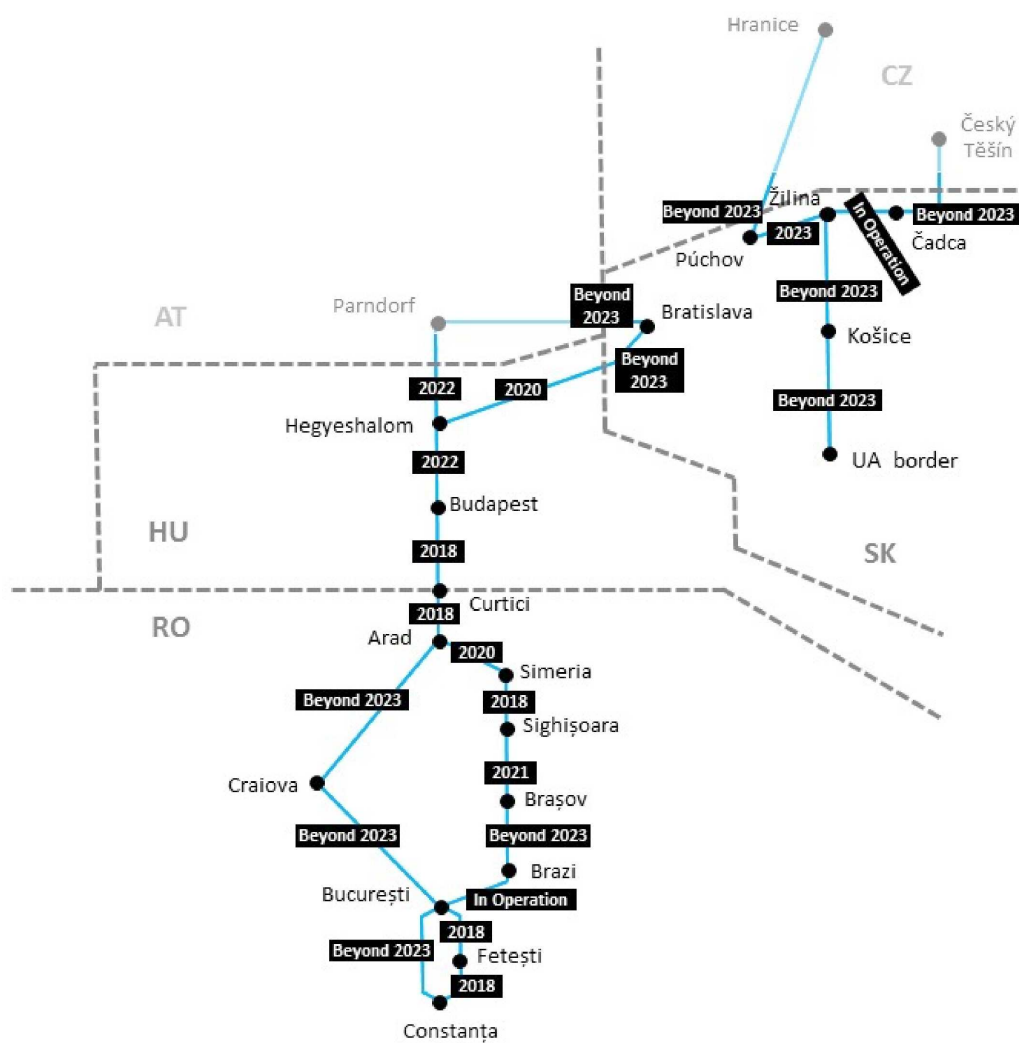
NORTH SEA – MED CORRIDOR Passenger & Freight 2/2





RHINE-DANUBE CORRIDOR

Passenger & Freight
2/2



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Πίνακας αντιστοιχίας

Απόφαση 2012/88/ΕΕ	Παρών κανονισμός
Σημείο 7.3.1 του παραρτήματος III	Άρθρο 1
Σημείο 7.3.2 του παραρτήματος III	Άρθρο 1 και 2
Σημείο 7.3.2.1 του παραρτήματος III	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Σημείο 7.3.2.2 του παραρτήματος III	Άρθρο 2 παράγραφος 1
Σημείο 7.3.2.4 του παραρτήματος III	—
Σημείο 7.3.2.5 του παραρτήματος III	Άρθρο 3 παράγραφος 1
Σημείο 7.3.2.6 του παραρτήματος III	Άρθρο 3 παράγραφοι 2, 3 και 4
Σημείο 7.3.4 του παραρτήματος III	Παράρτημα I
Σημείο 7.3.5 του παραρτήματος III	Άρθρο 2 παράγραφος 1