

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 913/2010 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 22ας Σεπτεμβρίου 2010**

**σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

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

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

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

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- (1) Στο πλαίσιο της νέας στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέσεις απασχόλησης και οικονομική μεγέθυνση, ουσιώδες στοιχείο προόδου προς την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί η δημιουργία εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές.
- (2) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(4)</sup> και η οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής<sup>(5)</sup>, αποτέλεσαν σημαντικά βήματα στην εγκαθίδρυση της εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς.
- (3) Προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς, οι υπηρεσίες διεθνών και εθνικών εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οποίες ανοίχτηκαν στον ανταγωνισμό από την 1η Ιανουαρίου του 2007, πρέπει να μπορέσουν να επωφεληθούν από καλής ποιότητας και

επαρκώς χρηματοδοτημένη σιδηροδρομική υποδομή, δηλαδή υποδομή που επιτρέπει την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών υπό καλές συνθήκες όσον αφορά την εμπορική ταχύτητα και το πρόγραμμα δρομολογίων, δηλαδή υπηρεσιών οι οποίες ανταποκρίνονται όντως στις συμβατικές δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί έναντι των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

- (4) Μολονότι το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έδωσε τη δυνατότητα σε νέες επιχειρήσεις να εισχωρήσουν στο σιδηροδρομικό δίκτυο, οι μηχανισμοί της αγοράς δεν ήταν ούτε είναι επαρκείς για να οργανώσουν, να ρυθμίσουν και να καταστήσουν ασφαλή την κυκλοφορία. Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση του δικτύου και να εξασφαλισθεί η αξιοπιστία του, είναι σκόπιμο να προβλεφθούν πρόσθετες διαδικασίες για την ενίσχυση της συνεργασίας όσον αφορά την κατανομή των διεθνών σιδηροδρομικών χρονοδιαδρόμων για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μεταξύ των διαχειριστών υποδομής.
- (5) Στο πλαίσιο αυτό, ο καθορισμός διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, στο οποίο οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες θα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται υπό καλές συνθήκες και να διέρχονται χωρίς δυσκολίες από το ένα εθνικό δίκτυο σε άλλο, θα καθιστούσε δυνατή τη βελτίωση των συνθηκών χρησιμοποίησης της υποδομής.
- (6) Για τον καθορισμό διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών, οι πρωτοβουλίες που έχουν ήδη αναληφθεί στον τομέα της σιδηροδρομικής υποδομής δείχνουν ότι ο καθορισμός διεθνών διαδρόμων, που ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες ανάγκες ενός ή περισσότερων σαφώς προσδιορισμένων τμημάτων της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπεύει την προσφορότερη μέθοδο.
- (7) Ο παρών κανονισμός, εφόσον δεν ορίζεται άλλως, δεν θα πρέπει να θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των διαχειριστών υποδομής, όπως ορίζονται με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ και την οδηγία 2001/14/ΕΚ και, κατά περίπτωση, των φορέων κατανομής στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Οι εν λόγω πράξεις εξακολουθούν να ισχύουν, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τις διατάξεις που έχουν επιπτώσεις στους εμπορευματικούς διαδρόμους.
- (8) Για τον καθορισμό των εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, εφόσον απαιτείται, η ανάγκη για καλύτερες διασυνδέσεις με τη σιδηροδρομική υποδομή ευρωπαϊκών τρίτων χωρών.

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

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

<sup>(3)</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 (ΕΕ C 184 Ε της 8.7.2010, σ. 354) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 22ας Φεβρουαρίου 2010 (ΕΕ C 114 Ε της 4.5.2010, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Ιουνίου 2010 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2010.

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

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

- (9) Στη σχεδίαση των εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα για τη διασφάλιση της συνέχειας τους εντός των διαδρόμων, με την πρόβλεψη των απαιτούμενων διασυνδέσεων στην υπάρχουσα σιδηροδρομική υποδομή.
- (10) Η δημιουργία διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο συνεκτικό με το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών («ΔΕΔ-Μ») και/ή τους διαδρόμους του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας («ERTMS»). Για τον σκοπό αυτό, είναι αναγκαία η συντονισμένη ανάπτυξη των δικτύων, και ειδικότερα όσον αφορά την ένταξη των διεθνών διαδρόμων για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στο υφιστάμενο ΔΕΔ-Μ και στους διαδρόμους του ERTMS. Εξάλλου, είναι σκόπιμο να θεσπισθούν κανόνες εναρμόνισης όσον αφορά τους εν λόγω εμπορευματικούς διαδρόμους σε επίπεδο Ένωσης. Θα πρέπει να ενθαρρύνονται τα έργα για τη μείωση του θορύβου από τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες. Εφόσον απαιτείται, ο καθορισμός των διαδρόμων αυτών θα πρέπει να υποστηρίζεται οικονομικά στο πλαίσιο του προγράμματος ΔΕΔ-Μ, των ερευνητικών προγραμμάτων και του προγράμματος Marco Polo, καθώς και άλλων πολιτικών και ταμείων της Ένωσης, όπως του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης ή του Ταμείου Συνοχής, καθώς και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.
- (11) Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει να εξασφαλισθεί καλός συντονισμός μεταξύ των οικείων κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, να δοθεί επαρκής προτεραιότητα στη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση, να δημιουργηθούν αποτελεσματικές και επαρκείς συνδέσεις με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς και να καθορισθούν πρόσφορες συνθήκες για την ανάπτυξη του ανταγωνισμού μεταξύ παρόχων εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
- (12) Εκτός από τους εμπορευματικούς διαδρόμους που δημιουργούνται σύμφωνα με το άρθρο 3, ο καθορισμός πρόσθετων εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να εξετασθεί και να εγκριθεί σε επίπεδο Ένωσης με βάση διαφανείς, σαφώς προσδιοριζόμενες διαδικασίες και κριτήρια, που παρέχουν στα κράτη μέλη και στους διαχειριστές υποδομής επαρκές περιθώριο λήψης αποφάσεων και διαχείρισης, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι υφιστάμενες πρωτοβουλίες για ειδικούς διαδρόμους, π.χ. ERTMS, RailNetEurope («RNE») και ΔΕΔ-Μ, και να λαμβάνονται μέτρα προσαρμοσμένα στις συγκεκριμένες ανάγκες τους.
- (13) Για να τονωθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής και να διασφαλιστεί η συνέχεια του διαδρόμου, θα πρέπει να δημιουργηθεί κατάλληλος μηχανισμός διακυβέρνησης για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης αποφυγής αλληλεπικάλυψης με ήδη υφιστάμενους μηχανισμούς διακυβέρνησης.
- (14) Για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς, οι μέθοδοι για τον καθορισμό εμπορευματικού διαδρόμου θα πρέπει να παρουσιάζονται σε εκτελεστικό σχέδιο, στο οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνονται ο καθορισμός και το χρονοδιάγραμμα των ενδεδειγμένων δράσεων για τη βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Εξάλλου, για να διασφαλισθεί ότι οι δράσεις που προβλέπονται ή εκτελούνται για τον καθορισμό εμπορευματικού διαδρόμου ανταποκρίνονται στις ανάγκες ή στις προσδοκίες του συνόλου των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου, είναι αναγκαίο οι αιτούντες που είναι πιθανό να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο να διατυπώνουν τη γνώμη τους με βάση διαδικασίες καθοριζόμενες από το διοικητικό συμβούλιο.
- (15) Η ανάπτυξη εμπορευματικών τερματικών σταθμών διατροφικών μεταφορών θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί αναγκαία προς υποστήριξη της δημιουργίας σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στην Ένωση.
- (16) Για να διασφαλισθούν η συνεκτικότητα και η συνέχεια της χωρητικότητας υποδομών που είναι διαθέσιμη σε κάθε εμπορευματικό διάδρομο, είναι σκόπιμος ο συντονισμός των επενδύσεων στον εμπορευματικό διάδρομο μεταξύ των οικείων κρατών και των διαχειριστών υποδομής, καθώς και, εφόσον απαιτείται, μεταξύ κρατών μελών και ευρωπαϊκών τρίτων χωρών, καθώς και ο προγραμματισμός τους με βάση λογική ανταποκρινόμενη στις ανάγκες του εμπορευματικού διαδρόμου και γνώμονα την οικονομική βιωσιμότητα. Το πρόγραμμα υλοποίησής τους θα πρέπει να δημοσιεύεται, ώστε να διασφαλίζεται η πληροφόρηση των αιτούντων που θα μπορούσαν να ασκήσουν δραστηριότητα στον διάδρομο. Οι επενδύσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν σχέδια με σκοπό την ανάπτυξη λειτουργικών συστημάτων και την αύξηση της χωρητικότητας των αμαξοστοιχιών.
- (17) Για τους ίδιους λόγους, όλες οι εργασίες που αφορούν την υποδομή και τον σχετικό εξοπλισμό οι οποίες θα περιόριζαν τη διαθέσιμη χωρητικότητα στον εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει ωσαύτως να συντονίζονται σε επίπεδο εμπορευματικού διαδρόμου και να αποτελούν αντικείμενο ενημερωμένων δημοσιεύσεων.
- (18) Για να καταστεί ευκολότερη η διαδικασία αίτησης χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς εμπορευματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, είναι σκόπιμο να καθορισθεί ή να δημιουργηθεί μονοαπευθυντική θυρίδα για κάθε εμπορευματικό διάδρομο. Για τον σκοπό αυτόν, είναι εύλογο να χρησιμοποιηθούν ως βάση οι υφιστάμενες πρωτοβουλίες, και ειδικότερα όσες έχουν αναληφθεί από το RNE, οργανισμό που αποτελεί εργαλείο συντονισμού διαχειριστών υποδομής και παρέχει ορισμένες υπηρεσίες στις επιχειρήσεις διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.
- (19) Η διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης διαδικασίες κατανομής της χωρητικότητας υποδομής για τις διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στους εν λόγω διαδρόμους. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να αναγνωρίζουν την ανάγκη χωρητικότητας όσον αφορά άλλους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών επιβατών.
- (20) Προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών, απαιτείται συντονισμός της λειτουργίας αυτών των υποδομών και των τερματικών σταθμών που κείνται στον εμπορευματικό διάδρομο.
- (21) Κανόνες προτεραιότητας μπορεί επίσης να σημαίνει και στόχοι προτεραιότητας ανάλογα με την κατάσταση στο αντίστοιχο κράτος μέλος.

- (22) Οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που χρησιμοποιούν τον εμπορευματικό διάδρομο θα πρέπει να μπορούν να χαίρουν, στο μέτρο του δυνατού, επαρκούς χρονικής συνέπειας σε περίπτωση διαταραχής της κυκλοφορίας όσον αφορά τις ανάγκες όλων των τύπων μεταφορών.
- (23) Για την προώθηση της ανάπτυξης του ανταγωνισμού μεταξύ παρόχων εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στον εμπορευματικό διάδρομο, θα πρέπει να επιτρέπεται και σε άλλους αιτούντες να ζητούν χωρητικότητα υποδομής, πέρα από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή τους ομίλους τους.
- (24) Για να είναι δυνατή η αντικειμενική αξιολόγηση των ωφελιμάτων που προκύπτουν από δράσεις για τον καθορισμό του εμπορευματικού διαδρόμου, θα πρέπει να παρακολουθούνται οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου και να δημοσιεύονται τακτικά εκθέσεις σχετικές με την ποιότητα. Η αξιολόγηση των επιδόσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει τα πορίσματα των ερευνών σχετικά με την ικανοποίηση των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου.
- (25) Για την εξασφάλιση μη διακριτικής πρόσβασης στις διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες, είναι αναγκαίο να ληφθεί μέριμνα για τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ των ρυθμιστικών φορέων όσον αφορά τα διάφορα δίκτυα που καλύπτονται από τον εμπορευματικό διάδρομο.
- (26) Για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις πληροφορίες που αφορούν τη χρήση όλων των βασικών υποδομών του εμπορευματικού διαδρόμου και να διασφαλισθεί η χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε αυτόν, το διοικητικό συμβούλιο θα πρέπει να συντάσσει, να ενημερώνει τακτικά και να δημοσιεύει έγγραφο το οποίο να περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών αυτών.
- (27) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελούμενου από εμπορευματικούς διαδρόμους, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω της εμπέλειας ή των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (28) Όσον αφορά τον συντονισμό των επενδύσεων, τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κίνησης, θα πρέπει να θεσπισθούν δίκαιοι κανόνες, βασιζόμενοι στη συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομής, οι οποίοι στο πλαίσιο διεθνούς σιδηροδρομικού διαδρόμου θα πρέπει να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στις επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών.
- (29) Δεδομένου ότι οι διεθνείς αμαξοστοιχίες ακολουθούν διαδρομές που συνδυάζουν διάφορους διαδρόμους, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι διαχειριστές υποδομής διαφόρων διαδρόμων μπορούν επίσης να συντονίζουν τις δραστηριότητές τους προκειμένου να εξασφαλίζουν, στους εν λόγω διαδρόμους, διαθέσιμη χωρητικότητα, άνετες μετακινήσεις και συνεκτική εφαρμογή των κανόνων προτεραιότητας όσον αφορά τους διάφορους τύπους κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής.
- (30) Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Θα πρέπει να διασφαλισθεί ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής, προκειμένου να υπάρξει εγγύηση για την πλέον αποτελεσματική λειτουργία των εμπορευματικών διαδρόμων. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να ληφθούν επιχειρησιακά μέτρα παράλληλα με επενδύσεις σε υποδομές και τεχνικό εξοπλισμό, όπως το ERTMS, με στόχο την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας και της απόδοσης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (31) Η εφαρμογή των κανόνων για τη δημιουργία και την τροποποίηση των εμπορευματικών διαδρόμων και οι εξαιρέσεις που χορηγούνται στα κράτη μέλη πρέπει να υπόκεινται σε ενιαίους όρους, προκειμένου να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των προτάσεων για τη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων προς τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού και, συνεπώς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή. Σύμφωνα με το άρθρο 291 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι κανόνες και οι γενικές αρχές που διέπουν τους μηχανισμούς ελέγχου των κρατών μελών στην άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή καθορίζονται εκ των προτέρων με κανονισμό θεσπιζόμενο κατά τη συνήθη νομοθετική διαδικασία. Μέχρι να εκδοθεί ο κανονισμός αυτός, εξακολουθεί να ισχύει η απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>(1)</sup>, εξαιρουμένης της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο, η οποία δεν τυγχάνει εφαρμογής.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΥΞΕΣ

Άρθρο 1

#### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικούς με τη δημιουργία και την οργάνωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την ανάπτυξη ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Θεσπίζει κανόνες για την επιλογή, την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων των εμπορευματικών διαδρόμων.

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

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

## Άρθρο 2

**Ορισμοί**

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

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

α) «εμπορευματικός διάδρομος», το σύνολο των καθορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών πορθμειακών γραμμών, στην επικράτεια ή μεταξύ κρατών μελών και, κατά περίπτωση, σε ευρωπαϊκές τρίτες χώρες, οι οποίες συνδέουν δύο ή περισσότερους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος βασικής διαδρομής του εμπορευματικού διαδρόμου και, κατά περίπτωση, οι παρακαμπτήριες γραμμές και οι γραμμές που τις συνδέουν, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ·

β) «εκτελεστικό σχέδιο», το έγγραφο στο οποίο εκτίθενται τα μέσα και η στρατηγική τα οποία σκοπεύουν να θέσουν σε εφαρμογή τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να αναπτύξουν εντός καθορισμένου χρονικού διαστήματος τις δράσεις που είναι αναγκαίες και επαρκείς για τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου·

γ) «τερματικός σταθμός», η εγκατάσταση η οποία κείται σε κάποιο σημείο του εμπορευματικού διαδρόμου και είναι ειδικά διευθετημένη ώστε να επιτρέπει είτε τη φόρτωση σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες είτε/και την εκφόρτωση από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες εμπορευμάτων και την ολοκλήρωση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών με οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες και αεροπορικές υπηρεσίες, είτε τον σχηματισμό είτε την τροποποίηση της σύνθεσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών· και, κατά περίπτωση, η διεκπεραίωση συνοριακών διαδικασιών στα σύνορα με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

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

## Άρθρο 3

**Καθορισμός των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων**

Τα κράτη μέλη που σημειώνονται στο παράρτημα πρέπει μέχρι τις τασσόμενες ημερομηνίες να θέσουν σε λειτουργία τους αρχικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που καθορίζει το εν λόγω παράρτημα. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τη δημιουργία των εμπορευματικών διαδρόμων.

## Άρθρο 4

**Κριτήρια για περαιτέρω εμπορευματικούς διαδρόμους**

Η επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων σύμφωνα με το άρθρο 5 και η τροποποίησή τους σύμφωνα με το άρθρο 6 γίνονται με τα εξής κριτήρια:

α) διάβαση του εμπορευματικού διαδρόμου από το έδαφος τουλάχιστον τριών κρατών μελών, ή δύο κρατών μελών εάν η απόσταση μεταξύ των εξυπηρετούμενων από τον διάδρομο τερματικών σταθμών υπερβαίνει τα 500 χιλιόμετρα·

β) συνεκτικότητα του εμπορευματικού διαδρόμου με το ΔΕΔ-Μ, τους διαδρόμους ERTMS ή/και τους διαδρόμους που καθορίζονται από το RNE·

γ) ένταξη έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ<sup>(1)</sup> στον εμπορευματικό διάδρομο·

δ) ισορροπία μεταξύ του κοινωνικοοικονομικού κόστους και του οφέλους που προκύπτει από τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου·

ε) συνοχή του συνόλου των εμπορευματικών διαδρόμων που έχουν προταθεί από τα κράτη μέλη, ώστε να επιτευχθεί η δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές·

στ) ανάπτυξη της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κίνησης και μείζονες ροές εμπορίου και εμπορευματικής κυκλοφορίας κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου·

ζ) κατά περίπτωση, καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ κρατών μελών και ευρωπαϊκών τρίτων χωρών·

η) ενδιαφέρον των αιτούντων για τον εμπορευματικό διάδρομο·

θ) ύπαρξη καλής διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς, ιδίως χάρη σε κατάλληλο δίκτυο τερματικών σταθμών, μεταξύ άλλων σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

## Άρθρο 5

**Επιλογή περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων**

1. Κάθε κράτος μέλος που έχει σιδηροδρομικά σύνορα με άλλο κράτος μέλος συμμετέχει στη δημιουργία τουλάχιστον ενός εμπορευματικού διαδρόμου, εκτός εάν αυτή η υποχρέωση έχει ήδη καλυφθεί στο πλαίσιο του άρθρου 3.

2. Παρά την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη συμμετέχουν, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, στη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου στον οποίο αναφέρεται η εν λόγω παράγραφος ή στην επέκταση υπάρχοντος διαδρόμου, προκειμένου να επιτρέψουν σε γειτονικό κράτος μέλος να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του δυνάμει της εν λόγω παραγράφου.

<sup>(1)</sup> Βλ. παράρτημα III της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1).

3. Υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, εάν κράτος μέλος, αφού διεξαγάγει κοινωνικοοικονομική ανάλυση, θεωρεί ότι η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου δεν θα είναι προς όφελος των αιτούντων που ενδέχεται να χρησιμοποιήσουν τον εμπορευματικό διάδρομο ή δεν θα αποφέρει σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη ή θα συνεπάγεται δυσανάλογη επιβάρυνση, το εν λόγω κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να συμμετάσχει κατά τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, με την επιφύλαξη της απόφασης της Επιτροπής σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 21 παράγραφος 2.

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

5. Η δημιουργία εμπορευματικού διαδρόμου προτείνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Προς τον σκοπό αυτόν, απευθύνουν από κοινού στην Επιτροπή επιστολή δήλωσης προθέσεων στην οποία περιλαμβάνεται πρόταση που καταρτίστηκε κατόπιν διαβούλευσης με τους διαχειριστές υποδομής και τους αιτούντες, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του άρθρου 4.

Προκειμένου να ανταποκριθούν στην υποχρέωση τους βάσει των παραγράφων 1 και 2, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αποστέλλουν από κοινού προς την Επιτροπή επιστολή δήλωσης προθέσεων μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2012.

6. Η Επιτροπή εξετάζει τις προτάσεις δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου στις οποίες αναφέρεται η παράγραφος 5 και, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 21 παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση ως προς τη συμβατότητα των προτάσεων με το παρόν άρθρο το αργότερο εννέα μήνες από την υποβολή τους.

7. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δημιουργούν τον εμπορευματικό διάδρομο το αργότερο δύο έτη από την απόφαση της Επιτροπής στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 6.

#### Άρθρο 6

##### Τροποποίηση των περαιτέρω εμπορευματικών διαδρόμων

1. Οι εμπορευματικοί διάδρομοι στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 5 μπορούν να τροποποιηθούν με βάση κοινή πρόταση που υποβάλουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη στην Επιτροπή έπειτα από διαβούλευση με τους διαχειριστές υποδομής και τους ενδιαφερόμενους αιτούντες.

2. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 21 παράγραφος 3, εκδίδει απόφαση σχετικά με την πρόταση λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια του άρθρου 4.

#### Άρθρο 7

##### Συνδιαλλαγή

Όταν δύο ή περισσότερα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δεν συμφωνούν για τη δημιουργία ή την τροποποίηση εμπορευματικού διαδρόμου, και όσον αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή που κείται στο έδαφός τους, η Επιτροπή, έπειτα από αίτημα ενός των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, διαβουλεύεται για το θέμα αυτό με την επιτροπή του άρθρου 21. Η γνωμοδότηση της Επιτροπής διαβιβάζεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους τη γνωμοδότηση προκειμένου να εξεύρουν λύση και λαμβάνουν απόφαση βάσει αμοιβαίας συναίνεσης.

#### Άρθρο 8

##### Διοίκηση των εμπορευματικών διαδρόμων

1. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν εκτελεστική επιτροπή υπεύθυνη για τον καθορισμό των γενικών στόχων του εμπορευματικού διαδρόμου, την εποπτεία και τη λήψη μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά η παράγραφος 7 του παρόντος άρθρου και τα άρθρα 9 και 11, το άρθρο 14 παράγραφος 1 και το άρθρο 22. Η εκτελεστική επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

2. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής και, κατά περίπτωση, οι φορείς κατανομής στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, συγκροτούν διοικητικό συμβούλιο υπεύθυνο για τη λήψη των μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά οι παράγραφοι 5, 7, 8 και 9 του παρόντος άρθρου και τα άρθρα 9 έως 12, το άρθρο 13 παράγραφος 1, το άρθρο 14 παράγραφοι 2, 6 και 9, το άρθρο 16 παράγραφος 1, το άρθρο 17 παράγραφος 1 και τα άρθρα 18 και 19 του παρόντος κανονισμού. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.

3. Τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών που ενδιαφέρονται για εμπορευματικό διάδρομο συνεργάζονται στο πλαίσιο των συμβουλίων στα οποία αναφέρονται οι παράγραφοι 1 και 2, προκειμένου να διασφαλίσουν την ανάπτυξη του εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με το εκτελεστικό του σχέδιο.

4. Η εκτελεστική επιτροπή λαμβάνει αποφάσεις βάσει αμοιβαίας συναίνεσης των εκπροσώπων των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

5. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει αποφάσεις, συμπεριλαμβανομένων των αποφάσεων σχετικά με το νομικό καθεστώς, τη σύσταση της οργανωτικής δομής, τους πόρους και το προσωπικό του, βάσει αμοιβαίας συναίνεσης των οικείων διαχειριστών υποδομής. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελεί ανεξάρτητη νομική οντότητα. Μπορεί να συγκροτηθεί με μορφή ευρωπαϊκού ομίλου οικονομικού ενδιαφέροντος υπό την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2137/85 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1985, σχετικά τον Ευρωπαϊκό Όμιλο Οικονομικού Σκοπού (ΕΟΟΣ) (1).

(1) ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 1.

6. Οι αρμοδιότητες της εκτελεστικής επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου δεν θίγουν την ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

7. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από τους διαχειριστές και ιδιοκτήτες των τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον απαιτείται, των λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η συμβουλευτική ομάδα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του διοικητικού συμβουλίου που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Μπορεί επίσης να διατυπώνει γνώμες ίδια πρωτοβουλία. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τις γνώμες αυτές. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου και της συμβουλευτικής ομάδας, η τελευταία μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στο εκτελεστικό συμβούλιο. Το εκτελεστικό συμβούλιο ενεργεί ως ενδιάμεσος και γνωμοδοτεί εγκαίρως. Η οριστική απόφαση λαμβάνεται ωστόσο από το διοικητικό συμβούλιο.

8. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί περαιτέρω συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται για τη χρήση του εμπορευματικού διαδρόμου. Η εν λόγω συμβουλευτική ομάδα γνωμοδοτεί επί οιασδήποτε πρότασης του διοικητικού συμβουλίου που έχει συνέπειες για τις επιχειρήσεις αυτές. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ίδιας πρωτοβουλίας. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τις γνώμες αυτές.

9. Το διοικητικό συμβούλιο συντονίζει σύμφωνα με τα εθνικά και τα ευρωπαϊκά σχέδια ανάπτυξης τη χρήση διαλειτουργικών εφαρμογών πληροφορικής ή των εναλλακτικών λύσεων που μπορεί να είναι διαθέσιμες στο μέλλον, για τη διεκπεραίωση αιτήσεων σχετικά με διεθνείς σιδηροδρομικούς διαδρόμους και για τη διεθνή κυκλοφορία στον εμπορευματικό διάδρομο.

#### Άρθρο 9

##### Μέτρα υλοποίησης του σχεδίου εμπορευματικού διαδρόμου

1. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει εκτελεστικό σχέδιο, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας του εμπορευματικού διαδρόμου, και το υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

- α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων συμφόρησης, και το πρόγραμμα των μέτρων που είναι αναγκαία για τη δημιουργία του·
- β) τα ουσιώδη στοιχεία της μελέτης στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3·
- γ) τους στόχους των εμπορευματικού διαδρόμου, ιδίως όσον αφορά τις επιδόσεις του που εκφράζονται μέσω της ποιότητας εξυπηρέτησης και της χωρητικότητας του εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19·
- δ) το επενδυτικό πρόγραμμα στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 11· και

ε) τα μέτρα για την εκτέλεση των διατάξεων των άρθρων 12 έως 19.

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

3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί και ενημερώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη της αγοράς μεταφορών όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον εμπορευματικό διάδρομο, λόγω της δημιουργίας του, για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών. Η μελέτη εξετάζει επίσης, εφόσον απαιτείται, το κοινωνικοοικονομικό κόστος και τα οφέλη που απορρέουν από τη δημιουργία του εμπορευματικού διαδρόμου.

4. Το εκτελεστικό σχέδιο λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη των τερματικών σταθμών προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται στον εμπορευματικό διάδρομο, λειτουργώντας ειδικότερα ως κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών μέσω των εμπορευματικών διαδρόμων.

5. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει, εφόσον απαιτείται, μέτρα για τη συνεργασία με τις περιφερειακές και/ή τις τοπικές διοικήσεις στο πλαίσιο του εκτελεστικού σχεδίου.

#### Άρθρο 10

##### Διαβούλευση με τους αιτούντες

Το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει μηχανισμούς διαβούλευσης με σκοπό την κατάλληλη συμμετοχή των αιτούντων οι οποίοι θα χρησιμοποιούν πιθανότατα τον εμπορευματικό διάδρομο. Συγκεκριμένα, διασφαλίζει ότι πραγματοποιείται διαβούλευση με τους αιτούντες πριν από την υποβολή στην εκτελεστική επιτροπή του εκτελεστικού σχεδίου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 9.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

##### ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΔΙΑΔΡΟΜΟ

#### Άρθρο 11

##### Προγραμματισμός επενδύσεων

1. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει και ανά τακτά χρονικά διαστήματα αναθεωρεί επενδυτικό σχέδιο, το οποίο περιλαμβάνει ενδεικτικές μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επενδύσεις για υποδομές στον εμπορευματικό διάδρομο, και το υποβάλλει στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

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

- β) σχέδιο ανάπτυξης των διαλειτουργικών συστημάτων στον εμπορευματικό διάδρομο το οποίο πληροί τις βασικές απαιτήσεις και τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που ισχύουν για τα δίκτυα, όπως καθορίζονται με την οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος<sup>(1)</sup>. Το σχέδιο ανάπτυξης βασίζεται σε ανάλυση σχέσης κόστους-οφέλους της χρήσης διαλειτουργικών συστημάτων·
- γ) σχέδιο για τη διαχείριση της χωρητικότητας των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που μπορούν να κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο, το οποίο περιλαμβάνει αντιμετώπιση των εντοπιζόμενων σημείων συμφόρησης. Το σχέδιο αυτό μπορεί να βασίζεται σε βελτιωμένη διαχείριση ταχύτητας και σε αύξηση του μήκους, του περιτυπώματος φόρτωσης και του μεταφερόμενου φορτίου ή του φορτίου ανά άξονα που επιτρέπονται για τις αμαξοστοιχίες οι οποίες κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο· και
- δ) ενδεχομένως, αναφορά στη συνεισφορά της Ένωσης που προβλέπεται στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της Ένωσης.

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

#### Άρθρο 12

##### Συντονισμός των εργασιών

Το διοικητικό συμβούλιο συντονίζει και μεριμνά για τη δημοσίευση σε ένα χώρο, κατά τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο, του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης όλων των έργων σχετικά με την υποδομή και τον εξοπλισμό της τα οποία ενδέχεται να περιορίσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα του εμπορευματικού διαδρόμου.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

##### ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΔΙΑΔΡΟΜΟΥ

#### Άρθρο 13

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

1. Το διοικητικό συμβούλιο εμπορευματικού διαδρόμου ορίζει ή συγκροτεί κοινή αρχή που παρέχει στους αιτούντες τη δυνατότητα να ζητούν και να λαμβάνουν απαντήσεις σε έναν μόνο χώρο και με μία μόνο ενέργεια, σχετικά με τη χωρητικότητα υποδομής για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες οι οποίες διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο κατά μήκος του εμπορευματικού διαδρόμου (εφεξής «μονοαπευθυντική θυρίδα»).

2. Η μονοαπευθυντική θυρίδα, ως μέσο συντονισμού, παρέχει επίσης βασικές πληροφορίες όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών κατά το άρθρο 18. Εμφανίζει τη χωρητικότητα της υποδομής τη στιγμή υποβολής του αιτήματος και τα χαρακτηριστικά της σύμφωνα με προκαθορισμένες παραμέτρους, όπως η ταχύτητα, το μήκος, το μεταφερόμενο φορτίο ή το φορτίο ανά άξονα που επιτρέπεται για τις αμαξοστοιχίες που κινούνται στον εμπορευματικό διάδρομο.

3. Η μονοαπευθυντική θυρίδα αποφασίζει επί των αιτήσεων εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής για τον προκαθορισμό των διαδρόμων των αμαξοστοιχιών που καθορίζει το άρθρο 14 παράγραφος 3 και για το απόδεμα χωρητικότητας που καθορίζει το άρθρο 14 παράγραφος 5. Κατανέμει τη χωρητικότητα σύμφωνα με τους κανόνες κατανομής της χωρητικότητας της οδηγίας 2001/14/EK. Ενημερώνει αμελλητί τους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής για τις αιτήσεις αυτές και τις αποφάσεις που έλαβε.

4. Για οιαδήποτε αίτηση εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής που δεν μπορεί να απαντηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3, η μονοαπευθυντική θυρίδα διαβιβάζει αμελλητί οποιοσδήποτε αιτήσεις εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής στους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής και, ανάλογα με την περίπτωση, στους φορείς κατανομής που προβλέπονται με το άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK, οι οποίοι αποφασίζουν σύμφωνα με το άρθρο 13 και το κεφάλαιο III της εν λόγω οδηγίας και ανακοινώνουν την απόφαση αυτή στη μονοαπευθυντική θυρίδα για περαιτέρω επεξεργασία.

5. Οι δραστηριότητες της μονοαπευθυντικής θυρίδας ασκούνται με διαφάνεια και αμεροληψία. Προς τούτο, τηρείται μητρώο το οποίο τίθεται στη διάθεση όλων των ενδιαφερομένων δωρεάν. Το μητρώο περιέχει τις ημερομηνίες υποβολής των αιτήσεων, τα ονόματα των αιτούντων, λεπτομέρειες για τα κατατιθέμενα έγγραφα και τα περιστατικά που σημειώθηκαν. Οι δραστηριότητες αυτές υπόκεινται στον έλεγχο των ρυθμιστικών φορέων σύμφωνα με το άρθρο 20.

#### Άρθρο 14

##### Χωρητικότητα που κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες

1. Η εκτελεστική επιτροπή καθορίζει το πλαίσιο κατανομής της χωρητικότητας υποδομής στον εμπορευματικό διάδρομο σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK.

2. Το διοικητικό συμβούλιο αξιολογεί την ανάγκη για χωρητικότητα που πρέπει να κατανεμηθεί στις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στον εμπορευματικό διάδρομο, λαμβάνοντας υπόψη την κατά το άρθρο 9 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού μελέτη της αγοράς μεταφορών, τις αιτήσεις για χωρητικότητα υποδομής σε συνάρτηση με τους παρελθόντες και παρόντες πίνακες δρομολογίων και τις συμφωνίες-πλαίσια.

3. Με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου καθορίζουν από κοινού και οργανώνουν διεθνείς προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 2001/14/EK αναγνωρίζοντας τις ανάγκες χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών. Διευκολύνουν τον καθορισμό των δρομολογίων, της συχνότητας και των ωρών αναχώρησης και άφιξης τους, και τον προσδιορισμό των κατάλληλων δρομολογίων για εμπορευματικές μεταφορές, προκειμένου να αυξηθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω του εμπορευματικού διαδρόμου. Οι εν λόγω προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές δημοσιεύονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την οριστική ημερομηνία αποδοχής των αιτήσεων χωρητικότητας στις οποίες αναφέρεται το παράρτημα III της οδηγίας 2001/14/EK. Οι διαχειριστές υποδομής πολλών εμπορευματικών διαδρόμων μπορούν, εάν χρειασθεί, να συντονίσουν προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που παρέχουν χωρητικότητα στους αντίστοιχους εμπορευματικούς διαδρόμους.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

4. Οι εν λόγω προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές κατανέμονται κατά προτεραιότητα στις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο.

5. Οι διαχειριστές υποδομής, εφόσον το δικαιολογούν οι ανάγκες της αγοράς και η αξιολόγηση για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζουν από κοινού το απόθεμα χωρητικότητας για διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στους εμπορευματικούς διαδρόμους, αναγνωρίζοντας την ανάγκη χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών, και διατηρούν αυτό το απόθεμα στον οριστικό πίνακα δρομολογίων τους, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται ταχέως και δεόντως στα ad hoc αιτήματα για χωρητικότητα κατά το άρθρο 23 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Η χωρητικότητα αυτή παραμένει διαθέσιμη έως το χρονικό όριο πριν από την προγραμματισμένη ώρα που αποφασίζει το διοικητικό συμβούλιο. Το εν λόγω χρονικό όριο δεν υπερβαίνει τις 60 ημέρες.

6. Το διοικητικό συμβούλιο ενθαρρύνει τον συντονισμό των κανόνων προτεραιότητας για την κατανομή της χωρητικότητας στον εμπορευματικό διάδρομο.

7. Οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να καθορίζουν στους όρους χρήσης αποζημίωση για κατανεμημένες σιδηροδρομικές διαδρομές που τελικά δεν χρησιμοποιήθηκαν. Η αποζημίωση αυτή πρέπει να είναι αναλογική, αποτρεπτική και αποτελεσματική.

8. Εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας, συμπεριλαμβανομένων επειγουσών και απροβλέπτων εργασιών αποφασιστικής σημασίας για την ασφάλεια, σιδηροδρομική διαδρομή που έχει εκχωρηθεί για εμπορευματική μεταφορά δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να ακυρωθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία στον πίνακα δρομολογίων, εάν ο αιτών δεν συμφωνήσει με αυτή την ακύρωση. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί να προτείνει στον αιτούντα σιδηροδρομική διαδρομή αντίστοιχης ποιότητας και αξιοπιστίας, πράγμα το οποίο ο αιτών έχει το δικαίωμα να δεχθεί ή να απορρίψει. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει κανένα από τα δικαιώματα που μπορεί να έχει ο αιτών δυνάμει συμφωνίας όπως σημειώνεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ. Σε κάθε περίπτωση, ο αιτών μπορεί να παραπέμψει το θέμα στον ρυθμιστικό φορέα στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 20 του παρόντος κανονισμού.

9. Το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου και η συμβουλευτική ομάδα του άρθρου 8 παράγραφος 7 θεσπίζουν διαδικασίες ώστε να διασφαλίζεται ο βέλτιστος συντονισμός της κατανομής χωρητικότητας μεταξύ διαχειριστών υποδομής, τόσο για τις αιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 όσο και για αιτήσεις που λαμβάνονται από ενδιαφερόμενους διαχειριστές υποδομής. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.

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

## Άρθρο 15

### Εγκεκριμένοι αιτούντες

Παρά το άρθρο 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, αιτούντες άλλοι από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διεθνείς ομίλους τους οποίους συνιστούν, όπως πράκτορες διαμετακόμισης, μεταφορείς εμπορευμάτων και φορείς συνδυασμένων μεταφορών, μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις για σιδηροδρομικές διαδρομές σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 και για απόθεμα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5. Για τη χρήση παρόμοιας σιδηροδρομικής διαδρομής για μεταφορά εμπορευμάτων στον εμπορευματικό διάδρομο, οι εν λόγω αιτούντες αναθέτουν στη σιδηροδρομική επιχείρηση την ευθύνη της σύναψης σύμβασης με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

## Άρθρο 16

### Διαχείριση κυκλοφορίας

1. Το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου θεσπίζει διαδικασίες για τον συντονισμό της διαχείρισης της κυκλοφορίας στον εμπορευματικό διάδρομο. Τα διοικητικά συμβούλια των συνδεδεμένων εμπορευματικών διαδρόμων θεσπίζουν διαδικασίες για τον συντονισμό της κυκλοφορίας κατά μήκος των εμπορευματικών διαδρόμων.

2. Οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου και η συμβουλευτική ομάδα του άρθρου 8 παράγραφος 7 θεσπίζουν διαδικασίες με τις οποίες διασφαλίζεται ο βέλτιστος συντονισμός μεταξύ της λειτουργίας της σιδηροδρομικής υποδομής και των τερματικών σταθμών.

## Άρθρο 17

### Διαχείριση της κυκλοφορίας σε περίπτωση διαταραχής

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

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

3. Οι αρχές καθορισμού των κανόνων προτεραιότητας προβλέπουν τουλάχιστον ότι οι σιδηροδρομικές διαδρομές στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 14 παράγραφοι 3 και 4 και οι οποίες έχουν εκχωρηθεί σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που τηρούν την προγραμματισμένη ώρα στον πίνακα δρομολογίων δεν τροποποιούνται, εφόσον είναι δυνατό. Οι αρχές καθορισμού των κανόνων προτεραιότητας έχουν ως στόχο να ελαχιστοποιήσουν τον συνολικό χρόνο επαναφοράς του δικτύου σε συνάρτηση με τις ανάγκες όλων των τύπων μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό, οι διαχειριστές υποδομής μπορούν να συντονίζουν τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφοράς κατά μήκος πλειόνων εμπορευματικών διαδρόμων.

## Άρθρο 18

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

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

- α) όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στις δηλώσεις δικτύου των εθνικών δικτύων που αφορούν τον εμπορευματικό διάδρομο, οι οποίες καταρτίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 3 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ·
- β) τον κατάλογο και τα χαρακτηριστικά των τερματικών σταθμών, ιδίως πληροφορίες που αφορούν τους όρους και τους τρόπους πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς·
- γ) τις πληροφορίες που αφορούν τις διαδικασίες των άρθρων 13 έως 17 του παρόντος κανονισμού· και
- δ) το εκτελεστικό σχέδιο.

## Άρθρο 19

**Ποιότητα υπηρεσιών στον εμπορευματικό διάδρομο**

1. Το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου προωθεί τη συμβατότητα μεταξύ των συστημάτων επιδόσεων στον εμπορευματικό διάδρομο, σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ.
2. Το διοικητικό συμβούλιο παρακολουθεί τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και δημοσιεύει τα αποτελέσματα αυτής της παρακολούθησης μία φορά τον χρόνο.
3. Το διοικητικό συμβούλιο διοργανώνει έρευνα του βαθμού ικανοποίησης των χρηστών του εμπορευματικού διαδρόμου και δημοσιεύει τα αποτελέσματά της άπαξ του έτους.

## Άρθρο 20

**Ρυθμιστικοί φορείς**

1. Οι ρυθμιστικοί φορείς στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ συνεργάζονται για να παρακολουθούν τον ανταγωνισμό στον σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο. Ειδικότερα, εξασφαλίζουν την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στον διάδρομο και αποτελούν τον φορέα προσφυγής που προβλέπει το άρθρο 30 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας. Ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες που λαμβάνουν από τους διαχειριστές υποδομής και άλλους αρμόδιους.
2. Τα κράτη μέλη, προκειμένου να προωθήσουν τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό στους εμπορευματικούς διαδρόμους, επι-

δώκουν τη θέσπιση ρυθμίσεων σε συγκρίσιμο επίπεδο. Οι ρυθμιστικοί φορείς πρέπει να είναι ευπρόσφοροι στους συμμετέχοντες στην αγορά και να είναι σε θέση να λαμβάνουν αποφάσεις ανεξάρτητα και αποτελεσματικά.

3. Σε περίπτωση καταγγελίας κάποιου αιτούντα προς ρυθμιστικό φορέα σχετικά με διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών ή στο πλαίσιο αυτεπάγγελτης έρευνας ενός ρυθμιστικού φορέα, ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας διαβουλεύεται με τους ρυθμιστικούς φορείς όλων των άλλων κρατών μελών μέσω των οποίων διέρχεται ο συγκεκριμένος σιδηροδρομικός διάδρομος για τους εν λόγω εμπορευματικούς σιδηροδρόμους και τους ζητεί όλες τις αναγκαίες πληροφορίες πριν να λάβει την απόφασή του.

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

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

6. Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής που συμμετέχουν στις διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ εξασφαλίζουν την παροχή, αμελλητί, όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για τη διεκπεραίωση της καταγγελίας ή της έρευνας κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και τις οποίες ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο εκπρόσωπος. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάσει αυτές τις πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

## Άρθρο 21

**Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 11α της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τμημάτων των διατάξεων του άρθρου 8.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

#### Άρθρο 22

##### Παρακολούθηση της εφαρμογής

Κάθε δύο έτη από την ημερομηνία δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου, η εκτελεστική επιτροπή του άρθρου 8 παράγραφος 1 υποβάλλει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της υλοποίησης του συγκεκριμένου εκτελεστικού σχεδίου για τον διάδρομο αυτό. Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των εν λόγω αποτελεσμάτων και κοινοποιεί την εν λόγω ανάλυση στην επιτροπή του άρθρου 21.

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

Στρασβούργο, 22 Σεπτεμβρίου 2010.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
J. BUZEK

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
O. CHASTEL

#### Άρθρο 23

##### Έκθεση

Η Επιτροπή εξετάζει περιοδικά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, για πρώτη φορά μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2015, και στη συνέχεια ανά τριετία.

#### Άρθρο 24

##### Μεταβατικά μέτρα

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

#### Άρθρο 25

##### Έναρξη ισχύος

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Καθορισμός των αρχικών εμπορευματικών διαδρόμων

	Κράτη μέλη	Βασικές διαδρομές <sup>(1)</sup>	Καθορισμός των εμπορευματικών διαδρόμων:
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Αμβέρσα/Ρότερνταμ-Duisburg-[Βασιλεία]-Μιλάνο-Γένοβα	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.
2.	NL, BE, LU, FR	Ρότερνταμ-Αμβέρσα-Λουξεμβούργο-Μετς-Ντιζόν-Λιόν/[Βασιλεία]	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Στοκχόλμη-Μάλμε-Κοπεγχάγη-Αμβούργο-Ινσμπρουκ-Βερόνα-Παλέρμο	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2015.
4.	PT, ES, FR	Σίνες-Λισαβόνα/Leixões — Μαδρίτη-Medina del Campo/ Μπιλμπάο-Σαν Σεμαστιάν-Ιρούν-Μπορντό-Παρίσι/Χάβρη/Μετς Σίνες-Ελβας/Αλχεθίρας	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Γδύνια-Κατοβίτσε-Όστραβα/Ζιλίνα-Μπρατισλάβα/Βιέννη/ Κλάγκενφουρτ-Ούντινε-Βενετία/Τεργέστη/Μπολόνια/Ραβένα Γκρατς-Μάριμπορ-Λιουμπλιάνα-Κόπερ/Τεργέστη	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2015.
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Αλμερία-Βαλένθια/Μαδρίτη-Σαραγόσα/Βαρκελώνη-Μασσαλία-Λιόν-Τορίνο-Μιλάνο-Βερόνα-Πάδουα/Βενετία-Τεργέστη/Κόπερ-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-Zahony (μεθόριος Ουγγαρίας-Ουκρανίας)	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Βουκουρέστι-Κωνσταντία Πράγα-Βιέννη/Μπρατισλάβα-Βουδαπέστη — Βιδίνι-Σόφια-Θεσσαλονίκη-Αθήνα	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Μπρεμερχάφεν/Ρότερνταμ/Αμβέρσα-Άαχεν/Βερολίνο-Βαρσοβία-Τερεσπόλ (μεθόριος Πολωνίας-Λευκορωσίας)/Κάουνας	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2015.
9.	CZ, SK	Πράγα-Horni Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou- (μεθόριος Σλοβακίας/Ουκρανίας)	Ο διάδρομος θα δημιουργηθεί μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2013.

<sup>(1)</sup> «/» σημαίνει εναλλακτικές διαδρομές. Σύμφωνα με τις προβλέψεις των έργων προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ, οι κύριες διαδρομές 4 και 6 θα πρέπει μελλοντικά να συμπληρωθούν από το σχέδιο αριθ. 16 του σιδηροδρομικού άξονα Σίνες/Αλχεθίρας-Μαδρίτης-Παρισίων, ο οποίος περιλαμβάνει την κεντρική διέλευση των Πυρηναίων με σήραγγα χαμηλού ύψους.