



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.10.2011
COM(2011) 650 τελικό

2011/0294 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του
διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2011) 1212 τελικό}

{SEC(2011) 1213 τελικό}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Ιστορικό και στόχοι

Από τα μέσα της δεκαετίας του '80 η πολιτική του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποτέλεσε το πλαίσιο ανάπτυξης των υποδομών για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την εξασφάλιση οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής και βελτιωμένης προσβασιμότητας σε ολόκληρη την ΕΕ. Αυτό οδήγησε το 1992 στην ενσωμάτωση ιδιαίτερης νομικής βάσης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στη συνθήκη του Μάαστριχτ και το 1994, στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen, στην έγκριση καταλόγου με 14 μείζονα έργα.

Το 1996 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές, όπου καθορίζονταν η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ και τον σχεδιασμό των υποδομών¹. Μείζων αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών πραγματοποιήθηκε το 2004, κατά την οποία λήφθηκαν υπόψη η διεύρυνση της ΕΕ και οι αναμενόμενες αλλαγές στις κυκλοφοριακές ροές². Επίσης, επεκτάθηκε ο κατάλογος των 14 έργων προτεραιότητας.

Συγκροτήθηκαν διάφοροι χρηματοοικονομικοί και μη χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για να διευκολυνθεί η υλοποίηση των έργων. Στους μηχανισμούς αυτούς συμπεριλαμβάνονται ο δημοσιονομικός κανονισμός ΔΕΔ-Μ³, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, καθώς και συντονιστικές πρωτοβουλίες της Επιτροπής.

Το 2010, για λόγους σαφήνειας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν την απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ, η οποία αποτελεί αναδιατύπωση των κατευθυντηρίων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ⁴.

Μέχρι σήμερα, οι υποδομές μεταφορών έχουν αναπτυχθεί ικανοποιητικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ωστόσο, παραμένουν κατακερματισμένες, γεωγραφικά όσο και σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Κύριος στόχος των παρόντων νέων κατευθυντηρίων γραμμών, οι οποίες θα αντικαταστήσουν την απόφαση 661/2010, είναι να διαμορφωθεί πλήρες και ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, το οποίο θα καλύπτει όλα τα κράτη μέλη και τις περιοχές και θα αποτελέσει τη βάση για ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς, ώστε να αξιοποιηθούν τα αντίστοιχα πλεονεκτήματά τους και, ως εκ τούτου, να μεγιστοποιηθεί η προστιθέμενη αξία του δικτύου για την Ευρώπη.

¹ Απόφαση αριθ. 1692/96 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

² Απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ΕΕ L 201 της 7. 6.2004, σ. 1.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20^{ης} Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας, ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1.

⁴ Απόφαση αριθ. 661/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Ιουλίου 2010, περί των ενωσιακών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (αναδιατύπωση), ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

Με βάση τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η πολιτική για το ΔΕΔ-Μ, οι οποίες επισημαίνονται επίσης στη Λευκή Βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»⁵ («η Λευκή Βίβλος»), στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζεται μακροπρόθεσμη στρατηγική για την πολιτική ΔΕΔ-Μ έως το 2030/2050.

1.2. Εξεταζόμενα θέματα

Πέντε είναι τα κύρια προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν σε επίπεδο ΕΕ:

Πρώτον, οι ελλείποντες κρίκοι, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα, συνιστούν μείζον εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και επιβατών, εντός και μεταξύ των κρατών μελών και με τους γείτονές τους.

Δεύτερον, είναι σημαντικές και συνεχείς οι ανισότητες στην ποιότητα και τη διαθεσιμότητα υποδομών μεταξύ κρατών μελών και εντός αυτών (συμφορήσεις). Οι συνδέσεις Ανατολής-Δύσης, ειδικότερα, πρέπει να βελτιωθούν με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφορών ή/και τη συντήρηση, την αποκατάσταση ή την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών.

Τρίτον, οι υποδομές μεταφορών είναι κατακερματισμένες μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Πολλοί ευρωπαϊκοί τερματικοί σταθμοί, επιβατικοί σταθμοί, λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιοι λιμένες, αερολιμένες και αστικοί κόμβοι δεν εκπληρώνουν την αποστολή της συγκρότησης πολυτροπικών συνδέσεων. Επειδή οι κόμβοι αυτοί δεν έχουν πολυτροπικές δυνατότητες, δεν αξιοποιείται ικανοποιητικά το δυναμικό των πολυτροπικών μεταφορών και η δυνατότητά τους να εξαλείψουν τα σημεία συμφόρησης και να αποτελέσουν τους ελλείποντες κρίκους.

Τέταρτον, οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων μείωσης των θερμοκηπιακών αερίων από τις μεταφορές κατά 60% έως το 2050.

Τέλος, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να έχουν διαφορετικούς επιχειρησιακούς κανόνες και απαιτήσεις, ιδίως στο πεδίο της διαλειτουργικότητας, γεγονός που επαυξάνει τα εμπόδια και τα σημεία συμφόρησης στις υποδομές μεταφορών.

1.3. Πεδία δράσης

Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι να διαμορφωθεί και να αναπτυχθεί πλήρες ΔΕΔ-Μ, αποτελούμενο από υποδομές σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών, οδικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, ώστε να εξασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να ενισχυθεί η οικονομική και η κοινωνική συνοχή.

Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, το πρώτο πεδίο δράσης είναι ο «εννοιολογικός σχεδιασμός». Βασιζόμενη στα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή κατέληξε ότι για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ ενδείκνυται μία προσέγγιση σε δύο επίπεδα: ένα «εκτεταμένο δίκτυο» και ένα «κεντρικό δίκτυο».

Το εκτεταμένο δίκτυο συνιστά το βασικό στρώμα του ΔΕΔ-Μ. Αποτελείται από όλες τις υπάρχουσες και προγραμματιζόμενες υποδομές που πληρούν τις απαιτήσεις των

⁵ COM(2011) 144.

κατευθυντηρίων γραμμών. Το εκτεταμένο δίκτυο θα έχει διαμορφωθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

Το κεντρικό δίκτυο είναι υπερκείμενο του εκτεταμένου και απαρτίζεται από τα σημαντικότερα από στρατηγική άποψη μέρη αυτού. Συνιστά τη σπονδυλική στήλη του δικτύου πολυτροπικής κινητικότητας. Επικεντρώνεται στις συνιστώσες του ΔΕΔ-Μ που παρουσιάζουν την υψηλότερη προστιθεμένη αξία: διασυνοριακοί ελλείποντες κρίκοι, κύρια σημεία συμφόρησης και πολυτροπικοί κόμβοι. Το κεντρικό δίκτυο θα έχει διαμορφωθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Το δεύτερο πεδίο δράσης αφορά τους μηχανισμούς υλοποίησης. Η Επιτροπή έχει καταστρώσει την ιδέα των διαδρόμων κεντρικού δικτύου, με βάση τους διαδρόμους σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών⁶. Οι διάδρομοι αυτοί θα είναι το πλαίσιο για τη συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Όσον αφορά την έκταση, οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα καλύπτουν καταρχήν τρεις τρόπους μεταφοράς και θα διέρχονται από τρία τουλάχιστον κράτη μέλη. Πρέπει να συνδέονται, ει δυνατόν, με έναν θαλάσσιο λιμένα. Όσον αφορά τις δραστηριότητες, οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα αποτελούν πλατφόρμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας, επενδύσεων, κατασκευής και συντονισμού πολυτροπικών εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης και εγκατάστασης διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.

1.4. Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της ΕΕ

Η πρόταση συνάδει με την πολιτική που έχει εξαγγείλει η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο. Μνημονεύεται ρητά ως μέρος της πρωτοβουλίας 34 που αφορά το κεντρικό δίκτυο στρατηγικών ευρωπαϊκών υποδομών⁷.

Συγκεκριμένα, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ακολουθούν τη στρατηγική που καθορίζεται στη Λευκή Βίβλο: άρση των κύριων εμποδίων και σημείων συμφόρησης σε καίρια πεδία των υποδομών μεταφοράς. Στόχος είναι να δημιουργηθεί Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών, με καλύτερη μεταφορική εξυπηρέτηση και πλήρως ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών. Θα συνδέει τους διαφόρους τρόπους μεταφοράς και θα επιφέρει βαθιά αναμόρφωση των μοντέλων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Η αναμόρφωση αυτή είναι αναγκαία για να επιτευχθεί έως το 2050 ο στόχος περιστολής των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων κατά 60%.

Χωρίς κατάλληλο δίκτυο και ευφύστερη προσέγγιση της χρήσης του, δεν είναι δυνατόν να επέλθει καμία μεγάλη αλλαγή στις μεταφορές. Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη υποδομών θεωρούνται ουσιώδους σημασίας για να αναπτυχθεί σύστημα βιώσιμων μεταφορών.

Η πρόταση θα συμβάλει επίσης στην επίτευξη των στόχων που περιγράφονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη»⁸ διότι θα στηρίξει την υλοποίηση ευφύων συστημάτων μεταφοράς. Είναι επίσης ένα από τα μέτρα της

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

⁷ Βλέπε τμήμα 3.1. «Υποδομές μεταφορών: εδαφική συνοχή και οικονομική ανάπτυξη» του παραρτήματος 1 της Λευκής Βίβλου

⁸ COM(2010) 245 τελικό/2.

πράξης για την Ενιαία Εσωτερική Αγορά που πρότεινε η Επιτροπή τον Απρίλιο του 2011⁹ καθώς τα δίκτυα συνιστούν τη σπονδυλική στήλη της εσωτερικής αγοράς και διαδραματίζουν καίριο ρόλο για τη ρέουσα και αποτελεσματική κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών.

Επίσης, η προώθηση βιώσιμων μεταφορών κρίθηκε ως ένα από τα μέσα για την επίτευξη μιας από τις τρεις καίριες προτεραιότητες της στρατηγικής για ευφυή, βιώσιμη και χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση «Ευρώπη 2020» που εξέδωσε η Επιτροπή στις 3 Μαρτίου 2010¹⁰, συγκεκριμένα την προτεραιότητα για βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση, με αντιμετώπιση των κρίσιμων σημείων συμφόρησης, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα και τους διατροπικούς κόμβους (πόλεις, λιμένες, πλατφόρμες εφοδιαστικής).

Επιπλέον, η πρόταση συμβάλλει στην ενίσχυση της εδαφικής συνοχής στην επικράτεια της ΕΕ – ένας από τους στόχους της ΕΕ – ενώ ταυτόχρονα ενισχύει την οικονομική και την κοινωνική συνοχή.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η Επιτροπή διεξήγαγε δημόσια διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους από τον Φεβρουάριο του 2009 έως τον Ιούνιο του 2010.

Η Επιτροπή άρχισε τη διαδικασία διαβούλευσης μετά την έγκριση της Πράσινης Βίβλου. Άρχισε τον διάλογο με αντικείμενο τις καίριες προκλήσεις και στόχους της πολιτικής ΔΕΔ-Μ και τους δυνατούς τρόπους αντιμετώπισής τους¹¹.

Βασιζόμενη στις εισηγήσεις των ενδιαφερομένων, η Επιτροπή συνέστησε έξι ομάδες εμπειρογνομόνων, οι οποίες από τον Νοέμβριο του 2009 έως τον Απρίλιο του 2010 ανέλυσαν αρκετές κύριες πτυχές της μελλοντικής ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ¹². Οι συστάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων περιλήφθηκαν στο έγγραφο εργασίας που παρουσίασε η Επιτροπή για δημόσια διαβούλευση στις 4 Μαΐου 2010¹³.

Σε αυτές τις δημόσιες διαβουλεύσεις έγιναν συνολικά περισσότερες από 530 εισηγήσεις. Μεγάλο μέρος των εισηγητών υποστήριξε τη νέα προσέγγιση των δύο επιπέδων για τον σχεδιασμό του ΔΕΔ-Μ, με ένα εκτεταμένο δίκτυο ως βασικό επίπεδο και ένα κεντρικό δίκτυο που θα απαρτίζεται από τα στρατηγικά σημαντικά μέρη του ΔΕΔ-Μ.

Τον Οκτώβριο του 2009 και τον Ιούνιο του 2010 πραγματοποιήθηκαν στη Νάπολη και τη Σαραγόσα διασκεύσεις υπουργών και ενδιαφερομένων μερών, αντίστοιχα.

⁹ COM(2011) 206 τελικό.

¹⁰ COM(2010) 2020 τελικό.

¹¹ «ΔΕΔ-Μ: Επισκόπηση της πολιτικής. Προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών» (COM(2009) 44 τελικό).

¹² Τα πεδία που κάλυψαν οι ομάδες εμπειρογνομόνων: δομή εκτεταμένου και κεντρικού δικτύου και μεθοδολογία σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ, ένταξη της πολιτικής μεταφορών στο σχεδιασμό του ΔΕΔ-Μ, ευφυή συστήματα μεταφορών και νέες τεχνολογίες στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ, ΔΕΔ-Μ και συνδέσεις εκτός της ΕΕ, χρηματοδότηση του ΔΕΔ-Μ, νομικές και μη νομικές πτυχές του ΔΕΔ-Μ.

¹³ «Διαβούλευση για τη μελλοντική πολιτική σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών», COM (2010) 212 τελικό.

Τον Φεβρουάριο του 2011, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έγγραφο εργασίας¹⁴ των υπηρεσιών της στο οποίο παρουσίαζε αναλυτικότερα τη μεθοδολογία και τα σενάρια σχεδιασμού και υλοποίησης.

2.2. Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Εκτός από τη διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους, η Επιτροπή ήταν σε συνεχή επαφή με τα κράτη μέλη, μέσω της επιτροπής παρακολούθησης των κατευθυντηρίων γραμμών και της ανταλλαγής πληροφοριών, η οποία συστάθηκε με την απόφαση αριθ. 1692/96/EK. Μέσω της επιτροπής αυτής, η οποία από το 2010 συνεδριάζει σε μηνιαία βάση, τα κράτη μέλη ενημερώνονταν για την πρόοδο και το περιεχόμενο της διαδικασίας αναθεώρησης.

Επιπλέον, οι υπηρεσίες της Επιτροπής οργάνωσαν αρκετούς γύρους διμερών και πολυμερών συνεδριάσεων με τα κράτη μέλη, για να συζητηθεί λεπτομερώς η ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου και να παρουσιάσει τα κύρια χαρακτηριστικά του κεντρικού δικτύου.

Επαφές με μεμονωμένα ενδιαφερόμενα μέρη αποκαταστάθηκαν με ιδιαίτερες συναντήσεις, σε διασκέψεις και μέσω των συντονιστών της ΕΕ σε συνεδριάσεις με αντικείμενο τα έργα προτεραιότητας για τα οποία είναι αρμόδιοι.

2.3. Εκτίμηση επιπτώσεων

Στην εκτίμηση επιπτώσεων προσδιορίζονται τέσσερις στόχοι για την αντιμετώπιση του προβλήματος πολυδιάσπασης του δικτύου.

Για να βελτιωθεί ο συντονισμός του σχεδιασμού της ΕΕ, ο πρώτος συγκεκριμένος στόχος είναι:

- να καθορισθεί συνεκτική και διαφανής προσέγγιση ώστε να μεγιστοποιηθεί η ενωσιακή προστιθέμενη αξία του ΔΕΔ-Μ, με αντιμετώπιση των πτυχών της πολυδιάσπασης του δικτύου που αφορούν τους ελλείποντες κρίκους, τις πολυτροπικές μεταφορές και τις επαρκείς συνδέσεις με τις γειτονικές και τρίτες χώρες, καθώς και να εξασφαλισθεί επαρκής γεωγραφική κάλυψη.

Προκειμένου να διαμορφωθεί στέρεη διοικητική δομή που θα εξασφαλίσει την υλοποίηση της βέλτιστης διαμόρφωσης του δικτύου, οι υπόλοιποι τρεις συγκεκριμένοι στόχοι είναι:

- να προωθηθεί η εφαρμογή των ευρωπαϊκών προτύπων για τα συστήματα διαχείρισης και η κατάρτιση εναρμονισμένων επιχειρησιακών κανόνων για έργα ΔΕΔ-Μ κοινού ενδιαφέροντος. Ο στόχος αυτός δεν αφορά την επιβολή νέων ειδικών προτύπων και κανόνων, αλλά την εξασφάλιση αποτελεσματικής υιοθέτησης και εφαρμογής κοινών ευρωπαϊκών προτύπων που έχουν ήδη καταρτισθεί·
- να ενισχυθεί η συνεργασία των κρατών μελών ώστε να συντονισθούν οι επενδύσεις, το χρονοδιάγραμμα, η επιλογή διαδρομών και οι εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων και οι αναλύσεις κόστους-οφέλους για έργα κοινού ενδιαφέροντος·

¹⁴ «Η νέα πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Θέματα σχεδιασμού και υλοποίησης», SEC(2011) 101.

- να εξασφαλισθεί ότι η βέλτιστη διαμόρφωση του δικτύου είναι το κύριο στοιχείο για την κατανομή της ενωσιακής χρηματοδότησης, το οποίο θα καταστήσει δυνατό να τεθούν στο επίκεντρο τα διασυνοριακά τμήματα, οι ελλείποντες κρίκοι και τα καίρια σημεία συμφόρησης.

Ως εκ τούτου, δύο ήταν οι επιλογές πολιτικής:

- η επιλογή 1, η οποία συνδυάζει την προσέγγιση σχεδιασμού που στηρίζεται σε μεγάλο μέρος στην τρέχουσα πολιτική, με ορισμένες αλλαγές βασιζόμενες στην πείρα που έχει αποκτηθεί, και ενισχυμένο συντονισμό σε ό,τι αφορά την υλοποίηση·
- η επιλογή 2, η οποία συνδυάζει ισχυρότερο συντονισμό σχεδιασμού, με προσδιορισμό βελτιστοποιημένης διαμόρφωσης του στρατηγικού «κεντρικού» δικτύου του ΔΕΔ-Μ, με εξίσου ενισχυμένο συντονισμό σε ό,τι αφορά την υλοποίηση.

Κάθε επιλογή θα επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις ως προς τη βασική πολιτική προσέγγιση, τόσο από άποψη αποτελεσματικότητας όσο και οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η επιλογή 2, λόγω του ισχυρότερου συντονισμού, και στον σχεδιασμό και στην υλοποίηση, θα έχει συνολικά μεγαλύτερο θετικό αντίκτυπο.

2.4. Μεθοδολογία σχεδιασμού του κεντρικού δικτύου

Ο σχεδιασμός του κεντρικού δικτύου, που παρουσιάζεται στην παρούσα πρόταση, είναι το αποτέλεσμα από κοινού συμφωνηθείσας μεθοδολογίας. Εκπονήθηκε με βάση την εξής μεθοδολογία δύο σταδίων¹⁵.

Το πρώτο στάδιο ήταν ο προσδιορισμός των κύριων κόμβων:

- αστικοί κύριοι κόμβοι, στους οποίους συγκαταλέγονται όλες οι πρωτεύουσες των κρατών μελών, όλες οι πόλεις «MEGA» σύμφωνα με το ESPON (Δικτυακό Παρατηρητήριο της Ευρωπαϊκής Χωροταξίας) και άλλες μεγάλες αστικές περιοχές ή πολεοδομικά συγκροτήματα, συμπεριλαμβανομένης ολόκληρης της αντίστοιχης πολυτροπικής υποδομής τους ως μέρος του εκτεταμένου δικτύου· προσδιορίστηκαν συνολικά 82 αστικοί κόμβοι, οι οποίοι απαριθμούνται σε παράρτημα των κατευθυντηρίων γραμμών· οι λιμένες και οι αερολιμένες που υπάγονται απευθείας στον αστικό κόμβο αποτελούν μέρος του κεντρικού δικτύου·
- έξω από αυτούς τους αστικούς κύριους κόμβους, οι λιμένες που υπερβαίνουν ορισμένο όριο όγκου κίνησης ή πληρούν ορισμένα γεωγραφικά κριτήρια· απαριθμούνται συνολικά 82 λιμένες σε παράρτημα των κατευθυντηρίων γραμμών·
- τα κυριότερα διασυνοριακά σημεία: ένα ανά τρόπο μεταφοράς μεταξύ κάθε κράτους μέλους και κάθε γειτονικής του χώρας· απαριθμούνται συνολικά 46 διασυνοριακά σημεία σε παράρτημα των κατευθυντηρίων γραμμών.

¹⁵ Η λεπτομερής μεθοδολογία δημοσιεύθηκε στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Η νέα πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών – Θέματα σχεδιασμού και υλοποίησης», τον Ιανουάριο του 2011. Υπέστη ελάχιστονες προσαρμογές οι οποίες προέκυψαν από το Συμβούλιο υπουργών μεταφορών στις 7/8 Φεβρουαρίου 2011 και από τις συνεδριάσεις υψηλού επιπέδου εκπροσώπων όλων των κρατών μελών της ΕΕ.

Το δεύτερο στάδιο αποτέλεσε η σύνδεση αυτών των κύριων κόμβων με πολυτροπικές συνδέσεις (οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικής ναυσιπλοΐας), ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ή τη σκοπιμότητα, με συνεκτίμηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας και, κατά προτίμηση, την αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Σύνοψη των προτεινόμενων μέτρων

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα καταργήσει και θα αντικαταστήσει την απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Ιουλίου 2010, περί των κατευθυντηρίων γραμμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η πρόταση περιέχει τα εξής κύρια στοιχεία:

- Το ΔΕΔ-Μ θα αναπτυχθεί βαθμιαία με την υιοθέτηση προσέγγισης δύο επιπέδων, ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο.
- Το εκτεταμένο δίκτυο θα έχει υλοποιηθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, ενώ το κεντρικό δίκτυο θα έχει υλοποιηθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.
- Οι κατευθυντήριες γραμμές αποτελούν το πλαίσιο προσδιορισμού των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα έργα αυτά συντελούν στην ανάπτυξη και τη διαμόρφωση του ΔΕΔ-Μ με τη δημιουργία, συντήρηση, αποκατάσταση και αναβάθμιση των υποδομών, με μέτρα προώθησης της ενεργειακά αποδοτικής χρήσης των υποδομών και την καθιέρωση βιώσιμων και αποτελεσματικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Για τη συνεργασία με τρίτες και γειτονικές χώρες¹⁶, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να προωθήσει έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.
- Το εκτεταμένο δίκτυο προσδιορίζεται με:
 - χάρτες,
 - συνιστώσες υποδομών,
 - απαιτήσεις για την υποδομή,
 - προτεραιότητες για την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος.
- Εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, επιβατικοί σταθμοί, λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιοι λιμένες και αερολιμένες θα συνδέουν τρόπους μεταφοράς ώστε να καταστούν δυνατές οι πολυτροπικές μεταφορές.

¹⁶ Στο παράρτημα ΙΙΙ περιλαμβάνονται τα περιφερειακά δίκτυα μεταφορών των χωρών αυτών, εφόσον αυτά ήδη καθορισμένα. Για γειτονικές χώρες της Ανατολικής Σύμπραξης, το περιφερειακό δίκτυο θα καθορισθεί μετά τις εργασίες της επιτροπής μεταφορών της Σύμπραξης, με βάση το έργο που θα έχει επιτελεσθεί στο πλαίσιο TRACECA. Για τις γειτονικές χώρες του Νότου, το περιφερειακό δίκτυο θα καθορισθεί με βάση το έργο που θα έχει επιτελεσθεί στο πλαίσιο του Ευρω-Μεσογειακού Φόρουμ.

- Οι αστικοί κόμβοι αποτελούν νευραλγικά στοιχεία του εκτεταμένου δικτύου ως συνδετικά σημεία μεταξύ των διαφόρων υποδομών μεταφοράς.
- Στους κατευθυντηρίων γραμμών καθορίζονται απαιτήσεις ειδικά για το κεντρικό δίκτυο - πέραν των απαιτήσεων για το εκτεταμένο δίκτυο – λόγου χάριν για τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί και θα αξιολογεί την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση του κεντρικού δικτύου.
- Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι ένα μέσο για την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Πρέπει να βασίζονται στην ενοποίηση των πολυτροπικών μεταφορών και στη διαλειτουργικότητα και θα αποφέρουν συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση.
- Οι Ευρωπαίοι συντονιστές θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων, σε συνεργασία με τις πλατφόρμες διαδρόμων που θα δημιουργηθούν από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
- Για κάθε πλατφόρμα διαδρόμου θα καθορισθεί, ως διαχειριστική δομή, πολυετές αναπτυξιακό σχέδιο, καθώς και επενδυτικά και εκτελεστικά σχέδια. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, η Επιτροπή θα εκδώσει εκτελεστικές πράξεις (αποφάσεις) για κάθε διάδρομο.
- Στην πρόταση προβλέπεται η τακτική αναθεώρηση των παραρτημάτων με κατ'εξουσιοδότηση πράξεις, ώστε να επικαιροποιούνται οι χάρτες του εκτεταμένου δικτύου. Προτείνεται επίσης επανεξέταση του κεντρικού δικτύου έως το 2023.

3.2. Νομική βάση

Νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 172 της ΣΛΕΕ.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Η συντονισμένη ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για την υποστήριξη των μεταφορικών ροών εντός της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς και για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή εντός της Ευρώπης απαιτεί την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς αυτού του είδους τη δράση δεν μπορούν να αναλάβουν μεμονωμένα τα κράτη μέλη. Αυτό ισχύει ιδίως για τα διασυνοριακά τμήματα.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συμβαδίζει με την αρχή της αναλογικότητας και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής για την ανάληψη δράσης στο πεδίο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 170 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η δράση που προτείνεται στην παρούσα πρόταση περιορίζεται ειδικά στην ευρωπαϊκή διάσταση των δικτύων υποδομών μεταφοράς.

3.5. Επιλογή μέσου

Οι τρέχουσες κατευθυντηρίων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ προτάθηκαν και εγκρίθηκαν υπό μορφή απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η παρούσα απόφαση

απευθύνεται συγκεκριμένα στα κράτη μέλη, καθιστώντας το σύνολο των κατευθυντηρίων γραμμών δεσμευτικό για όλα τα κράτη μέλη.

Ενώ τα κράτη μέλη κατά παράδοση είναι οι κύριοι παράγοντες που ενέχονται στην ανάπτυξη και τη διαχείριση των υποδομών μεταφοράς, οι εξελίξεις δείχνουν ότι η κατάσταση αλλάζει σταδιακά. Περιφερειακές και τοπικές αρχές, διαχειριστές υποδομών, μεταφορείς και άλλες ιδιωτικές και δημόσιες οντότητες έχουν επίσης καταστεί κύριοι παράγοντες στην ανάπτυξη υποδομών.

Καθώς στον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και τη λειτουργία του ΔΕΔ-Μ εμπλέκονται όλο και περισσότεροι παράγοντες πέραν των κρατών μελών, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ότι οι κατευθυντηρίων γραμμών θα καταστούν υποχρεωτικές για όλους. Έτσι, η Επιτροπή επέλεξε τον κανονισμό ως κατάλληλη νομική πράξη για την παρούσα πρόταση.

Επίσης, σημειώνεται ότι η πρόταση πρόκειται να καλύψει την περίοδο έως το 2050. Είναι συνεπώς δύσκολο να προβλεφθούν όλες οι κατηγορίες παραγόντων που θα εμπλακούν στην υλοποίηση των έργων ΔΕΔ-Μ μέχρι τότε.

3.6. Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ «ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ»

Στο πλαίσιο της ανακοίνωσης για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο 2014-2020¹⁷, η Επιτροπή ανήγγειλε τη δημιουργία νέου ενωσιακού μηχανισμού, τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», μέσω της οποίας θα χρηματοδοτούνται οι υποδομές ενωσιακής προτεραιότητας στις μεταφορές, την ενέργεια και τις ψηφιακές ευρυζωνικές επικοινωνίες. Με τη διευκόλυνση θα στηρίζονται υποδομές που έχουν διάσταση ευρωπαϊκή και ενιαίας αγοράς, με επίκεντρο τη στήριξη από την ΕΕ των δικτύων προτεραιότητας τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2020 και για τα οποία δικαιολογείται περισσότερο η ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ευρώπης. Η διευκόλυνση θα διαθέτει συνολικό κονδύλιο 50 δισεκατομμυρίων ευρώ για την περίοδο 2014-2020, από δε το ποσό αυτό 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ θα διατεθούν για τις μεταφορές, εκ των οποίων 10 δισεκατομμύρια ευρώ θα διατεθούν ειδικά για επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών εντός των κρατών μελών που είναι επιλέξιμες κατά το Ταμείο Συνοχής. Στην ανακοίνωση προτείνεται επίσης να συντονιστούν στο μέλλον και να ενισχυθούν μέσω της νέας διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»¹⁸ τα έργα υποδομής ενωσιακού ενδιαφέροντος που διέρχονται από γειτονικές και υποψήφιες προς ένταξη χώρες.

¹⁷ COM(2011) 500 τελικό.

¹⁸ Θα συντονισθούν ενδεχομένως η χρηματοδότηση από το Ταμείο Επενδύσεων Γειτονίας (NIF) ή τον Μηχανισμό Προενταξιακής Βοήθειας (IPA).

Παράλληλα με τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται προτεραιότητες για την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση των υποδομών μεταφοράς.

6. ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ

Η πρόταση συμβάλλει στην απλούστευση των κείμενων διατάξεων. Με τη νέα προσέγγιση για τους διαδρόμους και τον καθορισμό πλατφορμών διαδρόμων θα απλουστευθεί η προετοιμασία του έργου.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του
διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(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
172,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου της νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²⁰,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23^{ης} Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²¹ αναδιατυπώθηκε για λόγους σαφήνειας με την απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²².
- (2) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συμβάλλουν στην επίτευξη μειζόνων στόχων της Ένωσης, όπως η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής και της κοινωνικής συνοχής, και εμπεριέχουν επίσης τους ειδικούς στόχους της αδιάλειπτης και βιώσιμης κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων και της προσβασιμότητας όλων των περιοχών της Ένωσης.

¹⁹ ΕΕ C της , σ. .

²⁰ ΕΕ C της , σ. .

²¹ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

²² ΕΕ L 204 της 5.8.2010, σ. 1.

- (3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά αποδοτικό τρόπο.
- (4) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση αυτής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών.
- (5) Όπως δηλώθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»²³, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα των μεταφορών είναι δυνατόν να βελτιωθούν αισθητά εάν εξασφαλισθεί καλύτερη ενσωμάτωση των τρόπων μεταφοράς σε όλο το δίκτυο, όσον αφορά τις υποδομές, τις ροές πληροφοριών και τις διαδικασίες.
- (6) Στη Λευκή Βίβλο ζητείται η εξάπλωση της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών που σχετίζεται με τις μεταφορές, για να εξασφαλισθεί βελτιωμένη και ενοποιημένη διαχείριση της κυκλοφορίας και να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες με βελτιωμένη εφοδιαστική εμπορευμάτων, παρακολούθηση και εντοπισμό των εμπορευμάτων και αριστοποιημένα χρονοδιαγράμματα και ροές κυκλοφορίας. Επειδή αυτά τα μέτρα προωθούν την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση των υποδομών μεταφορών πρέπει να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (7) Στην πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να συνεκτιμάται η εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών και η κυριότητα των υποδομών. Στο παρελθόν, τα κράτη μέλη ήταν οι κυρίως αρμόδιες οντότητες για την κατασκευή και τη συντήρηση υποδομών μεταφοράς. Ωστόσο, άρχισαν να εμπλέκονται και άλλες οντότητες, και ιδιωτικές, στην υλοποίηση πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, μεταξύ των οποίων οι διαχειριστές υποδομών, οι ανάδοχοι ή οι λιμενικές και οι αερολιμενικές αρχές.
- (8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές. Αυτές τις υπάρχουσες υποδομές διαχειρίζονται διάφορες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες. Για να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της πολιτικής για το νέο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, πρέπει να καθορισθούν σε κανονισμό ενιαίες απαιτήσεις για τις υποδομές, τις οποίες να πληροί η οντότητα που είναι αρμόδια για την υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (9) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί καλύτερα με μια προσέγγιση δύο επιπέδων, ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο, τα οποία αμφότερα να αποτελούν το ανώτατο επίπεδο σχεδιασμού των υποδομών στην Ένωση.
- (10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης,

²³ COM(2011) 144 τελικό.

συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική²⁴, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να επιτευχθεί δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

- (11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.
- (12) Για να προσδιορισθούν συντονισμένα και έγκαιρα το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα έχουν περατωθεί έως το 2030 και το 2050, αντίστοιχα.
- (13) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.
- (14) Πρέπει να αποδεικνύεται με σαφήνεια η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα διασυνοριακά έργα έχουν συνήθως υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, πολλά όμως έχουν μικρότερες άμεσες οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με τα αμιγώς εθνικά έργα. Συνεπώς, είναι πιθανόν να μην υλοποιηθούν χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης.
- (15) Καθώς την ανάπτυξη και την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δεν αναλαμβάνουν αποκλειστικά τα κράτη μέλη, όλοι οι φορείς προώθησης έργων κοινού ενδιαφέροντος, όπως τοπικές και περιφερειακές αρχές, διαχειριστές υποδομών ή δημόσιοι φορείς, πρέπει να έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού όταν εκτελούν τα έργα αυτά.
- (16) Η συνεργασία με γειτονικές και τρίτες χώρες είναι αναγκαία για να εξασφαλίζεται η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα των σχετικών δικτύων υποδομών. Συνεπώς, η Ένωση πρέπει, κατά περίπτωση, να προωθεί έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος με τις χώρες αυτές.
- (17) Για να επιτευχθεί η ένταξη όλων των τρόπων μεταφοράς στο δίκτυο, απαιτείται κατάλληλος σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό προϋποθέτει επίσης την εφαρμογή σε όλο το δίκτυο ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές, τα ευφυή συστήματα μεταφορών, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλισθεί κατάλληλη και συντονισμένη καθιέρωση αυτών των απαιτήσεων ανά την Ευρώπη για κάθε τρόπο μεταφοράς και τη διασύνδεσή του σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και πέραν αυτού, ώστε να αποκομισθούν τα

²⁴

COM(2007) 575 τελικό.

οφέλη του δικτύου και να καταστούν δυνατές διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας.

- (18) Για να προσδιορισθούν οι υπάρχουσες και οι προγραμματιζόμενες υποδομές του εκτεταμένου και του κεντρικού δικτύου, πρέπει να υπάρχουν χάρτες που θα επικαιροποιούνται διαρκώς ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των ροών κυκλοφορίας. Την τεχνική βάση των χαρτών αποτελεί το σύστημα TENtec της Επιτροπής, το οποίο περιέχει με μεγάλες λεπτομέρειες την υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (19) Οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να θέτουν προτεραιότητες για να επιτευχθούν οι στόχοι εντός δεδομένου χρονικού ορίζοντα.
- (20) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα ευφυή συστήματα μεταφορών.
- (21) Οι κατευθυντήριες γραμμές θα προβλέπουν την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου στους αστικούς κόμβους, διότι οι κόμβοι αυτοί είναι τα σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού («τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που κινούνται εντός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και είναι τα σημεία μετεπιβίβασης εντός του ίδιου τρόπου μεταφοράς ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.
- (22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συντελέσει στην επίτευξη της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και του στόχου περιστολής κατά 60% των θερμοκηπικών αερίων έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) που τέθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα.
- (23) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές, ώστε να καταστούν δυνατές καλύτερες επιλογές του τρόπου μεταφοράς και να συγκεντροποιούνται μεγάλες ποσότητες προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις. Έτσι οι πολυτροπικές μεταφορές θα καταστούν οικονομικά πιο ελκυστικές για τους μεταφορείς.
- (24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.
- (25) Το κεντρικό δίκτυο πρέπει να είναι υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου. Πρέπει να αποτελείται από τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Πρέπει να είναι πολυτροπικό, δηλ. να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.

- (26) Για να υλοποιηθεί το κεντρικό δίκτυο εντός ορισμένου χρονικού ορίζοντα, θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση ανά διάδρομο ως εργαλείο συντονισμού των διαφόρων έργων σε διεθνική βάση και συγχρονισμού της ανάπτυξης του διαδρόμου, ώστε να μεγιστοποιηθεί έτσι το όφελος από το δίκτυο.
- (27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους. Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.
- (28) Ο σχεδιασμός ορθής διοικητικής δομής και ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων για σύνθετα διασυνοριακά έργα θα διευκολυνθούν με τη δημιουργία πλατφορμών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.
- (29) Κατά την ανάπτυξη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου πρέπει να ληφθούν δεόντως υπόψη οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που έχουν καθορισθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22^{ης} Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές²⁵, καθώς και το ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης του ERTMS που προβλέπεται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ της Επιτροπής, της 22^{ης} Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος²⁶.
- (30) Για να μεγιστοποιηθεί η συνοχή μεταξύ κατευθυντηρίων γραμμών και προγραμματισμού των σχετικών χρηματοδοτικών μηχανισμών που υπάρχουν σε επίπεδο Ένωσης, η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών πρέπει να βασισθεί στον παρόντα κανονισμό και να αντλήσει πόρους από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»²⁷. Αντίστοιχα, πρέπει να επιδιωχθεί ευθυγράμμιση και συνδυασμός των χρηματοδοτήσεων από σχετικούς εσωτερικούς και εξωτερικούς μηχανισμούς, όπως τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο συνοχής, το Ταμείο Επενδύσεων Γειτονίας (NIF), ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (IPA)²⁸, και της χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Συγκεκριμένα, κατά την ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου

²⁵ ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22.

²⁶ ΕΕ L 194 της 25.7.2009, σ. 60.

²⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. XXX/2012, της ... [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»]

²⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1085/2006 του Συμβουλίου της 17ης Ιουλίου 2006, για τη θέσπιση μηχανισμού προενταξιακής βοήθειας (IPA) (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 82).

μεταφορών, τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν υπόψη τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τις μεταφορές σύμφωνα με το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX2012 [κανονισμός περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ναυτιλίας και Αλιείας που καλύπτει το κοινό στρατηγικό πλαίσιο και καθορίζει γενικές διατάξεις για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006]²⁹.

- (31) Για να επικαιροποιούνται τα παραρτήματα, και ιδίως οι χάρτες, ώστε να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων των υποδομών μεταφοράς κατόπιν ανάλυσης με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά κατώτατα όρια, πρέπει να εκχωρηθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση των παραρτημάτων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (32) Προκειμένου να διασφαλισθούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2011 για τη θέσπιση των κανόνων και των γενικών αρχών σχετικά με τους μηχανισμούς ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή³⁰.
- (33) Επειδή οι στόχοι της δράσης που πρόκειται να αναληφθεί, και ιδίως ο συντονισμένος προσδιορισμός και ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, είναι δυνατόν, λόγω της ανάγκης συντονισμού των στόχων αυτών, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως επίσης προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών,

²⁹ COM(2011) 615 τελικό.

³⁰ EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1 **Αντικείμενο**

1. Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται οι ενωσιακές κατευθυντήριες γραμμές (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές») για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι οποίες καθορίζουν τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στο πλαίσιο των οποίων προσδιορίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος και έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.
2. Στις κατευθυντήριες γραμμές εξειδικεύονται οι απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να τηρούν οι οντότητες που είναι αρμόδιες για τη διαχείριση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
3. Στις κατευθυντήριες γραμμές παρατίθενται οι προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
4. Στις κατευθυντήριες γραμμές προβλέπονται μέτρα για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 2 **Πεδίο εφαρμογής**

1. Οι κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, το οποίο περιλαμβάνει:
 - τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και
 - τα μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών.
2. Η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαρτίζεται από:
 - α) τη σιδηροδρομική υποδομή που καθορίζεται στο τμήμα 1 του κεφαλαίου II·
 - β) την υποδομή εσωτερικής ναυσιπλοΐας που καθορίζεται στο τμήμα 2 του κεφαλαίου II·
 - γ) την υποδομή οδικών μεταφορών που καθορίζεται στο τμήμα 3 του κεφαλαίου II·
 - δ) την υποδομή θαλασσίων μεταφορών που καθορίζεται στο τμήμα 4 του κεφαλαίου II·

- ε) την υποδομή αεροπορικών μεταφορών που καθορίζεται στο τμήμα 5 του κεφαλαίου II·
- στ) την υποδομή προλυτρωτικών μεταφορών που καθορίζεται στο τμήμα 6 του κεφαλαίου II·
- ζ) τον εξοπλισμό και τα ευφυή συστήματα μεταφορών που σχετίζονται με τις υποδομές, οι οποίες αναφέρονται στα στοιχεία α) έως στ).

Άρθρο 3 **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: οποιοδήποτε μέρος προγραμματιζόμενης υποδομής μεταφορών, υπάρχουσας υποδομής ή οποιαδήποτε τροποποίηση υπάρχουσας υποδομής μεταφορών που πληροί τις διατάξεις του κεφαλαίου II, και οποιαδήποτε μέτρα για την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση της υποδομής αυτής·
- β) «έργο αμοιβαίου ενδιαφέροντος»: έργο στο οποίο ενέχονται η Ένωση και μια ή περισσότερες τρίτες χώρες και το οποίο αποσκοπεί στη σύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών με τα δίκτυα υποδομής μεταφορών των χωρών αυτών ώστε να διευκολύνονται μείζονες ροές μεταφορών·
- γ) «τρίτη χώρα»: οποιαδήποτε γειτονική χώρα και όλες οι λοιπές χώρες με τις οποίες η Ένωση μπορεί να συνεργασθεί για να επιτύχει τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό·
- δ) «γειτονική χώρα»: χώρα που καλύπτεται από την Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας, καθώς και τη στρατηγική εταιρική σχέση³¹, την πολιτική διεύρυνσης, τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και την Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών·
- ε) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: που αφορά έργο είναι η αξία που οφείλεται στην παρέμβαση της Ένωσης και είναι επιπρόσθετη της αξίας που ειδάλλως θα προέκυπτε από τη δράση μεμονωμένων κρατών μελών·
- στ) «διαχειριστής υποδομής»: οποιοσδήποτε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση και τη συντήρηση υποδομής μεταφορών. Η έννοια αυτή μπορεί να περιλαμβάνει και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής·
- ζ) «ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS/ΕΣΜ)»: τα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης και εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό τη διαχείριση της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών με προστιθέμενη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, καθώς και την ασφαλή,

³¹

COM(2004) 106 τελικό.

περιβαλλοντικά αβλαβή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης εποχούμενες διατάξεις, με την προϋπόθεση ότι αποτελούν αδιαίρετο σύστημα με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομής. Συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία η) - ιβ)·

- η) «σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας»: σύστημα κατά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)³², και το Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη όπως προσδιορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27^{ης} Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)³³.
- θ) «Συστήματα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για την Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS)»: συστήματα που εγκαθίστανται για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών, τα οποία χρησιμοποιούν πληροφορίες από Συστήματα Αυτόματου Εντοπισμού Πλοίων (AIS), Συστήματα Μεγάλου Βεληνεκούς για την Αναγνώριση και τον Εντοπισμό Πλοίων (LRIT), παράκτια συστήματα ραντάρ και επικοινωνιών, σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου³⁴.
- ι) «Υπηρεσίες Πληροφοριών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (RIS/YPIEN)»: τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπως ορίζονται στην οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7^{ης} Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (YPIEN) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας³⁵.
- ια) «ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία»: υπηρεσίες στις οποίες χρησιμοποιούνται προηγμένες και διαλειτουργικές τεχνολογίες πληροφοριών στον ναυτιλιακό τομέα για τη διευκόλυνση της διακίνησης φορτίων στη θάλασσα και στους λιμένες·
- ιβ) «Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS)»: το σύστημα που καθορίζεται στην απόφαση 2006/679/ΕΚ της Επιτροπής, της 28^{ης} Μαρτίου 2006³⁶, και στην απόφαση 2006/860 της Επιτροπής, της 7^{ης} Νοεμβρίου 2006³⁷, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «έλεγχος-χειρισμός και

³² EE L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

³³ EE L 64 της 2.3.2007, σ. 1.

³⁴ EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

³⁵ EE L 255 της 30.9.2005, σ. 152.

³⁶ EE L 284 της 16.10.2006, σ. 1.

³⁷ EE L 342 της 7.12.2006, σ. 1.

σηματοδότηση» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος και του σιδηροδρομικού συστήματος υψηλής ταχύτητας·

- ιγ) «τρόπος μεταφοράς»: σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή, οδική, θαλάσσια ή αεροπορική μεταφορά·
- ιδ) «πολυτροπική μεταφορά»: μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, ή αμφοτέρων, με τη χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς·
- ιε) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·
- ιστ) «πλατφόρμα εφοδιαστικής»: περιοχή η οποία συνδέεται απευθείας με την υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό και καθιστά δυνατή τη διεξαγωγή δραστηριοτήτων εφοδιαστικής·
- ιζ) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·
- ιη) «περιφέρεια NUTS»: περιφέρεια που ορίζεται στην Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων.

Άρθρο 4

Στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθιστά δυνατές υπηρεσίες και μεταφορές οι οποίες:
 - α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες κινητικότητας και μεταφορών των χρηστών του εντός της Ένωσης και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα·
 - β) είναι οικονομικά αποδοτικές, συμβάλλουν στους στόχους καθαρών μεταφορών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ασφάλειας του εφοδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας, είναι ασφαλείς και πληρούν υψηλά πρότυπα ποιότητας, για επιβάτες και εμπορεύματα·
 - γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες τεχνολογικές και επιχειρησιακές ιδέες·
 - δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.
2. Κατά την ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, επιδιώκονται οι εξής στόχοι:

- α) η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφοράς·
- β) η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και η συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και στα σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός του εδάφους των κρατών μελών και στα διασυνοριακά σημεία μεταξύ αυτών·
- γ) η ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς όπως ενδείκνυται για να εξασφαλίζονται μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές μεταφορές·
- δ) η βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς·
- ε) η αποδοτική χρήση των υποδομών·
- στ) προώθηση της ευρείας χρήσης των υποδομών με τη μεγαλύτερη δυνατή ουδετερότητα ως προς τις εκπομπές ανθρακούχων αερίων·
- ζ) οι συνδέσεις των υποδομών μεταφοράς μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των υποδομών των δικτύων μεταφοράς των γειτονικών χωρών, και η προώθηση της διαλειτουργικότητάς τους·
- η) ο καθορισμός απαιτήσεων για τις υποδομές, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, οι οποίες θα αποτελέσουν το σημείο αναφοράς για την ποιότητα, την απόδοση και τη βιωσιμότητα των μεταφορών·
- θ) τόσο για την επιβατική όσο και την εμπορευματική κυκλοφορία, οι αδιάλειπτες συνδέσεις μεταξύ των υποδομών μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων, αφενός, και των περιφερειακών και των τοπικών μεταφορών, αφετέρου·
- ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων και άλλων περιφερειακών περιοχών·
- ια) η προσβασιμότητα για ηλικιωμένους, πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και αναπήρους.

Άρθρο 5

Δίκτυο με αποδοτική αξιοποίηση των πόρων

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

- α) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών·
- β) την ευρεία εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)·

- γ) τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·
- δ) τη συνεκτίμηση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών·
- ε) την εκτίμηση των στρατηγικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων και προγραμμάτων και εκτιμήσεων επιπτώσεων στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής·
- στ) μέτρα για τον σχεδιασμό και την επέκταση της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών, όπου χρειάζεται·
- ζ) την επαρκή συνεκτίμηση της τρωτότητας των υποδομών μεταφοράς από τις κλιματικές μεταβολές και τις φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές.

Άρθρο 6

Διάρθρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε δύο επίπεδα

1. Η βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση διάρθρωσης του δικτύου σε δύο επίπεδα, ήτοι ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο.
2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.
3. Το κεντρικό δίκτυο απαρτίζεται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Το εν λόγω δίκτυο προσδιορίζεται και αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.

Άρθρο 7

Έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, τη συντήρηση, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του.
2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος πρέπει:
 - α) εξυπηρετούν τους στόχους του άρθρου 4,
 - β) πληρούν τις διατάξεις του κεφαλαίου II και, εφόσον πρόκειται για έργα του κεντρικού δικτύου, να πληρούν τις διατάξεις του κεφαλαίου III,
 - γ) έχουν θετική τρέχουσα οικονομική αξία, όπως προκύπτει από την κοινωνικο-οικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους με καθαρή ·

- δ) προσφέρουν σαφώς ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία.
3. Έργο κοινού ενδιαφέροντος επιτρέπεται να περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, εκτέλεσης και αξιολόγησης του έργου.
4. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες και διαδικασίες, ιδίως με την ενωσιακή νομοθεσία που αφορά το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια και την προστασία, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις και τη δημόσια υγεία.
5. Έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδοτική ενίσχυση από τους μηχανισμούς που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ιδίως τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2012.

Άρθρο 8 **Συνεργασία με τρίτες χώρες**

1. Η Ένωση μπορεί να στηρίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος ώστε να συνδεθεί το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών τρίτων χωρών που καλύπτονται από την Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας, τη στρατηγική εταιρική σχέση, την πολιτική διεύρυνσης, τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και την Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών, εφόσον με αυτά τα έργα επιδιώκεται:
- α) η σύνδεση του κεντρικού δικτύου στα διασυνοριακά σημεία διέλευσης,
 - β) η εξασφάλιση σύνδεσης του κεντρικού δικτύου με τα δίκτυα μεταφορών τρίτων χωρών,
 - γ) η συμπλήρωση της υποδομής μεταφορών σε τρίτες χώρες η οποία χρησιμεύει για τη σύνδεση μεταξύ των μερών του κεντρικού δικτύου της Ένωσης·
 - δ) η εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες.
- Τέτοια έργα κοινού ενδιαφέροντος αυξάνουν τη μεταφορική ικανότητα ή τη χρησιμότητα των δικτύων ενός ή πολλών κρατών μελών.
2. Η Ένωση μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες χώρες για να προωθεί έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Με τα έργα αυτά επιδιώκεται:
- α) η προώθηση της διαλειτουργικότητας μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων γειτονικών χωρών·
 - β) η προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·

- γ) η διευκόλυνση των αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες, ιδίως με την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη συνεργασία στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·
 - δ) η διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και η προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών με τρίτες χώρες.
- 3. Τα έργα αμοιβαίου ενδιαφέροντος που εμπίπτουν στο πεδίο της παραγράφου 2 στοιχείο α) πληρούν τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου II.
 - 4. Το παράρτημα III περιέχει ενδεικτικούς χάρτες της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε ορισμένες γειτονικές χώρες.
 - 5. Για την προώθηση έργων αμοιβαίου ενδιαφέροντος, η Ένωση μπορεί να χρησιμοποιεί υπάρχοντες συντονιστικούς και χρηματοδοτικούς μηχανισμούς ή να συγκροτεί και να χρησιμοποιεί νέους συντονιστικούς και χρηματοδοτικούς μηχανισμούς με γειτονικές χώρες, όπως το Ταμείο Επενδύσεων Γειτονίας (NIF), τον Μηχανισμό Προενταξιακής Βοήθειας (IPA).
 - 6. Η Ένωση μπορεί να συνεργάζεται με διεθνείς και περιφερειακούς οργανισμούς και φορείς για να επιτευχθεί οποιοσδήποτε άλλος στόχος που επιδιώκεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΤΟ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 9 **Γενικές διατάξεις**

1. Το εκτεταμένο δίκτυο αποτελεί τη βάση προσδιορισμού των έργων κοινού ενδιαφέροντος.
2. Το εκτεταμένο δίκτυο:
 - α) είναι το προσδιοριζόμενο στους χάρτες που επισυνάπτονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού·
 - β) εξειδικεύεται με περιγραφή των συνιστωσών υποδομής·
 - γ) πληροί τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που απαριθμούνται στο παρόν κεφάλαιο·
 - δ) καθορίζει το πλαίσιο για την ανάπτυξη υποδομών προτεραιότητας που αναφέρεται στα άρθρα 10 έως 35.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την περάτωση του εκτεταμένου δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

Άρθρο 10 **Προτεραιότητες**

Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, η Ένωση, τα κράτη μέλη, οι διαχειριστές υποδομών και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα για τη λήψη μέτρων τα οποία είναι αναγκαία για:

- α) την εφαρμογή και την εξάπλωση ευφών συστημάτων μεταφορών, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μέτρα που επιτρέπουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, υπηρεσίες προγραμματισμού και ενημέρωσης για τις πολυτροπικές μεταφορές, παρακολούθηση και εντοπισμό στις πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές, σχεδιασμό της μεταφορικής ικανότητας και ηλεκτρονικές κρατήσεις και ενοποιημένες υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων·
- β) τη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα·
- γ) την άρση των διοικητικών και των τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό·
- δ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς·

- ε) την εξασφάλιση κατάλληλης προσβασιμότητας σε όλες τις περιοχές της Ένωσης·
- στ) τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την απόδοση, την ασφάλεια και την προστασία, το κλίμα και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·
- ζ) την προώθηση των σύγχρονων τεχνολογικών εξελίξεων·
- η) την ασφάλεια εφοδιασμού με τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και ιδίως των ενεργειακών πόρων και των συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές·
- θ) την παράκαμψη αστικών περιοχών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

ΤΜΗΜΑ 1

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 11 **Χάρτες**

Οι σιδηροδρομικές γραμμές που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 12 **Συνιστώσες υποδομών**

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
 - α) γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, καθώς και:
 - i) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές,
 - ii) σήραγγες,
 - iii) γέφυρες,
 - β) εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες εφοδιαστικής για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρόμων και μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
 - γ) σταθμούς κατά μήκος των προσδιοριζόμενων στο παράρτημα Ι γραμμών για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·

- δ) σχετικό εξοπλισμό,
 - ε) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).
2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι μιας από τις ακόλουθες μορφές:
- α) σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας οι οποίες:
 - i) είναι ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες τουλάχιστον 250 km/h·
 - ii) αναβαθμισμένες ειδικά για υψηλές ταχύτητες και εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h·
 - β) συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.
3. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς. Περιλαμβάνει κάθε εγκατάσταση αναγκαία για την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτική λειτουργία των οχημάτων.

Άρθρο 13 **Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών**

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν ότι οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς.
- Οι φορείς εκμετάλλευσης πλατφορμών εφοδιαστικής διαθέτουν ανοικτό σε όλους τους μεταφορείς τουλάχιστον ένα τερματικό σταθμό.
- Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής παρέχουν την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.
2. Οι φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών σταθμών μεριμνούν ώστε οι επιβατικοί σταθμοί να παρέχουν πρόσβαση σε πληροφορίες, έκδοση εισιτηρίων και εμπορικές δραστηριότητες για τη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε όλο το εκτεταμένο δίκτυο και, ει δυνατόν, κατάλληλες πληροφορίες για τη σύνδεση με τοπικές και περιφερειακές μεταφορές, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5^{ης} Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος³⁸.
3. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:
- α) οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι εξοπλισμένες με σύστημα ERTMS·

³⁸ EE L 123 της 12.5.2011, σ. 11.

- β) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν την οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17^{ης} Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος³⁹, και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα του εκτεταμένου δικτύου·
- γ) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις απαιτήσεις της τεχνικής προδιαγραφής για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) που εγκρίθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2008/57/EK για τις νέες και τις αναβαθμισμένες γραμμές, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων, εφόσον επιτρέπεται από την σχετική ΤΠΔ ή με βάση τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/EK. Σε κάθε περίπτωση, οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- (1) ονομαστικό εύρος τροχιάς για νέες σιδηροδρομικές γραμμές: 1 435 mm⁴⁰,
 - (2) είναι εξηλεκτρισμένες,
 - (3) προκειμένου για συμβατικά εμπορευματικά τρένα⁴¹: φορτίο ανά άξονα 22,5 t και μήκος αμαξοστοιχίας 750 m,
 - (4) μέγιστη κλίση νέων γραμμών για συμβατικά εμπορευματικά τρένα: 12,5 mm/m⁴².

Άρθρο 14

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδίως για:

- α) την εγκατάσταση του συστήματος ERTMS,
- β) τον μετριασμό του θορύβου που προκαλείται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές,
- γ) την επίτευξη προτύπων υψηλότερων των οριζόμενων ως ελάχιστες απαιτήσεις στις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στο άρθρο 13.

³⁹ EE L 191 της 18.7.2008, σ. 1.

⁴⁰ Ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς όπως αναφέρεται στην τεχνική προδιαγραφή για το υποσύστημα Υποδομή, για τις συμβατικές γραμμές (εφεξής: ΤΠΔ TY) τμήμα 4.2.5.1. της απόφασης 2011/275/ΕΕ της Επιτροπής, της 26ας Απριλίου 2011, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος, EE L 126 της 14.5.2011, σ. 53, και για τις γραμμές υψηλής ταχύτητας (εφεξής: ΤΠΔ YT) σημείο 4.2.2. της απόφασης 2008/217/EK της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2007, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα Υποδομή του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων, EE L 77 της 19.3.2008, σ. 1.

⁴¹ Βλ. απαιτήσεις της κατηγορίας γραμμών V-F που καθορίζεται στο τμήμα 4.2.2. της ΤΠΔ TY.

⁴² Απαιτήσεις για τις κατηγορίες γραμμών IV-F, IV-M, VI-F και VI-M που καθορίζονται στο τμήμα 4.2.4.3. της ΤΠΔ TY.

ΤΜΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 15 **Χάρτες**

Οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 16 **Συνιστώσες υποδομών**

1. Οι υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνουν συγκεκριμένα:
 - α) ποταμούς,
 - β) διώρυγες,
 - γ) λίμνες,
 - δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές,
 - ε) λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας υποδομής μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα,
 - στ) σχετικό εξοπλισμό,
 - ζ) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).
2. Ο ετήσιος όγκος μεταφόρτωσης εμπορευμάτων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπερβαίνει τους 500 000 τόνους. Ο συνολικός ετήσιος όγκος μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας που δημοσιεύεται από την Eurostat.
3. Ο σχετικός με τον λιμένα εξοπλισμός διευκολύνει τη χρήση συστημάτων πρόωσης και λειτουργίας τα οποία μειώνουν τη ρύπανση, την ενεργειακή κατανάλωση και την ένταση άνθρακα. Συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων.

Άρθρο 17 **Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών**

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν τη σύνδεση των λιμένων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές οδικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών του εκτεταμένου δικτύου.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας διαθέτουν τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.
3. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:
 - α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις για πλωτές οδούς της κλάσης IV, όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) για τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών⁴³, και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας.
 - β) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες είναι εξοπλισμένοι με σύστημα RIS.

Άρθρο 18

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα:

- α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: για την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς την επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV,
- β) κατά περίπτωση, για την επίτευξη προτύπων υψηλότερων εκείνων των εσωτερικών πλωτών οδών κλάσης IV, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς,
- γ) για την εφαρμογή των ITS, συμπεριλαμβανομένων των RIS,
- δ) για την σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών μεταφορών.

ΤΜΗΜΑ 3

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 19

Χάρτες

Οι οδοί που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I.

⁴³ Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (ECMT), ECMT/CM(92)6/τελικό.

Άρθρο 20
Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν συγκεκριμένα:
 - α) οδούς υψηλής ποιότητας, όπου συμπεριλαμβάνονται
 - i) γέφυρες,
 - ii) σήραγγες,
 - iii) ισόπεδοι οδικοί κόμβοι,
 - iv) διασταυρώσεις,
 - v) ανισόπεδοι κόμβοι·
 - β) χώρους στάθμευσης,
 - γ) σχετικό εξοπλισμό,
 - δ) ευφυή συστήματα μεταφορών,
 - ε) εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες εφοδιαστικής,
 - στ) σταθμούς λεωφορείων.
2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι όσες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.
3. Οι οδοί υψηλής ποιότητας σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και διακρίνονται σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας.
 - α) Αυτοκινητόδρομος είναι οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευαστεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες και:
 - i) διαθέτει, πλην ειδικών σημείων ή προσωρινά, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε, κατ'εξάιρεση, με άλλα μέσα·
 - ii) δεν διασταυρώνεται ισόπεδα με άλλη οδό, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή μονοπάτι· και
 - iii) έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.

- β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων προσβάσιμη μόνον από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους και:
- i) στην οποία απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση επί του οδοστρώματος και
 - ii) δεν διασταυρώνεται υπάρχει ισόπεδα με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή μονοπάτι.
4. Ο σχετικός οδικός εξοπλισμός περιλαμβάνει, συγκεκριμένα, εξοπλισμό διαχείρισης της κυκλοφορίας, ενημέρωσης και οδικής καθοδήγησης, είσπραξης διοδίων από τους χρήστες, ασφάλειας, μείωσης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης οχημάτων με εναλλακτικούς κινητήρες, και ασφαλείς χώρους στάθμευσης για τα επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

- α) Οι οδοί είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του άρθρου 20 παράγραφος 3.
- β) Η ασφάλεια των οδικών υποδομών μεταφοράς εξασφαλίζεται, παρακολουθείται και, εφόσον χρειάζεται, βελτιώνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών⁴⁴.
- γ) Οι οδικές σήραγγες μήκους άνω των 500 m είναι σύμφωνες με την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Απριλίου 2004 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου⁴⁵.
- δ) Η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα⁴⁶, και την απόφαση 2009/750/EK της Επιτροπής, της 6^{ης} Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της⁴⁷.
- ε) Εγκαθίστανται ευφυή συστήματα μεταφορών των οδικών υποδομών μεταφοράς που είναι σύμφωνα με την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουλίου 2010 που αφορά τη θέσπιση του πλαισίου για την

⁴⁴ EE L 319 της 29.11.2008, σ. 59.

⁴⁵ EE L 167 της 30.4.2004, σ. 39.

⁴⁶ EE L 166 της 30.4.2004, σ. 124.

⁴⁷ EE L 268 της 13.10.2009, σ. 11.

εξάπλωση των Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για τις διεπαφές με άλλους τρόπους μεταφοράς⁴⁸.

Άρθρο 22

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδίως για:

- α) χρήση των ITS, ιδίως στην ενημέρωση για τις πολυτροπικές μεταφορές και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, για να καταστούν δυνατά τα ενοποιημένα συστήματα επικοινωνιών και πληρωμής·
- β) εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για την προώθηση μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών·
- γ) πρόβλεψη ασφαλών χώρων στάθμευσης·
- δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας.

ΤΜΗΜΑ 4

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 23

Χάρτες

Οι θαλάσσιοι λιμένες που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I.

Άρθρο 24

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
 - α) θαλάσσιο χώρο,
 - β) θαλάσσιες διώρυγες,
 - γ) θαλάσσιους λιμένες με την αναγκαία υποδομή για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής,
 - δ) βοηθήματα ναυσιπλοΐας·
 - ε) εισόδους σε λιμένες,

⁴⁸ EE L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

- στ) θαλάσσιες αρτηρίες,
 - ζ) σχετικό εξοπλισμό,
 - η) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).
2. Οι θαλάσσιοι λιμένες είναι τα σημεία εισόδου στην χερσαία υποδομή του εκτεταμένου δικτύου και εξόδου από αυτήν. Πληρούν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:
- α) Ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.
 - β) Ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων – διακίνησης φορτίου χύδην ή μη – υπερβαίνει το 0,1% του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.
 - γ) Ο θαλάσσιος λιμένας βρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιοχή NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου.
 - δ) Ο θαλάσσιος λιμένας βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.
3. Στον εξοπλισμό των υποδομών θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνεται, συγκεκριμένα, παγοθραυστικός εξοπλισμός, εξοπλισμός για υδρολογικές έρευνες, για βυθοκόρηση και συντήρηση του λιμένα και των εισόδων του.

Άρθρο 25 **Θαλάσσιες αρτηρίες**

1. Οι θαλάσσιες αρτηρίες συνιστούν τη θαλάσσια διάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες-ποτάμιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για τη σύνδεση με την ενδοχώρα, σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Οι θαλάσσιες αρτηρίες περιλαμβάνουν:
- α) θαλάσσιες ζεύξεις μεταξύ θαλασσιών λιμένων του εκτεταμένου δικτύου,
 - β) λιμενικές εγκαταστάσεις, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) όπως ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, τις διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος,
 - γ) υποδομή για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θαλάσσης.

2. Έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προτείνονται από τουλάχιστον δύο κράτη μέλη. Έχουν μια από τις ακόλουθες μορφές:
- α) θαλάσσια συνιστώσα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου όπως ορίζεται στο άρθρο 49 ή θαλάσσια συνιστώσα μεταξύ δύο διαδρόμων του κεντρικού δικτύου·
 - β) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του κεντρικού δικτύου,
 - γ) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένων του εκτεταμένου δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στις χερσαίες συνδέσεις των λιμένων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου.
3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η διάθεση παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.

Άρθρο 26

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:
- α) οι θαλάσσιοι λιμένες συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές, οδούς και, όπου είναι δυνατόν, εσωτερικές πλωτές οδούς του εκτεταμένου δικτύου, εξαιρουμένων της Μάλτας και της Κύπρου εφόσον δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους·
 - β) κάθε θαλάσσιος λιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοιχτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή τέλη·
 - γ) οι θαλάσσιες διώρυγες, οι διάυλοι ναυσιπλοΐας λιμένων και οι εκβολές ποταμών συνδέουν δύο θάλασσες ή παρέχουν πρόσβαση από θάλασσης σε θαλάσσιους λιμένες και αντιστοιχούν τουλάχιστον σε εσωτερική πλωτή οδό κατηγορίας VI.
2. Οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες διαθέτουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για να εξασφαλίζονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων στους λιμένες, ιδίως όσον αφορά τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου⁴⁹.

3. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν Σύστημα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για τη Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS), όπως προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ.

Άρθρο 27

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδίως για:

- α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας,
- β) διασύνδεση των θαλάσσιων λιμένων με εσωτερικές πλωτές οδούς,
- γ) εγκατάσταση VTMIS και ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τη ναυτιλία.

ΤΜΗΜΑ 5

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 28

Χάρτες

Οι αερολιμένες που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 29

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνουν συγκεκριμένα:
 - α) εναέριο χώρο, διαδρομές και αεροδιαδρόμους,
 - β) αερολιμένες,
 - γ) σχετικό εξοπλισμό,
 - δ) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).
2. Οι αερολιμένες πληρούν ένα από τα κάτωθι κριτήρια:
 - α) Για επιβατικούς αερολιμένες:

⁴⁹ ΕΕ L 332 της 28.11.2000, σ. 81.

- i) η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των αερολιμένων της Ένωσης. Η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας που δημοσιεύεται από την Eurostat.
 - ii) το όριο όγκου 0,1 % δεν εφαρμόζεται εάν πρόκειται για αερολιμένα σε απόσταση άνω των 100 km από τον πλησιέστερο αερολιμένα του εκτεταμένου δικτύου, ή σε απόσταση άνω των 200 km εφόσον η περιοχή στην οποία βρίσκεται διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας.
- β) Ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,2 % του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου όλων των αερολιμένων της Ένωσης. Ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας που δημοσιεύεται από την Eurostat.

Άρθρο 30

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή τέλη.
2. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι μεταφορείς εξασφαλίζουν ότι στις αεροπορικές υποδομές του εκτεταμένου δικτύου εφαρμόζονται κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, που έχουν εγκριθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002⁵⁰.
3. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι μεταφορείς εξασφαλίζουν ότι η υποδομή διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας καθιστά δυνατή την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο)⁵¹, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών)⁵², τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού

⁵⁰ EE L 97 της 9.4.2008, σ. 72.

⁵¹ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

⁵² EE L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

Ουρανού (κανονισμός για τον εναέριο χώρο)⁵³ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα)⁵⁴, ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού αεροπορικού συστήματος, οι εκτελεστικοί κανόνες και οι προδιαγραφές της Ένωσης.

Άρθρο 31

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδίως για:

- α) βελτιστοποιείται η υπάρχουσα υποδομή,
- β) αυξάνεται η αεροπορική μεταφορική ικανότητα,
- γ) υποστηρίζεται η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και η εφαρμογή των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως δε εκείνων που αξιοποιούν το SESAR.

ΤΜΗΜΑ 6

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 32

Χάρτες

Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί και οι πλατφόρμες εφοδιαστικής που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 33

Συνιστώσες υποδομών

Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί ή οι πλατφόρμες εφοδιαστικής πληρούν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) η συνολική μεταφόρτωση εμπορευμάτων υπερβαίνει το ποσοτικό όριο των θαλάσσιων λιμένων που ορίζεται στο άρθρο 24·
- β) εφόσον δεν υπάρχει εμπορευματικός τερματικός σταθμός ή πλατφόρμα εφοδιαστικής σύμφωνα προς το στοιχείο α) σε περιοχή NUTS 2, είναι ο κύριος εμπορευματικός τερματικός σταθμός ή πλατφόρμα εφοδιαστικής που έχει

⁵³ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

⁵⁴ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

υποδείξει το οικείο κράτος μέλος και συνδέεται τουλάχιστον οδικώς και σιδηροδρομικώς με την εν λόγω περιοχή NUTS 2.

Άρθρο 34

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών, λιμένων και αερολιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:
 - α) οι τρόποι μεταφοράς συνδέονται σε ένα από τα κάτωθι σημεία: εμπορευματικό τερματικό σταθμό, επιβατικό σταθμό, λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένα, θαλάσσιο λιμένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η πολυτροπική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών·
 - β) με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διατάξεων της Ένωσης και της εθνικής νομοθεσίας, οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί και οι πλατφόρμες εφοδιαστικής, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι θαλάσσιοι λιμένες, καθώς και οι αερολιμένες διακίνησης φορτίου, είναι εξοπλισμένοι με συστήματα για την παροχή ροών πληροφοριών εντός της εκάστοτε υποδομής και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας· τα συστήματα αυτά παρέχουν ιδίως ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα των υποδομών, τις ροές της κυκλοφορίας και την παρακολούθηση και τον εντοπισμό, και εξασφαλίζουν ασφαλή μετακίνηση με όλους τους τρόπους μεταφοράς·
 - γ) με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διατάξεων της ενωσιακής και της εθνικής νομοθεσίας, η συνεχής επιβατική κίνηση στο εκτεταμένο δίκτυο διευκολύνεται με τον κατάλληλο εξοπλισμό και τη διάθεση ευφών συστημάτων μεταφοράς σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, σταθμούς λεωφορείων, αερολιμένες και, κατά περίπτωση, σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
2. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν ότι οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι εξοπλισμένοι με γερανούς, μεταφορικές ταινίες και άλλες διατάξεις για τη διακίνηση των εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και για την τοποθέτηση και αποθήκευση των εμπορευμάτων.

Άρθρο 35

Πλαίσιο της ανάπτυξης υποδομών προτεραιότητας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδίως για:

- α) την προώθηση της αποτελεσματικής διασύνδεσης και ενοποίησης των υποδομών του εκτεταμένου δικτύου, μεταξύ άλλων με υποδομές πρόσβασης όπου είναι αναγκαίο και με εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες εφοδιαστικής·

- β) την άρση των κύριων τεχνικών και διοικητικών εμποδίων στις πολυτροπικές μεταφορές·
- γ) τη δημιουργία ομαλής ροής πληροφοριών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και τη διευκόλυνση της παροχής υπηρεσιών πολυτροπικών μεταφορών και ενός τρόπου μεταφοράς σε όλο το διευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υπηρεσιών επικοινωνίας, πληρωμής, έκδοσης εισιτηρίων και εμπορίας.

ΤΜΗΜΑ 7

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36 **Αστικοί κόμβοι**

Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου με αστικούς κόμβους, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, επιδιώκουν να εξασφαλίσουν:

- α) για τις μεταφορές επιβατών: διασύνδεση σιδηροδρομικών, αεροπορικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, οδικών και θαλάσσιων υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·
- β) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: διασύνδεση σιδηροδρομικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, αεροπορικών, θαλάσσιων και οδικών υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·
- γ) επαρκής σύνδεση των διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών ή των αερολιμένων του εκτεταμένου δικτύου εντός ενός αστικού κόμβου·
- δ) αδιάλειπτη σύνδεση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας, καθώς και με τα κέντρα εφοδιαστικής και διανομής·
- ε) οδική παράκαμψη των αστικών περιοχών για να διευκολύνονται οι κυκλοφοριακές ροές μεγάλων αποστάσεων στο εκτεταμένο δίκτυο·
- στ) παράκαμψη αστικών περιοχών από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές·
- ζ) προώθηση της αποτελεσματικής και με χαμηλό θόρυβο και χαμηλές εκπομπές ανθρακούχων αερίων παράδοσης εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές .

Άρθρο 37 **Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS/ΕΣΜ)**

1. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις

μεταφορές, βελτιώνοντας την ασφάλεια και την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις.

2. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών διευκολύνουν την αδιάλειπτη σύνδεση των υποδομών του εκτεταμένου δικτύου με τις υποδομές περιφερειακών και τοπικών μεταφορών.
3. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών για τους τρόπους μεταφοράς περιλαμβάνουν συγκεκριμένα:
 - για τους σιδηροδρόμους: σύστημα ERTMS,
 - για τις εσωτερικές πλωτές οδούς: Υπηρεσίες Πληροφοριών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας και ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία,
 - για τις οδικές μεταφορές: ευφυή συστήματα μεταφορών σύμφωνα με την οδηγία 2010/40/ΕΕ,
 - για τις θαλάσσιες μεταφορές: VTMISS και ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία,
 - για τις αεροπορικές μεταφορές: συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως εκείνα που απορρέουν από το σύστημα SESAR.

Άρθρο 38

Εμπορευματικές μεταφορές

Η Ένωση και τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία προσφέρουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με τη χρήση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Τα έργα αυτά αποσκοπούν ιδίως:

- α) στη βελτίωση της βιώσιμης χρήσης των υποδομών μεταφοράς, καθώς και στην αποτελεσματική διαχείρισή τους·
- β) στην προώθηση της εξάπλωσης καινοτόμων μεταφορών ή νέων συνδυασμών υφιστάμενων μεταφορών που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους, καθώς και στην προώθηση της εφαρμογής των ευφυών συστημάτων μεταφορών και τη συγκρότηση σχετικών διοικητικών δομών·
- γ) στη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών και στη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ μεταφορέων·
- δ) στην τόνωση της ενεργειακής απόδοσης και της αποδοτικότητας από άποψη άνθρακα, ιδίως στα πεδία της έλξης οχημάτων, των συστημάτων ώθησης οχημάτων/πλοίων, του σχεδιασμού συστημάτων και λειτουργιών, του επιμερισμού των πόρων και της συνεργασίας·
- ε) στην ανάλυση, παροχή πληροφοριών και παρακολούθηση των αγορών, των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων των στόλων, των διοικητικών απαιτήσεων και των ανθρώπινων πόρων.

Άρθρο 39
Νέες τεχνολογίες και καινοτομία

Το εκτεταμένο δίκτυο συμβαδίζει με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές. Περιλαμβάνονται συγκεκριμένα:

- α) η απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχους εκπομπές με τη μετάβαση σε καινοτόμες τεχνολογίες μεταφορών·
- β) η απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχους εκπομπές με προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις ενεργειακού εφοδιασμού, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής – οχήματος και των ευφών συστημάτων μεταφοράς·
- γ) η βελτίωση της ασφάλειας και της βιωσιμότητας κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων·
- δ) η βελτίωση της λειτουργίας, της προσβασιμότητας, της διαλειτουργικότητας, της πολυτροπικότητας και της απόδοσης του δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων για πολλαπλούς τρόπους μεταφοράς·
- ε) η προώθηση μέτρων για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, όπως η κάθε είδους ρύπανση, περιλαμβανομένης της ηχορρύπανσης, της συμφόρησης και της ζημίας στην υγεία·
- στ) η καθιέρωση τεχνολογίας ασφαλείας και συμβατών προτύπων ταυτοποίησης στα δίκτυα·
- ζ) η βελτίωση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή·
- η) η περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης ευφών συστημάτων μεταφοράς εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Άρθρο 40
Ασφάλεια και προστασία των υποδομών

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Άρθρο 41
Υποδομές θωρακισμένες στις κλιματικές μεταβολές και ανθεκτικές σε καταστροφές

Κατά το σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης μεριμνούν δεόντως για την αξιολόγηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων που βελτιώνουν την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή, ιδίως όσον αφορά τις βροχοπτώσεις, τις πλημμύρες, τις καταιγίδες, τις υψηλές θερμοκρασίες και τα κύματα καύσωνα και ξηρασίας, την άνοδο της

στάθμης της θάλασσας και των κυμάτων στις ακτές, σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Κατά περίπτωση, λαμβάνεται επίσης μέριμνα για την ανθεκτικότητα των υποδομών σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Άρθρο 42

Προστασία του περιβάλλοντος

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πραγματοποιούν εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και έργων, συγκεκριμένα όπως προβλέπεται στις οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, της 27^{ης} Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον⁵⁵, και 92/43/ΕΟΚ, της 21^{ης} Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας⁵⁶, και των οδηγιών ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων⁵⁷, 2001/42/ΕΚ, της 27^{ης} Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων⁵⁸, και 2009/147/ΕΚ, της 30^{ης} Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών⁵⁹, ώστε να αποφεύγονται ή, εάν δεν είναι δυνατόν, να μετριάζονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, η σφράγιση του εδάφους, η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

Άρθρο 43

Προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

⁵⁵ ΕΕ L 175 της 5.7.1985, σ. 40.

⁵⁶ ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7.

⁵⁷ ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1.

⁵⁸ ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30.

⁵⁹ ΕΕ L 20 της 26.1.2010, σ. 7.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 44

Προσδιορισμός του κεντρικού δικτύου

1. Το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές.
2. Το κεντρικό δίκτυο διασυνδέονται μέσω κόμβων και παρέχουν συνδέσεις με τις υποδομές των δικτύων μεταφορών γειτονικών χωρών.
3. Οι υποδομές μεταφορών που απαρτίζουν το κεντρικό δίκτυο προσδιορίζονται στους σχετικούς συνημμένους χάρτες του εκτεταμένου δικτύου στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 45

Απαιτήσεις

1. Το κεντρικό δίκτυο ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη πολυτροπικών μεταφορών. Λαμβάνονται υπόψη οι σύγχρονες τεχνολογίες και τα ρυθμιστικά και διοικητικά μέτρα για τη διαχείριση της υποδομής ώστε να εξασφαλίζεται αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις υποδομές μεταφοράς και να παρέχεται επαρκής μεταφορική ικανότητα.
2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες ανεξαιρέτως τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο κεφάλαιο ΙΙ. Επιπροσθέτως, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί επίσης τις κάτωθι απαιτήσεις:
 - α) για τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών:
 - πλήρης εξηλεκτρισμός των σιδηροδρομικών γραμμών,
 - γραμμές με τακτική εμπορευματική κυκλοφορία: 22,5 t ελάχιστο φορτίο ανά άξονα, 100 km/h ταχύτητα γραμμής και 750 m μήκος αμαξοστοιχίας·
 - β) για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων μεταφορών:
 - διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·
 - γ) για τις υποδομές οδικών μεταφορών:
 - δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 50 χιλιόμετρα στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής

χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·
- δ) για τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών:
- δυνατότητα να διαθέτουν εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.

Άρθρο 46

Ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου

1. Η υποδομή μεταφορών που περιλαμβάνει το κεντρικό δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις του κεφαλαίου II.
2. Υλοποιούνται κατά προτεραιότητα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου.
3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 47 παράγραφοι 2 και 3, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Άρθρο 47

Κόμβοι του κεντρικού δικτύου

1. Οι κόμβοι του κεντρικού δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και συγκαταλέγονται σε αυτούς:
 - οι αστικοί κόμβοι, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των αερολιμένων,
 - οι θαλάσσιοι λιμένες,
 - τα σημεία διέλευσης των συνόρων γειτονικών χωρών.
2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που αναφέρονται στο μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.
3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο μέρος 1β του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Λαμβανομένης υπόψη της δυνητικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Άρθρο 48

Γενικός σκοπός των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου βασίζονται στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα, καθώς και στη συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση των υποδομών, ώστε να επιτευχθεί αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές.
2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου συνιστούν συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση των υποδομών και τις επενδύσεις, ώστε να αξιοποιείται η μεταφορική ικανότητα με τον αποτελεσματικότερο τρόπο. Οι υποδομές πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου κατασκευάζονται και συντονίζονται, όπου χρειάζεται, κατά τρόπο που να βελτιστοποιείται η χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς και τη συνεργασία τρόπων μεταφοράς. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου υποστηρίζουν την εξάπλωση διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Άρθρο 49

Καθορισμός διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου απαρτίζονται από τμήματα του κεντρικού δικτύου. Περιλαμβάνουν τουλάχιστον τρεις τρόπους μεταφοράς και διέρχονται από τουλάχιστον τρία κράτη μέλη. Καλύπτουν τις σημαντικότερες μεγάλων αποστάσεων ροές διέλευσης συνόρων του κεντρικού δικτύου.
2. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, ένας διάδρομος του κεντρικού δικτύου επιτρέπεται να περιλαμβάνει μόνον δύο τρόπους μεταφοράς.
3. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου περιλαμβάνουν θαλάσσιους λιμένες και τις προσβάσεις σε αυτούς, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

Άρθρο 50

Κατάλογος διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Κάθε κράτος μέλος συμμετέχει σε τουλάχιστον έναν διάδρομο του κεντρικού δικτύου.
2. Ο κατάλογος διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012, της ... [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»].

Άρθρο 51
Συντονισμός διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Για να διευκολύνεται η συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή διορίζει, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, και αφού συμβουλευθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τα πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του «Ευρωπαίου συντονιστή».
2. Ο Ευρωπαίος συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του σε ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεών του σε θέματα χρηματοδότησης και κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μειζόνων έργων.
3. Στην απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαίου συντονιστή προσδιορίζεται ο τρόπος εκτέλεσης των καθηκόντων του κατά την παράγραφο 5.
4. Ο Ευρωπαίος συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η αποστολή του Ευρωπαίου συντονιστή αφορά έναν και μόνον διάδρομο του κεντρικού δικτύου. Ο Ευρωπαίος συντονιστής καταρτίζει μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του.
5. Ο Ευρωπαίος συντονιστής:
 - α) καθοδηγεί τη συντονισμένη υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου ώστε να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα που έχει καθορισθεί στην εκτελεστική απόφαση για τον συγκεκριμένο διάδρομο του κεντρικού δικτύου·
 - β) αναφέρει στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και, αναλόγως, όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν και συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·
 - γ) συντάσσει ετησίως έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου·
 - δ) διαβουλεύεται, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, ιδίως με τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομών, τους μεταφορείς, τους χρήστες μεταφορών και, αναλόγως, άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, προκειμένου να αποκτήσει πληρέστερη ίδια γνώση της ζήτησης μεταφορών, των επενδυτικών και χρηματοδοτικών δυνατοτήτων και των ενεργειών που πρέπει να αναληφθούν και τους όρους που πρέπει να τηρηθούν για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εν λόγω άντληση πόρων ή χρηματοδότηση.
6. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαίο συντονιστή και του παρέχουν τις πληροφορίες που χρειάζεται για την άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.
7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή δύναται να ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαίου συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή

χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

Άρθρο 52

Διοίκηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν πλατφόρμα διαδρόμου που είναι αρμόδια για τον καθορισμό των γενικών στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και την προετοιμασία και την επίβλεψη των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 1.
2. Η πλατφόρμα διαδρόμου απαρτίζεται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26^{ης} Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής⁶⁰.
3. Ο Ευρωπαϊός συντονιστής προεδρεύει της πλατφόρμας διαδρόμου.
4. Η πλατφόρμα διαδρόμου επιτρέπεται να συστήνεται ως μόνιμη νομική οντότητα, όπως π.χ. Ευρωπαϊκός Όμιλος Οικονομικού Σκοπού.
5. Η σύσταση πλατφορμών διαδρόμων δεν θίγει την αρχή ότι ο δικαιούχος ενωσιακής χρηματοδοτικής στήριξης έχει την τελική αρμοδιότητα υλοποίησης των έργων.

Άρθρο 53

Σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την πλατφόρμα διαδρόμου, καταρτίζουν από κοινού το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου το οποίο κοινοποιούν στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει συγκεκριμένα:
 - α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, καθώς και των σημείων συμφόρησης·
 - β) τους στόχους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εκφράζονται συγκεκριμένα με επιδόσεις όπως η ποιότητα εξυπηρέτησης, η μεταφορική ικανότητά του και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II·
 - γ) το πρόγραμμα των αναγκαίων μέτρων για την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου·
 - δ) μελέτη της αγοράς πολυτροπικών μεταφορών·

⁶⁰ EE L 75 της 15.3.2001, σ. 29.

ε) σχέδιο υλοποίησης, το οποίο περιλαμβάνει:

- σχέδιο για την εγκατάσταση των συστημάτων διαλειτουργικής διαχείρισης της κυκλοφορίας στους διαδρόμους πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών με την επιφύλαξη της εφαρμοστέας ενωσιακής νομοθεσίας,
- σχέδιο για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποτελεσματικότητας των πολυτροπικών μεταφορών και υπηρεσιών,
- μέτρα για τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας μελέτης, σχεδιασμού δημοπράτησης, υλοποίησης και παρακολούθησης των έργων κοινού ενδιαφέροντος,
- αξιολόγηση του κινδύνου, καθώς και των ενδεχόμενων επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στην υποδομή και, εφόσον χρειάζεται, πρόταση κατάλληλων μέτρων για την αύξηση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή·
- μέτρα για μετριασμό των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων·

στ) επενδυτικό σχέδιο το οποίο πρέπει να επικαιροποιείται τακτικά και να περιλαμβάνει:

- κατάλογο των έργων επέκτασης, ανακαίνισης ή αναπροσαρμογής των υποδομών μεταφοράς που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, για κάθε τρόπο μεταφοράς που υπάρχει στον διάδρομο του κεντρικού δικτύου·
- το σχετικό χρηματοδοτικό σχέδιο, στο οποίο αναφέρονται οι διάφορες πηγές άντλησης πόρων και χρηματοδότησης σε διεθνές, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό και ενωσιακό επίπεδο, καθώς και, όπου είναι δυνατόν, τα προβλεπόμενα συστήματα σταυροειδούς χρηματοδότησης και τα ιδιωτικά κεφάλαια, μαζί με το ύψος των υποχρεώσεων που έχουν αναληφθεί και, αναλόγως, αναφορά της συνεισφοράς της Ένωσης που προτείνεται με βάση ενωσιακά προγράμματα χρηματοδότησης.

2. Η Επιτροπή γνωμοδοτεί με βάση το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

3. Για να στηριχθεί η υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι εν λόγω αποφάσεις είναι δυνατόν:

- (α) να περιλαμβάνουν τον επενδυτικό σχεδιασμό, το αντίστοιχο κόστος και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, που κρίνονται αναγκαία για την υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού·

- (b) να προσδιορίζουν όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους, και ιδίως των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και θορύβου, και στην προώθηση της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της μεταφορικής ικανότητας·
- (c) να προβλέπουν άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου ανάπτυξης διαδρόμου και την αποδοτική χρήση της υποδομής διαδρόμου του κεντρικού δικτύου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 55 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 54

Επικαιροποίηση και υποβολή εκθέσεων

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν συνεχώς την Επιτροπή, μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις.

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή συνόψεις των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο. Μετά την έγκρισή τους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.

2. Ανά διετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και μετά από διαβούλευση με την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 54, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών, την οποία υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.
3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει πράξεις κατ'εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 56 για την προσαρμογή των παραρτημάτων I, II και III, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στα άρθρα 16, 24, 29 και 33. Κατά την προσαρμογή των παραρτημάτων, η Επιτροπή:
 - α) συμπεριλαμβάνει πλατφόρμες εφοδιαστικής, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία διετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά υπερέβη το αντίστοιχο όριο·

- β) αποκλείει πλατφόρμες εφοδιαστικής, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του αντίστοιχου ορίου·
- γ) αναπροσαρμόζει τους χάρτες των οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών υποδομών ώστε να αποτυπώνουν την πρόοδο για την περάτωση του δικτύου. Κατά την αναπροσαρμογή αυτών των χαρτών, η Επιτροπή δεν δέχεται καμία αναπροσαρμογή χάραξης οδού πέραν αυτής που επιτρέπεται από τη σχετική διαδικασία αδειοδότησης του έργου.

Οι αναπροσαρμογές δυνάμει των στοιχείων α) και β) βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat.

- 4. Έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομή νεοϋπαχθείσα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι επιλέξιμη για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 5 από την έναρξη ισχύος των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομή που αποκλείστηκε από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών δεν είναι πλέον επιλέξιμη από την έναρξη ισχύος των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με την παράγραφο 3. Η λήξη της επιλεξιμότητας δεν θίγει αποφάσεις χρηματοδότησης ή επιχορήγησης που έχει λάβει προηγουμένως η Επιτροπή.

Άρθρο 55 **Επιτροπή**

- 1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η τελευταία είναι επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
- 2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 56 **Άσκηση της εξουσιοδότησης**

- 1. Η εξουσία για την έκδοση κατ'εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
- 2. Οι αρμοδιότητες για την έκδοση των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 54 παράγραφος 3 ανατίθενται στην Επιτροπή επ'αόριστον από [έναρξη ισχύος του κανονισμού].
- 3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο μπορούν ανά πάσα στιγμή να ανακαλέσουν την εξουσιοδότηση που προβλέπει το άρθρο 54 παράγραφος 3. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που

ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ'εξουσιοδότηση πράξεων που είναι ήδη σε ισχύ.

4. Αμέσως μετά την έκδοση κάθε κατ'εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Πράξη κατ'εξουσιοδότηση, η οποία εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 54 παράγραφος 3, αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν εκφράσουν σχετική αντίρρηση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν την παρέλευση της εν λόγω χρονικής περιόδου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν σκοπεύουν να προβάλουν αντίρρηση. Η ανωτέρω προθεσμία παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 57 **Επανεξέταση**

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή διενεργεί επανεξέταση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί την υλοποίησή του και την πρόοδο υλοποίησής του σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 58 **Ενιαία Αρχή Επαφής**

Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίσουν Ενιαία Αρχή Επαφής για να διευκολυνθεί και να συντονισθεί η διαδικασία αδειοδότησης των έργων κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως των διασυνοριακών έργων, σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό κεκτημένο.

Άρθρο 59 **Καθυστέρηση της περάτωσης του κεντρικού δικτύου**

1. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης της έναρξης ή της περάτωσης εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, η Επιτροπή ζητεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να αιτιολογήσουν εντός τριών μηνών την καθυστέρηση. Βάσει της απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.
2. Η Επιτροπή δύναται, στο πλαίσιο της δραστήριας παρακολούθησης της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου και με βάση την αρχή της αναλογικότητας και της επικουρικότητας, να αποφασίσει τη λήψη κατάλληλων μέτρων.
3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη ενημερώνονται αμέσως για κάθε μέτρο που λαμβάνεται.

Άρθρο 60
Συμβιβάσιμο με τη νομοθεσία και τις πολιτικές της Ένωσης

Στα μέτρα που λαμβάνονται βάσει του παρόντος κανονισμού λαμβάνονται υπόψη οι οικείες πολιτικές της Ένωσης, ιδίως στους τομείς του ανταγωνισμού, της πρόσβασης στην αγορά, της προστασίας του περιβάλλοντος, της υγείας, της βιώσιμης ανάπτυξης και των δημόσιων συμβάσεων.

Άρθρο 61
Προώθηση και αξιολόγηση

Η Επιτροπή προωθεί και αξιολογεί την προαγωγή της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και τη συνολική εφαρμογή της.

Άρθρο 62
Κατάργηση

Η απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ καταργείται.

Εξακολουθεί να εφαρμόζεται η απόφαση αριθ. 611/2010/ΕΕ για όλες τις αποφάσεις χρηματοδότησης με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007⁶¹.

Άρθρο 63
Έναρξη ισχύος

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

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

⁶¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20^{ης} Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας, ΕΕ L 162 της 22.6.2007, σ. 1.