



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 28 Ιουλίου 2022
(OR. en)

11657/22

**Διοργανικός φάκελος:
2022/0420 (COD)**

**TRANS 515
CODEC 1187
IA 122**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	27 Ιουλίου 2022
Αποδέκτης:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
αριθ. προηγ. εγγρ.:	ST 15109/21
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 384 final
Θέμα:	Τροποποιημένη πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί των προσαρμογών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 384 final.

συνημμ.: COM(2022) 384 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.7.2022
COM(2022) 384 final

2021/0420 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)¹ καθορίζει ένα πανευρωπαϊκό πολυτροπικό δίκτυο σιδηροδρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών, θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που συνδέονται με αστικούς κόμβους, λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικούς σταθμούς σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το δίκτυο αυτό παρέχει στέρεες βάσεις για τη δημιουργία των αρτηριών που είναι απαραίτητες για την ομαλή ροή των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ευρώπης και ανά την Ευρώπη.

Για να συμβάλει στην αντιμετώπιση των αυξανόμενων προκλήσεων της γενιάς μας, όπως η κλιματική αλλαγή και η ανάγκη για αυξημένη ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών μας μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 14 Δεκεμβρίου 2021, νομοθετική πρόταση με την οποία αναθεωρείται ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2013². Σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας³ και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁴, η πρόταση αυτή αποσκοπεί στην αύξηση των δραστηριοτήτων που χρησιμοποιούν πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών και δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην πολυτροπικότητα και τη διαλειτουργικότητα μεταξύ τρόπων μεταφοράς και κόμβων, καθώς και στην καλύτερη ενσωμάτωση των αστικών κόμβων στο ΔΕΔ-Μ.

Ωστόσο, μετά την έκδοση των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών, η ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δοκιμάστηκε και πάλι από τις καταστροφικές επιπτώσεις του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Αυτό επαναπροσδιόρισε το γεωπολιτικό τοπίο, αναδεικνύοντας την ευπάθειά μας σε απρόβλεπτα σοβαρά γεγονότα που συμβαίνουν έξω από τα σύνορα της Ένωσης. Οι σημαντικές επιπτώσεις του πολέμου αυτού στις παγκόσμιες αγορές, παραδείγματος χάρη όσον αφορά την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια, κατέδειξε ότι η εσωτερική αγορά της Ένωσης και το δίκτυο μεταφορών της δεν μπορούν να εξετάζονται μεμονωμένα κατά τη διαμόρφωση της πολιτικής της Ένωσης. Χρειάζονται περισσότερο από ποτέ βελτιωμένες συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες εταίρους της ΕΕ.

Δεδομένου αυτού του νέου γεωπολιτικού πλαισίου, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2022 με τίτλο «Λωρίδες αλληλεγγύης»⁵ εντόπισε διάφορες σημαντικές προκλήσεις στον τομέα των υποδομών μεταφορών τις οποίες η ΕΕ και οι γειτονικές της χώρες πρέπει να αντιμετωπίσουν προκειμένου να στηρίξουν την οικονομία και την ανάκαμψη της Ουκρανίας, να καταστήσουν δυνατή τη μεταφορά γεωργικών και άλλων αγαθών στις ενωσιακές και παγκόσμιες αγορές και να διασφαλίσουν τη σημαντική ενίσχυση της συνδεσιμότητας με την Ευρώπη τόσο για τις εξαγωγές όσο και για τις εισαγωγές. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αυξημένη συνδεσιμότητα με την ΕΕ, στην ανωτέρω

¹ ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.

² COM(2021) 812 final.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2022) 217 final.

ανακοίνωση προτάθηκε ως μέτρο η αξιολόγηση του ενδεχομένου επέκτασης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

Οι βάσεις για την επέκταση αυτών των διαδρόμων έχουν ήδη τεθεί από την Επιτροπή, η οποία ενέκρινε στις 14 Ιουλίου 2022 αναθεωρημένους ενδεικτικούς χάρτες για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην Ουκρανία, στο πλαίσιο της πολιτικής της Επιτροπής για την επέκταση του ΔΕΔ-Μ στις γειτονικές χώρες⁶. Σκοπός των εν λόγω διευρυμένων χαρτών του ΔΕΔ-Μ είναι η εφαρμογή των προτύπων του ΔΕΔ-Μ και στα δίκτυα τρίτων χωρών, ώστε να καταστούν δυνατές οι αδιάλειπτες συνδέσεις. Ως εκ τούτου, παρέχουν επίσης μια στέρεη βάση για ξένες επενδύσεις σε αυτές τις χώρες σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς στόχους.

Ένα άλλο ζήτημα είναι τα διαφορετικά εύρη σιδηροτροχιών που χρησιμοποιούνται στην Ουκρανία και στο μεγαλύτερο μέρος της ΕΕ, γεγονός που παρεμποδίζει σημαντικά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Τα προϊόντα που εξάγονται από την Ουκρανία σιδηροδρομικώς πρέπει να μεταφορτώνονται κοντά στα σύνορα της ΕΕ, καθώς οι αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στο ουκρανικό δίκτυο δεν μπορούν να κινηθούν σε σιδηροδρομικές γραμμές με ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς 1 435 mm. Αυτό το ζήτημα της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων λόγω διαφορετικού εύρους τροχιάς έχει αναδείξει την ευπάθεια του σιδηροδρομικού δικτύου και εντός της επικράτειας της ΕΕ, καθώς αρκετά κράτη μέλη διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο με ονομαστικό εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς. Το ζήτημα αυτό δεν εξετάστηκε στη νομοθετική πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού ΔΕΔ-Μ της 14ης Δεκεμβρίου 2021, αλλά παρουσιάστηκε σαφώς ως πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί μετά τις πρόσφατες εξελίξεις στην Ουκρανία.

Επιπλέον, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία απευθύνεται έκκληση προκειμένου σημαντικό μέρος του 75 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς να εκτελούνται με σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ωστόσο, ο χρόνος και το κόστος που συνεπάγεται η μεταφόρτωση επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων, παρεμποδίζοντας την επίτευξη του στόχου αυτού. Τυχόν μαζική αύξηση του όγκου των σιδηροδρομικών μεταφορών θα δημιουργούσε σοβαρά σημεία συμφόρησης στα σύνορα, γεγονός που παρατηρείται σήμερα στα σύνορα της Ουκρανίας, και ως εκ τούτου θα έθετε επίσης σε κίνδυνο την εκπλήρωση αυτού του στόχου.

Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ εκτείνεται σε ορισμένες γειτονικές τρίτες χώρες, ιδίως στη Ρωσία και τη Λευκορωσία. Το δίκτυο αυτό αποτελεί τη βάση για τη συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και τρίτων χωρών στον τομέα των υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης των διασυννοριακών συνδέσεων με την ΕΕ. Λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία και της θέσης που υιοθέτησε η Λευκορωσία σ' αυτή τη σύγκρουση, η εν λόγω συνεργασία με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία θεωρείται ότι δεν είναι πλέον κατάλληλη και δεν είναι προς το συμφέρον της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, η παρούσα τροποποιημένη πρόταση έχει σκοπό να εισαγάγει τις κάτωθι αλλαγές στη νομοθετική πρόταση της 14ης Δεκεμβρίου 2021:

- Ως άμεση απάντηση στη ζητούμενη δράση που διατυπώθηκε στην ανακοίνωση «Λωρίδες αλληλεγγύης», προτείνεται η επέκταση τεσσάρων ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, με βάση τους

⁶ C(2022) 5056 final.

ενδεικτικούς χάρτες του κεντρικού δικτύου στις δύο αυτές χώρες. Αυτό αφορά ιδίως την επέκταση του διαδρόμου Βόρειας Θάλασσας - Βαλτικής Θάλασσας μέσω του Lvlv και του Κιέβου έως τη Μαριούπολη, την επέκταση του διαδρόμου Βαλτικής Θάλασσας - Εύξεινου Πόντου - Αιγαίου Πελάγους έως την Οδησό μέσω του Lvlv και μέσω του Κισινάου, καθώς και την επέκταση του διαδρόμου Βαλτικής Θάλασσας - Αδριατικής Θάλασσας και του διαδρόμου Ρήνου - Δούναβη έως το Lvlv. Οι εν λόγω επεκτάσεις διαδρόμων συνεπάγονται τροποποίηση του παραρτήματος III της πρότασης του περασμένου Δεκεμβρίου.

- Δεδομένου του τρέχοντος γεωπολιτικού πλαισίου, ο προσανατολισμός και η επέκταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προς τη Ρωσία και τη Λευκορωσία ούτε ισχύουν ούτε είναι πια επιθυμητοί. Ως εκ τούτου, προτείνεται η αφαίρεση των ενδεικτικών χαρτών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στη Ρωσία και τη Λευκορωσία από το παράρτημα IV. Ωστόσο, σε περίπτωση δημοκρατικής μετάβασης της Λευκορωσίας, η κατασκευή και η αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων της χώρας με την ΕΕ σύμφωνα με το συνολικό οικονομικό σχέδιο για μια δημοκρατική Λευκορωσία θα αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα, μεταξύ άλλων μέσω της επανένταξης της χώρας στον κανονισμό.
- Κατά συνέπεια, οι βελτιωμένες διασυνοριακές συνδέσεις με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία δεν αποτελούν πλέον υψηλή προτεραιότητα στην επικράτεια των κρατών μελών της ΕΕ. Επί του παρόντος υπάρχουν συνδέσεις από την Εσθονία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία και τη Φινλανδία με τις δύο αυτές τρίτες χώρες. Προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η μειωμένη προτεραιότητα που αποδίδεται στην κατασκευή και την αναβάθμιση των εν λόγω συνδέσεων «τελευταίου χιλιομέτρου», προτείνεται τα τελευταία χιλιόμετρα όλων των διασυνοριακών συνδέσεων να υποβαθμιστούν από το κεντρικό δίκτυο —στο οποίο περιλαμβάνονται επί του παρόντος— στο συνολικό δίκτυο, για το οποίο προβλέπεται μεταγενέστερη προθεσμία υλοποίησης έως το 2050. Κατά συνέπεια, αυτό θα οδηγήσει σε μικρή προσαρμογή της χάραξης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Οι αλλαγές αυτές συνεπάγονται τροποποίηση των παραρτημάτων I και III.
- Μετά την έγκριση των τροποποιημένων ενδεικτικών χαρτών του δικτύου ΔΕΔ-Μ στην Ουκρανία [COM(2022) 5056 final], προτείνεται να αντικατασταθούν οι σχετικοί χάρτες του παραρτήματος IV.
- Τέλος, αρκετά κράτη μέλη διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο με ονομαστικό εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Οι χώρες αυτές είναι η Ιρλανδία (1 600 mm), η Φινλανδία (1 524 mm), η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία (1 520 mm), καθώς και η Πορτογαλία και η Ισπανία (1 668 mm). Αυτές οι διαφορές στο εύρος σιδηροτροχιάς περιορίζουν σημαντικά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως αποδεικνύεται από την τρέχουσα κρίση στην Ουκρανία και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα όσον αφορά τις εξαγωγές σιτηρών σιδηροδρομικώς λόγω του διαφορετικού εύρους τροχιάς της. Επομένως, προτείνεται, για όλα τα κράτη μέλη που διαθέτουν χερσαία σιδηροδρομική σύνδεση με άλλα κράτη μέλη, αφενός, να συμπεριληφθεί απαίτηση για την ανάπτυξη όλων των νέων σιδηροδρομικών γραμμών του ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, και, αφετέρου, να εκπονηθεί σχέδιο μετάβασης σε αυτό το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για όλες

τις υφιστάμενες γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Αυτό θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στις απαιτήσεις υποδομών του ΔΕΔ-Μ, ιδίως στο τμήμα 1 (υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών) του κεφαλαίου ΙΙΙ.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ, ως ο βασικός πυλώνας της πολιτικής υποδομών μεταφορών, λειτουργεί ως κινητήρια δύναμη και εξαρτάται επίσης από συμπληρωματικές πολιτικές. Τα πρότυπα και οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ συνδέονται άμεσα με τους σχετικούς στόχους και τις ανάγκες άλλων τομέων/πεδίων μεταφορών και, ως εκ τούτου, με άλλες νομοθετικές πράξεις που αφορούν ειδικότερα συγκεκριμένους τομείς. Αυτό συνεπάγεται, για παράδειγμα, ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές του ΔΕΔ-Μ —για τη διασφάλιση αδιάλειπτων διασυνοριακών μεταφορών και κινητικότητας— πρέπει να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία περί διαλειτουργικότητας που προσδιορίζεται στο πλαίσιο της πολιτικής για τους σιδηροδρόμους. Ως εκ τούτου, οι αλλαγές που παρουσιάζονται στην παρούσα πρόταση όσον αφορά τη μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς συνάδουν πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Όσον αφορά τις αλλαγές στους χάρτες, αυτές συνάδουν και συμφωνούν πλήρως με τα μέτρα που προτείνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2022 με τίτλο «Λωρίδες αλληλεγγύης» [COM(2022) 217 final].

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συνάδει επίσης με άλλες πολιτικές της Ένωσης, όπως η τομεακή νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως δε με τους εξής δύο κανονισμούς:

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1299/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «υποδομή» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος εφαρμόζεται σε διάφορους τύπους εύρους τροχιάς.

Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος εφαρμόζεται σε δίκτυα με εύρος τροχιάς 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm και 1 668 mm. Ωστόσο, δεν ισχύει για μικρού μήκους γραμμές διέλευσης συνόρων με εύρος τροχιάς 1 520 mm που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο τρίτων χωρών.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση για τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της νομοθετικής πρότασης για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ [COM(2021) 812 final] είναι η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (άρθρα 170-172) που προβλέπει τη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ, σκοπός των διευρωπαϊκών δικτύων είναι να επιτρέπουν στους πολίτες της Ένωσης, στους οικονομικούς φορείς, καθώς και στους οργανισμούς περιφερειακής διοίκησης να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα. Επίσης, τα δίκτυα λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής της Ένωσης καθώς και της προαγωγής της αρμονικής ανάπτυξης του συνόλου της. Ως εκ τούτου, η πολιτική ΔΕΔ-Μ υπερβαίνει από τη φύση της τα σύνορα των κρατών μελών, καθώς επικεντρώνεται σε έναν ενιαίο, διασυνοριακό μηχανισμό ευρωπαϊκού δικτύου. Είναι προφανές ότι ένα τέτοιο ευρωπαϊκό δίκτυο δεν μπορεί να δημιουργηθεί από ένα μόνο κράτος μέλος.

Ομοίως, η καλύτερη σύνδεση του δικτύου μεταφορών της Ένωσης με γειτονικές τρίτες χώρες, όπως η Ουκρανία και η Δημοκρατία της Μολδαβίας, είναι αποτελεσματικότερη αν εφαρμοστεί σε επίπεδο Ένωσης και όχι μεμονωμένα σε εθνικό επίπεδο. Πράγματι, η αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [SWD(2021) 117 final]⁷ οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η συνεργασία για το ΔΕΔ-Μ με τρίτες χώρες, ως ένας από τους τομείς που θεσπίστηκαν πρόσφατα το 2013, δημιούργησε σημαντική προστιθέμενη αξία η οποία θα ήταν ανέφικτη μέσω της μεμονωμένης δράσης των κρατών μελών.

Το ίδιο ισχύει και για την αντίδραση της Ένωσης στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η οποία περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την υποβάθμιση της προτεραιότητας στις μεταφορικές συνδέσεις με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία. Αυτό απαιτεί επίσης συντονισμένη προσέγγιση σε ολόκληρη την Ένωση.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων της. Προβλέπει την προσαρμογή των συνημμένων χαρτών που καθορίζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών εντός της ΕΕ, καθώς και την προσαρμογή των ενδεικτικών χαρτών σε τρίτες γειτονικές χώρες.

Επιπλέον, προτείνεται να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm κάθε φορά που κατασκευάζουν νέα σιδηροδρομική γραμμή. Η υποχρέωση αυτή ίσχυε ήδη, αλλά τα δίκτυα που θεωρούνται απομονωμένα, δηλαδή αυτά που έχουν εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, εξαιρούνταν από την απαίτηση αυτή. Όσον αφορά την απαίτηση για τμήματα που δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί, αυτή δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος, εκτός από τη διενέργεια ανάλυσης και την εξεύρεση λύσης όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίον οι νέες αυτές σιδηροδρομικές γραμμές που θα έχουν το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm θα μπορούν να συνδεθούν αποτελεσματικά με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο που ίσως έχει διαφορετικό εύρος τροχιάς.

Η πρόταση περιλαμβάνει επίσης την υποχρέωση των κρατών μελών να μετατρέψουν τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Ωστόσο, τα

⁷ Evaluation of the Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network [Αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών] της 26ης Μαΐου 2021 [SWD(2021) 117 final].

κράτη μέλη διαθέτουν περιθώριο εκτίμησης, πρώτον, για να αποφασίσουν σχετικά με το χρονοδιάγραμμα της εν λόγω μετατροπής και, δεύτερον, για να αποφασίσουν, αν αυτό κρίνεται απαραίτητο, ότι η μετατροπή δεν δικαιολογείται βάσει κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους για ορισμένες γραμμές.

Τέλος, η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει επίσης την υποβάθμιση των τελευταίων χιλιομέτρων των διασυννοριακών τμημάτων προς τη Ρωσία και τη Λευκορωσία. Η υποβάθμιση αυτή αφορά μόνο πολύ περιορισμένα τμήματα ως προς το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής (τα «τελευταία χιλιόμετρα»). Η υποβάθμιση δεν σημαίνει ότι τα εν λόγω τμήματα του οδικού ή του σιδηροδρομικού δικτύου αφαιρούνται από το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά ότι το τελευταίο χιλιόμετρο έως τα σύνορα θα έχει απλώς μικρότερη προτεραιότητα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του, δηλαδή δεν θα υποχρεούνται τα κράτη μέλη να ολοκληρώσουν τα εν λόγω τμήματα έως το 2030, αλλά έως το 2050. Αυτό συνάδει πλήρως με τα εθνικά σχέδια και προγράμματα των οικείων κρατών μελών, δεδομένου ότι τα τελευταία δεν σχεδιάζουν να επενδύσουν χρηματοδοτικούς πόρους σε αυτές τις συνδέσεις του τελευταίου χιλιομέτρου βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση αφορά την τροποποίηση νομοθετικής πρότασης για την αναθεώρηση ισχύοντος κανονισμού, η διατήρηση του καθεστώτος της νομικής πράξης ως έχει φαίνεται αιτιολογημένη.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η αξιολόγηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ [SWD(2021) 117 final] ανέλυσε τη συνεργασία για το ΔΕΔ-Μ με γειτονικές και τρίτες χώρες μέσω της δημιουργίας ενδεικτικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Οδήγησε στο συμπέρασμα ότι οι εν λόγω ενδεικτικοί χάρτες συνέβαλαν στην παροχή ενός σημείου αναφοράς για τη συνεργασία όσον αφορά τον σχεδιασμό της ανάπτυξης των υποδομών μεταφορών στις εν λόγω χώρες, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια και η προώθηση της συνδεσιμότητας των μεταφορών της ΕΕ. Οι χάρτες αυτοί ήταν σαφώς αμοιβαία συμφέροντες ως προς την ενίσχυση των στρατηγικών πολυτροπικών μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ της ΕΕ και των οικείων γειτονικών περιοχών, καθώς και την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και των ανταλλαγών.

Οι ενδεικτικοί χάρτες βασίζονται στην ίδια μεθοδολογία με εκείνη του ΔΕΔ-Μ εντός της ΕΕ και καλύπτουν τόσο το επίπεδο του κεντρικού δικτύου όσο και το επίπεδο του συνολικού δικτύου. Παρότι αυτές οι ενδεικτικές επεκτάσεις δικτύων δεν συνεπάγονται αυτομάτως υποχρεωτική εφαρμογή όλων των προτύπων και απαιτήσεων του ΔΕΔ-Μ που έχουν καθοριστεί για τα κράτη μέλη της ΕΕ, η αξιολόγηση οδήγησε στο συμπέρασμα ότι συνέβαλαν στην κοινή χρήση της μεθοδολογίας της Ένωσης για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και για την προώθηση τεχνικών προτύπων, κανονιστικών πτυχών και βέλτιστων πρακτικών της Ένωσης όσον αφορά τη χρηματοδότηση. Επίσης, προσέφεραν προσανατολισμό στα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τις σχετικές πηγές ενωσιακής χρηματοδότησης και τους εθνικούς και ιδιωτικούς επενδυτές ως προς το πού θα πρέπει να εστιάζουν τη χρηματοδότηση και τις δραστηριότητές τους στις εν λόγω περιοχές. Όλες αυτές

οι πτυχές θα καταστούν ακόμη πιο κρίσιμες προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία ανάκαμψης και ανασυγκρότησης της Ουκρανίας και της πληττόμενης γειτονικής χώρας, της Δημοκρατίας της Μολδαβίας.

Η αξιολόγηση οδήγησε επίσης στο συμπέρασμα ότι η συνεργασία τρίτων χωρών όσον αφορά την πολιτική για το ΔΕΔ-Μ είναι επίσης κατάλληλη, εφόσον προωθεί υψηλά ευρωπαϊκά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα, καθώς και την οικονομική βιωσιμότητα κατά μήκος των χερσαίων διαδρόμων. Οι κοινές δραστηριότητες σχεδιασμού δικτύων με γειτονικές χώρες, οι οποίες οδηγούν σε ενδεικτικές επεκτάσεις του ΔΕΔ-Μ, είναι κατάλληλες υπό την έννοια ότι δημιουργούν ένα σταθερό πλαίσιο για συγκεντρωμένες επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών που υποστηρίζονται από ενωσιακές πηγές και διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αξιολόγηση ανέφερε επίσης ότι οι διεθνείς εξελίξεις (όπως η πρόοδος στις διαπραγματεύσεις προσχώρησης και η υπογραφή της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών για την περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων) υποδηλώνουν ότι η προσέγγιση αυτή παραμένει χρήσιμη με ορίζοντα το 2030 και το 2050 και θα μπορούσε να επεκταθεί περαιτέρω. Αυτό είναι ακόμη πιο επίκαιρο δεδομένου του νέου γεωπολιτικού πλαισίου. Επομένως, η επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας, η οποία περιλαμβάνεται στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση, μπορεί να αποτελέσει πολύτιμο εργαλείο που θα συμβάλει στη διαδικασία ανάκαμψης και ανασυγκρότησης των χωρών αυτών.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Στις 29 Ιουνίου 2022, πραγματοποιήθηκε διοργανική συνεδρίαση στην οποία συμμετείχαν όχι μόνο τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, αλλά και εκπρόσωποι υψηλού επιπέδου της Ουκρανίας, της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και της Γεωργίας. Η συνεδρίαση αυτή ασχολήθηκε με τη σημασία της νέας γεωπολιτικής πραγματικότητας που έχει δημιουργήσει ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας ειδικά για την πολιτική ΔΕΔ-Μ, αλλά και για την ευρύτερη πολιτική μεταφορών της Ένωσης, καθώς με και τον τρόπο με τον οποίον το ΔΕΔ-Μ πρέπει και μπορεί να προσαρμοστεί σε αυτό το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο. Η συζήτηση αυτή συνέβαλε σημαντικά στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση.

Επιπλέον, οι διμερείς συναντήσεις με το καθένα από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ, υπό την γαλλική και την τσεχική προεδρία, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 8 και 10 Ιουνίου 2022, αξιοποιήθηκαν προκειμένου να συζητηθούν οι προτεινόμενες αλλαγές στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση, ιδίως η μετάβαση σιδηροδρομικών γραμμών διαφορετικού εύρους τροχιάς στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm και η υποβάθμιση των συνδέσεων του τελευταίου χιλιομέτρου των οδικών και σιδηροδρομικών τμημάτων του κεντρικού δικτύου προς τη Ρωσία και τη Λευκορωσία.

Τέλος, η Επιτροπή δημοσίευσε στον ιστότοπό της πρόσκληση υποβολής στοιχείων στην οποία περιγράφονται τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν, οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν και τα σχέδια μέτρων πολιτικής. Η πρόσκληση υποβολής στοιχείων ήταν ανοικτή για την υποβολή παρατηρήσεων από τις 6 Ιουλίου 2022 έως τις 20 Ιουλίου 2022. Υποβλήθηκαν είκοσι δύο απαντήσεις, οι οποίες υποστηρίζουν όλες τα προτεινόμενα μέτρα. Οι κύριες παρατηρήσεις ήταν οι εξής:

- Τα προτεινόμενα μέτρα θα συμβάλουν στη βελτίωση των σιδηροδρομικών συνδέσεων με την Ουκρανία και τη Μολδαβία μέσω της επέκτασης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Θα βελτιώσουν τη συνδεσιμότητα της Ουκρανίας και της Μολδαβίας με την ΕΕ, ιδίως για τις εμπορευματικές μεταφορές, συμβάλλοντας έτσι

στους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

- Για την επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Μολδαβία απαιτείται η τήρηση τεχνικών, κανονιστικών και διοικητικών απαιτήσεων.
- Πολλές σιδηροδρομικές συνδέσεις στην Ουκρανία και μεταξύ Ουκρανίας και ΕΕ συνεπάγονται σημαντικές επενδύσεις. Απαιτείται επίσης η κατασκευή τερματικών σταθμών και εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης.
- Κατά την υλοποίηση της επέκτασης των διαδρόμων, η Επιτροπή θα πρέπει να δώσει τη δέουσα προσοχή στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων (αυτοκινητοδρόμων) μεταξύ Ρουμανίας, Μολδαβίας και Ουκρανίας.
- Ο ποταμός Δούναβης προσφέρει μεγάλες δυνατότητες για εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων μεταξύ της Ουκρανίας και της ΕΕ.
- Για την ανάπτυξη συνδέσεων μεταξύ Ουκρανίας και Μολδαβίας, τον εκσυγχρονισμό και την ανακατασκευή υποδομών μεταφορών θα απαιτηθούν τεράστιες επενδύσεις. Αυτό προϋποθέτει αύξηση του προϋπολογισμού της ΕΕ που προορίζεται για την υλοποίηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ.
- Η ανάπτυξη σιδηροδρομικών γραμμών με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς μεταξύ Ουκρανίας/Μολδαβίας και ΕΕ, καθώς και εντός της ΕΕ, είναι απαραίτητη για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων. Αυτή θα αυξήσει την αποδοτικότητα των σιδηροδρόμων, ιδίως χάρη στη μείωση του χρόνου αναμονής στα σημεία διέλευσης των συνόρων. Ωστόσο, θα πρέπει να αξιολογηθούν προσεκτικά οι επιπτώσεις αυτής της ανάπτυξης, ιδίως εκείνες που αφορούν τη χρηματοδότηση και τη διαλειτουργικότητα με το δίκτυο που έχει διαφορετικό εύρος τροχιάς.

Σε μία απάντηση στην πρόσκληση υποβολής στοιχείων εκφράζονται ανησυχίες σχετικά με τη συμπερίληψη του ποταμού Δνείπερου στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμπερίληψη του ποταμού Δνείπερου στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ αποτέλεσε αντικείμενο χωριστής διαδικασίας και εγκρίθηκε με κατ' εξουσιοδότηση πράξη της Επιτροπής στις 14 Ιουλίου 2022. Η παρούσα πρόταση απλώς αναπαράγει τους χάρτες του ΔΕΔ-Μ που περιλαμβάνονται στην προαναφερθείσα κατ' εξουσιοδότηση πράξη.

• **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσεως**

Για την παρούσα τροποποιημένη πρόταση, η Επιτροπή βασίστηκε κυρίως στα συμπεράσματα της διοργανικής συνόδου των κρατών μελών της ΕΕ, με τη συμμετοχή της Ουκρανίας, της Δημοκρατίας της Μολδαβίας και της Γεωργίας, καθώς και στις διμερείς ανταλλαγές απόψεων με κάθε κράτος μέλος.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η διενέργεια νέας εκτίμησης επιπτώσεων πέραν εκείνης στην οποία βασίστηκε η αρχική νομοθετική πρόταση της 14ης Δεκεμβρίου 2021⁸ κρίνεται περιττή, διότι οι κύριοι στόχοι και

⁸ SWD(2021) 472 final.

οι προτιμώμενες επιλογές δεν άλλαξαν και επειδή οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις του προτεινόμενου κειμένου δεν αναμένεται να διαφέρουν σημαντικά από τις αναμενόμενες επιπτώσεις των όρων της αρχικής πρότασης. Επιπροσθέτως, στην εκτίμηση επιπτώσεων της αρχικής πρότασης ελήφθησαν υπόψη οι ροές μεταφορών από τρίτες χώρες μόνο σχηματικά, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι ακριβείς χαράξεις των ενδεικτικών δικτύων των γειτονικών τρίτων χωρών. Δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση τροποποιεί κυρίως τους χάρτες των γειτονικών τρίτων χωρών και τις περιορισμένες συνδέσεις του τελευταίου χιλιομέτρου με τις εν λόγω χώρες στο έδαφος της Ένωσης, δεν αναμένεται ότι θα επηρεάσει τα αποτελέσματα της αρχικής εκτίμησης επιπτώσεων.

Όσον αφορά τις νέες διατάξεις για την προώθηση της μετάβασης στο ευρωπαϊκό ονομαστικό εύρος σιδηροτροχιάς, η παρούσα πρόταση αρκείται σε περιορισμένη τροποποίηση της απαίτησης δυνάμει της τρέχουσας νομοθετικής πρότασης, η οποία προβλέπει τη μετάβαση των νέων σιδηροδρομικών γραμμών του ΔΕΔ-Μ (δηλαδή εκείνων που δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού) στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Σύμφωνα με τη νομοθετική πρόταση του Δεκεμβρίου του 2021, από τη διάταξη αυτή εξαιρούνται οι νέες σιδηροδρομικές γραμμές οι οποίες αποτελούν «επέκταση σε δίκτυο, το εύρος τροχιάς του οποίου είναι διαφορετικό και δεν έχει επαφή με τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ένωση». Η απαίτηση αυτή δεν είναι ιδιαίτερα σαφής, και η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο να διασφαλίσει τη σαφέστερη ερμηνεία της και κυρίως να διασφαλίσει ότι τα λεγόμενα «απομονωμένα δίκτυα», δηλαδή δίκτυα με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, δεν θα εξαιρούνται αυτομάτως από την απαίτηση αυτή.

Σε κάθε περίπτωση, αυτή η τυπική απαίτηση αφορά μόνο νέες σιδηροδρομικές γραμμές. Το κόστος κατασκευής νέας σιδηροδρομικής γραμμής η οποία θα έχει το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm δεν διαφέρει καταρχήν από το κόστος κατασκευής γραμμής διαφορετικού εύρους τροχιάς. Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται σημαντική διαφορά όσον αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις αυτού του μέτρου σε σύγκριση με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων.

Αρκετά κράτη μέλη διαθέτουν σήμερα σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικά εύρη τροχιάς. Η πλέον πρόσφατη τεχνολογία επιτρέπει τη λειτουργία σε διαφορετικά εύρη τροχιάς με τη χρήση αμαξοστοιχιών μεταβλητού εύρους. Μια άλλη τεχνολογία για τη διαχείριση γραμμών με διαφορετικά εύρη τροχιάς σε ένα δίκτυο είναι η λεγόμενη τρίτη σιδηροτροχιά στην υποδομή της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία επιτρέπει την κυκλοφορία διαφορετικών τύπων αμαξοστοιχιών στην υποδομή. Η Ισπανία, για παράδειγμα, αναπτύσσει ένα δίκτυο υψηλής ταχύτητας με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς, ένα συμβατικό δίκτυο με το ιβηρικό εύρος τροχιάς και ένα δίκτυο με το μετρικό εύρος τροχιάς σε ορισμένους αστικούς κόμβους. Επομένως, παρότι αυτό συνεπάγεται πρόσθετο κόστος, υπάρχει τεχνολογία που εξασφαλίζει ότι η σταδιακή μετάβαση των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στο σιδηροδρομικό σύστημα και δεν θα διαταράξει τη σιδηροδρομική κυκλοφορία. Η εμπειρία της Ισπανίας δείχνει επίσης ότι η έναρξη της διαδικασίας μετάβασης ορισμένων γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς επιφέρει τη μετάβαση και άλλων τμημάτων του δικτύου. Επομένως, η έναρξη της μετάβασης των κύριων σιδηροδρομικών γραμμών του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα δημιουργήσει θετική δυναμική.

Από την άλλη πλευρά, η παρούσα τροποποιημένη πρόταση περιλαμβάνει διάταξη που καλεί τα κράτη μέλη με σιδηροδρομικό δίκτυο διαφορετικού εύρους από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm να καταρτίσουν σχέδιο μετάβασης

στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για τις υφιστάμενες γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Το εν λόγω σχέδιο μετάβασης θα περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους. Ως εκ τούτου, οι οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις θα αναλυθούν στο πλαίσιο του εν λόγω σχεδίου μετάβασης. Εάν η ανάλυση αυτή καταλήξει σε αρνητική εκτίμηση της σχέσης κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη μπορούν να μην υλοποιήσουν τη μετάβαση ορισμένων τμημάτων του δικτύου τους στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς.

Συνολικά, οι επιπτώσεις και τα αποτελέσματα της μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς αναμένεται να έχουν θετικό πρόσημο. Η μετάβαση αποσκοπεί πρωτίστως στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση και με τις γειτονικές τρίτες χώρες. Για παράδειγμα, η ανάγκη εξαγωγών γεωργικών προϊόντων από την Ουκρανία σε ευρωπαϊκούς λιμένες μετά τον αποκλεισμό των ουκρανικών λιμένων στον Εύξεινο Πόντο από τη Ρωσία κατέδειξε επίσης τις οικονομικές αρνητικές επιπτώσεις που έχουν τα μη εναρμονισμένα εύρη τροχιάς στην Ένωση. Για να φθάσουν στον λιμένα Κλαϊρέδα της Λιθουανίας, τα σιτηρά που μεταφέρονται με ουκρανικές αμαξοστοιχίες πρέπει να μεταφορτωθούν στα σύνορα Πολωνίας-Ουκρανίας (σε αμαξοστοιχίες με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm) και στη συνέχεια να μεταφορτωθούν εκ νέου στα σύνορα Πολωνίας-Λιθουανίας (σε αμαξοστοιχίες με εύρος τροχιάς 1 520 mm). Αυτό αυξάνει το κόστος μεταφοράς και την απώλεια χρόνου, οπότε αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα των συνεπειών που έχει η έλλειψη διαλειτουργικότητας στο σιδηροδρομικό σύστημα της ΕΕ λόγω των διαφορών στο εύρος τροχιάς. Αυτή η έλλειψη διαλειτουργικότητας εμποδίζει επίσης σοβαρά τη συμπληρωματικότητα μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, ιδίως σε περίπτωση κρίσης, όπως ο αποκλεισμός των ουκρανικών λιμένων, οι συνέπειες του οποίου θέτουν σε κίνδυνο την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια. Εκτός αυτού, το περιβαλλοντικό κόστος των χιλιάδων φορτηγών που διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ της Γαλλίας και της Ιβηρικής Χερσονήσου, ή μεταξύ της Πολωνίας και των χωρών της Βαλτικής, ή πιο πρόσφατα μεταξύ της Ουκρανίας και της Πολωνίας, οφείλεται εν μέρει στην έλλειψη διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Εκτός από τα ζητήματα διαλειτουργικότητας, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ) έχει εκφράσει ανησυχίες σχετικά με την έλλειψη ανταγωνισμού των αντίστοιχων εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων λόγω των διαφορών στο εύρος τροχιάς. Για παράδειγμα, σε έκθεση του ΕΕΣ σχετικά με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές που δημοσιεύθηκε το 2016⁹ αναφέρεται ότι η έλλειψη τυποποιημένου εύρους τροχιάς στην ΕΕ δεν αποτελεί μόνο τεχνικό περιορισμό για τις σιδηροδρομικές μεταφορές που εμποδίζει τη διαλειτουργικότητα. Στην πραγματικότητα, το γεγονός ότι συνυπάρχουν διαφορετικά εύρη σιδηροτροχιάς στο εσωτερικό μιας χώρας ή εντός της Ένωσης παρεμποδίζει επίσης τη δυναμική του ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων της αγοράς. Η είσοδος νέων φορέων εκμετάλλευσης ενδεχομένως παρεμποδίζεται εξαιτίας του περιορισμού της διαλειτουργικότητας του τροχαίου υλικού και του μεγέθους των οικονομιών κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν με μια ανοικτή αγορά. Επιπλέον, οι διαφορές επιδεινώνουν την εμφάνιση άλλων φραγμών που παρεμποδίζουν την είσοδο στην αγορά, μειώνοντας τη διαθέσιμη προσφορά κατασκευαστών τροχαίου υλικού και αυξάνοντας το κόστος συντήρησης.

Η χρήση εύρους τροχιάς διαφορετικού από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς εμποδίζει την πρόσβαση στην επιλογή ενοικίασης ευρωπαϊκού τροχαίου υλικού για

⁹ Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2016): Ειδική έκθεση αριθ. 08/2016: Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ παραμένουν εκτός τροχιάς.

τη λειτουργία συμβατικών γραμμών. Αυτό σημαίνει ότι οι νεοεισερχόμενοι φορείς πρέπει να λειτουργούν σε γραμμές διαφορετικού εύρους τροχιάς και να αγοράζουν κατάλληλο τροχαίο υλικό. Δεδομένου ότι η αγορά για την παραγωγή του εν λόγω υλικού λειτουργεί σε εθνικό επίπεδο, αυτό μπορεί δυνητικά να οδηγήσει σε υψηλότερες τιμές λόγω της έλλειψης διεθνούς ανταγωνισμού στην παραγωγή του.

Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς θα συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Το άνοιγμα της αγοράς, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη τυποποιημένου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ποιότητας (ERTMS, μήκος αμαξοστοιχίας 740 m, εξηλεκτρισμός κ.λπ.), το οποίο θα είναι πλήρως διαλειτουργικό, θα συμβάλει στην αύξηση της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών μειώνοντας το κόστος των υποδομών και το κόστος του τροχαίου υλικού. Θα διευκολύνει επίσης την είσοδο νέων φορέων στην αγορά, χάρη στη λειτουργία μιας αγοράς τροχαίου υλικού που θα είναι διαλειτουργικό σε ολόκληρο το δίκτυο.

Τέλος, το σχέδιο μετάβασης αποσκοπεί στη διασφάλιση της ομαλής διαδικασίας αλλαγής εύρους. Υπάρχουν διαθέσιμες τεχνολογίες που διασφαλίζουν την αποφυγή διακοπής λειτουργίας στο δίκτυο, μεταξύ του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς και των υφιστάμενων εθνικών δικτύων. Ωστόσο, οι τεχνολογίες αυτές θα πρέπει να θεωρούνται μεταβατικές, δεδομένου ότι ο μακροπρόθεσμος στόχος είναι η δημιουργία ενός ενοποιημένου ευρωπαϊκού δικτύου. Τυχόν μακροπρόθεσμη εφαρμογή ενός υβριδικού συστήματος θα διαιωνίζει την τρέχουσα κατάσταση, η οποία δημιουργεί, πέραν των προβλημάτων διαλειτουργικότητας, επιβάρυνση για την είσοδο νέων παραγόντων στην αγορά οι οποίοι δεν έχουν άλλη επιλογή παρά να αγοράσουν συγκεκριμένο τροχαίο υλικό για γραμμές με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς.

Εν ολίγοις, εξαιτίας του πρόσθετου κόστους που συνεπάγεται η έλλειψη διαλειτουργικότητας, η σιδηροδρομική κυκλοφορία δεν είναι ανταγωνιστική. Σε περίπτωση κρίσης, δεν διασφαλίζεται η δυνατότητα υποκατάστασης ενός τρόπου μεταφοράς από άλλον, με αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η πρωτοβουλία της αρχικής πρότασης αποτελούσε μέρος του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2021 βάσει του παραρτήματος I (νέες πρωτοβουλίες) και όχι του παραρτήματος II (πρωτοβουλίες του προγράμματος REFIT).

Η τροποποιημένη πρόταση βελτιώνει περαιτέρω τη λειτουργία της σιδηροδρομικής πολιτικής για το δίκτυο ΔΕΔ-Μ αντιμετωπίζοντας το ζήτημα της διαλειτουργικότητας που παρουσιάζουν τα διαφορετικά εύρη τροχιάς στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Με τον καθορισμό ενιαίας απαίτησης για το εύρος σιδηροτροχιάς στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, η τροποποιημένη πρόταση θα ενισχύσει περαιτέρω την προσβασιμότητα όλων των χρηστών στο σιδηροδρομικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα τροποποιημένη πρόταση δεν έχει περαιτέρω επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης σε σχέση με εκείνες που είχαν ήδη αναφερθεί στην αρχική νομοθετική πρόταση της 14ης Δεκεμβρίου 2021.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Όπως περιγράφεται στην αρχική πρόταση του Δεκεμβρίου του 2021, η Επιτροπή θα παρακολουθεί επίσης την πρόοδο, τις επιπτώσεις και τα αποτελέσματα της παρούσας πρωτοβουλίας μέσω ενός συνόλου μέσων διακυβέρνησης, που βασίζονται στη διοίκηση του ΔΕΔ-Μ, όπως ο ενισχυμένος ρόλος των Ευρωπαίων Συντονιστών και των προγραμμάτων εργασιών τους.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Οι αλλαγές (1) έως (5) αφορούν τη προσθήκη νέων αιτιολογικών σκέψεων που θα σχετίζονται με τη νέα διάσταση και το νέο πλαίσιο σε επίπεδο γεωπολιτικής που θα πρέπει να αντιμετωπίσει και να διαχειριστεί το ΔΕΔ-Μ.

Οι αλλαγές (6) έως (9) εισάγονται για να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ανάγκη μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος σιδηροτροχιάς, ιδίως όσον αφορά όλες τις νέες σιδηροδρομικές γραμμές που δεν έχουν ακόμη κατασκευαστεί κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, αλλά και όσον αφορά ένα ορθό σχέδιο μετάβασης για τα υφιστάμενα τμήματα σιδηροδρόμων στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών.

Η αλλαγή (10) λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση της Ιρλανδίας, η οποία, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, δεν έχει επαφή με κανένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα και, ως εκ τούτου, εξαιρείται από τις απαιτήσεις του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς των 1 435 mm.

Οι αλλαγές (11) έως (14) περιλαμβάνουν όλες τις αλλαγές σε σχέση με τους συνημμένους χάρτες του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, ιδίως την αφαίρεση των χαρτών της Λευκορωσίας και της Ρωσίας, τη συμπερίληψη των νέων εγκεκριμένων ενδεικτικών χαρτών για την Ουκρανία, την υποβάθμιση των τελευταίων χιλιομέτρων όλων των σιδηροδρομικών και οδικών διασυννοριακών τμημάτων προς τη Ρωσία και τη Λευκορωσία από το κεντρικό στο συνολικό δίκτυο και την επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών προς την Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας.

- **Αλλαγές σε σχέση με την αρχική νομοθετική πρόταση [COM(2021) 812 final]**

Οι αλλαγές στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση σε σχέση με την πρόταση της 14ης Δεκεμβρίου 2021 [COM(2021) 812 final], είναι οι εξής:

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ

- 1) Προστίθεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 39:

«(39) Η ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απειλήθηκε και δοκιμάστηκε εξαιτίας των καταστροφικών συνεπειών του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Η επίθεση αυτή επαναπροσδιόρισε το γεωπολιτικό τοπίο, αναδεικνύοντας την ευπάθεια της Ένωσης σε απρόβλεπτα σοβαρά γεγονότα που συμβαίνουν έξω από τα σύνορα της Ένωσης. Οι σημαντικές επιπτώσεις του πολέμου αυτού στις παγκόσμιες αγορές, παραδείγματος χάρη όσον αφορά την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια, κατέδειξε ότι η εσωτερική αγορά της Ένωσης και το δίκτυο μεταφορών της δεν μπορούν να εξετάζονται μεμονωμένα κατά τη διαμόρφωση της πολιτικής της Ένωσης. Χρειάζονται περισσότερο από ποτέ βελτιωμένες συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες εταίρους της Ένωσης.»

- 2) Προστίθεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 40:

«(40) Δεδομένου αυτού του νέου γεωπολιτικού πλαισίου, η ανακοίνωση της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2022 με τίτλο “Λωρίδες αλληλεγγύης”¹⁰ εντοπίζει διάφορες σημαντικές προκλήσεις στον τομέα των υποδομών μεταφορών τις οποίες η Ένωση και οι γειτονικές της χώρες πρέπει να αντιμετωπίσουν προκειμένου να στηρίζουν την οικονομία και την ανάκαμψη της Ουκρανίας, να καταστήσουν δυνατή τη μεταφορά γεωργικών και άλλων αγαθών στις ενωσιακές και παγκόσμιες αγορές και να διασφαλίσουν τη σημαντική ενίσχυση της συνδεσιμότητας με την Ένωση τόσο για τις εξαγωγές όσο και για τις εισαγωγές. Προκειμένου να διασφαλιστεί αυξημένη συνδεσιμότητα με την Ένωση, στην εν λόγω ανακοίνωση προτάθηκε να αξιολογηθεί η επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας.»

- 3) Προστίθεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 41:

«(41) Λόγω του πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και της θέσης που υιοθέτησε η Λευκορωσία στην εν λόγω σύγκρουση, η συνεργασία μεταξύ της Ένωσης και της Ρωσίας και της Λευκορωσίας στον τομέα της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ δεν είναι ούτε κατάλληλη ούτε προς το συμφέρον της Ένωσης. Ως εκ τούτου, το δίκτυο ΔΕΔ-Μ στις δύο αυτές τρίτες χώρες θα πρέπει να διακοπεί. Κατά συνέπεια, οι βελτιωμένες διασυνοριακές συνδέσεις με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία δεν αποτελούν πλέον υψηλή προτεραιότητα στην επικράτεια των κρατών μελών. Επί του παρόντος υπάρχουν συνδέσεις μεταξύ της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Πολωνίας και της Φινλανδίας και των εν λόγω τρίτων χωρών. Προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η μειωμένη προτεραιότητα που αποδίδεται στην κατασκευή και την αναβάθμιση των εν λόγω συνδέσεων, τα τελευταία χιλιόμετρα όλων των διασυνοριακών συνδέσεων με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία που περιλαμβάνονται επί του παρόντος στο κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να υποβαθμιστούν από το κεντρικό στο συνολικό δίκτυο, για το οποίο προβλέπεται μεταγενέστερη προθεσμία υλοποίησης έως το 2050. Ωστόσο, σε περίπτωση δημοκρατικής μετάβασης της Λευκορωσίας, η κατασκευή και η αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων της χώρας με την ΕΕ σύμφωνα με το συνολικό οικονομικό σχέδιο για μια δημοκρατική Λευκορωσία θα αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα, μεταξύ άλλων μέσω της επανένταξης της χώρας στον κανονισμό.»

¹⁰ COM(2022) 217 final.

- 4) Προστίθεται η ακόλουθη νέα αιτιολογική σκέψη 42:

«(42) Το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο κατέδειξε επίσης πόσο σημαντικές είναι οι αδιάλειπτες μεταφορικές συνδέσεις εντός της επικράτειας της Ένωσης καθώς και με γειτονικές τρίτες χώρες. Η ύπαρξη εύρους σιδηροτροχιάς διαφορετικού από το ευρωπαϊκό ονομαστικό τυποποιημένο εύρος τροχιάς των 1 435 mm παρεμποδίζει σοβαρά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων σε ολόκληρη την Ένωση και επηρεάζει ακόμη και την ανταγωνιστικότητα των εν λόγω απομονωμένων σιδηροδρομικών δικτύων. Ως εκ τούτου, οι νέες σιδηροδρομικές γραμμές θα πρέπει να κατασκευάζονται μόνο με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Επιπλέον, τα κράτη μέλη με δίκτυο διαφορετικού εύρους τροχιάς θα πρέπει να αξιολογήσουν τη μετατροπή των υφιστάμενων γραμμών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Η υποχρέωση αυτή δεν θα πρέπει να ισχύει για την Ιρλανδία, δεδομένου ότι, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, το δίκτυο μεταφορών της είναι πλήρως αποκομμένο από οποιαδήποτε χερσαία σύνδεση στο έδαφος της Ένωσης.»

- 5) Η αιτιολογική σκέψη 39 και όλες οι επόμενες αιτιολογικές σκέψεις αναριθμούνται σε αιτιολογική σκέψη 43 και επόμενες·

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ενότητα 1: Υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών

- 6) Στο άρθρο 15 (Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο), εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές:

- α) στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) απαλείφεται·
- β) στην παράγραφο 2, τα στοιχεία γ), δ) και ε) αναριθμούνται σε στοιχεία β), γ) και δ)·
- γ) στην παράγραφο 3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία α) έως δ)»·*

- 7) Στο άρθρο 16 (Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο), εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές:

- α) στην παράγραφο 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ), καθώς και την απαίτηση για επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου»·*
- β) στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου»·*

γ) στην παράγραφο 3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ), καθώς και την απαίτηση για επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.»

δ) στην παράγραφο 3, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.»

ε) στην παράγραφο 4, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«πληροί την απαίτηση του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο δ), στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.»

στ) στην παράγραφο 4, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«πληροί την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο β), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.»

8) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 16α:

«Άρθρο 16α

Ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για τα σιδηροδρομικά δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι για κάθε νέα σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου, του εκτεταμένου δικτύου και του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), προβλέπεται η εφαρμογή του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς των 1 435 mm. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται όταν στην υποδομή μπορούν να κυκλοφορούν αμαξοστοιχίες με εύρος τροχιάς 1 435 mm. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως νέα σιδηροδρομική υποδομή νοείται κάθε υποδομή για την οποία δεν έχουν αρχίσει εργασίες κατασκευής κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καταρτίζουν, το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, σχέδιο μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm για τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών. Το εν λόγω σχέδιο μετάβασης συντονίζεται με το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη που επηρεάζεται/-ονται από τη μετάβαση.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να προσδιορίσουν στο σχέδιο μετάβασης τις σιδηροδρομικές γραμμές που θα μεταβούν στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους που αιτιολογεί την απόφαση μη

μετάβασης των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα.

4. Οι προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και των επενδύσεων που σχετίζονται με το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνονται στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊού Συντονιστή για ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών στον οποίο ανήκουν οι γραμμές εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς, σύμφωνα με το άρθρο 53.»
- 9) Στο άρθρο 19 (Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών), εισάγονται οι ακόλουθες αλλαγές:
- α) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο α):
- «α) μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1 435 mm).»*
- β) τα στοιχεία α) έως ζ) αναριθμούνται σε στοιχεία β) έως η).»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- 10) Στο άρθρο 63 (Εξαιρέσεις) προστίθεται το ακόλουθο δεύτερο εδάφιο:

«Οι διατάξεις του άρθρου 16α δεν ισχύουν για την Ιρλανδία.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

- 11) Οι χάρτες που απεικονίζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 1/23, ΜΕΡΟΣ 2/23, ΜΕΡΟΣ 3/23, ΜΕΡΟΣ 4/23, ΜΕΡΟΣ 5/23, ΜΕΡΟΣ 14/23 και ΜΕΡΟΣ 15/23 της πρότασης κανονισμού COM(2021) 812 final αντικαθίστανται από τα περιεχόμενα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι μέρη 1 έως 6 της παρούσας τροποποιημένης πρότασης ως εξής:

α) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 1/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 1/6.

β) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 2/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 1/6.

γ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 3/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 2/6.

δ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 4/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 3/6.

ε) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 5/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 4/6.

στ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 14/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 5/6.

ζ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 15/23 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – ΜΕΡΟΣ 6/6.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

- 12) Οι χάρτες που απεικονίζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 1/14, ΜΕΡΟΣ 4/14, ΜΕΡΟΣ 5/14, ΜΕΡΟΣ 6/14, ΜΕΡΟΣ 7/14, ΜΕΡΟΣ 8/14, ΜΕΡΟΣ 9/14, ΜΕΡΟΣ 10/14, ΜΕΡΟΣ 13/14 και ΜΕΡΟΣ 14/14 της πρότασης κανονισμού COM(2021) 812 final αντικαθίστανται από τους χάρτες του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ μέρη 1 έως 8 της παρούσας τροποποιημένης πρότασης ως εξής:

α) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 1/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 1/8.

β) στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 4/14 ο δεύτερος χάρτης αντικαθίσταται από τον δεύτερο χάρτη του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 1/8.

γ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 5/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 2/8.

δ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 6/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 3/8.

ε) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 7/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 4/8.

στ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 8/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 5/8.

ζ) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 9/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 6/8.

η) στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 10/14 ο πρώτος χάρτης αντικαθίσταται από τον πρώτο χάρτη του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 7/8.

θ) στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 13/14 ο δεύτερος χάρτης αντικαθίσταται από τον δεύτερο χάρτη του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 7/8.

ι) το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ – ΜΕΡΟΣ 14/14 αντικαθίσταται από το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΜΕΡΟΣ 8/8.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

- 13) Οι χάρτες του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙV – ΜΕΡΟΣ 1/12 και ΜΕΡΟΣ 8/12 της πρότασης κανονισμού COM(2021) 812 final αντικαθίστανται από τους χάρτες του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙΙ μέρη 1 και 2 της παρούσας τροποποιημένης πρότασης.

- 14) Οι χάρτες του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ IV – ΜΕΡΟΣ 12/12 της πρότασης κανονισμού COM(2021) 812 final απαλείφονται.