



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 17 Δεκεμβρίου 2021
(OR. en)

15109/21

**Διοργανικός φάκελος:
2021/0420 (COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	15 Δεκεμβρίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2021) 812 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 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

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2021) 812 final.

σνημμ.: COM(2021) 812 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

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)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα νομοθετική πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (στο εξής: ΔΕΔ-Μ) αποτελεί βασική δράση στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Στόχος του κανονισμού ΔΕΔ-Μ είναι η δημιουργία ενός ενωσιακής κλίμακας αποτελεσματικού και πολυτροπικού δικτύου σιδηροδρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών, διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και οδών που συνδέονται με αστικούς κόμβους, θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικούς σταθμούς σε όλη την ΕΕ. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο της αναθεώρησης είναι τα ανεπαρκή και/ή ελλιπή πρότυπα υποδομών του ΔΕΔ-Μ καθώς και η έλλειψη ενοποιημένων προτύπων για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο ΔΕΔ-Μ με αρνητικές επιπτώσεις στο κλίμα και το περιβάλλον. Δεύτερον, το δίκτυο ΔΕΔ-Μ εμφανίζει σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα καθώς και ανεπαρκή συνδεσιμότητα των δικτύων με όλες τις περιφέρειες, στοιχεία τα οποία λειτουργούν ανασταλτικά για την πολυτροπικότητα. Τρίτον, πρέπει να αντιμετωπιστεί η ανεπαρκής ασφάλεια και αξιοπιστία της υποδομής του ΔΕΔ-Μ. Τέλος, τα μέσα διακυβέρνησης είναι ανεπαρκή σε σύγκριση με τις νέες ανάγκες και ο σχεδιασμός του δικτύου ΔΕΔ-Μ χρήζει αναθεώρησης ώστε να βελτιωθεί η συνοχή με άλλες πολιτικές.

Ως εκ τούτου, η αναθεώρηση του ΔΕΔ-Μ αποσκοπεί στην επίτευξη τεσσάρων βασικών στόχων. Πρώτον, αποσκοπεί στον πιο οικολογικό προσανατολισμό των μεταφορών μέσω της παροχής της κατάλληλης βάσης υποδομής για τον μετριασμό της συμφόρησης και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ρύπανσης του αέρα και των υδάτων, καθιστώντας κάθε τρόπο μεταφοράς πιο αποδοτικό και διασφαλίζοντας την αύξηση των μεταφορικών δραστηριοτήτων με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Ειδικότερα, επιδιώκει να διευκολύνει την αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρόμων, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των εσωτερικών πλωτών οδών με σκοπό τη διαμόρφωση ενός συστήματος μεταφορών που περιλαμβάνει πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και, κατά συνέπεια, τη μείωση των αρνητικών εξωτερικών παραγόντων. Δεύτερον, αποσκοπεί στη διευκόλυνση αδιάλειπτων και αποδοτικών μεταφορών, στην προώθηση της πολυτροπικότητας και της διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς του ΔΕΔ-Μ και στη βελτίωση της ενσωμάτωσης των αστικών κόμβων στο δίκτυο. Η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των ελλειπόντων κρίκων και η βελτίωση της πολυτροπικότητας και της διαλειτουργικότητας του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών θα συμβάλουν στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Τρίτον, στο πλαίσιο της αναθεώρησης επιδιώκεται η αύξηση της ανθεκτικότητας του ΔΕΔ-Μ στην κλιματική αλλαγή και σε άλλους φυσικούς κινδύνους ή ανθρωπογενείς καταστροφές. Το ΔΕΔ-Μ πρέπει να είναι ανθεκτικό στις δυνητικές δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής με στόχο την προστασία των δημόσιων επενδύσεων και τη διασφάλιση της συνέχειας της χρησιμότητάς τους στο νέο κλίμα· επίσης, θα πρέπει να στηρίζει την κλιματική ουδετερότητα μέσω της ενσωμάτωσης του κόστους των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ανάλυση κόστους-οφέλους. Τέλος, αλλά εξίσου σημαντικό, η αναθεώρηση είναι προσανατολισμένη προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της αποδοτικότητας των μέσων διακυβέρνησης του ΔΕΔ-Μ, του εξορθολογισμού των μέσων υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης και της επανεξέτασης του σχεδιασμού του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Μέσω αυτής της αναθεωρημένης πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να επιδιώξουμε τη δημιουργία ενός αξιόπιστου και αδιάλειπτου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών υψηλής ποιότητας που να διασφαλίζει τη βιώσιμη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς φυσικά κενά, σημεία συμφόρησης ή ελλείποντες κρίκους έως το 2050. Το δίκτυο αυτό θα συμβάλει στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της ΕΕ καθώς και στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Θα πρέπει να αναπτυχθεί βαθμιαία σε επιμέρους στάδια, με ενδιάμεσες προθεσμίες το 2030 και το 2040.

Η παρούσα πρωτοβουλία αποτελεί μέρος του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2021 βάσει του παραρτήματος Ι (νέες πρωτοβουλίες).

- **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 νομοθεσίες 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 συμμορφώνεται με τη νομοθεσία περί διαλειτουργικότητας που προσδιορίζεται στο πλαίσιο της πολιτικής για τους σιδηροδρόμους. Ομοίως, οι οδικές υποδομές του ΔΕΔ-Μ πρέπει να εφαρμόζουν και να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με την οδική ασφάλεια. Για την υλοποίηση των τομεακών πολιτικών χρειάζεται επίσης ένα κατάλληλο πλαίσιο για τον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, δεδομένου ότι το ΔΕΔ-Μ παρέχει το δίκτυο υποδομών για την υλοποίηση άλλων τομεακών μέτρων ή άλλων νομοθετικών πράξεων, ορισμένα εκ των οποίων, ωστόσο, υπερβαίνουν το ΔΕΔ-Μ.

Οι επιδόσεις στην εφαρμογή του κανονισμού ΔΕΔ-Μ όσον αφορά δείκτες όπως εκείνοι που σχετίζονται με τα μερίδια των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, την καλύτερη ποιότητα των υπηρεσιών, τη διάδοση της χρήσης των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού, εξαρτώνται από τις συντονισμένες προσπάθειες με τους συναφείς τομείς πολιτικής. Αυτό σχετίζεται ιδιαίτερα με τις συνέργειες μεταξύ του ΔΕΔ-Μ και της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (πρόταση κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων – AFIR) καθώς και μεταξύ του ΔΕΔ-Μ και των συστημάτων ευφυών μεταφορών (Intelligent Transport Systems, στο εξής: ITS), δεδομένου ότι και τα δύο βρίσκονται σε σχέση στενής αλληλεξάρτησης. Για παράδειγμα, ο AFIR ρυθμίζει την παροχή σημείων φόρτισης/ανεφοδιασμού στο ΔΕΔ-Μ ενώ ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ παρέχει τη βάση των υποδομών για την ευρεία ανάπτυξή τους από την προοπτική ενός ευρωπαϊκού δικτύου. Ομοίως, η οδηγία για τα ITS ρυθμίζει την παροχή συστημάτων ευφυών μεταφορών στο ΔΕΔ-Μ, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης δέσμης μέτρων. Για την εφαρμογή τόσο του κανονισμού AFIR όσο και της οδηγίας για τα ITS υπάρχει ανάγκη ορισμού του ΔΕΔ-Μ (δηλ. ένα γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής), ο οποίος παρέχεται από τους χάρτες που περιλαμβάνονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ. Οι εν λόγω παράμετροι αφορούν επίσης και άλλες πρωτοβουλίες που αποτελούν μέρος του σχεδίου δράσης της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, όπως η αναθεώρηση του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, η αναθεώρηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα ή το σχέδιο δράσης ΝΑΪΑΔΕΣ ΙΙΙ. Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ θα καθορίσει τη χάραξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών που θα αντικαταστήσουν τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και τους διαδρόμους κεντρικού δικτύων.

Κατ' αυτόν τον τρόπο θα διασφαλιστεί η συνοχή της ανάπτυξης του δικτύου και θα στηριχθεί η δημιουργία συνεργειών μεταξύ των υποδομών και των λειτουργικών πτυχών του δικτύου.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, την οποία εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2019, θέτει στο επίκεντρό της τη δράση για το κλίμα, θέτοντας έναν στόχο για την κλιματική ουδετερότητα της ΕΕ έως το 2050. Σε ό,τι αφορά τον τομέα των μεταφορών, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία γίνεται έκκληση, αφενός, για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 %, ώστε η ΕΕ να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και, αφετέρου, για καταβολή προσπαθειών προς την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου μηδενικής ρύπανσης.

Επιπλέον, το ΔΕΔ-Μ συνδέεται στενά με τις πολιτικές διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών και έχουν ενσωματωθεί στη νομοθεσία διατάξεις για την αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ των τριών πολιτικών. Ομοίως, το ΔΕΔ-Μ συνδέεται στενά με τη θαλάσσια πολιτική, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν έναν από τους νευραλγικούς τομείς της βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας¹.

Όσον αφορά την ενωσιακή χρηματοδότηση, ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ συνδέεται άμεσα με τον κανονισμό για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), καθότι καθορίζει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που είναι επιλέξιμα δυνάμει του ΜΣΕ. Επιπλέον, η υποδομή του ΔΕΔ-Μ χρηματοδοτείται σε μεγάλο βαθμό από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) και, προσφάτως, και μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΤΑΑ). Τέλος, το ΔΕΔ-Μ είναι πλήρως εναρμονισμένο με τις ενωσιακές πολιτικές για το περιβάλλον και το κλίμα όπως η στρατηγική για τη βιοποικιλότητα και τη νομοθεσία, για παράδειγμα, την οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα και τις οδηγίες για τα πτηνά και τους οικοτόπους καθώς και τη στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή².

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) (άρθρα 170-172) προβλέπει τη δημιουργία και την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων όσον αφορά τα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας³. Η Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Ειδικότερα, λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, οι μεσόγειες και οι περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης (άρθρο 170 της ΣΛΕΕ). Για τον σκοπό αυτόν, η Ένωση καθορίζει ένα σύνολο προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων. Στους εν λόγω προσανατολισμούς προσδιορίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος, εκτελείται κάθε δράση που αποδεικνύεται αναγκαία για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στον τομέα της εναρμόνισης των τεχνικών προτύπων, και μπορεί να υποστηρίζονται σχέδια κοινού ενδιαφέροντος που υποστηρίζονται από τα κράτη μέλη. Επιπλέον, η Ένωση δύναται επίσης να συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων σχεδίων στον τομέα της υποδομής

¹ Ανακοίνωση σχετικά με μια νέα προσέγγιση για βιώσιμη γαλάζια οικονομία στην ΕΕ [COM(2021) 240].

² Διαμορφώνοντας μια Ευρώπη ανθεκτική στην κλιματική αλλαγή – η νέα στρατηγική της ΕΕ για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή [COM(2021) 82 final]

³ Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Τίτλος XVI, Διευρωπαϊκά δίκτυα (άρθρα 170-172).

μεταφορών, στα κράτη μέλη, μέσω του Ταμείου Συνοχής, το οποίο ιδρύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 177. Επίσης, προβλέπεται η συνεργασία με τρίτες χώρες για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας των δικτύων (άρθρο 171 της ΣΛΕΕ).

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

Η ΣΛΕΕ προβλέπει ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα 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, 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 το εν λόγω ευρωπαϊκό δίκτυο δεν μπορεί να δημιουργηθεί από ένα μόνο κράτος μέλος. Αν τα κράτη μέλη αναπτύξουν την υποδομή μόνα τους, συχνά τα εθνικά συμφέροντα θα υπερτερούν του ευρωπαϊκού συμφέροντος. Ως εκ τούτου, τα οφέλη ενός ευρωπαϊκού βιώσιμου δικτύου μεταφορών υψηλής ποιότητας θα απολεσθούν. Σε αυτή την περίπτωση, είναι πιθανό ότι τα ζητήματα διασυνοριακής συνδεσιμότητας και διαλειτουργικότητας δεν θα αντιμετωπίζονται επαρκώς, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη θέτουν κατά κανόνα σε προτεραιότητα τις συνδέσεις σε εθνικό επίπεδο, παρότι τα διασυνοριακά έργα είναι απαραίτητα για την αξιοποίηση των οφελών που απορρέουν από το σύνολο του δικτύου καθώς και για την εξάλειψη των σημείων που προκαλούν συμφόρηση. Ως εκ τούτου, θα δημιουργηθεί όχι μόνο ο κίνδυνος απουσίας αδιάλειπτης συνδεσιμότητας όσον αφορά τα ταξίδια σε όλη την Ευρώπη, αλλά και πιθανής έλλειψης συνοχής μεταξύ των εθνικών προσεγγίσεων όσον αφορά τον σχεδιασμό. Αντιθέτως, η ύπαρξη διαφορετικών προτύπων και απαιτήσεων διαλειτουργικότητας στα διάφορα κράτη μέλη θα παρεμποδίσει τις αδιάλειπτες ροές μεταφορών στην ΕΕ και θα αυξήσει ακόμη και το κόστος για τους χρήστες των μεταφορών. Γενικά, η ύπαρξη ενός ΔΕΔ-Μ χωρίς φυσικά κενά, στο οποίο ενσωματώνονται ευφυείς και καινοτόμες λύσεις είναι καίριας σημασίας για τη διευκόλυνση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, την ενίσχυση της συνοχής και τη συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

Από τη θέσπισή της ως ενωσιακής πολιτικής το 1993, τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες, οι πόλεις και τα ενδιαφερόμενα μέρη της βιομηχανίας αναγνώριζαν ανέκαθεν μετ' επιτάσεως την προστιθέμενη αξία της πολιτικής ΔΕΔ-Μ συνολικά. Η ενωσιακή προστιθέμενη αξία του ΔΕΔ-Μ είναι επίσης ένα από τα βασικά συμπεράσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση του ισχύοντος κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Πράγματι, η συγκέντρωση των προσπαθειών για τη δημιουργία ενός κοινού, ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών αναγνωρίζεται σαφώς ως όραμα του οποίου τα οφέλη υπερβαίνουν τη μεμονωμένη δράση σε εθνικό επίπεδο. Η εξασφάλιση μιας κοινής και συνεκτικής ενωσιακής βάσης για τον καθορισμό των «έργων κοινού ενδιαφέροντος» και, αντιστοίχως, για την εναρμόνιση των προσπαθειών σχεδιασμού και υλοποίησης ευρέος φάσματος παραγόντων αποτελεί σαφή και ευρέως αποδεκτή προστιθέμενη αξία του ΔΕΔ-Μ.

Αυτό ισχύει και όσον αφορά την πτυχή των αστικών κόμβων, δεδομένου ότι είναι σημαντικό η αστική κυκλοφορία να είναι συνδεδεμένη με την διαπεριφερειακή και διεθνή κυκλοφορία. Πράγματι, ο ρόλος των αστικών κόμβων στο ΔΕΔ-Μ υπερβαίνει το τοπικό επίπεδο, δεδομένου ότι οι μεταφορικές δραστηριότητες στο ΔΕΔ-Μ ξεκινούν και/ή τερματίζονται σε αυτούς τους κόμβους, ή διέρχονται εξ αυτών, γεγονός που καθιστά απαραίτητο τον ορθό συντονισμό μεταξύ των διαφόρων επιπέδων προκειμένου να αποφευχθούν τα σημεία συμφόρησης.

Ωστόσο, η αστική κινητικότητα είναι και θα παραμείνει πολιτική που υπάγεται κυρίως στη δικαιοδοσία των κρατών μελών (τοπικές αρχές). Η δράση της ΕΕ θα πρέπει να εξακολουθήσει να περιορίζεται στις πτυχές της αστικής κινητικότητας που συνδέονται με την διαπεριφερειακή και τη διεθνή κυκλοφορία. Αυτό αφορά και τη συντήρηση των υποδομών: παρότι η συντήρηση των υποδομών είναι και θα παραμείνει βασική αρμοδιότητα των κρατών μελών, είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί μέσω ελάχιστων κανόνων στο πλαίσιο του κανονισμού ΔΕΔ-Μ ότι το ΔΕΔ-Μ θα εξακολουθήσει να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

- **Αναλογικότητα**

Όπως αναλύεται στο κεφάλαιο 7 της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση, καμία από τις επιλογές πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των συνολικών στόχων πολιτικής. Η προτεινόμενη παρέμβαση παρέχει κίνητρα για τη στροφή των όγκων των μεταφορών προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, η οποία είναι απαραίτητη για την επίτευξη των πιο φιλόδοξων κλιματικών στόχων για το 2030 καθώς και του γενικού στόχου της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Οι επιλογές πολιτικής έχουν σχεδιαστεί με σκοπό τη δημιουργία ενός συνεκτικού πλαισίου πολιτικής και ενός συνεκτικού δικτύου μεταφορών υψηλών προτύπων ως βάση για την επίτευξη των στόχων άλλων τομεακών πολιτικών. Έχουν σχεδιαστεί για να αποφευχθούν οι δυσανάλογες επιπτώσεις για τις δημόσιες αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης των υποδομών και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας, ιδίως μέσω της αξιοποίησης και της περαιτέρω ανάπτυξης ενός σταθερού συστήματος διακυβέρνησης. Αυτό καταδείχθηκε πλήρως στην αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και τη βασική ανάλυση στην οποία βασίζεται η εκτίμηση επιπτώσεων για την αναθεώρηση του εν λόγω κανονισμού. Συνεπώς, τηρούν πλήρως την αρχή της αναλογικότητας.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η παρούσα πρόταση αφορά την αναθεώρηση ενός 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)]⁴ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το ΔΕΔ-Μ παρέχει σε όλους τους συναφείς παράγοντες (δηλ. τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες, τις πόλεις, τον τομέα των μεταφορών, τους διαχειριστές υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς και τους χρήστες) ένα κοινό πλαίσιο πολιτικής που συμβάλλει στη σταδιακή ολοκλήρωση του κοινού και συνεκτικού ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών μεταφορών. Ως εκ τούτου, προσθέτει μια ευρωπαϊκή προοπτική στον σχεδιασμό υποδομών σε εθνικό επίπεδο και αντιμετωπίζει τις ανάγκες και τα οφέλη πέραν των μεμονωμένων εθνικών προσεγγίσεων. Ωστόσο, η αξιολόγηση κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι πρέπει να επισπευσθούν οι προσπάθειες προκειμένου να επιτευχθούν οι νέοι στόχοι πολιτικής. Πράγματι, από τη θέσπιση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ το 2013, το πλαίσιο πολιτικής έχει

⁴ Αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [SWD(2021) 117 final, της 26ης Μαΐου 2021].

μεταβληθεί σημαντικά, ιδίως μέσω της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα καθώς και του σχεδίου δράσης μηδενικής ρύπανσης. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι συνδέσεις μεταξύ των συμπερασμάτων της εκ των υστέρων αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων που εντοπίστηκαν, και της πρότασης:

Βασικά συμπεράσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης	Πρόταση
Συμπεράσματα σχετικά με τη συνάφεια	
Και οι τέσσερις ειδικοί στόχοι του κανονισμού ΔΕΔ-Μ εξακολουθούν να είναι συναφείς και είναι εξίσου σημαντικοί και συμπληρωματικοί μεταξύ τους.	Η πρόταση διατηρεί και αναπτύσσει περαιτέρω τους ειδικούς στόχους του κανονισμού
Έχει αποδειχθεί η καταλληλότητα της δομής του σχεδιασμού καθώς και των προθεσμιών ολοκλήρωσης του 2030 και 2050.	Η πρόταση διατηρεί εν γένει τη δομή του δικτύου και τις προθεσμίες ολοκλήρωσης αλλά προσθέτει μια νέα ενδιάμεση προθεσμία (2040) με σκοπό την εξασφάλιση σταδιακής προσέγγισης προς το 2050.
Όσον αφορά τους ειδικούς στόχους της «αποτελεσματικότητας της ανάπτυξης υποδομών για τη διευκόλυνση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς» και της «κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής», υπάρχει έντονη ανάγκη προώθησης των απαιτήσεων για την ενίσχυση της ποιότητας της υποδομής του ΔΕΔ-Μ.	Η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας του ΔΕΔ-Μ και στη διασφάλιση της διατήρησης της εν λόγω ποιότητας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της υποδομής. Θεσπίζονται περαιτέρω μέτρα για την επίτευξη προόδου όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και την προσβασιμότητα του δικτύου.
Όσον αφορά τον ειδικό στόχο της «βιωσιμότητας», πρέπει να ξεπεραστεί το ζήτημα της μη καταλληλότητας ως προς τη δυνατότητα απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές σύμφωνα με τον στόχο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Η μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050 δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς την ύπαρξη κατάλληλου ΔΕΔ-Μ που επιτρέπει την ενίσχυση του οικολογικού προσανατολισμού των μεταφορών.	Η πρόταση ενισχύει τις απαιτήσεις σε συμφωνία με την αναγκαία συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για όλους τους τρόπους μεταφοράς.
Όσο αφορά τον ειδικό στόχο της «αύξησης των οφελών για τους χρήστες», ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ θα πρέπει βελτιωθεί με σκοπό την ενίσχυση του καθορισμού, του συνδυασμού και της υλοποίησης έργων από την άποψη των ολοκληρωμένων υπηρεσιών από πόρτα σε πόρτα για τους χρήστες. Η υφιστάμενη έλλειψη καταλληλότητας φαίνεται να είναι ιδιαίτερα εμφανής σε ό,τι αφορά τον τομέα των επιβατικών μεταφορών.	Στην πρόταση, προσδιορίζονται μέτρα για την ενίσχυση της πτυχής των υπηρεσιών και των χρηστών του ΔΕΔ-Μ, ιδίως όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές.
Η συμπληρωματικότητα μεταξύ του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου μπορεί να ενισχυθεί προκειμένου να ξεπεραστούν οι εναπομένουσες ελλείψεις όσον αφορά την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα να διασφαλιστεί η ευρύτερη δυνατή και αποτελεσματικότερη κάλυψη των νέων παραμέτρων ποιότητας της υποδομής.	Στην πρόταση προσδιορίζονται μέτρα που αποσκοπούν στην εναρμόνιση των προτύπων και των απαιτήσεων μεταξύ των δύο επιπέδων του δικτύου (εκτεταμένο και κεντρικό δίκτυο) σε τομείς όπως οι σιδηροδρομικές υποδομές, τα εναλλακτικά καύσιμα ή οι αστικοί κόμβοι.
Συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα	
Γενικά, ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικός όσον αφορά τον καθορισμό χιλιάδων έργων σχετικά με τη βάση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού πλαισίου πολιτικής.	Στην πρόταση διατηρείται το πλαίσιο καθορισμού έργων σχετικά με το δίκτυο.

Βασικά συμπεράσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης	Πρόταση
Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται προβλήματα καθυστέρησης σε σχέση με σειρά έργων τα οποία οφείλονται σε σύνθετες προπαρασκευαστικές διαδικασίες, στις εναπομένουσες διαφορές μεταξύ των συμφωνηθέντων ευρωπαϊκών στόχων και του σχεδιασμού υποδομών και επενδύσεων σε εθνικό επίπεδο ή στον περιορισμένο αριθμό εργαλείων διακυβέρνησης σε ενωσιακό επίπεδο.	Στην πρόταση καθορίζονται μέτρα για τη διασφάλιση της εναρμόνισης των εθνικών συμφερόντων και αρμοδιοτήτων σε σχέση με τους στόχους του ΔΕΔ-Μ και, παράλληλα, της τήρησης της αρχής επικουρικότητας ⁵ .
Η υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ μπορεί να ενισχυθεί περαιτέρω, ιδίως ενόψει των νέων προκλήσεων και στόχων (απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, ψηφιοποίηση και αυξανόμενοι κίνδυνοι απρόβλεπτων συμβάντων κρίσης).	Στην πρόταση καθορίζονται μέτρα για την περαιτέρω ενίσχυση των υφιστάμενων μέσων της ΕΕ (π.χ. διάδρομοι κεντρικού δικτύου, προγράμματα εργασιών, αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με τα μέτρα εφαρμογής). Επιπλέον, καθορίζονται μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανθεκτικότητας του δικτύου.
Το μέσο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των Ευρωπαϊών Συντονιστών, αποδείχθηκε ότι είναι ταυτόχρονα ιδιαίτερα συναφές και αποτελεσματικό.	Στην πρόταση αναπτύσσεται περαιτέρω και διευρύνεται η έννοια των διαδρόμων και ενισχύεται ο ρόλος των Ευρωπαϊών Συντονιστών
Συμπεράσματα σχετικά με την αποδοτικότητα	
Όσον αφορά τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης που καθορίζονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, υπάρχει κάποιο περιθώριο εξορθολογισμού και ενίσχυσης των εν λόγω μέσων.	Στην πρόταση καθορίζονται μέτρα για τον εξορθολογισμό των μέσων παρακολούθησης και τη διευκόλυνση της υποβολής εκθέσεων.
Ο συντονισμός μεταξύ των διαδρόμων κεντρικού δικτύου και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων απέδωσε ορισμένα οφέλη απόδοσης αλλά εξακολουθούν να υφίστανται αναξιοποίητα περιθώρια βελτίωσης της εναρμόνισης μεταξύ των δύο μέσων από την άποψη του σχεδιασμού των επενδύσεων και του καθορισμού έργων.	Η πρόταση διασφαλίζει τη γεωγραφική εναρμόνιση και των δύο μέσων για τους διαδρόμους με τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών διαδρόμων καθώς και την περαιτέρω ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των δύο μέσων.
Συμπεράσματα σχετικά με τη συνοχή και τον συντονισμό	
Για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας θα απαιτηθεί η πλήρης εναρμόνιση της υποδομής του ΔΕΔ-Μ με τις διατάξεις που προκύπτουν από τις άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής στους τομείς των εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), FuelEU Maritime και ReFuelEU Aviation.	Η πρόταση εξασφαλίζει την πλήρη εναρμόνιση με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα.
Ανάγκη ενίσχυσης της συνοχής με τις προκλήσεις της ψηφιακής μετάβασης και άλλες νέες τεχνολογίες	Η πρόταση διασφαλίζει την πλήρη εναρμόνιση με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής για τα συστήματα ευφυών μεταφορών.
Συμπεράσματα σχετικά με την ενωσιακή προστιθέμενη αξία	
Τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες, οι πόλεις και τα ενδιαφερόμενα μέρη της βιομηχανίας αναγνώριζαν ανέκαθεν μετ' επιτάσεως την προστιθέμενη αξία της πολιτικής ΔΕΔ-Μ συνολικά. Η πολιτική ΔΕΔ-Μ προσελκύει επίσης αυξανόμενο ενδιαφέρον από χώρες εκτός της ΕΕ, ιδίως σε γειτονικές χώρες αλλά και σε άλλες περιοχές του κόσμου, για παράδειγμα σε σχέση με την επέκταση των χερσαίων	Η προσέγγιση όσον αφορά τη συμμετοχή τρίτων και γειτονικών χωρών διατηρείται. Το όραμα της ΕΕ για την επέκταση του ΔΕΔ-Μ σε τρίτες χώρες διαλαμβάνεται σε χωριστή ανακοίνωση της Επιτροπής

⁵ Το ζήτημα των σύνθετων και χρονοβόρων προπαρασκευαστικών διαδικασιών αντιμετωπίζεται επίσης μέσω της οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Βασικά συμπεράσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης	Πρόταση
μεταφορικών συνδέσεων με την Ασία.	
Η εξασφάλιση μιας κοινής και συνεκτικής ενωσιακής βάσης για τον καθορισμό των «έργων κοινού ενδιαφέροντος» και, αντιστοίχως, για την εναρμόνιση των προσπαθειών σχεδιασμού και υλοποίησης ευρέος φάσματος παραγόντων αποτελεί σαφώς και ευρέως αποδεκτό στοιχείο το οποίο δεν θα ήταν εφικτό χωρίς τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.	Στην πρόταση διατηρείται και αναπτύσσεται περαιτέρω το πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ για εναρμονισμένο σχεδιασμό και υλοποίηση του δικτύου.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Κατά το στάδιο της αξιολόγησης διεξήχθησαν οι ακόλουθες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη:

Ανοικτή δημόσια διαβούλευση: ως πρώτο στάδιο της επίσημης διαδικασίας αναθεώρησης, η Επιτροπή διεξήγαγε ανοικτή δημόσια διαβούλευση από τις 24 Απριλίου έως τις 17 Ιουλίου 2019. Το ερωτηματολόγιο ήταν διαθέσιμο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ. Από την εν λόγω διαβούλευση προέκυψαν πάνω από 600 απαντήσεις από ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων δημόσιων αρχών (διεθνών έως τοπικών), διαχειριστών υποδομής, χρηστών εμπορικών μεταφορών, της κοινωνίας των πολιτών και πολιτών. Είναι σημαντικό ότι πάνω από 150 ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων σειράς κρατών μελών και σημαντικών Ευρωπαϊκών ενώσεων, χρησιμοποίησαν ήδη αυτό το αρχικό στάδιο για να υποβάλουν έγγραφα θέσης στα οποία αναδεικνύονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της πολιτικής, ιδίως δε οι μελλοντικές ευκαιρίες και ανάγκες. Τα αποτελέσματα της ανοικτής διαδικασίας διαβούλευσης αναλύθηκαν και τροφοδότησαν τη συνολική διαδικασία αξιολόγησης.

Στοχευμένες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη: η προσέγγιση της διαβούλευσης με εξειδικευμένα ενδιαφερόμενα μέρη που σχεδίασε η εταιρεία συμβούλων αποτελούνταν από τρία βασικά στοιχεία: διαδικτυακές έρευνες, συνεντεύξεις και περιπτωσιολογικές μελέτες για ζητήματα ειδικής σημασίας. Στόχος των στοχευμένων διαβουλεύσεων ήταν η συλλογή δεδομένων από συγκεκριμένες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών σε τοπικό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο. Γενικά, οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών εμφάνιζαν μια ιδιαίτερα συνεκτική αντίληψη των απόψεων και δεν διαπιστώθηκαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων ομάδων ενδιαφερόμενων μερών, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στην αξιολόγηση.

Διαδικτυακές έρευνες: Μεταξύ 20 Ιανουαρίου και 16 Μαρτίου 2020 χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο έρευνας για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις αντιλήψεις και τις εμπειρίες των ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά τον κανονισμό ΔΕΔ-Μ, την υλοποίηση και τα αποτελέσματά του μέχρι σήμερα καθώς και σχετικά με τις απόψεις τους για συστάσεις για τις μελλοντικές εξελίξεις της πολιτικής της ΕΕ στον συγκεκριμένο τομέα. Συνολικά, υπήρξε επικοινωνία με πάνω από 2 000 ενδιαφερόμενα μέρη με εμπειρογνώσια στα υπό εξέταση αντικείμενα για τη συμμετοχή τους στις διαδικτυακές έρευνες. Συνολικά ελήφθησαν 198 έγκυρες απαντήσεις.

Συνεντεύξεις: Συνολικά, πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με 44 ενδιαφερόμενα μέρη, με διασταυρούμενες ενότητες απαντώντων στην έρευνα και εκπροσώπους συναφών ομάδων

ενδιαφερόμενων μερών. Βασικός σκοπός των εν λόγω ημιδομημένων συνεντεύξεων ήταν η απόκτηση λεπτομερών γνώσεων όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, την επιτευχθείσα πρόοδο και τους παράγοντες/προκλήσεις επιτυχίας από την οπτική γωνία των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών. Οι παγκόσμιες συνεντεύξεις αποτέλεσαν συμπλήρωμα της έρευνας τεκμηρίωσης, της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης και της παγκόσμιας έρευνας με σκοπό την ερμηνεία των ποσοτικών δεδομένων που συγκεντρώθηκαν και την κάλυψη των κενών, την υποστήριξη των θεματικών περιπτώσιολογικών μελετών και την ανάπτυξη ζητημάτων καίριας σημασίας σε περίπτωση που δεδομένα από άλλες πηγές ήταν ασαφή ή έρχονταν περαιτέρω διευκρινήσεων.

Περιπτώσιολογικές μελέτες: Πέραν της γενικής αξιολόγησης του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, εκπονήθηκαν εννέα θεματικές περιπτώσιολογικές μελέτες σχετικά με επιλεγμένους τομείς πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Οι εν λόγω μελέτες εκπονήθηκαν σε τομείς στους οποίους από τις εργασίες της Επιτροπής στη διάρκεια του σταδίου εφαρμογής του κανονισμού ΔΕΔ-Μ προέκυψαν ενδείξεις ότι ενδέχεται να υπάρχει έλλειψη συνάφειας τόσο όσον αφορά τις εξελίξεις κατά τα τελευταία έτη όσο και σχετικά με τις εξελίξεις στο άμεσο μέλλον. Αναπτύχθηκαν και υλοποιήθηκαν τρία διαδικτυακά εργαστήρια με ενδιαφερόμενα μέρη στα οποία περιλαμβάνονταν υπάλληλοι της ΕΕ, ενδιαφερόμενα μέρη του τομέα μεταφορών και κοινωνικοί εταίροι με σκοπό την επικύρωση των πορισμάτων και την εξέταση των συμπερασμάτων και των συστάσεων των περιπτώσιολογικών μελετών αναφορικά με την αστική κινητικότητα, (την ψηφιοποίηση) την καινοτομία και τις νέες τεχνολογίες.

Κατά το στάδιο της εκτίμησης επιπτώσεων διεξήχθησαν οι ακόλουθες διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη:

Κατά το στάδιο της εκτίμησης επιπτώσεων, διεξήχθη **πρόσθετη ανοικτή δημόσια διαβούλευση**. Η εν λόγω διαβούλευση διεξήχθη από τις 10 Φεβρουαρίου έως τις 5 Μαΐου 2021 στον δικτυακό τόπο EU Survey. Η διαβούλευση περιλάμβανε πέντε ενότητες, αρχής γενομένης με μια γενική ερώτηση σχετικά με τον κανονισμό, την οποία ακολουθούσαν ερωτήσεις σχετικά με ενδεχόμενα πρόσθετα μέτρα καθώς και το πιθανό επίκεντρο του τροποποιημένου κανονισμού. Η διαβούλευση έλαβε συνολικά 496 απαντήσεις. Τα κύρια προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν ήταν τα εξής:

- μέτρα που επιτρέπουν την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων στο σύστημα μεταφορών·
- μέτρα σχετικά με την ποιότητα και την ανθεκτικότητα των υποδομών·
- μέτρα σχετικά με την καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση· και
- πιθανοί τομείς εστίασης των επιλογών πολιτικής.

Όλα τα δεδομένα που παρείχαν τα ενδιαφερόμενα μέρη χρησιμοποιήθηκαν στη διαδικασία ανάπτυξης της πρότασης. Παρότι τα δεδομένα που ελήφθησαν κατά το στάδιο της αξιολόγησης χρησιμοποιήθηκαν ιδίως για τον καθορισμό και τη βελτίωση των διαφόρων μέτρων προς περαιτέρω ανάλυση στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, τα δεδομένα που ελήφθησαν κατά το στάδιο της εκτίμησης επιπτώσεων ήταν σημαντικά για την επικύρωση των επιλεγμένων μέτρων και των επιλογών και, ως εκ τούτου, για την προσέγγιση της αναθεώρησης του κανονισμού.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Ελεγκτικό Συνέδριο

Το Ελεγκτικό Συνέδριο διενήργησε αρκετούς ελέγχους και επαληθεύσεις σχετικά με τις πολιτικές που σχετίζονται με τις υποδομές μεταφορών και το ΔΕΔ-Μ, ιδίως σε ό,τι αφορά το ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων, τις θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ, τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ καθώς και τις υποδομές μεταφορών της ΕΕ⁶. Κατά περίπτωση, και με βάση τις απαντήσεις που παρείχε στις αντίστοιχες εκθέσεις, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τις σχετικές συστάσεις κατά την προετοιμασία της παρούσας πρότασης.

Αξιολόγηση

Η αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2018 και βασίστηκε, ειδικότερα, στην υποστηρικτική μελέτη για την αξιολόγηση του ΔΕΔ-Μ της εταιρείας συμβούλων Coffey⁷ και στην υποστηρικτική μελέτη για την επανεξέταση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ της Panteia⁸. Ενώ η πρώτη μελέτη αφορούσε την παροχή του κανονισμού ΔΕΔ-Μ συνολικά και συνέλεξε πληροφορίες από όλα τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη και τρόπους μεταφοράς, η δεύτερη μελέτη απευθυνόταν κυρίως στις αρχές των κρατών μελών. Για την αντιμετώπιση των ερωτήσεων αξιολόγησης χρησιμοποιήθηκε τυποποιημένη προσέγγιση τριγωνισμού, μέσω διαφόρων οπτικών γωνιών: έρευνα τεκμηρίωσης, συνεντεύξεις και έρευνες.

Εκτίμηση επιπτώσεων

Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίστηκε σε έρευνα και αναλύσεις της Επιτροπής. Η Επιτροπή σύναψε επίσης σύμβαση με εξωτερική ανεξάρτητη ομάδα συμβούλων [Ricardo Nederland B.V. ως επικεφαλής της ομάδας μαζί με τις Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) και M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)] για την υποστήριξη της εκτίμησης επιπτώσεων όσον αφορά ειδικές εργασίες, δηλ. την αξιολόγηση των επιλογών πολιτικής, τη σύγκριση των επιλογών, την εκτίμηση του διοικητικού κόστους καθώς και την ανάλυση της ανοικτής δημόσιας διαβούλευσης. Η εξωτερική υποστηρικτική μελέτη θα δημοσιευτεί μαζί με την παρούσα πρόταση. Επιπλέον, το βασικό σενάριο αναπτύχθηκε από την E3Modelling με το μοντέλο PRIMES-TREMOVE, βάσει του ΜΕΙΓΜΑΤΟΣ σεναρίων που υποστηρίζει τις εκτιμήσεις επιπτώσεων της δέσμης μέτρων «Fit for 55». Τα μοντέλα ASTRA και TRUST βαθμονομήθηκαν με βάση το εν λόγω βασικό σενάριο από τις M-FIVE και TRT, αντίστοιχα.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Για την επαρκή αντιμετώπιση των στόχων της αναθεώρησης του κανονισμού ΔΕΔ-Μ, αξιολογήθηκαν τρεις επιλογές πολιτικής ως προς τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η επιλογή πολιτικής 1 αποσκοπεί στην επικαιροποίηση των υφιστάμενων απαιτήσεων και προτύπων ποιότητας της υποδομής ΔΕΔ-Μ και προβλέπει τη

⁶ Ειδική έκθεση 19/2018, ειδική έκθεση 23/2016, ειδική έκθεση 08/2016, ειδική έκθεση 10/2020, αλλά βλ. επίσης επισκόπηση 09/2018 και ειδική έκθεση 19/2019.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network (Υποστηρικτική μελέτη για την αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών). <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (και σχετικές περιπτώσιολογικές μελέτες).

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states (Υποστηρικτική μελέτη για την επανεξέταση της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ, αναφορικά με τα σχετικά εθνικά σχέδια και προγράμματα των κρατών μελών). <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

διαμόρφωση επαρκούς βάσης υποδομής για την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων και συστημάτων ευφών μεταφορών. Επιπλέον, περιλαμβάνει μέτρα για την εναρμόνιση και τον εξορθολογισμό των υφιστάμενων μέσων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με το ΔΕΔ-Μ. Σε ό,τι αφορά το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, περιλαμβάνει επίσης επανεξέταση του δικτύου μεταφορών και των σημείων διασύνδεσης. Η επιλογή πολιτικής 2, η οποία βασίζεται στην επιλογή πολιτικής 1, αντιπροσωπεύει μια ουσιαστική αλλαγή μέσω της εισαγωγής νέων, πιο φιλόδοξων προτύπων για όλους τους τρόπους μεταφοράς με σκοπό να συμβάλει στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, τη μείωση της ρύπανσης, την ψηφιοποίηση, την ανθεκτικότητα και την ασφάλεια του συστήματος υποδομών μεταφορών. Επιπλέον, μέσω ειδικών απαιτήσεων για τη διαχείριση της κυκλοφορίας των επιβατών και των εμπορευμάτων προς/από τις πόλεις διασφαλίζεται η καλύτερη ενσωμάτωση των αστικών κόμβων στο ΔΕΔ-Μ. Η επιλογή πολιτικής 3, η οποία είναι η προτιμώμενη επιλογή, επιταχύνει την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ διά της επίσπευσης της προθεσμίας ολοκλήρωσης ορισμένων προτύπων και τμημάτων του δικτύου από το 2050 στο 2040 και, παράλληλα, μέσω της διατήρησης των προτύπων και των απαιτήσεων που εισήχθησαν μέσω της επιλογής πολιτικής 2. Επίσης, διασφαλίζει την ευρεία και συνεκτική εξέλιξη όσον αφορά το δίκτυο, δηλ. την ουσιώδη επανεξέταση του σχεδιασμού του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Ως προς τα αποτελέσματα, η επιλογή πολιτικής 3 αποφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη, ιδίως αύξηση κατά 0,4 % του ΑΕΠ το 2030, 1,3 % το 2040 και 2,4 % έως το 2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Τα παραπάνω αντιπροσωπεύουν αύξηση του ΑΕΠ κατά 57 δισ. EUR το 2030 σε σχέση με το βασικό σενάριο, 229 δισ. EUR το 2040 και 467 δισ. EUR το 2050. Οι υψηλότερες επενδύσεις στο ΔΕΔ-Μ δημιουργούν επίσης θέσεις απασχόλησης, με αποτέλεσμα εκτιμώμενη αύξηση της απασχόλησης κατά 0,1 % το 2030 σε σχέση με το βασικό σενάριο, 0,3 % το 2040 και 0,5 % έως το 2050, η οποία ισοδυναμεί με 200 000 επιπλέον θέσεις εργασίας το 2030, 561 000 το 2040 και 840 000 έως το 2050. Η επιλογή πολιτικής 3 είναι επίσης αποτελεσματική όσον αφορά τη μετατόπιση των δραστηριοτήτων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Η αναμενόμενη υλοποίηση ενός νέου προτύπου επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών (ταχύτητα γραμμής 160 km/h), η εισαγωγή του περιτυπώματος φόρτωσης P400 (που επιτρέπει την κυκλοφορία ημιφορτηγών σε φορτάμαξες) καθώς και η επέκταση ορισμένων σιδηροδρομικών προτύπων από το κεντρικό στο εκτεταμένο δίκτυο, σε συνδυασμό με την επέκταση του τελευταίου, αναμένεται να αυξήσουν τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό αποτυπώνεται επίσης στο υψηλότερο μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών όσον αφορά τον διαχωρισμό ανά τρόπο μεταφοράς (modal split) εις βάρος του τομέα οδικών μεταφορών. Παρότι το μερίδιο μεταφορών των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών παραμένει υπό ευρεία έννοια σταθερό, η εφαρμογή νέων προτύπων επιτρέπει στον τομέα να απορροφήσει την προβλεπόμενη αύξηση των όγκων κυκλοφορίας της EE-27 και της ενδοενοσιακής θαλάσσιας κυκλοφορίας. Επιπλέον, η μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς με λιγότερες εκπομπές που καθιστά δυνατή η δέσμη μέτρων που περιλαμβάνονται στην επιλογή πολιτικής 3 αναμένεται να οδηγήσει σε μειώσεις των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων. Η μείωση του εξωτερικού κόστους των εκπομπών CO₂ εκτιμάται σε περίπου 387 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο για την περίοδο 2021-2050, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία, ενώ η μείωση του εξωτερικού κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης εκτιμάται σε 420 εκατ. EUR. Επιπλέον, ο καθορισμός προτύπων ποιότητας και σχετικών χαρακτηριστικών ασφάλειας σε όλα τα τμήματα του δικτύου πάνω από ένα ορισμένο όριο καθημερινής κυκλοφορίας οδηγεί σε βελτιώσεις της οδικής ασφάλειας, με αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών. Η μείωση του εξωτερικού κόστους των ατυχημάτων εκτιμάται σε περίπου 3 930 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο για την περίοδο 2021-2050, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία. Η μείωση του εξωτερικού κόστους της περιβαλλοντικής οδικής

συμφόρησης εκτιμάται σε περίπου 2 891 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο για την περίοδο 2021-2050.

Σε ό,τι αφορά το κόστος, η προτιμώμενη επιλογή εξασφαλίζει τη βέλτιστη ισορροπία μεταξύ των επιτευχθέντων στόχων και του συνολικού κόστους εφαρμογής. Οι επενδύσεις για την εφαρμογή του συνόλου των μέτρων στο πλαίσιο της επιλογής πολιτικής 3 εκτιμώνται σε 247,5 δις. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενες σε παρούσα αξία για την περίοδο 2021-2050. Επιπλέον, το διοικητικό κόστος για τον ιδιωτικό τομέα εκτιμάται σε 8,6 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενο σε παρούσα αξία για την περίοδο 2021-2050, και το κόστος για τις δημόσιες αρχές σε 25,4 εκατ. EUR. Άλλες επιπτώσεις, που σχετίζονται με τις εκπομπές θορύβου και την πιθανή απώλεια βιοποικιλότητας, ήταν δύσκολο να προσδιοριστούν ποσοτικά, δεδομένου ότι οι επιπτώσεις θορύβου εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την τοπική (κυκλοφοριακή) κατάσταση και τη βιοποικιλότητα στη συγκεκριμένη τοποθεσία και τα χαρακτηριστικά της υποδομής.

Η αναβάθμιση της υποδομής συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών και των τερματικών σταθμών αποτελεί σημαντικό στοιχείο προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διατροπικές μεταφορές πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσω των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι τυχόν αρχικά και/ή τελικά σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομα. Οι εν λόγω αναβαθμίσεις υποδομής θα δημιουργήσουν ευκαιρίες για τις ΜΜΕ, παρά το γεγονός ότι σε ορισμένα τμήματα υπάρχουν και μεγάλοι φορείς. Τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη είναι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, οι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών, οι εταιρείες οδικών μεταφορών και οι φορείς εκμετάλλευσης στους επιβατικούς τερματικούς σταθμούς. Στον τομέα των οδικών μεταφορών, η βελτίωση της κατάστασης των χώρων ανάπαυσης και στάθμευσης για τις περιφερειακές οδικές μεταφορές και τις οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων θα ωφελήσει τον μεγάλο αριθμό μικρών εταιρειών οδικών μεταφορών των οποίων ιδιοκτήτες είναι οδηγοί, οι οποίες συγκαταλέγονται, στην πραγματικότητα, μεταξύ των μικρότερων εταιρειών στον τομέα των μεταφορών, καθώς εξαρτώνται από την ύπαρξη πυκνού και ποιοτικού δικτύου χώρων στάθμευσης.

Η επιλογή πολιτικής 3 προσθέτει μια σημαντική διάσταση στον στόχο συνοχής του ΔΕΔ-Μ μέσω του καθορισμού αστικών κόμβων και της ενοποίησης των επιβατικών/εμπορευματικών τερματικών σταθμών στο σύνολο του εδάφους της ΕΕ που διαδραματίζουν ρόλο καίριας σημασίας για την περιφερειακή συνδεσιμότητα. Η επιλογή πολιτικής 3 τονώνει επίσης με τον βέλτιστο τρόπο την ανθεκτικότητα και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή της υποδομής του ΔΕΔ-Μ. Τέλος, η επιλογή πολιτικής 3 προσθέτει σημαντική αξία στη διασφάλιση της συνοχής με άλλες πολιτικές μέσω της επανεξέτασης του σχεδιασμού του δικτύου ΔΕΔ-Μ (π.χ. μέσω της δημιουργίας των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, αντικαθιστώντας τα δύο υφιστάμενα είδη διαδρόμων, δηλ. τους διαδρόμους κεντρικού δικτύου και τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους).

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρωτοβουλία αποτελεί μέρος του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2021 βάσει του παραρτήματος Ι (νέες πρωτοβουλίες) και δεν αποτελεί μέρος του παραρτήματος ΙΙ (πρωτοβουλίες του προγράμματος REFIT).

Βελτιώνει τη λειτουργία της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα του κανονιστικού πλαισίου στο σύνολό του. Πέραν τούτου, διευκρινίζει ορισμένες απαιτήσεις και έννοιες. Για παράδειγμα, μεγάλος αριθμός εμπειρογνομόνων και φορέων προώθησης έργων θεωρεί την έννοια των θαλάσσιων αρτηριών, όπως ορίζεται επί του παρόντος στον

κανονισμό, υπερβολικά σύνθετη. Στην αξιολόγηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ επιβεβαιώνεται ότι ο κανονισμός θα ωφεληθεί από την απλούστευση και ενοποίηση σε μία γενική και ολοκληρωμένη έννοια του ΔΕΔ-Μ η οποία θα καλύπτει τους λιμένες, τη ναυσιπλοΐα και όλα τα λοιπά στοιχεία θαλάσσιων υποδομών προς όφελος του συνόλου του «ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου». Ένα άλλο παράδειγμα είναι η ευθυγράμμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με τους διαδρόμους κεντρικού δικτύου η οποία θα επιτρέψει τη βελτιστοποίηση των μέσων και την αποφυγή της αλληλεπικάλυψης, για παράδειγμα, η απαίτηση κατάρτισης επενδυτικών σχεδίων βάσει του κανονισμού για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους, θα πρέπει απλώς να εξαλειφθεί, δεδομένου ότι τα εν λόγω επενδυτικά σχέδια αλληλεπικαλύπτονται με τα προγράμματα εργασιών που εκπονούν ανά τακτά διαστήματα οι Ευρωπαίοι Συντονιστές του ΔΕΔ-Μ.

Προσδιορίστηκαν δύο περαιτέρω απλουστεύσεις που ενδέχεται να οδηγήσουν σε εξοικονόμηση κόστους:

- η αυτοματοποιημένη εισαγωγή δεδομένων στο σύστημα TENtec, η οποία επιτρέπει ανταλλαγές απευθείας από την πηγή των δεδομένων (κράτος μέλος, διαχειριστής υποδομής),
- η αντικατάσταση των διετών προγραμμάτων εργασιών των Ευρωπαίων Συντονιστών και η διετής υποβολή εκθέσεων προόδου σχετικά με την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ από τα κράτη μέλη από ένα πρόγραμμα εργασιών που περιλαμβάνει τις προτεραιότητες για την αντίστοιχη ανάπτυξη των διαδρόμων κάθε τέσσερα έτη, με μια συνοπτική ετήσια έκθεση σχετικά με την κατάσταση της υλοποίησης των διαδρόμων, των θαλάσσιων αρτηριών (στον μελλοντικό ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο) και του ERTMS.

Παρότι η πρόταση αυξάνει το συνολικό κόστος υλοποίησης για τις αρχές, οδηγεί σε βελτιώσεις, ιδίως οικονομικά οφέλη και οφέλη όσον αφορά την απασχόληση και επιτρέπει πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών οι οποίες αντισταθμίζουν κατά πολύ την αύξηση του κανονιστικού κόστους.

• **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Μέσω του καθορισμού των σχετικών απαιτήσεων όσον αφορά τις υποδομές, η πρόταση θα ενισχύσει την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες και, ως εκ τούτου, θα ενισχύσει την προσβασιμότητα για τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα και θα συμβάλει στην ισότητα των φύλων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το διοικητικό κόστος σε σχέση με το βασικό σενάριο έχει εκτιμηθεί στην εκτίμηση επιπτώσεων ως μέτριο, ιδίως σε σύγκριση με τα φιλόδοξα σχέδια επανεξέτασης στο πλαίσιο της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής. Εκφραζόμενο ως παρούσα αξία για την περίοδο 2021-2050, το διοικητικό κόστος για τις δημόσιες αρχές έχει εκτιμηθεί σε 25,4 εκατ. EUR (δηλ. 15,8 εκατ. EUR για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁹ και 9,6 εκατ. EUR για τις δημόσιες αρχές των κρατών μελών). Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων εκτιμάται ότι θα προέλθει από κρατική χρηματοδότηση (εθνικά κρατικά ταμεία, ταμεία της ΕΕ) και θα ανέλθει σε

⁹ Το εν λόγω κόστος αποτελεί εκτίμηση στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων με βάση το παρελθόν κόστος και την πείρα. Δεν θα πρέπει να θεωρηθεί πρόσθετο κόστος για την Επιτροπή. Όλες οι πιστώσεις που σχετίζονται με το ΔΕΔ-Μ καλύπτονται πλήρως από τον προϋπολογισμό του μηχανισμού «Συνδένοντας την Ευρώπη» [κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153].

244,2 δισ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενες ως παρούσα αξία για την περίοδο 2021-2050.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την πρόοδο, τις επιπτώσεις και τα αποτελέσματα της εν λόγω πρωτοβουλίας μέσω ενός συνόλου μέσων διακυβέρνησης, που βασίζονται στη διοίκηση του ΔΕΔ-Μ, όπως οι ενισχυμένοι Ευρωπαίοι Συντονιστές και τα προγράμματα εργασιών τους. Η παρακολούθηση θα ενισχυθεί περαιτέρω στον αναθεωρημένο κανονισμό.

Ως προς τούτο, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές διαδραματίζουν καταλυτικό ρόλο, καθώς λειτουργούν ως εκπρόσωποι της πολιτικής ΔΕΔ-Μ και μεσολαβητές για όλα τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία συγκεντρώνουν στα λεγόμενα Φόρα διαδρόμων. Οι σχετικές εργασίες θα ενισχυθούν περαιτέρω μέσω του ενισχυμένου ρόλου των Ευρωπαίων Συντονιστών. Επιπλέον, κάθε ευρωπαϊκός διάδρομος μεταφορών και οι δύο οριζόντιες προτεραιότητες θα υποστηριχθούν από ειδικές μελέτες παρακολούθησης της προόδου όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα πρότυπα, τις προθεσμίες και τον καθορισμό προτεραιοτήτων. Τα παραπάνω αποτυπώνονται, για παράδειγμα, στην ιδιαίτερα στενή παρακολούθηση όλων των έργων που έχουν προγραμματιστεί ή βρίσκονται σε εξέλιξη σχετικά με το ΔΕΔ-Μ (η αποκαλούμενη ανάλυση «δεξαμενής έργων» και οι εξαμηνιαίες «εκθέσεις υλοποίησης έργων»). Ως εκ τούτου, τα έργα αξιολογούνται ως προς τη χρηματοδοτική ωριμότητά τους καθώς και ως προς την κατάστασή τους από την άποψη της αδειοδότησης και των δημοσίων συμβάσεων, ώστε να διευκολύνεται ο εντοπισμός των προβλημάτων, π.χ. σε ό,τι αφορά τις καθυστερήσεις, και ο σχεδιασμός παρεμβάσεων από την Επιτροπή και/ή τους Ευρωπαίους Συντονιστές. Ο νέος κανονισμός θα περιλαμβάνει επίσης τη δυνατότητα αξιοποίησης των εκτελεστικών πράξεων σε μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι κατά το παρελθόν. Οι εν λόγω πράξεις όχι μόνο θα προωθούν τον καθορισμό προτεραιοτήτων σε εθνικό επίπεδο, αλλά θα διευκολύνουν και την παρακολούθηση της επιτευχθείσας προόδου σε σχέση με το ΔΕΔ-Μ βάσει καθορισμένων και συμφωνηθέντων οροσήμων στις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις. Ως εκ τούτου, αποτελούν επίσης μια ιδιαίτερα στερεή βάση για την παρακολούθηση των εν λόγω έργων, δεδομένου ότι μπορεί να ελέγχεται η σταθερή πρόοδος ανά ορόσημο και να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα σε περίπτωση καθυστερήσεων. Κατά την έκδοση των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν επίσης στην ανά τακτά διαστήματα υποβολή εκθέσεων σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο. Σε ό,τι αφορά την παρακολούθηση, η πρόοδος του ΔΕΔ-Μ θα παρακολουθείται ως προς την τεχνική ολοκλήρωση της υποδομής του ΔΕΔ-Μ και με βάση τις καθορισμένες προθεσμίες του 2030, του 2040 και του 2050. Συνεπώς, τα πρότυπα και οι απαιτήσεις θα αποτελούν τους βασικούς δείκτες επίδοσης βάσει των οποίων θα παρακολουθείται η επιτυχία του ΔΕΔ-Μ (π.χ. το ποσοστό του μήκους των ηλεκτροδοτούμενων τμημάτων των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η μέριμνα για φορτίο ανά άξονα 22,5 και για μήκος αμαξοστοιχίας 740 m· ο αριθμός θαλάσσιων λιμένων με σιδηροδρομική πρόσβαση κ.λπ.). Σε συνδυασμό με τα ανωτέρω, υπάρχει σταθερή παρακολούθηση μέσω της λεγόμενης βάσης δεδομένων TENtec, ενός ισχυρού συστήματος πληροφοριών που θα επιτρέψει στο μέλλον την αυτοματοποιημένη και έγκαιρη ανταλλαγή δεδομένων απευθείας από την πηγή δεδομένων (κράτος μέλος, διαχειριστής υποδομής).

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

Η δομή του αναθεωρημένου κανονισμού θα διαφέρει από τη δομή του ισχύοντος κανονισμού. Η εν λόγω δομή δεν θα είναι πλέον οργανωμένη βάσει επιπέδου δικτύου (κεντρικό και εκτεταμένο) αλλά βάσει τρόπου μεταφοράς, γεγονός που θα επιτρέψει την καλύτερη κατανόηση των διαφόρων απαιτήσεων. Θα περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις και χάρτες για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών και τη νέα ενδιάμεση προθεσμία του 2040. Στα πρώτα κεφάλαια του κανονισμού διευκρινίζονται οι γενικοί στόχοι του ΔΕΔ-M και η σταδιακή προσέγγιση για την ολοκλήρωση του δικτύου. Θα απαρτίζεται από τα ακόλουθα κύρια κεφάλαια:

Αιτιολογικές σκέψεις

Ειδικότερα, οι αιτιολογικές σκέψεις θα εστιάζονται στη συμβολή του ΔΕΔ-M στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στους στόχους της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Επιπλέον, στις αιτιολογικές σκέψεις αναλύονται οι συνδέσεις του αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-M με τις άλλες πολιτικές μεταφορών όσον αφορά τους διάφορους τρόπους μεταφοράς καθώς και με τους τομείς πολιτικής εκτός του τομέα μεταφορών, π.χ. την πολιτική για το περιβάλλον και το κλίμα, την κοινωνική πολιτική, την πολιτική συνοχής, την εξωτερική πολιτική, κ.λπ. Επίσης, αναδεικνύονται οι πτυχές του ενωσιακού και εθνικού σχεδιασμού και της χρηματοδότησης των υποδομών.

Κεφάλαιο I: Γενικές αρχές

Στο κεφάλαιο 1 θεσπίζονται οι γενικές αρχές του κανονισμού ΔΕΔ-M. Καθορίζονται το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Περιλαμβάνονται οι ορισμοί των διαφόρων στοιχείων του κανονισμού και της ορολογίας που χρησιμοποιείται σε όλο το κείμενο. Επιπλέον, καθορίζονται οι στόχοι του κανονισμού (συνοχή, βιωσιμότητα, απόδοση και οφέλη για τους χρήστες) καθώς και ο τρόπος επίτευξής τους. Στο κεφάλαιο αυτό προβλέπεται επίσης ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτική χρήση των πόρων και σε συμμόρφωση με τις ισχύουσες ενωσιακές και εθνικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Στα ακόλουθα άρθρα περιγράφεται η γεωγραφική διάσταση της διάρθρωσης του δικτύου και των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών (στο εξής: ΕΔΜ). Τέλος, στο κεφάλαιο 1 περιγράφονται οι αρχές των έργων κοινού ενδιαφέροντος και της συνεργασίας με τρίτες χώρες.

Κεφάλαιο II: Γενικές διατάξεις

Το κεφάλαιο 2 περιλαμβάνει τις γενικές διατάξεις του κανονισμού με τις οποίες καθορίζονται το κεντρικό, το εκτεταμένο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο καθώς και οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών και προσδιορίζεται η ιεράρχηση των μέτρων για τα διάφορα δίκτυα.

Κεφάλαιο III: Ειδικές διατάξεις

Το κεφάλαιο 3 περιλαμβάνει τις ειδικές διατάξεις αναφορικά με τις απαιτήσεις για κάθε τρόπο μεταφοράς που διαλαμβάνει ο κανονισμός σε σχέση με τα ακόλουθα:

- τον καθορισμό των συνιστωσών υποδομών,
- τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το εκτεταμένο δίκτυο,
- τις απαιτήσεις για το κεντρικό και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο,
- τις πρόσθετες προτεραιότητες.

Επιπλέον, το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει διατάξεις αναφορικά με τις απαιτήσεις της αναθεώρησης σε σχέση με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς και τους αστικούς κόμβους.

Κεφάλαιο IV: Διατάξεις για τις ευφυείς και ανθεκτικές μεταφορές

Το κεφάλαιο 4 περιλαμβάνει πρόσθετες διατάξεις όσον αφορά τις απαιτήσεις του κανονισμού σε σχέση με τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, τις βιώσιμες υπηρεσίες, τις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία, την ασφάλεια και προστασία των υποδομών, την ανθεκτικότητα, τις επενδύσεις από τρίτες χώρες, τη συντήρηση και τον κύκλο ζωής των έργων καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες.

Κεφάλαιο V: Εφαρμογή των μέσων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

Το κεφάλαιο 5 αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων (ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος). Περιγράφονται το μέσο των ΕΔΜ και οι οριζόντιες προτεραιότητες και περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με τον τρόπο συντονισμού και διακυβέρνησής τους. Επιπλέον, το κεφάλαιο περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα μέσα υλοποίησης, π.χ. τα προγράμματα εργασιών των συντονιστών και τις εκτελεστικές πράξεις.

Κεφάλαιο VI: Κοινές διατάξεις

Το κεφάλαιο 6 περιλαμβάνει τις κοινές διατάξεις του κανονισμού σχετικά με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης, τις διαδικασίες για την επικαιροποίηση του δικτύου και τις αρχές που διέπουν τη συμμετοχή ενδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την εναρμόνιση των εθνικών σχεδίων με την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές. Επιπλέον, περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την άσκηση της εξουσιοδότησης, τη διαδικασία επιτροπής, την επανεξέταση του κανονισμού, τις διαδικασίες σχετικά με τις καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση του δικτύου και τη δυνατότητα εξαιρέσεων. Τέλος, περιγράφει τις επιπτώσεις του κανονισμού σε άλλες νομοθετικές πράξεις με γνώμονα την ανάγκη τροποποίησής τους.

Παραρτήματα:

Τα παραρτήματα του κανονισμού περιλαμβάνουν αναλυτικούς χάρτες του κεντρικού, του εκτεταμένου κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου και καταλόγους των κόμβων μεταφορών και των αστικών κόμβων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και καθορίζουν τη χάραξη και τους χάρτες των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Επιπλέον, περιέχουν ενδεικτικούς χάρτες για τις γειτονικές χώρες καθώς και προδιαγραφές όσον αφορά τις απαιτήσεις για την κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Επίσης, περιλαμβάνουν ένα άρθρο για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και έναν πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και του παρόντος κανονισμού.

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)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 172,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»³ που εκδόθηκε τον Δεκέμβριο του 2019 καθορίζεται, αφενός, ένας στόχος κλιματικής ουδετερότητας που πρέπει να επιτευχθεί από την Ένωση έως το 2050 και, αφετέρου, ένας σαφής στόχος για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Η επίτευξη των εν λόγω στόχων αποτελεί στόχο του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴.
- (2) Οι εκπομπές από τις μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης και οι εν λόγω εκπομπές έχουν αυξηθεί τα τελευταία έτη. Ως εκ τούτου, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία γίνεται έκκληση, αφενός, για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις

¹ ΕΕ C [...].

² ΕΕ C [...].

³ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

μεταφορές κατά 90 %, ώστε η Ένωση να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και, αφετέρου, για καταβολή προσπαθειών προς την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου μηδενικής ρύπανσης⁵.

- (3) Στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁶ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· το μερίδιο αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050· έως το 2030 τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80 000 φορτηγά μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να τεθούν σε κυκλοφορία στις οδούς της Ένωσης, και σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών και των λεωφορείων καθώς και των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών έως το 2050· οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης· έως το 2030 θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις στην Ευρώπη.
- (4) Η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δημιουργεί, από την άποψη της βάσης υποδομών, τις συνθήκες που επιτρέπουν να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, οικονομικά προσιτοί και χωρίς αποκλεισμούς, ώστε να καταστούν ευρύτερα διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις στο πλαίσιο ενός πολυτροπικού συστήματος μεταφορών και να δημιουργηθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης, ιδίως μέσω της διασφάλισης μιας δίκαιης μετάβασης, σύμφωνα με τους στόχους που παρουσιάζονται στη σύσταση (ΕΕ) [...] του Συμβουλίου, της [...], για τη διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα.
- (5) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν βιώσιμες μορφές μεταφορών, να εξασφαλίζουν βελτιωμένες πολυτροπικές και διαλειτουργικές λύσεις μεταφορών καθώς και ενισχυμένη διατροπική ενοποίηση όλης της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμβάλλοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς μέσω της δημιουργίας των αρτηριών που είναι αναγκαίες για ομαλές ροές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την Ένωση. Επιπλέον, το δίκτυο θα πρέπει να αποσκοπεί στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής μέσω της εξασφάλισης της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης συνδεσιμότητας των άκρως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, αγροτικών, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών. Η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει επίσης να επιτρέπει την αδιάλειπτη,

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής «Πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους — Σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους» της 12ης Μαΐου 2021 [COM(2021) 400 final].

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final].

ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα των εμπορευμάτων και των προσώπων σε όλη την πολυμορφία τους και θα πρέπει να συμβάλλει στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα σε μια παγκόσμια προοπτική, μέσω της δημιουργίας διασυνδέσεων και της εξασφάλισης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών δικτύων μεταφορών με βιώσιμο τρόπο και με αποδοτική χρήση των πόρων.

- (6) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλιστεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθούν και, εν ανάγκη, να επεκταθούν με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και την κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές εντός και μεταξύ των κρατών μελών και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, λαμβανομένων υπόψη των διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη με υποψήφιες και δυνάμει υποψήφιες χώρες.
- (7) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές. Για να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της νέας πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, θα πρέπει να καθοριστούν ενιαίες απαιτήσεις για τις υποδομές.
- (8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, με τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης των πόρων του.
- (9) Κατά την εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ειδικές συνθήκες του εκάστοτε σχετικού έργου. Ει δυνατόν, θα πρέπει να αξιοποιούνται οι συνέργειες με άλλες πολιτικές, όπως στον τομέα του τουρισμού, με την ενσωμάτωση σε κατασκευαστικά έργα, όπως γέφυρες ή σήραγγες, υποδομών για ποδηλασία, όπως το δίκτυο EuroVelo, ή στον τομέα της ασφάλειας με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, όπως αισθητήρες στις γέφυρες.
- (10) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τη συμβολή στην κλιματική αλλαγή και τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών κινδύνων και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών, ιδίως στις περιοχές που πλήττονται εντονότερα από τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής
- (11) Κατά τον σχεδιασμό, τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷.
- (12) Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να δίνουν τη δέουσα προσοχή στην εκτίμηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων προσαρμογής που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανθεκτικότητας, για

⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΑΕΔ-Μ) (ΕΕ L 258 της 20.7.2021, σ. 1).

παράδειγμα στην κλιματική αλλαγή, στους φυσικούς κινδύνους και στις ανθρωπογενείς καταστροφές. Με την παροχή περαιτέρω κινήτρων για την ανάπτυξη βιώσιμων μορφών μεταφορών και με την εφαρμογή υψηλού επιπέδου προτύπων για τις υποδομές πράσινων μεταφορών, η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα υποστηρίξει την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

- (13) Δεδομένης της εξέλιξης των αναγκών της Ένωσης όσον αφορά τις υποδομές και των στόχων για την απανθρακοποίηση, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου του 2020, σύμφωνα με τα οποία οι δαπάνες της Ένωσης θα πρέπει να συνάδουν με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού και την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» («εφόσον δεν βλάπτουν σοβαρά»), κατά την έννοια του άρθρου 17 του κανονισμού περί ταξινόμησης⁸, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να αξιολογούνται προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ με τους στόχους πολιτικής της Ένωσης για τις μεταφορές, το περιβάλλον και το κλίμα. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να διενεργούν περιβαλλοντικές εκτιμήσεις των σχεδίων και των έργων στις οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνεται αξιολόγηση της αρχής της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» με βάση τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές και τις βέλτιστες πρακτικές. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η υλοποίηση ενός έργου κοινού ενδιαφέροντος συνεπάγεται σημαντική επιβάρυνση για περιβαλλοντικό ή κλιματικό στόχο, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο εφαρμογής εύλογων εναλλακτικών λύσεων.
- (14) Τα έργα υποδομών βάσει του κανονισμού ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να είναι ανθεκτικά στις δυνητικές δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του σχετικού κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών μέτρων προσαρμογής. Τα έργα για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να είναι ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή και θα πρέπει να ενσωματώνουν στην ανάλυση κόστους-οφέλους το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τις θετικές επιπτώσεις των μέτρων μετριασμού της κλιματικής αλλαγής. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές⁹. Αυτό συμβάλλει ώστε οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή καθώς και οι εκτιμήσεις ευπάθειας και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή να ενσωματώνονται στις αποφάσεις για τις επενδύσεις και τον σχεδιασμό στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Ένωσης.
- (15) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να διενεργούν περιβαλλοντικές εκτιμήσεις των σχεδίων και των έργων σύμφωνα με την οικεία νομοθεσία προκειμένου να αποφευχθούν ή, εφόσον αυτό δεν είναι εφικτό, να μετριασθούν ή να αντισταθμισθούν αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, η σφράγιση του εδάφους και η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

⁹ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Τεχνικές κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών στην κλιματική αλλαγή κατά την περίοδο 2021-2027 (ΕΕ C 373 της 16.9.2021, σ. 1).

- (16) Τα συμφέροντα των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και αυτά του ευρέος κοινού που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων.
- (17) Ο καθορισμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε μια κοινή και διαφανή μεθοδολογία και θα πρέπει να αντιπροσωπεύει το υψηλότερο επίπεδο σχεδιασμού υποδομών στην Ένωση. Θα πρέπει να αποτελεί πολυτροπική μεταφορά, δηλαδή να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης πληροφοριών κυκλοφορίας και μετακινήσεων.
- (18) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί βαθμιαία σε τρία στάδια, με γενικό στόχο την υλοποίηση ενός πολυτροπικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού δικτύου με υψηλά πρότυπα ποιότητας και, παράλληλα, την τήρηση των γενικών στόχων της Ένωσης για την κλιματική ουδετερότητα και το περιβάλλον: την ολοκλήρωση ενός κεντρικού δικτύου έως το 2030, ενός εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως το 2040 και του εκτεταμένου δικτύου έως το 2050.
- (19) Στις προθεσμίες του 2030 και του 2050 που έχουν ήδη θεσπιστεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰, θα πρέπει να προστεθεί μια ενδιάμεση προθεσμία το 2040 για τη συμμόρφωση του δικτύου με τον παρόντα κανονισμό, όσον αφορά το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο που αποτελεί μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Η ίδια ενδιάμεση προθεσμία θα πρέπει να ισχύει και για τα νέα πρότυπα όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο που θεσπίστηκαν επιπροσθέτως προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα έγκαιρης υλοποίησης των απαραίτητων επενδύσεων.
- (20) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των άκρας απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, αγροτικών, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών, και ενισχύει τη μεταξύ τους κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου θα πρέπει να καθοριστούν με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης ενός υψηλής ποιότητας δικτύου σε όλη την Ένωση.
- (21) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι επαρκώς εξοπλισμένο με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι υποστηρίζει αποτελεσματικά τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, σύμφωνα με τα ορόσημα που καθορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.
- (22) Πέραν του κεντρικού δικτύου, θα πρέπει να καθοριστεί ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με βάση τα τμήματα προτεραιότητας του εκτεταμένου δικτύου που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.
- (23) Το κεντρικό δίκτυο έχει προσδιοριστεί με βάση αντικειμενική μεθοδολογία σχεδιασμού. Η μεθοδολογία αυτή έχει εντοπίσει τους σημαντικότερους αστικούς κόμβους, λιμένες και αερολιμένες καθώς και σταθμούς διέλευσης συνόρων. Όπου

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

είναι δυνατόν, οι κόμβοι αυτοί συνδέονται με πολυτροπικές συνδέσεις, εφόσον είναι οικονομικά βιώσιμες και εφικτές έως το 2030. Με τη μεθοδολογία έχει εξασφαλιστεί η διασύνδεση όλων των κρατών μελών και η ένταξη των κύριων νησιών στο κεντρικό δίκτυο.

- (24) Το κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2030 και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2040 θα πρέπει να αποτελέσουν το θεμέλιο του βιώσιμου πολυτροπικού δικτύου μεταφορών, το οποίο αντιπροσωπεύει τους σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Θα πρέπει να τονώσουν την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου και να επιτρέψουν την επικέντρωση της ενωσιακής δράσης στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους πολυτροπικών μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.
- (25) Ορισμένα υφιστάμενα πρότυπα του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να επεκταθούν στο εκτεταμένο κεντρικό και στο εκτεταμένο δίκτυο προκειμένου να αξιοποιηθούν όλα τα οφέλη του δικτύου, να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των ειδών δικτύων και να αυξηθεί η δραστηριότητα όσον αφορά πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών, όπως μέσω της ενίσχυσης της ψηφιοποίησης και άλλων τεχνολογικών λύσεων.
- (26) Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για τις υποδομές που ισχύουν για το κεντρικό, το εκτεταμένο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορεί να αιτιολογηθεί η πραγματοποίηση επενδύσεων, ή περιπτώσεις ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, για παράδειγμα, σε περίπτωση άκρως απόκεντρων περιοχών και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών ή αραιοκατοικημένων περιοχών, ή όταν πρόκειται για απομονωμένα ή μερικώς απομονωμένα δίκτυα.
- (27) Το χερσαίο δίκτυο υποδομών, το οποίο θα δημιουργηθεί μέσω του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, θα πρέπει να ενοποιηθεί με τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για αυτόν τον σκοπό, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας πραγματικά βιώσιμος, έξυπνος, αδιάλειπτος και ανθεκτικός ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος. Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις συνιστώσες θαλάσσιων υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (28) Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος θα πρέπει να υλοποιηθεί σε στενή συνεργασία με τις μακροπεριφερειακές στρατηγικές και στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες οι οποίες αποτελούν κατάλληλο πλαίσιο ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας με τρίτες χώρες τόσο σε διεθνικό ενωσιακό επίπεδο όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο.
- (29) Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που θεσπίστηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 αποτελούν συμπληρωματικά μέσα πολιτικής που επιδιώκουν στενά σχετιζόμενους σκοπούς, ιδίως την προώθηση βιώσιμων, αποδοτικών και ασφαλών υπηρεσιών μεταφορών. Παρότι η συνεργασία αποδίδει καρπούς σε πολλά επίπεδα, σε

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

ορισμένες περιπτώσεις έχει εντοπιστεί αλληλεπικάλυψη δραστηριοτήτων και ανάγκες για βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών. Επιπλέον, οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι και οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου δεν είναι πλήρως εναρμονισμένοι γεωγραφικά, γεγονός που περιορίζει τη δυνατότητα συντονισμού, για παράδειγμα, επί ζητημάτων όπως η ανάπτυξη των απαιτήσεων για τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή η βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, υπάρχει περιθώριο για εξορθολογισμό, βελτίωση της αποτελεσματικότητας και συνέργειες.

- (30) Όπως αναφέρεται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, είναι απαραίτητο οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου και οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι να ενοποιηθούν ώστε να αποτελέσουν τους «ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών» προκειμένου να αυξηθούν οι συνέργειες και η λειτουργία των μεταφορών. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να καταστούν το μέσο για την ανάπτυξη βιώσιμων και πολυτροπικών ροών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη και για την ανάπτυξη διαλειτουργικής υποδομής και λειτουργικών επιδόσεων υψηλής ποιότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποτελέσουν επίσης το μέσο για την υλοποίηση του οράματος της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ανταγωνιστικότητας σε όλη την Ένωση.
- (31) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και να αποτελούνται από νευραλγικής σημασίας ευρωπαϊκούς πολυτροπικούς άξονες μεταφορών, με βάση μέρη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, να είναι πολυτροπικοί και ανοικτοί στη συμπερίληψη όλων των τρόπων μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, να διασχίζουν τα σύνορα τουλάχιστον δύο κρατών και να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τρεις τρόπους μεταφοράς.
- (32) Για να εγκαθιδρυθεί συντονισμένα και σύντομα το διευρωπαϊκό μεταφορών, ώστε να μπορούν να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της δικτύωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα για να οριστικοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού, του εκτεταμένου κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου εντός των καθορισμένων προθεσμιών του 2030, του 2040 και του 2050 αντίστοιχα. Για αυτόν τον σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ των εθνικών σχεδίων μεταφορών και επενδύσεων και των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στα προγράμματα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών.
- (33) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων και ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η εκτέλεσή τους θα πρέπει να εξαρτάται από το βαθμό ωριμότητάς τους, τη συμμόρφωσή τους προς τις ενωσιακές και εθνικές νομικές διαδικασίες και τη διαθεσιμότητα των χρηματοοικονομικών πόρων, με επιφύλαξη της ανάληψης δέσμευσης για χρηματοδότηση από κράτος μέλος ή την Ένωση.
- (34) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό έχουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός υψηλής ποιότητας, διαλειτουργικού και πολυτροπικού ευρωπαϊκού δικτύου, αυξάνοντας τα οφέλη βιωσιμότητας, συνοχής, απόδοσης ή τα οφέλη για τους χρήστες. Η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία είναι υψηλότερη αν οδηγεί, πέραν της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος καθαυτό, σε σημαντικές βελτιώσεις των

συνδέσεων των μεταφορών ή των ορών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Τα διασυνοριακά αυτά έργα θα πρέπει να απολαμβάνουν παρέμβασης προτεραιότητας εκ μέρους της Ένωσης προς εξασφάλιση της υλοποίησής τους.

- (35) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις έργων κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις.
- (36) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αναζητείται ενωσιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να υπόκεινται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους με αναγνωρισμένη μεθοδολογία, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών οφελών και στοιχείων κόστους σε κοινωνικό, οικονομικό, κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο καθώς και την προσέγγιση του κύκλου ζωής. Η ανάλυση των οφελών και στοιχείων κόστους σε κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο θα πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- (37) Στο πλαίσιο της επίτευξης των κλιματικών στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 90 % έως το 2050, θα πρέπει να αναλύονται μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν κατασκευή, επέκταση ή αναβάθμιση υποδομών μεταφορών όσον αφορά τα αέρια του θερμοκηπίου.
- (38) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών χωρών, είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των δικτύων υποδομής της Ένωσης και των εν λόγω χωρών. Δεδομένων των ανωτέρω, η Ένωση θα πρέπει να προωθεί, κατά περίπτωση, έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις εν λόγω χώρες, αξιολογώντας και διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση με τους στόχους και τις απαιτήσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού δικτύου.
- (39) Προκειμένου να επιτευχθεί ο μετασχηματισμός του τομέα μεταφορών σε ένα πραγματικά πολυτροπικό σύστημα υπηρεσιών βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, η Ένωση θα πρέπει να εγκαθιδρύσει ένα υψηλής ποιότητας δίκτυο μεταφορών στο οποίο οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα εξασφαλίζει μια ελάχιστη ταχύτητα γραμμών. Ο ανταγωνιστικός επιβατικός σιδηρόδρομος έχει υψηλή δυναμική σε ό,τι αφορά την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης ενός συνεκτικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας που θα συνδέει τις πρωτεύουσες και τις μεγάλες πόλεις. Η συμπλήρωση των υφιστάμενων γραμμών υψηλής ταχύτητας με επιβατικές γραμμές ελάχιστης ταχύτητας γραμμών 160 km/h αναμένεται, στη συνέχεια, να επηρεάσει το δίκτυο, με αποτέλεσμα ένα πιο συνεκτικό δίκτυο και αυξημένο αριθμό επιβατών που μετακινούνται μέσω σιδηροδρόμου. Η ολοκλήρωση ενός δικτύου υψηλών επιδόσεων θα διευκολύνει επίσης την ανάπτυξη και εισαγωγή νέων ή διαφορετικών μοντέλων κατανομής της χωρητικότητας, για παράδειγμα, τα δρομολόγια ανά τακτά χρονικά διαστήματα βάσει της πρωτοβουλίας «Επανασχεδιασμός των δρομολογίων» (TTR).

¹²

Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

- (40) Θα πρέπει να εγκαθιδρυθεί ένα πιο βιώσιμο, ανθεκτικό και αξιόπιστο δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη το οποίο θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. Η υποδομή συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικών σταθμών θα πρέπει να αναβαθμιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διατροπικές μεταφορές πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσω των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι τυχόν αρχικά και/ή τελικά σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομα.
- (41) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) στην Ευρώπη επιταχύνεται και ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη εγκρίνει σχέδια ανάπτυξης του ERTMS στο σύνολο των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων τους έως το 2040, υπάρχει ανάγκη να ληφθεί υπόψη η εν λόγω αλλαγή παραδείγματος και να καθοριστεί μια πιο φιλόδοξη προθεσμία ανάπτυξης του ERTMS για το εκτεταμένο δίκτυο.
- (42) Το ERTMS θα πρέπει να αναπτυχθεί με συνεχή τρόπο όχι μόνο στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους, αλλά και στις οδούς εισόδου στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστούν εφικτές οι εργασίες μόνο με το ERTMS και θα ενισχυθεί η οικονομική αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
- (43) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη ραδιοκατευθυνόμενου ERTMS συμβάλλει περαιτέρω στην εξάλειψη των εθνικών κανόνων που επηρεάζουν τη λειτουργία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι από το 2025 θα αναπτύσσεται μόνο ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS και ότι έως το 2050 το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα εξοπλιστεί με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS.
- (44) Η ανάπτυξη του ERTMS θα πρέπει να συνδυαστεί με κανονιστική προθεσμία για τον παροπλισμό των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B, ώστε το ERTMS να καταστεί το μόνο σύστημα σηματοδότησης που χρησιμοποιείται στα κράτη μέλη. Ο παροπλισμός των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B θα επιτρέψει σημαντική εξοικονόμηση όσον αφορά τη συντήρηση για τους διαχειριστές υποδομής, δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ERTMS και η διατήρηση πρόσθετων παρατρόχιων συστημάτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα δαπανηρές και σύνθετες. Τα συστήματα κλάσης B θα πρέπει να καταργηθούν με συντονισμένο τρόπο και εντός επαρκούς μεταβατικής περιόδου, έως το 2040, προκειμένου να επιτραπεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να προετοιμαστούν για την αλλαγή και να υιοθετήσουν την καταλληλότερη στρατηγική μετάβασης. Δεδομένου ότι το ERTMS είναι σύστημα, απαιτείται η συγχρονισμένη ανάπτυξή του τόσο ως παρατρόχιου όσο και ως εποχούμενου συστήματος, ενώ το σύστημα αποδίδει τα πλήρη οφέλη του μόνον εφόσον εξοπλιστούν τόσο οι αμαξοστοιχίες όσο και το παρατρόχιο υλικό.
- (45) Οι εσωτερικές πλωτές οδοί στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από ετερογενή υδρομορφολογία η οποία παρεμποδίζει τις συνεκτικές επιδόσεις όλων των τμημάτων πλωτών οδών. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, ιδίως τα τμήματα φυσικής ροής, ενδέχεται να επηρεάζονται ιδιαίτερα από τις κλιματικές και καιρικές συνθήκες. Για να διασφαλιστεί αξιόπιστη διεθνής κυκλοφορία και, ταυτόχρονα, ο σεβασμός της υδρομορφολογίας και της ισχύουσας περιβαλλοντικής νομοθεσίας, οι απαιτήσεις για το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική υδρομορφολογία κάθε πλωτής οδού (για παράδειγμα, ποταμοί φυσικής ή ρυθμιζόμενης ροής) καθώς και τους

στόχους των πολιτικών για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα. Αυτού του είδους η προσέγγιση θα πρέπει να εξετάζεται σε επίπεδο λεκανών απορροής ποταμών.

- (46) Δεδομένου ότι αποτελούν τα σημεία εισόδου και εξόδου για τη χερσαία υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως διασυνωριακοί πολυτροπικοί κόμβοι οι οποίοι λειτουργούν όχι μόνο ως σημεία διασύνδεσης αλλά και ως πύλες για το εμπόριο, βιομηχανικούς συνεργατικούς σχηματισμούς και κόμβους ενέργειας, για παράδειγμα, σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας.
- (47) Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να συμβάλουν σε σημαντικό βαθμό στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές των μεταφορών μέσω της μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος θα πρέπει να προωθηθεί μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων και των ηπειρωτικών συνδέσεων τους προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτική και βιώσιμη ενοποίηση με άλλους τρόπους μεταφοράς.
- (48) Οι οδικές μεταφορές στην Ένωση αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα των συνολικών εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών (με βάση τους τόνους-χιλιόμετρα) και περίπου το 90 % των συνολικών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών (με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων). Δεδομένης της σημασίας των οδικών μεταφορών και της δέσμευσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με το ορόσημο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, δεν υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης των οδικών υποδομών από την άποψη της ασφάλειας.
- (49) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές, ώστε να καταστούν δυνατές καλύτερες και πιο βιώσιμες επιλογές του τρόπου μεταφοράς για πρόσωπα και εμπορεύματα και να είναι δυνατόν να συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις. Οι πολυτροπικοί τερματικοί σταθμοί θα πρέπει να διαδραματίζουν ρόλο καίριας σημασίας για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (50) Οι αστικοί κόμβοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ως σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού (στο εξής: 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. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα και η ανεπαρκής συνδεσιμότητα του δικτύου εντός των αστικών κόμβων δεν παρεμποδίζουν πλέον την πολυτροπικότητα κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (51) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, οι αστικοί κόμβοι θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο είναι ένα μακροπρόθεσμο, άρτιο και ολοκληρωμένο σχέδιο κινητικότητας εμπορευμάτων και επιβατών για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή¹³. Θα πρέπει να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς,

¹³ Η ιδέα του ΣΒΑΚ προτάθηκε για πρώτη φορά στη δέση μέτρων 2013 της ΕΕ για την αστική κινητικότητα [COM(2013) 913 final, παράρτημα Ι]

το μερίδιο μεταφορών και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση των πόλεων.

- (52) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης του ΣΒΑΚ με σκοπό την προώθηση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ και τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των περιφερειών, των πόλεων και των κωμοπόλεων. Θα πρέπει να υποστηρίζει τις περιφέρειες και τις αστικές περιοχές προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω νομοθετικών μέτρων, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανότητας, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης.
- (53) Η αποστολή για κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζων Ευρώπη» αποσκοπεί στη δημιουργία 100 κλιματικά ουδέτερων πόλεων έως το 2030. Οι πόλεις που συμμετέχουν στην αποστολή θα λειτουργήσουν ως κόμβοι πειραματισμού και καινοτομίας για άλλες πόλεις που θα ακολουθήσουν έως το 2050.
- (54) Οι υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας βοηθούν στην ενίσχυση της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω του συνδυασμού διαφόρων προσφορών μεταφορών σε μία. Η περαιτέρω ανάπτυξή τους αναμένεται να συμβάλει στην ώθηση των συμπεριφορών προς τους πλέον βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, τις δημόσιες μεταφορές και ενεργούς τρόπους μεταφοράς όπως το βάδισμα και η ποδηλασία.
- (55) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και την κυκλοφοριακή ασφάλεια και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τις μεταφορές. Θα πρέπει να διευκολυνθούν οι ροές πληροφοριών στο δίκτυο μεταφορών και κινητικότητας, για παράδειγμα, μέσω της ανάπτυξης του ενωσιακού χώρου δεδομένων κινητικότητας. Θα πρέπει να παρέχεται ενημέρωση των επιβατών, μεταξύ άλλων ενημέρωση για την έκδοση εισιτηρίων και τα συστήματα κράτησης.
- (56) Τα συστήματα και οι υπηρεσίες ευφυών μεταφορών καθώς και οι νέες αναδυόμενες τεχνολογίες θα πρέπει να λειτουργούν ως καταλύτες για την ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών ευφυών μεταφορών σε όλες τις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (57) Απαιτείται επαρκής σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων σε όλο το δίκτυο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τα συστήματα ΤΠΕ, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες, μεταξύ άλλων απαιτήσεων για τη σταδιακή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]¹⁴. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλιστεί 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 αποκομιστούν τα οφέλη από το αποτέλεσμα της δικτύωσης και να καταστούν δυνατές διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας. Για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

¹⁴ Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [...], για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L [...]).

σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

- (58) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, όπως οι υποδομές 5G, οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και της ικανότητας δημιουργίας ροών ασφαλών επιβατικών μεταφορών, στο να καταστούν τα δημόσια ή τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς περισσότερο ελκυστικά για τους επιβάτες και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της ενίσχυσης της ενεργειακής ασφάλειας της Ένωσης. Για την επίτευξη αυτών των στόχων θα πρέπει να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων και των σχετικών υποδομών σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.
- (59) Σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων από το ευρύ κοινό σημείων ταχείας φόρτισης για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στο πλαίσιο του εν λόγω στόχου θα πρέπει να διασφαλίζεται η πλήρης διασυννοριακή συνδεσιμότητα και να επιτρέπεται η κυκλοφορία των ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη την Ένωση. Οι στόχοι για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], πρέπει να εξασφαλίζουν την ελάχιστη επαρκή κάλυψη με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης κατά μήκος των κύριων οδικών δικτύων της Ένωσης.
- (60) Οι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], θα πρέπει να συμπληρώνονται με απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς και για τους πολυτροπικούς κόμβους επιβατών, ώστε να παρέχονται ευκαιρίες φόρτισης για φορτηγά μεγάλων αποστάσεων, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωσή τους ή όταν ο οδηγός αναπαύεται ή για τα λεωφορεία σε πολυτροπικούς κόμβους επιβατών. Για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία, στις περιπτώσεις στις οποίες οι τερματικοί σταθμοί ή οι κόμβοι επιβατικών μεταφορών λαμβάνουν ενωσιακή ή κρατική στήριξη, η πρόσβαση για σκοπούς φόρτισης θα πρέπει να παρέχεται με δίκαιους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις, ώστε να αποφεύγεται η δέσμευση της αγοράς για συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή οι δυνητικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η τιμολόγηση θα πρέπει να είναι διαφανής και να μην δημιουργεί διακρίσεις έναντι όλων των εξουσιοδοτημένων επιχειρήσεων ή προσώπων, σε περίπτωση που η υποδομή φόρτισης έχει κατασκευαστεί με χρήση ενωσιακής ή κρατικής χρηματοδότησης.
- (61) Η ανεπαρκής ασφάλεια, προστασία και αξιοπιστία της υποδομής που οφείλονται σε φυσικούς κινδύνους, μεταξύ άλλων, συμβάντων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή και άλλων εξαιρετικών περιστάσεων όπως πανδημίες, ανθρωπογενείς καταστροφές όπως ατυχήματα ή διαταράξεις που οφείλονται σε σκόπιμες πράξεις όπως η τρομοκρατία και οι επιθέσεις στον κυβερνοχώρο, αποτελούν σημαντικό

πρόβλημα για την απόδοση και τη λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για παράδειγμα, κατά τα τελευταία έτη οι ροές μεταφορών διαταράχθηκαν από ατυχήματα που προκλήθηκαν από διάφορες φυσικές καταστροφές λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών. Συνεπώς, θα πρέπει να βελτιωθεί η ανθεκτικότητα του δικτύου μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων διαταράξεων, με βάση την εκτίμηση κινδύνου και τα μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας που λαμβάνουν οι κρίσιμες οντότητες για τον τομέα μεταφορών δυνάμει της οδηγίας [...] για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων¹⁵.

- (62) Με βάση την εμπειρία της διαχείρισης κρίσης στη διάρκεια της πανδημίας COVID-19¹⁶ και προκειμένου να αποφευχθούν οι διαταράξεις της κυκλοφορίας και οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο μέλλον, τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, να λαμβάνουν υπόψη την προστασία και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων διαταράξεων που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Για αυτόν τον σκοπό, οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνουν επίσης παρακαμπτήριες οδούς οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση συμφόρησης ή άλλων προβλημάτων στις βασικές διαδρομές. Επιπλέον, λόγω της πολυτροπικής φύσης τους, ο ένας τρόπος μεταφοράς μπορεί να υποκαθιστά έναν άλλο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.
- (63) Η συμμετοχή των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, μεταξύ άλλων εκείνων που εδρεύουν σε τρίτη χώρα, μπορεί να επιταχύνει την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο, υπό ορισμένες συνθήκες, η συμμετοχή ή η συμβολή επιχειρήσεων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας σε έργα κοινού ενδιαφέροντος ενδέχεται να υπονομεύσει την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην ΕΕ. Με την επιφύλαξη και επιπροσθέτως του μηχανισμού συνεργασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452¹⁷, είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη γνώση σχετικά με την εν λόγω συμμετοχή ή συμβολή προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα παρέμβασης των δημόσιων αρχών σε περίπτωση που φαίνεται ότι τα εν λόγω έργα είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση και εφόσον η συμμετοχή ή η συμβολή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.
- (64) Παρότι η συντήρηση είναι και θα παραμείνει βασική αρμοδιότητα των κρατών μελών, είναι σημαντικό το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αότου δημιουργηθεί, να συντηρείται δεόντως ώστε να εξασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών. Κατά

¹⁵ Η εν λόγω οδηγία αναφέρεται στην πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων [COM(2020) 829 final].

¹⁶ Ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών [C(2020) 1897 final] (ΕΕ C 96 I της 24.3.2020, σ. 1) και ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Συμβούλιο, της 28ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με την «αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19» [COM(2020) 685 final].

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση (ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1).

τον σχεδιασμό και τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων για έργα υποδομών, θα πρέπει να υιοθετείται μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής.

- (65) Για να υλοποιηθούν τα μέρη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που έχουν ύψιστη στρατηγική σημασία εντός ορισμένου χρονικού ορίζοντα, θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση βάσει διαδρόμων ως εργαλείο συντονισμού των διαφόρων έργων σε διεθνική βάση και συγχρονισμού της ανάπτυξης διαδρόμων, ώστε να μεγιστοποιηθεί έτσι το όφελος από το δίκτυο.
- (66) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να βελτιώνονται οι διασυννοριακές συνδέσεις και να βελτιώνεται η απόδοση και η βιωσιμότητα. Θα πρέπει να συμβάλλουν στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας. Θα πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Η προσέγγιση ανά διάδρομο θα πρέπει να είναι διαφανής και σαφής και η διαχείριση των εν λόγω διαδρόμων δεν θα πρέπει να δημιουργεί επιπλέον διοικητική επιβάρυνση ή κόστος.
- (67) Σε συμφωνία με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής δομής διακυβέρνησης και τον προσδιορισμό των επενδύσεων προτεραιότητας κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων.
- (68) Το ευρωπαϊκό και το εθνικό πλαίσιο για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των υποδομών μεταφορών καθώς και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να συμβάλλουν στον έγκαιρο προγραμματισμό και σχεδιασμό των επενδύσεων που είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.
- (69) Τα προγράμματα εργασιών των Ευρωπαίων Συντονιστών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, για την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας με τις ενέργειες των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής και, πιο συγκεκριμένα, για τον καθορισμό οροσήμων και προτεραιοτήτων επενδύσεων. Με βάση τα προγράμματα εργασιών, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και τη χρηματοδότηση.
- (70) Η τεχνική βάση των χαρτών που καθορίζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών παρέχεται από το διαδραστικό σύστημα γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec).
- (71) Λαμβάνοντας υπόψη το ενωσιακό σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα του Μαρτίου του 2018¹⁸, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί την ανάγκη προσαρμογής του του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να αποτυπώνει τη στρατιωτική χρήση της υποδομής. Με βάση την ανάλυση των ελλείψεων μεταξύ των απαιτήσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των στρατιωτικών

¹⁸ Κοινή ανακοίνωση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα [JOIN(2018) 05 final].

απαιτήσεων¹⁹, στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να περιληφθούν πρόσθετες οδοί με σκοπό την ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ των στρατιωτικών δικτύων μεταφορών και των πολιτικών δικτύων μεταφορών.

- (72) 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 θα πρέπει να συνάδει με τον παρόντα κανονισμό και να βασίζεται, ιδίως, στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰. Επιπλέον, η χρηματοδότηση του δικτύου θα πρέπει επίσης να βασίζεται στα μέσα χρηματοδότησης που προβλέπουν άλλες ενωσιακές νομοθετικές πράξεις, μεταξύ άλλων το πρόγραμμα InvestEU, ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, η πολιτική συνοχής, το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Για να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, οι αναφορές στις «πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής», τις «θαλάσσιες αρτηρίες» και τις «ηλεκτρονικές εφαρμογές» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να νοούνται αντίστοιχα ως αναφορές στους «πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς», στον «ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο» και στα «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για τον ίδιο σκοπό, οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να θεωρείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο», όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.
- (73) Για την επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και την ψηφιοποίηση του συστήματος μεταφορών της Ένωσης απαιτείται ένα ανθεκτικό κανονιστικό πλαίσιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις των βιώσιμων μεταφορών, όπως προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό εξάμηνο. Ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας υποστηρίζει μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις με σκοπό να καταστούν οι μεταφορές πιο βιώσιμες, να μειωθούν οι εκπομπές και να βελτιωθεί η ασφάλεια και η απόδοση. Τα σχετικά μέτρα περιλαμβάνονται στα εγκεκριμένα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας.
- (74) Για να επικαιροποιηθούν οι χάρτες και ο κατάλογος λιμένων, αερολιμένων, τερματικών σταθμών και αστικών κόμβων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πιθανές αλλαγές που προκύπτουν από τη χρήση ορισμένων στοιχείων υποδομών μεταφορών που αναλύθηκαν με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά όρια, ενδείκνυται, σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να εκχωρηθούν στην Επιτροπή αρμοδιότητες έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σε σχέση με τροποποιήσεις των παραρτημάτων Ι και ΙΙ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει τις δέουσες διαβουλεύσεις στη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στην διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για

¹⁹ Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements (Κοινό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας σχετικά με την επικαιροποιημένη ανάλυση των ελλείψεων μεταξύ των στρατιωτικών απαιτήσεων και των απαιτήσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών) της 17ης Ιουλίου 2020 [SWD(2020) 144 final].

²⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

τη βελτίωση του νομοθετικού έργου²¹. Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλισθεί ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτοχρόνως με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι δικοί τους εμπειρογνώμονες έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνώμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (75) Η διαχείριση ορισμένων τμημάτων του δικτύου αναλαμβάνεται από άλλους παράγοντες εκτός από τα κράτη μέλη. Ωστόσο, τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα να διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των κανόνων του δικτύου στο έδαφός τους.
- (76) Για να εξασφαλιστεί η ομαλή και αποτελεσματική εφαρμογή των υποχρεώσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή υποστηρίζει τα κράτη μέλη διά του μέσου τεχνικής υποστήριξης²² που παρέχει εξατομικευμένη τεχνική εμπειρογνώση για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μεταρρυθμίσεων, μεταξύ άλλων, μεταρρυθμίσεων που προωθούν την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (77) Προκειμένου να διασφαλισθούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τη στάθμη αναφοράς των υδάτων και ελάχιστες απαιτήσεις ανά λεκάνη απορροής ποταμών (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας), στις οποίες καθορίζεται μια ενιαία οντότητα για την κατασκευή και διαχείριση έργων διασυνοριακών υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, στις οποίες καθορίζεται μεθοδολογία για τα δεδομένα αστικής κινητικότητας που πρέπει να συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη καθώς και εκτελεστικές πράξεις για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καθώς και για την υλοποίηση συγκεκριμένων τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή για την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές μεταφορών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³.
- (78) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ιδίως η συντονισμένη εγκατάσταση και η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, δύνανται, λόγω της ανάγκης συντονισμού των στόχων αυτών, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (79) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί προκειμένου να προσαρμοστούν οι διατάξεις του με σκοπό την ένταξη των διαδρόμων κεντρικού δικτύου στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών. Ο καθορισμός και η χάραξη των

²¹ Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2016, για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1).

²² Κανονισμός (ΕΕ) 2021/240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση Μέσου Τεχνικής Υποστήριξης.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών θα καθοριστούν στον παρόντα κανονισμό και θα αντικαταστήσουν τους διαδρόμους κεντρικού δικτύου, όπως καθορίζονται στον εν λόγω κανονισμό.

- (80) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί προκειμένου να προσαρμοστούν οι διατάξεις του με σκοπό την ένταξη των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών.
- (81) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό και εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, εκ των οποίων τα δύο τελευταία δίκτυα συγκροτούνται επί τη βάση του εκτεταμένου δικτύου.
2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει:
 - (α) ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ύψιστης στρατηγικής σημασίας βάσει των τμημάτων προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (β) έργα κοινού ενδιαφέροντος και προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και προβλέπει μέτρα για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που καθορίζονται παράρτημα Ι. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφορών, μεταξύ άλλων τις υποδομές για την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων, τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές καθώς και μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και μέτρα που επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.
2. Η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις

οδικές μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές, τις πολυτροπικές μεταφορές και τις μεταφορές σε αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα των κεφαλαίων II, III και IV.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (α) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- (β) «γειτονική χώρα»: κάθε χώρα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, της πολιτικής διεύρυνσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών ή της συμφωνίας εμπορίου και συνεργασίας ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου·
- (γ) «περιφέρεια NUTS»: περιφέρεια, όπως ορίζεται στην Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων·
- (δ) «διασυνοριακό τμήμα»: το τμήμα το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος στις δύο πλευρές των συνόρων, μεταξύ των εγγύτερων αστικών κόμβων στα σύνορα δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας·
- (ε) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό, λειτουργικό, επιχειρησιακό ή διοικητικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος που επηρεάζει τη συνέχεια των ροών μεγάλων αποστάσεων ή των διασυνοριακών ροών·
- (στ) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου τα στοιχεία της υποδομής μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, τερματικοί σταθμοί λεωφορείων, πλατφόρμες και εγκαταστάσεις εφοδιαστικής και εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και γύρω από αυτό συνδέονται με άλλα στοιχεία της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·
- (ζ) «απομονωμένο δίκτυο»: σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους ή τμήμα αυτού, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1 435 mm), για το οποίο ορισμένες μείζονος σημασίας επενδύσεις υποδομών δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με όρους οικονομικής αποδοτικότητας λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων αυτού του δικτύου, που οφείλονται στη γεωγραφική του απόσταση ή την περιφερειακή του θέση·
- (η) «διαχειριστής υποδομής»: οποιοσδήποτε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση ή τη συντήρηση υποδομής μεταφορών, μεταξύ άλλων, τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας της υποδομής·
- (θ) «πολυτροπική μεταφορά»: μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ή αμφοτέρων, με τη χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς·

- (ι) «υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας»: υπηρεσίες όπως ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας (ΕΕ) [...] περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών²⁴.
- (ια) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής υποδομής, ενός τρόπου μεταφοράς ή τμήματος του τομέα μεταφορών, να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων και των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται σε αυτά για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης για τον εν λόγω τρόπο μεταφοράς ή τμήμα του τομέα μεταφοράς της υποδομής, και περιλαμβανομένων όλων των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων·
- (ιβ) «πολυτροπικός κόμβος επιβατών»: σημείο σύνδεσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς επιβατών, στο οποίο παρέχονται πληροφορίες για τις μετακινήσεις, πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές και μετεπιβιβάσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία και των ενεργών τρόπων μεταφοράς, και το οποίο λειτουργεί ως διεπαφή μεταξύ αστικών κόμβων και δικτύων μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων·
- (ιγ) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών, σε αερολιμένες, καθώς και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών πλατφορμών εφοδιαστικής που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153·
- (ιδ) «πλατφόρμα εφοδιαστικής»: περιοχή απευθείας συνδεδεμένη με την υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό και καθιστά εφικτές τις δραστηριότητες εφοδιαστικής·
- (ιε) «σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας» (ΣΒΑΚ): έγγραφο στρατηγικού σχεδιασμού κινητικότητας, που αποσκοπεί στη βελτίωση της προσβασιμότητας στη λειτουργική αστική περιοχή και της κινητικότητας εντός αυτής (συμπεριλαμβανομένων των ζωνών μετακίνησης ατόμων από και προς την εργασία τους) για τα άτομα, τις επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα·
- (ιστ) «ενεργοί τρόποι μεταφοράς»: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη ή σωματική δραστηριότητα·
- (ιζ) «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές»: τα συστήματα και οι εφαρμογές τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης ή εντοπισμού/χωροθέτησης, τα οποία επιτρέπουν την επεξεργασία, αποθήκευση και ανταλλαγή των δεδομένων και των πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, την

²⁴ Οδηγία 2021/... για την αναθεώρηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς](ΕΕ L [...]).

υποβολή σχετικών πληροφοριών στις αρχές και την παροχή υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας σε πολίτες, πράκτορες διαμετακόμισης και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την ανθεκτική, ασφαλή, περιβαλλοντικά ορθή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία ιη) έως κδ) και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν διατάξεις επί του οχήματος με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομών·

- (ιη) «σύστημα ευφύων μεταφορών» (ITS): σύστημα όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 1) της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφύων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς²⁵.
- (ιθ) «συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» (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) και παράκτια συστήματα ραντάρ και ραδιοεπικοινωνίες, όπως προβλέπονται στην οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶, συμπεριλαμβανομένης της ολοκλήρωσης των εθνικών συστημάτων ναυτιλιακών πληροφοριών μέσω του SafeSeaNet·
- (κ) «υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας» (RIS): τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.
- (κα) «ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας» (EMSWe): το νομικό και τεχνικό πλαίσιο για την ηλεκτρονική διαβίβαση πληροφοριών σχετικά με τις υποχρεώσεις υποβολής δηλώσεων για ελλιμενισμούς στην Ένωση, το οποίο αποτελείται από δίκτυο εθνικών ναυτιλιακών ενιαίων θυρίδων και άλλες εναρμονισμένες συνιστώσες, όπως προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸.
- (κβ) «σύστημα υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας» (σύστημα ATM/ANS): συστήματα και στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή αεροναυτιλίας ή και τα δύο·

²⁵ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφύων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς (ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1).

²⁶ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

²⁷ Οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152).

²⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64).

- (κγ) «ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας» (ERTMS): το σύστημα που ορίζεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής²⁹.
- (κδ) «ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS»: ERTMS επιπέδου 2 ή επιπέδου 3 που χρησιμοποιεί ραδιοεπικοινωνίες για τη διαβίβαση εγκρίσεων για κίνηση στην αμαξοστοιχία δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής³⁰.
- (κε) «συστήματα κλάσης Β»: κληροδοτημένα συστήματα προστασίας αμαξοστοιχίας και φωνητικής ραδιοεπικοινωνίας, όπως ορίζονται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής.
- (κστ) «θαλάσσιος λιμένας»: χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από υποδομές και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, πληρωμάτων και άλλων ατόμων, καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα.
- κζ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις περίκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα της Ένωσης.
- κη) «ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές» (eFTI): η ηλεκτρονική κοινοποίηση κανονιστικών πληροφοριών ανάμεσα στους οικονομικούς φορείς και τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³¹.
- κθ) «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» (SES): οι διαδικασίες που έχουν θεσπιστεί βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004³², (ΕΚ) αριθ. 550/2004³³, (ΕΚ) αριθ. 551/2004³⁴, και (ΕΕ) αριθ. 2018/1139³⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ενίσχυση των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας,

²⁹ 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 (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

³⁰ 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 (ΕΕ L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

³¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33).

³² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

³³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

³⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

³⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

τη συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία·

- λ) «κάθετος αερολιμένας (vertiport)»: χώρος που χρησιμοποιείται για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (ΚΑΠ)·
- λα) «διαστημοδρόμιο»: εγκατάσταση για τη δοκιμή και την εκτόξευση διαστημικών οχημάτων·
- λβ) «έργο SESAR»: έργο του ερευνητικού προγράμματος ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, του τεχνολογικού πυλώνα του πλαισίου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES) της Ευρώπης·
- λγ) «έργο “Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι”»: έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» ή της προηγούμενης κοινής επιχείρησης Shift2Rail·
- λδ) «ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας»: το βασικό εργαλείο σχεδιασμού για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) που καθορίζει τις προτεραιότητες ανάπτυξης και εγκατάστασης που απαιτούνται για την παράδοση του SESAR, όπως εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/ΕΚ του Συμβουλίου³⁶,
- λε) «διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών»: οι φορείς διοίκησης που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010·
- λστ) «συντήρηση»: οι δραστηριότητες που πρέπει να διεξάγονται συστηματικά, ανά τακτά χρονικά διαστήματα ή σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης προκειμένου να είναι εφικτή η χρήση του περιουσιακού στοιχείου για τη διάρκεια του προβλεπόμενου κύκλου ζωής του στο ίδιο επίπεδο λειτουργίας και ασφάλειας, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- λζ) «ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους»: ποσοτικά εκφρασμένη εκ των προτέρων αξιολόγηση, με βάση αναγνωρισμένη μεθοδολογία, της αξίας ενός έργου λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών κοινωνικών, οικονομικών, κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους. Η ανάλυση των κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁷.
- λη) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 3) του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
- λθ) «ασφαλής και προστατευμένος χώρος στάθμευσης»: χώρος στάθμευσης προσβάσιμος στους οδηγούς που εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ)

³⁶ Απόφαση 2009/320/ΕΚ του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2009, σχετικά με την έγκριση του Ευρωπαϊκού Γενικού Προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR) (ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41).

³⁷ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁸ και ο οποίος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα και διαδικασίες, δυνάμει του άρθρου 8α παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού·

- μ) «σύστημα βάρους εν κινήσει»: αυτόματο σύστημα εγκατεστημένο σε οδική υποδομή που αποσκοπεί στον εντοπισμό οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να έχουν υπερβεί τα σχετικά όρια βάρους, σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁹.

Άρθρο 4

Στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Ο γενικός στόχος της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι η δημιουργία ενός ενωσιακής κλίμακας πολυτροπικού δικτύου με υψηλά πρότυπα ποιότητας.
2. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλλει στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, ο οποίος είναι βιώσιμος, αποτελεσματικός και ανθεκτικός, αυξάνει τα οφέλη για τους χρήστες του και στηρίζει τη χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καταδεικνύει την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία συμβάλλοντας στους στόχους που καθορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες:

(α) βιωσιμότητα με:

- i) την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂·
- ii) την εξασφάλιση της ευρύτερης χρήσης πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, μεταξύ άλλων μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης ενός δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων υψηλής ταχύτητας και ενός πλήρως διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενός αξιόπιστου δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε ολόκληρη την Ένωση·
- iii) την αύξηση της προστασίας του περιβάλλοντος·
- iv) τη μείωση του εξωτερικού κόστους, μεταξύ άλλων του κόστους που συνδέεται με το περιβάλλον, την υγεία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα·
- v) την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας·

(β) συνοχή με:

³⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 102 της 11.4.2004, σ. 1).

³⁹ Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

- i) την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·
 - ii) τη μείωση του χάσματος μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής·
 - iii) τόσο για την επιβατική όσο και για την εμπορευματική κυκλοφορία, αποτελεσματικό συντονισμό και διασύνδεση μεταξύ των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων, αφενός, και περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας και υπηρεσιών μεταφορών σε αστικούς κόμβους, αφετέρου·
 - iv) την υποδομή μεταφορών που αντανακλά τις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και παρέχει ισόρροπη κάλυψη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών·
- (γ) απόδοση με:
- i) την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και σε σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός των εδαφών των κρατών μελών και μεταξύ αυτών·
 - ii) την εξάλειψη των λειτουργικών, διοικητικών, τεχνικών και επιχειρησιακών σημείων συμφόρησης όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων σε ό,τι αφορά την ψηφιοποίηση·
 - iii) τη διαλειτουργικότητα των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών·
 - iv) τη βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους·
 - v) την προαγωγή οικονομικά αποδοτικών, υψηλής ποιότητας μεταφορών, που συμβάλλουν στην προαγωγή της οικονομικής ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας·
 - vi) την αποτελεσματικότερη χρήση νέων και υφιστάμενων εν χρήσει υποδομών·
 - vii) την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογικών και επιχειρησιακών ιδεών·
- (δ) αύξηση των οφελών για τους χρήστες του με:
- i) τη διασφάλιση της προσβασιμότητας και την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας και μεταφοράς των χρηστών, λαμβανομένων υπόψη, ειδικότερα, των αναγκών των ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων που διαβιούν σε απομακρυσμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των νησιών·

- ii) τη διασφάλιση ασφαλών, σίγουρων και υψηλών προτύπων ποιότητας μεταφορών, μεταξύ άλλων ποιοτικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, για επιβάτες και εμπορεύματα·
- iii) τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υποδομές, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, οι οποίες διασφαλίζουν την ποιότητα, την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα προσβάσιμων και οικονομικά προσιτών υπηρεσιών μεταφορών·
- iv) τη στήριξη της κινητικότητας που είναι κατάλληλη για την κλιματική αλλαγή και ανθεκτική στους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές και εξασφαλίζει την αποτελεσματική και ταχεία ανάπτυξη υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και διάσωσης, μεταξύ άλλων για άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα·
- v) τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας της υποδομής, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα·
- vi) την παροχή εναλλακτικών λύσεων μεταφορών, μεταξύ άλλων με άλλους τρόπους μεταφοράς, σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου.

Άρθρο 5

Δίκτυο με αποδοτική χρήση των πόρων και προστασία του περιβάλλοντος

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτική χρήση των πόρων και σε συμμόρφωση με τις ισχύουσες ενωσιακές και εθνικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις, με:
 - (α) την ανάπτυξη νέων υποδομών, τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, ιδίως μέσω της συμπερίληψης της συντήρησης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών στο στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της βελτίωσης των υποδομών και μέσω της διατήρησης των υποδομών σε λειτουργία·
 - (β) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών·
 - (γ) την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων·
 - (δ) την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές με σκοπό τη διατήρηση ή τη βελτίωση των επιδόσεων των υποδομών·
 - (ε) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας και της κυκλοφορίας·
 - (στ) την εξέταση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών·
 - (ζ) την ανάπτυξη πράσινων, βιώσιμων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υποδομών που σχεδιάζονται με σκοπό την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία των πολιτών που διαβιούν γύρω από το δίκτυο, στο περιβάλλον και στην υποβάθμιση των οικοσυστημάτων·

- (η) την επαρκή μελέτη της ανθεκτικότητας του δικτύου μεταφορών και των υποδομών του στην αλλαγή του κλίματος και στους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές καθώς και στις σκόπιμες διαταραχές, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων·
 - (θ) την ανθεκτικότητα των υποδομών, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα, με σκοπό την εξασφάλιση της ταχείας απόκρισης και ανάκαμψης από διακοπές της κυκλοφορίας.
2. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να προσαρμόζουν την ακριβή χάραξη της διαδρομής των τμημάτων εντός των ορίων που προσδιορίζονται στο άρθρο 56 παράγραφος 1 στοιχείο ε), λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που υφίστανται στις διάφορες περιοχές της Ένωσης, όπως τα τοπογραφικά χαρακτηριστικά των οικείων περιοχών και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους, διασφαλίζοντας, ταυτόχρονα, τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
 3. Η περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και των έργων διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴⁰, τις οδηγίες 2000/60/ΕΚ⁴¹, 2001/42/ΕΚ⁴², 2002/49/ΕΚ⁴³, 2009/147/ΕΚ⁴⁴ και 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁵. Για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία δεν έχει ακόμη διενεργηθεί περιβαλλοντική εκτίμηση κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

Άρθρο 6

Βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αναπτύσσεται βαθμιαία σε τρία στάδια: την ολοκλήρωση ενός κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ενός εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 και του εκτεταμένου δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Αυτό επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση της διάρθρωσης του δικτύου, βάσει συνεπών και διαφανών μεθοδολογικής προσέγγισης, η οποία απαρτίζεται από ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό και ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, με κόμβους μεταφορών και αστικούς κόμβους ως σημεία σύνδεσης

⁴⁰ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7).

⁴¹ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

⁴² Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30).

⁴³ Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).

⁴⁴ Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (ΕΕ L 20 της 26.1.2010, σ. 7).

⁴⁵ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

μεταξύ των δικτύων κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και των περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών.

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης χρήσης αυτών των υποδομών.
3. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών

Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών απαρτίζονται από τα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών τα οποία είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη βιώσιμων και πολυτροπικών ροών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη και για την ανάπτυξη διαλειτουργικών υποδομών και λειτουργικών επιδόσεων υψηλής ποιότητας.

Άρθρο 8

Έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς ή με μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης των πόρων του δικτύου.
2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος:
 - (α) εξυπηρετούν την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4·
 - (β) είναι οικονομικά βιώσιμα, βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·
 - (γ) παράγουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία.
3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, η κατασκευή, η λειτουργία και η αξιολόγηση.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, ιδίως με τις ενωσιακές νομικές πράξεις για το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια και την προστασία, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις, τη δημόσια υγεία και την προσβασιμότητα, καθώς και τη νομοθεσία για την απαγόρευση των διακρίσεων.
5. Η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει από τα κράτη μέλη, μέσω εκτελεστικής πράξης, να συστήσουν ενιαία οντότητα για την κατασκευή και τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος. Ο οικείος Ευρωπαίος Συντονιστής συμμετέχει στο διοικητικό ή εποπτικό συμβούλιο ή και στα δύο αυτά σώματα της εν λόγω ενιαίας οντότητας με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Συνεργασία με τρίτες χώρες

1. Η Επιτροπή μπορεί να συνεργάζεται με γειτονικές χώρες για τη σύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών τους ώστε να ενισχύσει την οικονομική μεγέθυνση και την ανταγωνιστικότητα και ιδίως με σκοπό:
 - (α) την προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·
 - (β) την εξασφάλιση της σύνδεσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα μεταφορών των τρίτων χωρών στα σημεία διέλευσης των συνόρων, ώστε να εξασφαλίζονται οι αδιάλειπτες ροές κυκλοφορίας, οι συνοριακοί έλεγχοι, η επιτήρηση των συνόρων και άλλες διαδικασίες ελέγχου στα σύνορα·
 - (γ) τη συμπλήρωση της υποδομής μεταφορών τρίτων χωρών, η οποία χρησιμεύει ως σύνδεση μεταξύ των τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών της Ένωσης·
 - (δ) την προώθηση της διαλειτουργικότητας μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων τρίτων χωρών·
 - (ε) τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και την προώθηση διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες·
 - (στ) τη διευκόλυνση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών με τρίτες χώρες·
 - (ζ) τη διευκόλυνση των αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες, ιδίως για την προώθηση αποδοτικής και βιώσιμης οικονομικής μεγέθυνσης και ανταγωνιστικότητας, μεταξύ άλλων με την επέκταση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και τη συνεργασία για βελτιωμένη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας·
 - (η) τη σύνδεση και την εφαρμογή συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές στις εν λόγω χώρες.
2. Στο παράρτημα IV παρατίθενται ενδεικτικοί χάρτες της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε συγκεκριμένες γειτονικές χώρες, στους οποίους καθορίζονται, κατά περίπτωση, ένα κεντρικό δίκτυο και ένα εκτεταμένο δίκτυο σύμφωνα με τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Γενικές διατάξεις για το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο

1. Το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο:
 - (α) καθορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I και στους καταλόγους του παραρτήματος II·

- (β) προσδιορίζονται περαιτέρω με την περιγραφή των συνιστωσών υποδομών·
 - (γ) πληρούν τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που απαριθμούνται στο παρόν κεφάλαιο και στα κεφάλαια III και IV·
 - (δ) αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος.
2. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του εκτεταμένου δικτύου που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 νοείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
 3. Οι κόμβοι του δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και περιλαμβάνουν τους αστικούς κόμβους, τους αερολιμένες, τους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών.
 4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο να αναπτυχθούν έτσι ώστε να συνάδουν με τις συναφείς διατάξεις του παρόντος κανονισμού εντός των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 11

Γενικές διατάξεις για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών

1. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών καθορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος III.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών να αναπτυχθούν έτσι ώστε να συνάδουν με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του κεντρικού δικτύου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση της χάραξης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη, ειδικότερα, η ανάπτυξη σημαντικών ροών εμπορίου και κυκλοφορίας ή ουσιαστικές αλλαγές στο δίκτυο.

Άρθρο 12

Γενικές προτεραιότητες για το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο

1. Κατά την ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, δίδεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:
 - (α) την αύξηση της δραστηριότητας εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές·
 - (β) τη διασφάλιση βελτιωμένης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, λαμβανομένων, παράλληλα, υπόψη της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής καθώς και των ιδιαίτερων συνθηκών των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·
 - (γ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς·
 - (δ) τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυννοριακά τμήματα·
 - (ε) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών·
 - (στ) την προώθηση της αποτελεσματικής και βιώσιμης χρήσης των υποδομών και, όπου είναι απαραίτητο, την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας·
 - (ζ) τη διατήρηση των υφιστάμενων υποδομών σε λειτουργία και τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητάς τους όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών και των μεταφορών, την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·
 - (η) τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και των κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στις μεταφορές, της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και άλλα άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση·
 - (θ) την εφαρμογή και την ανάπτυξη συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές.
2. Για τη συμπλήρωση των μέτρων που εκτίθενται στην παράγραφο 1, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στα μέτρα που είναι αναγκαία για:
 - (α) τη συμβολή στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας μέσω της προώθησης της χρήσης οχημάτων και σκαφών μηδενικών εκπομπών καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα, μέσω της ανάπτυξης των αντίστοιχων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·
 - (β) τον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·
 - (γ) την άρση των διοικητικών, τεχνικών και λειτουργικών εμποδίων, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (δ) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας, της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αύξησης των λειτουργικών επιδόσεων.

Γενικές προτεραιότητες για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών

Κατά την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, δίδεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:

- (α) την ανάπτυξη πλήρως διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ένωση·
- (β) την ανάπτυξη πλήρως διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων και υψηλής ταχύτητας, το οποίο θα συνδέει τους αστικούς κόμβους σε ολόκληρη την Ένωση·
- (γ) την ανάπτυξη αδιάλειπτου συστήματος υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών, αεροπορίας και θαλάσσιων υποδομών·
- (δ) την ανάπτυξη ασφαλούς και προστατευμένου οδικού δικτύου, με επαρκείς υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·
- (ε) την ανάπτυξη βελτιωμένων λύσεων πολυτροπικών και διαλειτουργικών μεταφορών·
- (στ) τη διατροπική ενοποίηση ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας, με σκοπό την αποδοτική διασύνδεση στους κόμβους μεταφορών και στους αστικούς κόμβους·
- (ζ) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ Ι

Υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:

- (α) σιδηροδρομικές γραμμές, μεταξύ άλλων:
 - i) τροχιές·
 - ii) αλλαγές τροχιάς·
 - iii) ισόπεδες διαβάσεις·
 - iv) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές·
 - v) σήραγγες·
 - vi) γέφυρες·

- vii) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον·
 - (β) σταθμούς κατά μήκος των γραμμών που προσδιορίζονται στο παράρτημα I για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων τρόπων μεταφοράς·
 - (γ) σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁶, ειδικότερα, σταθμούς διαλογής, εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεις διαλογής συρμού, αμαξοστάσια φύλαξης, εγκαταστάσεις συντήρησης, άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις όπως εγκαταστάσεις καθαρισμού και πλύσης, εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού· επίσης περιλαμβάνονται μηχανισμοί αυτόματης αλλαγής τροχιάς·
 - (δ) τις σιδηροδρομικές οδούς εισόδου και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που συνδέονται σιδηροδρομικά, μεταξύ άλλων σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιους λιμένες, αερολιμένες και σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών·
 - (ε) παρατρόχιο έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση·
 - (στ) παρατρόχιες υποδομές ενέργειας·
 - (ζ) σχετικό εξοπλισμό·
 - (η) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές.
2. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών ενδέχεται να περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς και τερματικούς σταθμούς, καθώς και καινοτόμες τεχνολογίες στο στάδιο της ανάπτυξής τους.

Άρθρο 15

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το εκτεταμένο δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου δικτύου:
 - (α) συνάδει με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁷ και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του εκτεταμένου δικτύου·
 - (β) πληροί τις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β), γ), δ) και ε) της εν λόγω οδηγίας·

⁴⁶ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

⁴⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

- (γ) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050:
- (α) είναι πλήρως εξηλεκτρισμένη όσον αφορά τις σιδηροδρομικές γραμμές και, στον βαθμό που χρειάζεται για την ηλεκτρική λειτουργία των αμαξοστοιχιών, όσον αφορά τις βοηθητικές γραμμές·
 - (β) προβλέπει ονομαστικό εύρος τροχιάς για νέες σιδηροδρομικές γραμμές 1 435 mm, εκτός από περιπτώσεις όπου η νέα γραμμή είναι επέκταση σε δίκτυο, το εύρος τροχιάς του οποίου είναι διαφορετικό και δεν έχει επαφή με τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ένωση·
 - (γ) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, φορτίο ανά άξονα τουλάχιστον 22,5 τόνων·
 - (δ) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, τη λειτουργία εμπορευματικού συρμού με μήκος αμαξοστοιχίας τουλάχιστον 740 m (συμπεριλαμβανομένων της/των μηχανής/-ών). Η απαίτηση αυτή ικανοποιείται εάν πληρούνται τουλάχιστον οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον το 50 % των σιδηροδρομικών διαδρομών για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικές διαδρομές ανά ώρα και κατεύθυνση μπορούν να κατανεμηθούν σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m·
 - ii) σε μονές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά δύο ώρες και κατεύθυνση μπορεί να κατανεμηθεί σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m·
 - (d) παρέχει πρότυπο τουλάχιστον P400 σύμφωνα με τον πίνακα 1 στοιχείο 1.1.1.1.3.5 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής⁴⁸, χωρίς πρόσθετη απαίτηση για ειδική άδεια παροχής υπηρεσιών.
3. Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις:
- (α) τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία α), γ), δ) και ε)·
 - (β) κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις άλλες εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του

⁴⁸ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ (ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 312).

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁹, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Άρθρο 16

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 15 παράγραφος 1.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:
 - (α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως ε), καθώς και την απαίτηση για επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου·
 - (β) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου·
 - (γ) επιτρέπει επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 160 km/h για τις επιβατικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.

Κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση γραμμής επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ή τμημάτων του, τα κράτη μέλη εκπονούν μελέτη ανάλυσης της σκοπιμότητας και της οικονομικής χρησιμότητας των υψηλότερων ταχυτήτων και κατασκευάζουν ή αναβαθμίζουν τη γραμμή σε υψηλότερη ταχύτητα όταν καταδεικνύονται η σκοπιμότητα και η οικονομική χρησιμότητα της εν λόγω υψηλότερης ταχύτητας.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030:
 - (α) 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 εμπορευματικής κυκλοφορίας του κεντρικού δικτύου·
 - (β) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου·

⁴⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:
 - (α) πληροί την απαίτηση του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο ε), στις γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας του κεντρικού δικτύου·
 - (β) πληροί την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο γ), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.
5. Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις:
 - (α) τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις των παραγράφων 2, 3 και 4·
 - (β) κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις άλλες εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 έως 4. Οποιαδήποτε εξαίρεση βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Άρθρο 17

Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:
 - (α) υπάρχει ERTMS·
 - (β) τα συστήματα κλάσης B είναι παροπλισμένα.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 στοιχείο α).
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 την απαίτηση της παραγράφου 1 στοιχείο β).
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), είναι εξοπλισμένες με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.
5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), υπάρχει από τις 31 Δεκεμβρίου 2025 εγκατεστημένο

ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής ή αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης.

6. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 5. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁰, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Άρθρο 18

Λειτουργικές απαιτήσεις για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών και οι διαδικασίες που σχετίζονται με τους ελέγχους στα σύνορα δεν εμποδίζουν τη συμμόρφωση των λειτουργικών επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:
 - (α) για κάθε εσωτερικό διασυνοριακό τμήμα της Ένωσης, ο χρόνος παραμονής όλων των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δεν υπερβαίνει κατά μέσο όρο τα 15 λεπτά. Ως χρόνος παραμονής μιας αμαξοστοιχίας σε διασυνοριακό τμήμα νοείται ο συνολικός πρόσθετος χρόνος διαμετακόμισης που μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη του σημείου διέλευσης των συνόρων, ανεξάρτητα από τις υποκείμενες αιτίες, όπως έλεγχοι της αστυνομίας και διαδικασίες στα σύνορα ή παράμετροι που σχετίζονται με τις υποδομές ή είναι λειτουργικής, τεχνικής και διοικητικής φύσης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος που δεν μπορεί να αποδοθεί στο σημείο διέλευσης των συνόρων, όπως λειτουργικές διαδικασίες που διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται εγγύς του σημείου διέλευσης των συνόρων αλλά δεν σχετίζονται εγγενώς με αυτό·
 - (β) τουλάχιστον το 90 % των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών φθάνουν στον προορισμό τους, ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης αν ο προορισμός τους είναι εκτός της Ένωσης, την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση έως 30 λεπτών.
2. Τα κράτη μέλη τροποποιούν, κατά περίπτωση, τις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 προκειμένου να

⁵⁰

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

συμμορφώνονται με τις τιμές-στόχους που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β).

Άρθρο 19

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν σιδηροδρομικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) μετριασμός του θορύβου και των κραδασμών που προκαλούνται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως με μέτρα για το τροχαίο υλικό και την υποδομή, μεταξύ άλλων με φράκτες προστασίας από την ηχορύπανση·
- (β) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων·
- (γ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- (δ) με την επιφύλαξη της διενέργειας ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, ανάπτυξη υποδομών για μήκος αμαξοστοιχίας άνω των 740 m και έως 1 500 m και φορτίο ανά άξονα 25,0 τόνων κατά την κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών γραμμών για εμπορευματική κυκλοφορία·
- (ε) ανάπτυξη και εγκατάσταση καινοτόμων τεχνολογιών για σιδηροδρόμους, με αξιοποίηση, ειδικότερα, του έργου της κοινής επιχείρησης Shift2Rail και της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», ιδίως δε όσον αφορά την αυτόματη λειτουργία αμαξοστοιχιών, την προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ψηφιακή συνδεσιμότητα για τους επιβάτες με βάση το ERTMS και τις ψηφιακές αυτόματες ζεύξεις καθώς και τη συνδεσιμότητα 5G·
- (στ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση σιδηροδρομικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς·
- (ζ) ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων για τους σιδηροδρόμους, όπως το υδρογόνο για τα τμήματα που εξαιρούνται από την απαίτηση ηλεκτροδότησης.

ΤΜΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 20

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνουν ειδικότερα:
 - (α) ποταμούς·
 - (β) διώρυγες·
 - (γ) λίμνες·

- (δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές και σχετικά μέτρα πρόληψης και μετριασμού πλημμυρών και ξηρασίας τα οποία μπορούν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην εσωτερική ναυσιπλοΐα·
 - (ε) πλωτές οδούς πρόσβασης και συνδέσεις τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που συνδέονται μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, ιδίως σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιους λιμένες·
 - (στ) χώρους ελλιμενισμού και ανάπαυσης·
 - (ζ) λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των βασικών λιμενικών υποδομών υπό μορφή εσωτερικών λεκανών, κρηπιδότοιχων, θέσεων προσόρμισης, μολων, αποβαθρών, φραγμάτων, επιχώσεων, εγγειοβελτιωτικών έργων και της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·
 - (η) σχετικό εξοπλισμό·
 - (θ) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των RIS·
 - (ι) τις συνδέσεις των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (ια) υποδομές που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - (ιβ) υποδομές αναγκαίες για εργασίες μηδενικών εκπομπών και μέτρα κυκλικής οικονομίας.
2. Ο εξοπλισμός που σχετίζεται με τις εσωτερικές οδούς ναυσιπλοΐας μπορεί να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και αποθήκευσης εμπορευμάτων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ο σχετικός εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει ιδίως τη χρήση συστημάτων πρόωσης και λειτουργίας τα οποία μειώνουν τη ρύπανση, παραδείγματος χάριν των υδάτων και του αέρα, την ενεργειακή κατανάλωση και τις εκπομπές άνθρακα. Μπορεί να περιλαμβάνει επίσης εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, υποδομές τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας από τις ακτές και άλλων εναλλακτικών καυσίμων για τροφοδοσία και παραγωγή και συστήματα συλλογής χρησιμοποιημένων ελαίων, καθώς και παγοθραυστικό εξοπλισμό, εξοπλισμό για υδρολογικές υπηρεσίες, για βυθοκόρηση του διαύλου ναυσιπλοΐας, του λιμένα και των εισόδων του για την εξασφάλιση της ναυσιπλοΐας όλο τον χρόνο.
3. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου όταν πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) έχουν ετήσιο όγκο μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων άνω των 500 000 τόνων. Ο συνολικός ετήσιος όγκος μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·
 - (β) βρίσκονται στο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 21

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το εκτεταμένο δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του εκτεταμένου δικτύου:
 - (α) θα συνδέονται με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή·
 - (β) διαθέτουν τουλάχιστον έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις·
 - (γ) διαθέτουν εγκαταστάσεις για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων υποδοχής, των εγκαταστάσεων απαέρωσης, των μέτρων μείωσης του θορύβου και των μέτρων μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

Άρθρο 22

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, και στο άρθρο 21 παράγραφος 1 στοιχείο γ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συντήρηση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ώστε να είναι δυνατή η αποδοτική, αξιόπιστη και ασφαλής πλοήγηση για τους χρήστες μέσω της εξασφάλισης ελάχιστων απαιτήσεων και επιπέδων υπηρεσιών για τις πλωτές οδούς και της αποτροπής της υποβάθμισης των εν λόγω ελάχιστων απαιτήσεων ή οποιωνδήποτε από τα σχετικά καθορισμένα κριτήρια (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας).
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι:
 - (α) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι σχετικές οδοί πρόσβασης παρέχουν βάθος πλωτής διόδου τουλάχιστον 2,5 m και ελάχιστο ύψος κάτω από μη ανοιγόμενες γέφυρες τουλάχιστον 5,25 m σε καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων, η υπέρβαση των οποίων επιτρέπεται σε καθορισμένο αριθμό ημερών ετησίως κατά στατιστικό μέσο όρο.

Η στάθμη αναφοράς υδάτων προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό ημερών ετησίως κατά τις οποίες η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερέβη την καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες προσδιορίζεται η στάθμη αναφοράς υδάτων που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο ανά λεκάνη ποταμού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Κατά τον καθορισμό της στάθμης αναφοράς των υδάτων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις και στις συμφωνίες που συνάπτονται με τα κράτη μέλη·
 - (β) τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε δικτυακό τόπο προσβάσιμο στο ευρύ κοινό τον αριθμό των ημερών κατ' έτος που αναφέρεται στο στοιχείο α) στη διάρκεια

των οποίων η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερβαίνει ή δεν φθάνει στην καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων για το βάθος πλοήγησης της πλωτής διόδου καθώς και τους μέσους χρόνους αναμονής σε κάθε κλεισιάδα·

- (γ) οι χειριστές κλεισιάδων εξασφαλίζουν ότι οι κλεισιάδες λειτουργούν και συντηρούνται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι χρόνοι αναμονής·
- (δ) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες διαθέτουν RIS για όλες τις υπηρεσίες, σύμφωνα με την οδηγία 2005/44/EK⁵¹, ώστε να διασφαλίζεται η ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο των χρηστών εκατέρωθεν των συνόρων.

4. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις της παραγράφου 3 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην εκτίμηση των ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών και/ή των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Η υποβάθμιση των ελάχιστων απαιτήσεων που οφείλεται σε άμεσες ανθρώπινες δράσεις ή σε έλλειψη επιμέλειας όσον αφορά τη συντήρηση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών δεν θεωρείται λόγος που αιτιολογεί τη χορήγηση εξαίρεσης.

Τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν εξαίρεση σε περίπτωση ανωτέρας βίας. Μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες, τα κράτη μέλη αποκαθιστούν τις συνθήκες ναυσιπλοΐας στην προτέρα κατάσταση.

Κάθε αίτηση εξαίρεσης συντονίζεται και συμφωνείται με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες καθορίζονται απαιτήσεις για τη συμπλήρωση των ελάχιστων απαιτήσεων που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο, ανά λεκάνη απορροής ποταμού. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν να αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

- (α) συμπληρωματικές παράμετροι για πλωτές οδούς που αφορούν ειδικά ποταμούς φυσικής ροής·
- (β) προδιαγραφές για υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- (γ) προδιαγραφές για υποδομές λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- (δ) κατάλληλες τοποθεσίες και υπηρεσίες ελλιμενισμού για εμπορικούς χρήστες·
- (ε) ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικής ενέργειας με σκοπό τη διασφάλιση πρόσβασης σε εναλλακτικά καύσιμα σε όλο τον διάδρομο·
- (στ) απαιτήσεις για ψηφιακές εφαρμογές του δικτύου και διαδικασίες αυτοματοποίησης·
- (ζ) ανθεκτικότητα των υποδομών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές ή τις σκόπιμες διαταραχές·
- (η) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για καύσιμα ενέργειας μηδενικών εκπομπών άνθρακα και συστήματα πρόωσης.

⁵¹ Οδηγία 2005/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (YPIEN) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152).

Η εκτελεστική πράξη που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

6. Η Επιτροπή εξασφαλίζει την υιοθέτηση συνεκτικής προσέγγισης σχετικά με την εφαρμογή της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας στην Ένωση και δύναται να εκδίδει σχετικές κατευθυντήριες γραμμές. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων των στοιχείων ε) και στ), η Επιτροπή διασφαλίζει τη μη υποβάθμιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των λεκανών απορροής ποταμών.

Άρθρο 23

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) κατά περίπτωση, επίτευξη υψηλότερων προτύπων για τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων πλωτών οδών και τη δημιουργία νέων, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς·
- (β) μέτρα πρόληψης και μετριασμού κατά των πλημμυρών και της ξηρασίας·
- (γ) προώθηση βιώσιμων, ασφαλών και προστατευμένων μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους·
- (δ) εκσυγχρονισμός και επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·
- (ε) προώθηση και ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των υποδομών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και μέτρων για τον μετριασμό των επιπτώσεων στα υδατικά συστήματα και την βιοποικιλότητα που εξαρτάται από τα ύδατα, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας ή συναφών διεθνών συμφωνιών.

ΤΜΗΜΑ 3

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Άρθρο 24

Συνιστώσες υποδομών

1. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος συνδέει και ενοποιεί τις θαλάσσιες συνιστώσες που περιγράφονται στην παράγραφο 2 με το ηπειρωτικό δίκτυο μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ δύο ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης ή μεταξύ ενός ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και λιμένα στο έδαφος γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις περίκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα της Ένωσης, και μέσω της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και στις ηπειρωτικές συνδέσεις τους με

σκοπό την εξασφάλιση της αποδοτικής και βιώσιμης ενοποίησης με άλλους τρόπους μεταφοράς.

2. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελείται από τα εξής:

- (α) τις υποδομές θαλάσσιων μεταφορών εντός των λιμένων του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου·
- (β) τις δράσεις ευρύτερου οφέλους που δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες και οι οποίες ωφελούν ευρέως τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο και τη ναυτιλία, όπως η υποστήριξη σε δραστηριότητες που εξασφαλίζουν την πλοϊμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (θραύση πάγων), συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές και υδρογραφικές έρευνες.

3. Ειδικότερα, οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) περιλαμβάνουν:

- (α) θαλάσσιους λιμένες με την αναγκαία υποδομή για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής·
- (β) βασικές λιμενικές υποδομές όπως εσωτερικές λεκάνες, κρηπιδότοιχους, θέσεις προσόρμισης, μόλους, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις, εγχειοβελτιωτικά έργα·
- (γ) θαλάσσιες διώρυγες·
- (δ) βοηθήματα ναυσιπλοΐας·
- (ε) εισόδους σε λιμένες, διαύλους ναυσιπλοΐας και κλεισιάδες·
- (στ) κυματοθραύστες·
- (ζ) τις συνδέσεις των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών των άλλων τρόπων μεταφοράς·
- (η) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των EMSWe και VTMISS·
- (θ) υποδομές που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
- (ι) σχετικό εξοπλισμό, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εξοπλισμό για τη διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη μείωση του θορύβου και τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα όλο τον χρόνο, μεταξύ άλλων για θραύση πάγου, για υδρολογικές έρευνες, και για «εφάπαξ» βυθοκόρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του·
- (ια) υποδομές αναγκαίες για εργασίες μηδενικών εκπομπών και μέτρα κυκλικής οικονομίας.

4. Οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου όταν πληρούν τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- (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

πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·

- (β) ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων —διακίνησης φορτίων ετερογενών 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 πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·
- (γ) βρίσκονται σε νήσο και αποτελούν το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου·
- (δ) βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.

Άρθρο 25

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το εκτεταμένο δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
 - (α) αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες του εκτεταμένου δικτύου, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - (β) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου είναι εξοπλισμένοι με τις αναγκαίες υποδομές για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, μεταξύ άλλων, με εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από τα πλοία, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵².
 - (γ) τα VTΜIS και SafeSeaNet εφαρμόζονται σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ·
 - (δ) οι ναυτιλιακές ενιαίες θυρίδες εφαρμόζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 ότι:
 - (α) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου θα συνδεθούν με την οδική και σιδηροδρομική υποδομή και, ει δυνατόν, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς, εκτός των περιπτώσεων στις οποίες ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν αυτή τη σύνδεση·
 - (β) κάθε θαλάσσιος λιμένας του εκτεταμένου δικτύου που εξυπηρετεί την εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις·

⁵² Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ και την κατάργηση της οδηγίας 2000/59/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 116).

- (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 εσωτερικές πλωτές οδούς που πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 22·
 - (δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου που συνδέονται με τις εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν ειδική δυναμικότητα χειρισμού για τα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
3. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις της παραγράφου 2 με εκτελεστικές πράξεις. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην εκτίμηση των ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών και/ή των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Άρθρο 26

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών του κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 25 παράγραφος 1.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών του κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 25 παράγραφος 2, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.
3. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις της παραγράφου 2 με εκτελεστικές πράξεις. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην εκτίμηση των ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών και/ή των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Άρθρο 27

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν θαλάσσιες υποδομές και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) αναβάθμιση της πρόσβασης από θάλασσης, όπως κυματοθραύστες, θαλάσσιες διώρυγες, διάυλοι ναυσιπλοΐας, κλεισιάδες, «εφάπαξ» βυθοκόρηση και βοηθήματα πλοήγησης·
- (β) κατασκευή ή αναβάθμιση βασικών λιμενικών υποδομών όπως εσωτερικές λεκάνες, κρηπιδότοιχοι, θέσεις προσόρμισης, μόλοι, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις και εγγειοβελτιωτικά έργα·
- (γ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας και της βιωσιμότητας·

- (δ) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για καύσιμα ενέργειας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα και συστήματα πρόωσης·
- (ε) βελτίωση της ανθεκτικότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων και των διεθνών ναυτιλιακών συναλλαγών, μεταξύ άλλων σε σχέση με την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή·
- (στ) μέτρα μείωσης του θορύβου και ενεργειακής απόδοσης·
- (ζ) προώθηση πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που εξυπηρετούν συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτιστοποίηση των δηλώσεων ελλιμενισμού ή των αλυσίδων εφοδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή συναφών διεθνών συμφωνιών.

ΤΜΗΜΑ 4

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 28

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
 - (α) οδούς, μεταξύ άλλων:
 - i) γέφυρες·
 - ii) σήραγγες·
 - iii) ισόπεδους οδικούς κόμβους·
 - iv) διασταυρώσεις·
 - v) ανισόπεδους κόμβους·
 - vi) λωρίδες έκτακτης ανάγκης·
 - vii) χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης, μεταξύ άλλων, ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για τα επαγγελματικά οχήματα·
 - viii) συστήματα βάρους εν κινήσει·
 - ix) υποδομές που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - x) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον·
 - (β) σχετικό εξοπλισμό·
 - (γ) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·
 - (δ) οδούς εισόδου και σύνδεση τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς·

- (ε) συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής με άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
- (στ) τερματικούς σταθμούς λεωφορείων.
2. Οι οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι οι οδοί που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα και διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς.
3. Ο σχετικός οδικός εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει, συγκεκριμένα, εξοπλισμό διαχείρισης της κυκλοφορίας, ενημέρωσης και οδικής καθοδήγησης, είσπραξης διοδίων ή τελών χρήσης, ασφάλειας, άμβλυνσης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης οχημάτων με εναλλακτικούς κινητήρες, και ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για τα επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 29

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το εκτεταμένο δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
- (α) η ασφάλεια των οδικών υποδομών μεταφοράς κατοχυρώνεται, παρακολουθείται και, εφόσον είναι αναγκαίο, βελτιώνεται σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³.
- (β) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας της κυκλοφορίας μέσω, ειδικότερα, της εφαρμογής των πλέον προηγμένων τεχνολογιών·
- (γ) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με το υψηλότερο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, μέσω οδοστρωμάτων χαμηλού θορύβου και της συλλογής, επεξεργασίας και απελευθέρωσης της απορροής υδάτων·
- (δ) οι οδικές σήραγγες μήκους άνω των 500 m είναι σύμφωνες με την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁴.
- (ε) κατά περίπτωση, η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁵ και τον εκτελεστικό κανονισμό

⁵³ Οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

⁵⁴ Οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου (ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39).

⁵⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45).

C/2019/9080 της Επιτροπής⁵⁶ και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό C/2019/8369 της Επιτροπής⁵⁷.

- (στ) κατά περίπτωση, τα διόδια ή τα τέλη χρήσης επιβάλλονται σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁸.
- (ζ) κάθε σύστημα ευφών μεταφορών στις υποδομές οδικών μεταφορών συμμορφώνεται με την οδηγία (ΕΕ) [...] περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών και εγκαθίσταται κατά τρόπο που συνάδει με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει της εν λόγω οδηγίας⁵⁹.
- (η) αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο οδικό δίκτυο, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του εκτεταμένου δικτύου πληρούν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 τις ακόλουθες απαιτήσεις:

- (α) η οδός σχεδιάζεται, κατασκευάζεται ή αναβαθμίζεται ειδικά για κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και:
 - i) διαθέτει, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα·
 - ii) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροchioδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς· και
 - iii) δεν εξυπηρετεί γειτονικά ακίνητα·
- (β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 60 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης, εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού·
- (γ) διατίθενται ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης σε μέγιστη απόσταση 100 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης

⁵⁶ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/204 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2019, για τις λεπτομερείς υποχρεώσεις των παρόχων ευρωπαϊκών υπηρεσιών τηλεδιοδίων, το ελάχιστο περιεχόμενο της δήλωσης περιοχής της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων, τις ηλεκτρονικές διεπαφές, τις απαιτήσεις για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και για την κατάργηση της απόφασης 2009/750/EK (ΕΕ L 43 της 17.2.2020, σ. 49).

⁵⁷ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/203 της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2019, σχετικά με την κατηγοριοποίηση των οχημάτων, τις υποχρεώσεις των χρηστών της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων, τις απαιτήσεις για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τα ελάχιστα κριτήρια επιλεξιμότητας για τους κοινοποιημένους οργανισμούς (ΕΕ L 43 της 17.2.2020, σ. 41).

⁵⁸ Οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής (ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42).

⁵⁹ Οδηγία 2021/... για την αναθεώρηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς](ΕΕ L [...]).

για επαγγελματικά οχήματα και συνάδουν με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054⁶⁰.

- (δ) εγκαθίστανται συστήματα βάρους εν κινήσει σε μέγιστη απόσταση 300 km μεταξύ τους. Τα συστήματα βάρους εν κινήσει επιτρέπουν τον εντοπισμό οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που καθορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, την ανάπτυξη ή τη χρήση των μέσων για τον εντοπισμό συμβάντων ή συνθηκών που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη συλλογή των σχετικών στοιχείων για την οδική κυκλοφορία, με σκοπό την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής⁶¹.
4. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Άρθρο 30

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 29 παράγραφος 1.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχεία α), γ) και δ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχείο β), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

⁶⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

⁶¹ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2013, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δεδομένα και τις διαδικασίες για τη δωρεάν, ενδεχομένως, παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία σχετικών με την οδική ασφάλεια στους χρήστες (ΕΕ L 247 της 18.9.2013, σ. 6).

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 3, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025.
5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Άρθρο 31

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των οδικών υποδομών

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν οδικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) βελτίωση και προώθηση της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ευάλωτων χρηστών και των χρηστών των οδών σε όλη την πολυμορφία τους, ιδίως δε τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα·
- (β) μετριασμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς, πιο συγκεκριμένα, μέσω της έξυπνης διαχείρισης της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων δυναμικών τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης ή διοδίων που μεταβάλλονται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, την εβδομάδα ή την εποχή·
- (γ) εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών για τη βελτίωση του ελέγχου της συμμόρφωσης με το νομικό πλαίσιο της Ένωσης για τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των έξυπνων και αυτοματοποιημένων εργαλείων εφαρμογής της νομοθεσίας και των υποδομών επικοινωνιών 5G·
- (δ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση οδικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς.

ΤΜΗΜΑ 5

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 32

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
 - (α) εναέριο χώρο, διαδρομές και αεροδιαδρόμους·

- (β) αερολιμένες, μεταξύ άλλων τις υποδομές και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητα για τις εργασίες εδάφους και τις εργασίες μεταφοράς στον χώρο των αερολιμένων, των κάθετων αερολιμένων (vertiport) και των διαστημοδρομίων·
 - (γ) τις συνδέσεις των αερολιμένων με τους άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (δ) τα συστήματα ATM/ANS και τον σχετικό εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένου του διαστημικού εξοπλισμού·
 - (ε) υποδομές που σχετίζονται με τα εναλλακτικά καύσιμα και την τροφοδοσία των σταθμευμένων αεροσκαφών με ηλεκτρική ενέργεια, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - (στ) υποδομές για την επιτόπια παραγωγή εναλλακτικών καυσίμων, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση των κλιματικών, περιβαλλοντικών εκπομπών και των εκπομπών θορύβου των αερολιμένων ή των σχετικών εργασιών αερολιμένων όπως οι υπηρεσίες εδάφους, οι λειτουργίες αεροσκαφών και η μεταφορά επιβατών στο έδαφος·
 - (ζ) υποδομές που χρησιμοποιούνται για τη χωριστή συλλογή αποβλήτων, την αποτροπή της δημιουργίας αποβλήτων και δραστηριότητες στον τομέα της κυκλικής οικονομίας.
2. Οι αερολιμένες αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου όταν πληρούν τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) για εμπορικούς αερολιμένες, ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,2 % του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου όλων των αερολιμένων της Ένωσης·
 - (β) για επιβατικούς αερολιμένες, η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των αερολιμένων της Ένωσης, εκτός εάν ο εν λόγω αερολιμένας ευρίσκεται σε ακτίνα πέραν των 100 km από τον πλησιέστερο αερολιμένα του εκτεταμένου δικτύου, ή σε ακτίνα πέραν των 200 km εφόσον η περιοχή στην οποία ευρίσκεται διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας.
- Η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση και ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου βασίζονται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.

Άρθρο 33

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
 - (α) οι αερολιμένες του κεντρικού δικτύου συνδέονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, με το σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, και με τις υποδομές οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, εκτός εάν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν αυτές τις συνδέσεις·
 - (β) οι αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου με συνολική ετήσια επιβατική κίνηση άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών συνδέονται, έως τις

31 Δεκεμβρίου 2050, με το σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, και με τις υποδομές οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, εκτός εάν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν αυτές τις συνδέσεις·

- (γ) κάθε αερολιμένας που βρίσκεται στο έδαφός τους διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις·
 - (δ) στις αεροπορικές υποδομές εφαρμόζονται κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι εκνόμων ενεργειών, ως έχουν εγκριθεί από την Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶²·
 - (ε) η υποδομή διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας καθιστά εφικτή την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΕ) αριθ. 2018/1139, και των αερομεταφορών, ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών, οι εκτελεστικοί κανόνες και οι προδιαγραφές της Ένωσης·
 - (στ) αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους αερολιμένες, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - (ζ) οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών προβλέπουν την παροχή προκλιματισμένου αέρα στο σταθμευμένο αεροσκάφος.
2. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, η Επιτροπή μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να χορηγεί εξαιρέσεις με εκτελεστικές πράξεις αναφορικά με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β), γ) και ζ). Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή σχετίζεται με τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας συστήματος σιδηροδρόμου στο έδαφος.

Άρθρο 34

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών αεροπορικών μεταφορών

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές αεροπορικών μεταφορών και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και της λειτουργικής απόδοσης·
- (β) υποστήριξη της εφαρμογής του συστήματος Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός και διαλειτουργικών συστημάτων, πιο συγκεκριμένα, εκείνων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του έργου SESAR σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας·

⁶² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 (ΕΕ L 97 της 9.4.2008, σ. 72).

- (γ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας·
- (δ) βελτίωση των πολυτροπικών διασυνδέσεων μεταξύ αερολιμένων και υποδομών άλλων τρόπων μεταφοράς, καθώς και μεταξύ αερολιμένων και αστικών κόμβων, κατά περίπτωση·
- (ε) βελτίωση της βιωσιμότητας και του μετριασμού των κλιματικών, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των επιπτώσεων θορύβου, πιο συγκεκριμένα, μέσω της εισαγωγής νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, εναλλακτικών καυσίμων και αεροσκαφών χαμηλών εκπομπών και υποδομών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

ΤΜΗΜΑ 6

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΥΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥΣ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

Άρθρο 35

Προσδιορισμός των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών

1. Οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι τερματικοί σταθμοί οι οποίοι:
 - (α) βρίσκονται στους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II·
 - (β) βρίσκονται στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II·
 - (γ) βρίσκονται εντός ή εγγύς αστικού κόμβου·
 - (δ) ταξινομούνται ως τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την επαρκή χωρητικότητα των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών για την εξυπηρέτηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, προκειμένου να καλύπτονται οι τρέχουσες και οι μελλοντικές ροές κυκλοφορίας, ιδίως δε οι ροές που εξυπηρετούν αστικούς κόμβους, βιομηχανικά κέντρα, λιμένες και κόμβους εφοδιαστικής.
3. Εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στο έδαφός τους. Η εν λόγω ανάλυση περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα εξής:
 - (α) εξέταση των τρεχουσών και μελλοντικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των οδικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων·
 - (β) προσδιορισμό των υφιστάμενων πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στο έδαφός τους και αξιολόγηση της ανάγκης νέων πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών ή της πρόσθετης χωρητικότητας μεταφόρτωσης εμπορευμάτων στους υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς·

- (γ) ανάλυση του τρόπου διασφάλισης επαρκούς κατανομής των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών με επαρκή χωρητικότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες που προσδιορίζονται στο στοιχείο β). Στην εν λόγω ανάλυση λαμβάνονται υπόψη οι τερματικοί σταθμοί που βρίσκονται σε παραμεθόριες περιοχές γειτονικών κρατών μελών.

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με πράκτορες διαμετακόμισης, φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών και φορείς εκμετάλλευσης εφοδιαστικής που δραστηριοποιούνται στο έδαφός τους. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της ανάλυσης.

4. Με βάση την ανάλυση της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη εκπονούν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης και το σχέδιο δράσης υποβάλλονται στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες μετά την οριστικοποίηση της ανάλυσης, μαζί με κατάλογο των τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών τους οποίους το κράτος μέλος προτείνει να προστεθούν στα παραρτήματα I και II.
5. Ένας σιδηροδρομικός-οδικός τερματικός σταθμός καθίσταται μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και απαριθμείται στα παραρτήματα I και II εφόσον εκπληρώνεται τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- (α) η ετήσια μεταφόρτωση εμπορευμάτων στον σταθμό υπερβαίνει για τη διακίνηση μη ετερογενών φορτίων τους 800 000 τόνους ή για τη διακίνηση ετερογενών φορτίων το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης·
- (β) είναι ο κύριος σιδηροδρομικός-οδικός τερματικός σταθμός που ορίζει το κράτος μέλος για περιφέρεια NUTS 2, σε περίπτωση που στην εν λόγω περιφέρεια NUTS 2 δεν υπάρχει σιδηροδρομικός-οδικός τερματικός σταθμός που να συνάδει με το στοιχείο α)·
- (γ) προτείνεται από κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Άρθρο 36

Συνιστώσες υποδομών

Οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί περιλαμβάνουν ιδίως:

- (α) υποδομές διασύνδεσης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς εντός του χώρου του τερματικού σταθμού και στην περιοχή γύρω από αυτόν·
- (β) εξοπλισμό όπως γερανοί, μεταφορικές ταινίες και άλλα εξαρτήματα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και για την ακριβή τοποθέτηση και αποθήκευση των εμπορευμάτων·
- (γ) ειδικές ζώνες όπως η ζώνη εισόδου, ενδιάμεση ζώνη ασφαλείας και ζώνη αναμονής, ζώνη μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και λωρίδες οδήγησης ή φόρτωσης·
- (δ) συστήματα ΤΠΕ για αποδοτικές λειτουργίες του τερματικού σταθμού όπως εκείνες που διευκολύνουν τον σχεδιασμό χωρητικότητας υποδομών, τις εργασίες μεταφορών, τις συνδέσεις μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων·

- (ε) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων.

Άρθρο 37

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1:
 - (α) συνδέονται με τους τρόπους μεταφοράς που είναι διαθέσιμοι στην περιοχή, ει δυνατόν, εκτός αν αυτό δεν αιτιολογείται από την άποψη της σχέσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·
 - (β) είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 43) του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], ο οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·
 - (γ) είναι εξοπλισμένοι με ψηφιακά εργαλεία για να διασφαλίζονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, τα ακόλουθα:
 - i) οι αποδοτικές λειτουργίες του τερματικού σταθμού όπως φωτοπύλες, σύστημα λειτουργίας τερματικού σταθμού, ψηφιακός έλεγχος εισόδου/εξόδου οδηγών, κάμερες ή άλλοι αισθητήρες στον εξοπλισμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων καθώς και συστήματα καμερών σιδηροτροχιών·
 - ii) η παροχή ροών πληροφοριών εντός του τερματικού σταθμού και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στην εφοδιαστική αλυσίδα και στον τερματικό σταθμό.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να χειρίζονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, όλα τα είδη διατροφικών μονάδων φόρτωσης εφόσον έχουν ταξινομηθεί ως διατροφικοί τερματικοί σταθμοί και εφόσον πραγματοποιούν κάθετη μεταφόρτωση εμπορευμάτων.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να δέχονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, αμαξοστοιχίες μήκους 740 m χωρίς χειρισμό ή, αν αυτό δεν είναι οικονομικά εφικτό, ότι λαμβάνονται επαρκή μέτρα για τη βελτίωση της λειτουργικής απόδοσης της υποδοχής αμαξοστοιχιών μήκους 740 m, όπως η επέκταση και η ηλεκτροδότηση των βοηθητικών γραμμών αναχωρήσεων και αφίξεων, προσαρμογές των συστημάτων σηματοδότησης και βελτιώσεις της διαμόρφωσης των τροχιών.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι όλοι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να χειρίζονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, οποιαδήποτε αμαξοστοιχία μήκους 740 m χωρίς χειρισμό.

5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 έως 4 με εκτελεστικές πράξεις σε περίπτωση που οι επενδύσεις στις υποδομές δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με βάση τη σχέση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, ιδίως όταν ο τερματικός σταθμός ευρίσκεται σε χωρικά περιορισμένη περιοχή.

Άρθρο 38

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών πολυτροπικών μεταφορών

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές πολυτροπικών μεταφορών και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) διευκόλυνση των διασυνδέσεων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς·
- (β) άρση των κύριων τεχνικών και διοικητικών εμποδίων στις πολυτροπικές μεταφορές, μεταξύ άλλων με την εφαρμογή eFTI·
- (γ) ανάπτυξη ομαλής ροής πληροφοριών που συμβάλλει στις υπηρεσίες μεταφορών σε όλο το διευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών·
- (δ) διευκόλυνση της διαλειτουργικότητας για την ανταλλαγή δεδομένων, την πρόσβαση σε δεδομένα και την περαιτέρω χρήση δεδομένων εντός και ανάμεσα στους τρόπους μεταφοράς·
- (ε) προώθηση, κατά περίπτωση, της δυνατότητας των ιδιωτικών βοηθητικών γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών να διαχειρίζονται αμαξοστοιχίες 740 m χωρίς χειρισμό.

ΤΜΗΜΑ 7

ΑΣΤΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ

Άρθρο 39

Συνιστώσες αστικών κόμβων

1. Ο αστικός κόμβος περιλαμβάνει ιδίως:
 - (α) υποδομές μεταφορών στον αστικό κόμβο που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, μεταξύ άλλων παρακάμψεων, και αυξάνουν τις επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (β) σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ιδίως στους πολυτροπικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, τους λιμένες ή τους αερολιμένες·
 - (γ) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα εν λόγω σημεία πρόσβασης.
2. Οι αστικοί κόμβοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαριθμούνται στο παράρτημα II.

Απαιτήσεις για τους αστικούς κόμβους

Κατά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στους αστικούς κόμβους και προκειμένου να διασφαλίσουν την αποδοτική λειτουργία του συνόλου του δικτύου χωρίς σημεία συμφόρησης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τα εξής:

- (α) διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων σε πλατφόρμες εφοδιαστικής και για τις δημόσιες μεταφορές, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].
- (β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025:
 - i) έγκριση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με το παράρτημα V, το οποίο περιλαμβάνει ιδίως μέτρα ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, προώθησης της αποδοτικής κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων, της βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής μηδενικών εκπομπών, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, και το οποίο λαμβάνει υπόψη τις διευρωπαϊκές ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.
 - ii) συλλογή και υποβολή στην Επιτροπή δεδομένων αστικής κινητικότητας ανά αστικό κόμβο σχετικά με τις ελάχιστες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο μεταφορών και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Στη συνέχεια, τα εν λόγω δεδομένα υποβάλλονται κάθε έτος.
- (γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030:
 - i) για τις μεταφορές επιβατών: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών, αεροπορικών υποδομών, υποδομών ενεργών τρόπων μεταφοράς και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων υποδομών.
 - ii) για τις μεταφορές επιβατών: δυνατότητα των επιβατών να αποκτούν πρόσβαση σε ενημέρωση, να προβαίνουν σε κρατήσεις, να πληρώνουν τις μετακινήσεις τους και να λαμβάνουν τα εισιτήριά τους μέσω υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας.
 - iii) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με πλατφόρμες και εγκαταστάσεις εφοδιαστικής.
 - iv) την ανάπτυξη πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου που είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 43) του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], ο οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

- (δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040: την ανάπτυξη τουλάχιστον ενός πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων εντός ή εγγύς του αστικού κόμβου.

Η Επιτροπή εκδίδει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτελεστικό κανονισμό για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τα δεδομένα που πρέπει να συλλέγει το κράτος μέλος και τα οποία αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο ii). Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Άρθρο 41

Πρόσθετες προτεραιότητες για τους αστικούς κόμβους

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν αστικούς κόμβους και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, δίδεται προσοχή στα εξής:

- (α) αδιάλειπτη διασύνδεση μεταξύ των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου υποδομών και των υποδομών περιφερειακών και τοπικών μεταφορών·
- (β) μετριασμός της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις των διερχόμενων σιδηροδρομικών και οδικών εμπορευματικών μεταφορών, που μπορεί να περιλαμβάνει παρακάμψεις·
- (γ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων τον οικολογικό προσανατολισμό των αστικών στόλων·
- (δ) αύξηση του μεριδίου μεταφορών των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μεταφοράς·
- (ε) ψηφιακή ανταλλαγή πληροφοριών για τις μεταφορές και την κυκλοφορία μεταξύ κέντρων διαχείρισης της αστικής και της μη αστικής κυκλοφορίας καθώς και με οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες πληροφοριών, σύμφωνα με τα πρότυπα ISO/CEN.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΦΥΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 42

Συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές

1. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διαμορφώνονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις μεταφορές, τη βελτίωση της ανθεκτικότητας, της ασφάλειας, της προστασίας, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των λειτουργικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων

και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διευκολύνουν επίσης την αδιάλειπτη σύνδεση μεταξύ υποδομών και κινητών περιουσιακών στοιχείων.

2. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές αναπτύσσονται σε ολόκληρη την Ένωση με σκοπό την εξασφάλιση της ύπαρξης ενός συνόλου διαλειτουργικών βασικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη.
3. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο περιλαμβάνουν:
 - (α) για τους σιδηροδρόμους: ERTMS, εφαρμογές τηλεματικής για υπηρεσίες εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως αναφέρεται στην τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας, και άλλες βελτιώσεις ψηφιοποίησης, ιδίως αποτελέσματα από την κοινή επιχείρηση Shift2Rail και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι»·
 - (β) για τις εσωτερικές πλωτές οδούς: RIS·
 - (γ) για τις οδικές μεταφορές: ITS·
 - (δ) για τις θαλάσσιες μεταφορές: για τη διαχείριση κυκλοφορίας πλοίων, υπηρεσίες VTMS και για την ανταλλαγή πληροφοριών το ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (EMSWe)·
 - (ε) για τις αεροπορικές μεταφορές: συστήματα ATM/ANS, ιδίως εκείνα που απορρέουν από το έργο SESAR·
 - (στ) για τις πολυτροπικές μεταφορές: eFTI, τον ενωσιακό χώρο δεδομένων κινητικότητας και πλαίσια που διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων με σκοπό τη διαφάνεια και τη βελτιστοποίηση της αλυσίδας εφοδιασμού.

Άρθρο 43

Υπηρεσίες βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη προωθούν έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών με χρήση της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε σκοπό:
 - (α) τη βελτίωση της βιώσιμης χρήσης των υποδομών μεταφοράς, καθώς και την αποδοτική διαχείρισή τους·
 - (β) την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές και της ανάπτυξης βοηθητικής υποδομής που είναι απαραίτητη για την επίτευξη κυρίως των περιβαλλοντικών στόχων και των στόχων που σχετίζονται με την ασφάλεια των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και της συγκρότησης σχετικών διοικητικών δομών·
 - (γ) τη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών, μεταξύ άλλων των απαραίτητων συνοδευτικών ροών πληροφοριών και τη βελτίωση της συνεργασίας των συμμετεχόντων στην εφοδιαστική αλυσίδα, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, των μεταφορέων, των παρόχων υπηρεσιών και των πελατών τους·

- (δ) την τόνωση της αποδοτικότητας των πόρων καθώς και τη λειτουργία με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, ιδίως στα πεδία των τεχνολογιών, των εργασιών, της έλξης οχημάτων, των συστημάτων ώθησης οχημάτων/πλοίων και του σχεδιασμού συστημάτων και λειτουργιών·
 - (ε) τη βελτίωση των συνδέσεων με τις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως των εξόχως απόκεντρων και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών.
2. Τα κράτη προωθούν την ανάπτυξη καινοτόμων υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, συστημάτων ΤΠΕ και την ανάπτυξη βοηθητικής υποδομής που είναι απαραίτητη για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων και των στόχων που σχετίζονται με την ασφάλεια των εν λόγω υπηρεσιών καθώς και της συγκρότησης σχετικών διοικητικών δομών.

Άρθρο 44

Νέες τεχνολογίες και καινοτομία

Προκειμένου το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών να συμβαδίζει με τις καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, τα κράτη μέλη επιδιώκουν ιδίως τα εξής:

- (α) τη στήριξη και την προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές μέσω της μετάβασης σε οχήματα, πλοία και αεροσκάφη μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθώς και άλλους καινοτόμους και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και τεχνολογίες δικτύου όπως τα συστήματα hyperloop·
- (β) να καταστήσουν δυνατή την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές όλων των τρόπων μεταφοράς μέσω της τόνωσης της ενεργειακής απόδοσης, της εισαγωγής λύσεων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου των συστημάτων παροχής υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και άλλων νέων όπως τα βιώσιμα καύσιμα και να εξασφαλίσουν τις αντίστοιχες υποδομές. Οι εν λόγω υποδομές μπορούν να περιλαμβάνουν πρόσβαση στο δίκτυο και άλλες εγκαταστάσεις αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής-οχήματος, και μπορούν να ενσωματώνουν συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές. Οι υποδομές μεταφορών μπορούν να λειτουργούν ως κόμβοι ενέργειας για την εξυπηρέτηση διαφόρων τρόπων μεταφοράς·
- (γ) την υποστήριξη της εισαγωγής και της διάδοσης της χρήσης νέων ψηφιακών τεχνολογιών, πιο συγκεκριμένα, την προώθηση των υποδομών συνδεσιμότητας αδιάλειπτης κάλυψης στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, με σκοπό την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου και επιδόσεων των ψηφιακών υποδομών και την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης·
- (δ) τη βελτίωση της ασφάλειας και της βιωσιμότητας κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων·
- (ε) τη βελτίωση της λειτουργίας, διαχείρισης, προσβασιμότητας, διαλειτουργικότητας, πολυτροπικότητας και απόδοσης του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας και της ανάπτυξης υποδομών που επιτρέπουν την αδιάλειπτη

πολυτροπικότητα, όπως σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας και σύνδεση σιδηροδρόμου/τραμ στους αερολιμένες·

- (στ) την προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και κατανοητών πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και την πολυτροπικότητα·
- (ζ) την προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και ολοκληρωμένων πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών τους όσον αφορά τις μεταφορές·
- (η) την προώθηση μέτρων για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·
- (θ) την καθιέρωση τεχνολογίας για την ασφάλεια και συμβατών προτύπων ταυτοποίησης στα δίκτυα·
- (ι) τη βελτίωση της ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών στις διαταράξεις και την κλιματική αλλαγή μέσω των αναβαθμίσεων και του σχεδιασμού των υποδομών και μέσω ψηφιακών λύσεων που αποσκοπούν στην προστασία του δικτύου στο πλαίσιο φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών·
- (ια) την περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης συστημάτων ΤΠΕ και νέων τεχνολογιών για τις μεταφορές εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Άρθρο 45

Ασφάλεια και προστασία των υποδομών

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές μεταφορών παρέχουν ασφάλεια και προστασία στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Άρθρο 46

Ανθεκτικότητα των υποδομών

1. Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη βελτιώνουν την προστασία και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους, τις ανθρωπογενείς καταστροφές, καθώς και τις σκόπιμες διαταράξεις που επηρεάζουν τη λειτουργία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών. Κατά την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής:
 - (α) τις αλληλεξαρτήσεις, τις συνδέσεις και τις αλυσιδωτές συνέπειες με άλλα δίκτυα όπως το δίκτυο τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρικής ενέργειας·
 - (β) την ασφάλεια, την προστασία και τις επιδόσεις σε περίπτωση ύπαρξης πολλών κινδύνων·
 - (γ) την ποιότητα των δομικών υποδομών στη διάρκεια του συνόλου του κύκλου ζωής τους, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στη μελλοντική εξέλιξη των κλιματικών συνθηκών·
 - (δ) τις ανάγκες πολιτικής προστασίας για την αντιμετώπιση των διαταραχών·

- (ε) την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και της ανθεκτικότητας των υποδομών, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις διασυνοριακές υποδομές.
2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή διενεργείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι υποδομές μεταφορών είναι ανθεκτικές στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω των σχετικών μέτρων προσαρμογής και μέσω της ενσωμάτωσης του κόστους των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ανάλυση κόστους-οφέλους. Η εν λόγω απαίτηση δεν ισχύει για έργα για τα οποία η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 47

Κίνδυνοι για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος στο έδαφός τους στο οποίο συμμετέχει ή συμβάλλει κάθε είδους φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεών του στην ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην Ένωση. Η εν λόγω υποχρέωση δεν ισχύει για ξένες επενδύσεις που κοινοποιούνται στην Επιτροπή και άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που κοινοποιούνται βάσει της παραγράφου 1 παρέχονται τουλάχιστον δώδεκα μήνες πριν από την τελική απόφαση σχετικά με την υλοποίηση του έργου κοινού ενδιαφέροντος. Οι εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνουν ειδικότερα τα εξής:
- (α) τη σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου της επιχείρησης τρίτης χώρας και, κατά περίπτωση, της επιχείρησης στην οποία σχεδιάζεται η συμμετοχή ή η συνεισφορά, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τον τελευταίο πραγματικό δικαιούχο και τη συμμετοχή στο κεφάλαιο·
 - (β) την κατά προσέγγιση αξία της συμμετοχής ή της συνεισφοράς φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας στο έργο κοινού ενδιαφέροντος και την περιγραφή της μορφής και των όρων της εν λόγω συμμετοχής ή συνεισφοράς·
 - (γ) τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τις επιχειρηματικές λειτουργίες του φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας και, κατά περίπτωση, της επιχείρησης στην οποία σχεδιάζεται η συμμετοχή ή η συνεισφορά, τα οποία επηρεάζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο·
 - (δ) τα κράτη μέλη στα οποία το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας και, κατά περίπτωση, η επιχείρηση στην οποία σχεδιάζεται η συμμετοχή ή η συνεισφορά διεξάγουν τις σχετικές επιχειρηματικές λειτουργίες που επηρεάζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·
 - (ε) τη χρηματοδότηση της συνεισφοράς ή της συμμετοχής και την πηγή της, με βάση τις βέλτιστες πληροφορίες που διαθέτει το κράτος μέλος·

(στ) την ημερομηνία κατά την οποία σχεδιάζεται να πραγματοποιηθεί η συμμετοχή ή να ολοκληρωθεί η συνεισφορά.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες να παρέχουν οποιεσδήποτε πληροφορίες, αν υπάρχουν, είναι χρήσιμες για την εκτίμηση που διεξάγεται από την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 5 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ).

3. Το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών μετά τη λήψη των πληροφοριών δυνάμει της παραγράφου 1, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος. Τα αιτήματα παροχής συμπληρωματικών πληροφοριών πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα, να περιορίζονται στις πληροφορίες που απαιτούνται για τη διενέργεια της εκτίμησης σύμφωνα με την παράγραφο 5, να είναι αναλογικά προς τον σκοπό του αιτήματος και να μην είναι αδικαιολόγητα επαχθή για το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος.

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος εξασφαλίζει ότι οι συμπληρωματικές πληροφορίες που ζητά η Επιτροπή καθίστανται διαθέσιμες στην Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος δύναται να ζητήσει από το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας παρέχει τις ζητηθείσες πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρεί ότι η οποιουδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με βάση λόγους ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, ή διαθέτει πληροφορίες που σχετίζονται με την εν λόγω συμμετοχή ή συνεισφορά ή με το σχετικό έργο κοινού ενδιαφέροντος, δύναται να απευθύνει γνώμη προς το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος.

Ως εκ τούτου, ως «υποδομές ζωτικής σημασίας» νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία, συστήματα ή μέρη αυτών που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των μεταφορών και βρίσκονται εντός των κρατών μελών και τα οποία είναι ουσιώδη για τη διατήρηση των λειτουργιών ζωτικής σημασίας της κοινωνίας, της υγείας, της ασφάλειας, της οικονομικής ή κοινωνικής ευημερίας των μελών της, και των οποίων η διατάραξη ή η καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο για ένα κράτος μέλος, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας διατήρησης των λειτουργιών αυτών.

5. Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον η συμμετοχή φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας με βάση λόγους ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, η Επιτροπή δύναται να εξετάσει τις δυνητικές επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, επί των ακόλουθων παραμέτρων:

(α) υποδομές ζωτικής σημασίας και εγκαταστάσεις ζωτικής σημασίας για τη λειτουργία των εν λόγω υποδομών, καθώς και γη και ακίνητα ζωτικής σημασίας για τη χρήση των εν λόγω υποδομών·

- (β) τεχνολογίες και είδη διπλής χρήσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2021/821⁶³, τα οποία είναι απαραίτητα για τη λειτουργία υποδομών ζωτικής σημασίας·
- (γ) παροχή εισροών απαραίτητων για την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση υποδομών ζωτικής σημασίας·
- (δ) πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες, μεταξύ άλλων σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, ή η ικανότητα ελέγχου των εν λόγω πληροφοριών σε σχέση με την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση υποδομών ζωτικής σημασίας.

Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον μια ξένη συμμετοχή ή συνεισφορά είναι πιθανόν να θίξει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, η Επιτροπή δύναται επίσης να συνεκτιμήσει, ειδικότερα:

- (α) αν η επιχείρηση τρίτης χώρας ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από την κυβέρνηση τρίτης χώρας, συμπεριλαμβανομένων κρατικών φορέων ή ενόπλων δυνάμεων, μεταξύ άλλων μέσω της σύνθεσης του μετοχικού κεφαλαίου ή της παροχής σημαντικής χρηματοδότησης·
 - (β) αν το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας έχει ήδη εμπλακεί σε δραστηριότητες που θίγουν ή την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη ενός κράτους μέλους· ή
 - (γ) αν υπάρχει σοβαρός κίνδυνος το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή η επιχείρηση τρίτης χώρας να προβεί σε παράνομες ή εγκληματικές δραστηριότητες.
6. Η Επιτροπή δύναται να απευθύνει γνώμη δυνάμει της παραγράφου 4, το αργότερο τρεις μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών δυνάμει της παραγράφου 3. Η γνώμη της Επιτροπής απευθύνεται στο κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος και αποστέλλεται στα λοιπά κράτη μέλη. Σε περίπτωση που η οποιουδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι άμεση ξένη επένδυση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452, η οποία δεν υποβάλλεται σε έλεγχο από το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται ή ολοκληρώνεται η άμεση ξένη επένδυση, η Επιτροπή απευθύνει την εν λόγω γνώμη, εφόσον αιτιολογείται, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.
7. Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται να υλοποιηθεί το έργο κοινού ενδιαφέροντος από ή με την οποιουδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας, λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής και, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με την εν λόγω γνώμη, διευκρινίζει προς την Επιτροπή τους λόγους για αυτό, το αργότερο τρεις μήνες μετά την έκδοση της γνώμης.
8. Κάθε κράτος μέλος και η Επιτροπή συστήνουν σημείο επαφής για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή απευθύνονται στα εν λόγω σημεία επαφής για όλα τα ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

⁶³ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/821 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2021, για τη θέσπιση ενωσιακού συστήματος ελέγχου των εξαγωγών, της μεσιτείας, της τεχνικής βοήθειας, της διαμετακόμισης και της μεταφοράς ειδών διπλής χρήσης (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 206 της 11.6.2021, σ. 1).

9. Η Επιτροπή παρέχει ασφαλές και κρυπτογραφημένο σύστημα για την υποστήριξη της άμεσης συνεργασίας και ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των σημείων επαφής.
10. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή διασφαλίζουν την προστασία των πληροφοριών εμπιστευτικού χαρακτήρα που συγκεντρώνουν κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου σύμφωνα με την ενωσιακή και την αντίστοιχη εθνική νομοθεσία.
11. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή διασφαλίζουν ότι οι διαβαθμισμένες πληροφορίες που παρέχονται ή ανταλλάσσονται δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν υποχαρακτηρίζονται ούτε αποχαρακτηρίζονται χωρίς την προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση της πηγής προέλευσης.
12. Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει του παρόντος άρθρου πραγματοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679⁶⁴ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725⁶⁵ και μόνο στον βαθμό που είναι αναγκαίο για τον έλεγχο της συμμετοχής, ή της συμβολής, στο σχετικό έργο κοινού ενδιαφέροντος και για την εξασφάλιση της αποτελεσματικότητας της συνεργασίας που προβλέπεται στο παρόν άρθρο. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος άρθρου διατηρούνται μόνο για το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επίτευξη των σκοπών για τους οποίους συλλέχθηκαν.

Άρθρο 48

Συντήρηση και κύκλος ζωής έργων

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- (α) οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συντηρούνται κατά τρόπον ώστε να παρέχεται το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους·
- (β) καταρτίζονται προγράμματα μακροπρόθεσμης συντήρησης, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών για τους πόρους χρηματοδότησης που απαιτούνται για το κόστος μακροπρόθεσμης συντήρησης των υφιστάμενων και των προγραμματιζόμενων υποδομών·
- (γ) λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και το κόστος συντήρησης για όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών κατά το στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της αναβάθμισης·
- (δ) σε περίπτωση σιδηροδρομικής υποδομής, διασφαλίζεται η συνοχή μεταξύ των αναγκών συντήρησης και ανανέωσης που σχετίζονται με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία και αποτυπώνεται στην ενδεικτική στρατηγική ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο

⁶⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁶⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, στο επιχειρηματικό σχέδιο των οικείων διαχειριστών υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και στη συμβατική συμφωνία μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Άρθρο 49

Προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες

Οι υποδομές μεταφορών εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, ιδίως τα πρόσωπα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα καθώς και τα πρόσωπα που διαβιούν σε εξόχως απόμακρες και άλλες απομακρυσμένες, αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές καθώς και σε αραιοκατοικημένες περιοχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 50

Το μέσο των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

1. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών αποτελούν μέσο για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης των τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και αποσκοπούν, ειδικότερα, στη βελτίωση των διασυνοριακών συνδέσεων και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης εντός της Ένωσης.
2. Για την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές και τη συμβολή στην συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών επικεντρώνονται στα εξής:
 - (α) την ενοποίηση των μεταφορών και, ειδικότερα, την ενίσχυση των πλέον φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, ιδίως των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων·
 - (β) τη διαλειτουργικότητα·
 - (γ) τη συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών, πιο συγκεκριμένα, σε διασυνοριακά τμήματα, ιδίως με σκοπό την ανάπτυξη πλήρως διαλειτουργικού συστήματος εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και ενός δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και μεγάλης ταχύτητας σε ολόκληρη την Ένωση·
 - (δ) την υποστήριξη της συντονισμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης και εφαρμογής καινοτόμων λύσεων για την ψηφιοποίηση των μεταφορών.

3. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών διευκολύνουν τα κράτη μέλη να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές.
4. Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελούν τις οριζόντιες προτεραιότητες για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Εξασφαλίζουν την έγκαιρη εφαρμογή του ERTMS σε ολόκληρο το δίκτυο και την ενσωμάτωση των θαλάσσιων ζεύξεων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Άρθρο 51

Συντονισμός των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

1. Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, η Επιτροπή, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, και κατόπιν διαβούλευσης με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, ορίζει έναν Ευρωπαϊό Συντονιστή για κάθε διάδρομο και για κάθε οριζόντια προτεραιότητα.
2. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει των γνώσεων σε θέματα σχετικά με τις μεταφορές και/ή σε θέματα χρηματοδότησης και/ή κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μεζόνων έργων, καθώς και της εμπειρίας του στην χάραξη των ενωσιακών πολιτικών. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται για θητεία διάρκειας έως τεσσάρων ετών, με δυνατότητα ανανέωσης. Η αποστολή του Ευρωπαίου Συντονιστή αφορά την υλοποίηση ενός και μόνου διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας.
3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαίου Συντονιστή προσδιορίζει τον τρόπο εκτέλεσης των καθηκόντων του κατά τις παραγράφους 5, 6 και 7.
4. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής, η οποία παρέχει την αναγκαία γραμματειακή υποστήριξη.
5. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές:
 - (α) στηρίζουν τη συντονισμένη υλοποίηση του οικείου ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή της οριζόντιας προτεραιότητας·
 - (β) καταρτίζουν, από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, πρόγραμμα εργασιών και παρακολουθούν την υλοποίησή του σύμφωνα με το άρθρο 53·
 - (γ) διαβουλεύονται με το Φόρουμ του διαδρόμου ή το συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες αντίστοιχα σε σχέση με το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του και ενημερώνουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα το Φόρουμ σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος εργασιών·
 - (δ) αναφέρουν στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και, αναλόγως, σε όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή την οριζόντια προτεραιότητα τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν, και ιδίως όταν η ανάπτυξη του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας παρακωλύεται, ώστε να συμβάλουν στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·
 - (ε) εκπονούν ετήσια έκθεση κατάστασης σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των

οριζόντιων προτεραιοτήτων. Στην εν λόγω ετήσια έκθεση κατάστασης δίδεται έμφαση στην πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις βασικές προτεραιότητες και επενδύσεις, παρέχεται περιγραφή της φύσης των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την υλοποίησή τους και προτείνονται λύσεις.

6. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών:
 - (α) συνεργάζονται στενά με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για τον προσδιορισμό και την ιεράρχηση των επενδυτικών αναγκών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
 - (β) παρακολουθούν τις διοικητικές, λειτουργικές πτυχές και τις πτυχές διαλειτουργικότητας της εμπορευματικής κυκλοφορίας στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, μεταξύ άλλων, παρακολουθώντας τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, σε στενή συνεργασία με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
7. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών:
 - (α) προσδιορίζουν και ιεραρχούν τις επενδυτικές ανάγκες για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
 - (β) παρακολουθούν τις διοικητικές, λειτουργικές πτυχές και τις πτυχές διαλειτουργικότητας της επιβατικής κυκλοφορίας στις σιδηροδρομικές επιβατικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, μεταξύ άλλων, παρακολουθώντας τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών.
8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαίου Συντονιστή κατά την εξέταση αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση βάσει του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (στο εξής: ΜΣΕ) για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή τις οριζόντιες προτεραιότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ευρωπαίου Συντονιστή, ώστε να εξασφαλίζονται η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επαληθεύει αν τα έργα που προτείνουν τα κράτη μέλη για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του ΜΣΕ συνάδουν με τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών.
9. Σε περίπτωση που ο Ευρωπαίος Συντονιστής δεν είναι ικανός να διεκπεραιώσει την αποστολή του κατά τρόπο ικανοποιητικό και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή να ανακαλέσει τον διορισμό του και να διορίσει νέο Ευρωπαίο Συντονιστή, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 52

Διακυβέρνηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

1. Για κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών και κάθε οριζόντια προτεραιότητα, ο αντίστοιχος Ευρωπαίος Συντονιστής επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του όσον αφορά το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του από γραμματεία και

από συμβουλευτικό φόρουμ, το «Φόρουμ του διαδρόμου» και το «συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες» αντίστοιχα.

2. Το «Φόρουμ του διαδρόμου» συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν για τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου όσον αφορά το τμήμα τους του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και εξασφαλίζουν την εκπροσώπηση των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
3. Κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να συστήνει και να προεδρεύει σε ομάδες εργασίας για τον διάδρομο, οι οποίες επικεντρώνονται στα εξής:
 - (α) διαλειτουργικότητα και ανάπτυξη νέων ψηφιακών τεχνολογιών και υποδομών·
 - (β) συντονισμένη ανάπτυξη και υλοποίηση έργων υποδομών σε διασυνοριακά τμήματα·
 - (γ) υπηρεσίες διασυνοριακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών·
 - (δ) επιχειρησιακά σημεία συμφόρησης·
 - (ε) αστικοί κόμβοι·
 - (στ) συνεργασία με τρίτες χώρες·
 - (ζ) άλλες ad hoc ομάδες εργασίας που κρίνονται απαραίτητες.

Κατά περίπτωση, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής συνεργάζεται και συντονίζεται με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σχετικά με τις δραστηριότητες των ομάδων εργασίας με σκοπό την αποφυγή της αλληλεπικάλυψης εργασιών.

4. Το συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες συγκροτείται και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Στο λόγω φόρουμ επιτρέπεται να συμμετέχουν ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, εκπρόσωποι των σχετικών τομέων. Τα κράτη μέλη διορίζουν εθνικό συντονιστή για το ERTMS, ο οποίος παρίσταται στο συμβουλευτικό φόρουμ για το ERTMS. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί επίσης να συστήνει ad hoc ομάδες εργασίας.
5. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαϊό Συντονιστή, συμμετέχουν στο Φόρουμ του διαδρόμου και στο συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες και του παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για την άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ανάπτυξη των διαδρόμων στο σχετικό εθνικό σχέδιο υποδομών.
6. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να διαβουλευτεί με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών, ιδίως εκείνους που είναι μέλη των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τον κλάδο προμήθειας, τους χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του. Επιπλέον, ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για το ERTMS συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», και ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊού Συντονιστή

1. Κάθε Ευρωπαίος Συντονιστής των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καταρτίζει, το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, στη συνέχεια, κάθε τέσσερα έτη, πρόγραμμα εργασιών το οποίο παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας της αρμοδιότητάς του, της συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και τις προτεραιότητες όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξή του.
2. Το πρόγραμμα εργασιών καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβούλευσης με το Φόρουμ του διαδρόμου και τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ή το συμβουλευτικό φόρουμ των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Το πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών εγκρίνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Η Επιτροπή διαβιβάζει το πρόγραμμα εργασιών, προς ενημέρωση, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Κατά την κατάρτιση του προγράμματος εργασιών, ο Ευρωπαίος Συντονιστής λαμβάνει υπόψη το εκτελεστικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.
3. Το πρόγραμμα εργασιών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του οικείου διαδρόμου, η οποία περιλαμβάνει, ειδικότερα, τα εξής:
 - (α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του διαδρόμου·
 - (β) ανάλυση της κατάστασης συμμόρφωσης του διαδρόμου με τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών του παρόντος κανονισμού και της σχετικής επιτευχθείσας προόδου·
 - (γ) προσδιορισμό των ελλειπόντων κρίκων και των σημείων συμφόρησης που παρακωλύουν την ανάπτυξη του διαδρόμου·
 - (δ) ανάλυση των απαιτούμενων επενδύσεων, μεταξύ άλλων, των διαφόρων πόρων χρηματοδότησης που έχουν δεσμευτεί και/ή προβλέπονται για την υλοποίηση των έργων που είναι αναγκαία για την ανάπτυξη και την ολοκλήρωση του διαδρόμου·
 - (ε) περιγραφή των πιθανών λύσεων για την αντιμετώπιση των επενδυτικών αναγκών και σημείων συμφόρησης, ειδικότερα όσον αφορά τις γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών του διαδρόμου·
 - (στ) σχέδιο με ενδιάμεσους στόχους για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, ψηφιακών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποδοτικότητας των πολυτροπικών μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή στα διασυνοριακά τμήματα και τους εθνικούς ελλείποντες κρίκους.

Για την ανάλυση των επενδύσεων και την κατάρτιση του σχεδίου με ενδιάμεσους στόχους που σχετίζεται με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, ο Ευρωπαίος Συντονιστής συνεργάζεται με την εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

Για την ανάλυση των επενδύσεων και την κατάρτιση του σχεδίου με ενδιάμεσους στόχους που σχετίζεται με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής λαμβάνει υπόψη τα στοιχεία της ανάλυσης που σχετίζονται με τον διάδρομο, τα σχέδια δράσης που εκπονούν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 35 παράγραφος 4 και τον κατάλογο που αναφέρεται στο 19 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

Για την ανάλυση των επενδύσεων και την κατάρτιση του σχεδίου με ενδιάμεσους στόχους που σχετίζεται με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 7 στοιχείο β)·

- (ζ) τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που διενεργούν οι διοικητικές δομές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και τον κατάλογο των σκοπών, των στόχων και των μέτρων του διαδρόμου, όπως καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, ως μέσα συμμόρφωσης με τις λειτουργικές απαιτήσεις του άρθρου 18 του παρόντος κανονισμού·
 - (η) προσδιορισμό των μέτρων στους αστικούς κόμβους, τα οποία σχετίζονται με την αποδοτική λειτουργία του διαδρόμου και την επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
 - (θ) προσδιορισμό των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του διαδρόμου·
 - (ι) ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στην υποδομή και, εφόσον ενδείκνυται, πρόταση μέτρων για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή·
 - (ια) τα ληπτέα μέτρα για μετριασμό των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων, του θορύβου και, ανάλογα με την περίπτωση, άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
4. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής υποστηρίζει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών, ιδίως σε ό,τι αφορά:
- (α) τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, μέσω του προσδιορισμού των προβλημάτων και σημείων συμφόρησης όσον αφορά την υλοποίηση, μεταξύ άλλων, των επιχειρησιακών ζητημάτων, σε κάθε διάδρομο ή για κάθε οριζόντια προτεραιότητα·
 - (β) τον σχεδιασμό έργων και επενδύσεων, το σχετικό κόστος και το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή της οριζόντιας προτεραιότητας·
 - (γ) τη σύσταση μιας ενιαίας οντότητας για την κατασκευή και διαχείριση των έργων διασυννοριακών υποδομών.

Άρθρο 54

Εκτελεστικές πράξεις

1. Βασιζόμενη στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων. Η εν

λόγω εκτελεστική πράξη καθορίζει τις προτεραιότητες του σχεδιασμού και της χρηματοδότησης υποδομών και επενδύσεων.

2. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την υλοποίηση συγκεκριμένων τμημάτων του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, πιο συγκεκριμένα, για την υλοποίηση σύνθετων διασυνοριακών τμημάτων ή την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές μεταφορών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή των οριζόντιων προτεραιοτήτων.
3. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 59 παράγραφος 3. Η Επιτροπή τροποποιεί τις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με την ίδια διαδικασία κάθε φορά που ο Ευρωπαίος Συντονιστής αναθεωρεί το πρόγραμμα εργασιών ή προκειμένου να ληφθούν υπόψη η επιτευχθείσα πρόοδος, οι καθυστερήσεις που σημειώθηκαν ή τα επικαιροποιημένα εθνικά προγράμματα.
4. Μέχρι την πλήρη εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στην εκτελεστική πράξη, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή ετήσια έκθεση σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο, στην οποία παρουσιάζονται, ειδικότερα, οι χρηματοδοτικές δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο εθνικό σχέδιο προϋπολογισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 55

Υποβολή εκθέσεων και παρακολούθηση

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις. Στις εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνεται η ετήσια διαβίβαση δεδομένων μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Το σύστημα περιλαμβάνει τεχνικές πληροφορίες και πληροφορίες σχετικά με τη χρηματοδότηση οι οποίες αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
2. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη δημόσια και εύκολη πρόσβαση στο TENtec, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων με τα εθνικά συστήματα και άλλες σχετικές ενωσιακές εφαρμογές και πηγές δεδομένων. Το TENtec περιλαμβάνει επικαιροποιημένες πληροφορίες που αφορούν συγκεκριμένα έργα και σχετίζονται με τις μορφές και τα ποσά ενωσιακής συγχρηματοδότησης καθώς και την πρόοδο κάθε έργου.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει επίσης ότι το TENtec δεν δημοσιοποιεί πληροφορίες που είναι εμπορικά εμπιστευτικές ή που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο ή να επηρεάσουν αδικαιολόγητα διαδικασίες δημόσιων συμβάσεων σε κάποιο κράτος μέλος.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ποιότητα, την πληρότητα και τη συνοχή των δεδομένων που περιλαμβάνονται στο σύστημα πληροφοριών TENtec. Τα εθνικά συστήματα και οι πηγές δεδομένων επιτρέπουν την αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων με το TENtec.

Άρθρο 56

Επικαιροποίηση του δικτύου

1. Με την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60 για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στα άρθρα 20, 24 και 32. Κατά την προσαρμογή των εν λόγω παραρτημάτων, η Επιτροπή:
- (α) συμπεριλαμβάνει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία τριετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά υπερέβη το αντίστοιχο όριο·
 - (β) αποκλείει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του 85 % του αντίστοιχου ορίου·
 - (γ) περιλαμβάνει αστικούς κόμβους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των κατοίκων υπερβαίνει τους 100 000·
 - (δ) περιλαμβάνει πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που έχουν προσδιοριστεί από το κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 4, στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·
 - (ε) αναπροσαρμόζει τους χάρτες των οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών υποδομών αποκλειστικά και μόνον 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 αντίστοιχου σχεδίου.

Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως γ) βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στατιστικές των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών των κρατών μελών. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) βασίζονται στο σχέδιο δράσης που αναφέρεται στο άρθρο 35 παράγραφος 4. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) βασίζονται στις πληροφορίες που παρέχονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1.

2. Έργο κοινού ενδιαφέροντος που αφορά υποδομές οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί πρόσφατα μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης δυνάμει της παραγράφου 1 στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι επιλέξιμο για ενωσιακή χρηματοδοτική βοήθεια βάσει των μέσων που είναι διαθέσιμα για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομή που αποκλείστηκε από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών παύουν να είναι επιλέξιμα από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Η λήξη της επιλεξιμότητας δεν θίγει αποφάσεις χρηματοδότησης ή επιχορήγησης που έχει λάβει η Επιτροπή πριν από αυτήν την ημερομηνία.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 172 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 για την τροποποίηση του παραρτήματος III προκειμένου να περιλαμβάνει ή να προσαρμόζει ενδεικτικούς χάρτες δικτύων υποδομών μεταφορών γειτονικών χωρών.

Άρθρο 57

Συμμετοχή ενδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα

Οι εθνικές διαδικασίες αναφορικά με τη συμμετοχή ή τις διαβουλεύσεις με περιφερειακές και τοπικές αρχές και την κοινωνία των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, στα στάδια σχεδιασμού και κατασκευής των έργων. Η Επιτροπή προάγει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών στον τομέα αυτόν, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διαβουλεύσεις και τη συμπερίληψη ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

Άρθρο 58

Εναρμόνιση των εθνικών σχεδίων με την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συνοχή των εθνικών σχεδίων για τις μεταφορές και τις επενδύσεις με την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές με τις προτεραιότητες και τις προθεσμίες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών για τους σχετικούς διαδρόμους και τις οριζόντιες προτεραιότητες για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη καθώς και με τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1.
2. Τα εθνικά σχέδια επενδύσεων περιλαμβάνουν όλα τα έργα κοινού ενδιαφέροντος και τις σχετικές επενδύσεις που απαιτούνται για την έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα προσχέδια εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων, ή τυχόν τροποποιήσεις αυτών, με σκοπό την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τουλάχιστον δώδεκα μήνες πριν από την έγκρισή τους. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει γνώμη, το αργότερο έξι μήνες μετά την κοινοποίηση από το κράτος μέλος, σχετικά με τη συνοχή των προσχεδίων των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών του αντίστοιχου διαδρόμου/-ων καθώς και με τις οριζόντιες προτεραιότητες και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, το αργότερο δύο μήνες από την κοινοποίηση της γνώμης, για τα μέτρα που έχουν λάβει για να συμμορφωθούν με τις συστάσεις που εκτίθενται στη γνώμη.

Άρθρο 59

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Για τους σκοπούς του άρθρου 22 παράγραφοι 3 και 5, η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ⁶⁶ του Συμβουλίου.
3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 60

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 11 παράγραφος 3 και στο άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 3 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις [...]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 και στο άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 3 εξουσίες μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. 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 αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 3 και του άρθρου 56 παράγραφοι 1 και 3 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 61

Επανεξέταση

⁶⁶ Οδηγία 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για τα σκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων με εσωτερική ναυσιπλοΐα (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 29).

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαϊών Συντονιστών, αξιολογεί την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου και, ειδικότερα, τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
Κατά την αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη η ετήσια έκθεση κατάστασης και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 5 στοιχείο ε) και του άρθρου 53 παράγραφος 1 αντίστοιχα.
2. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαϊών Συντονιστών, επανεξετάζει την υλοποίηση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί:
 - (α) τη συμμόρφωσή της προς τον παρόντα κανονισμό·
 - (β) την πρόοδο που σημειώνεται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·
 - (γ) τις μεταβολές των ροών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων·
 - (δ) τις εξελίξεις σε εθνικές επενδύσεις στις υποδομές των μεταφορών·
 - (ε) την ανάγκη τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.Η αξιολόγηση εξετάζει επίσης τις επιπτώσεις από την εξέλιξη των μοντέλων κυκλοφορίας και τις σχετικές εξελίξεις στα επενδυτικά σχέδια των υποδομών.
3. Κατά τη διενέργεια αυτής της επανεξέτασης, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό είναι πιθανό να συνάδουν με τις διατάξεις των κεφαλαίων II, III και IV έως τις προθεσμίες της 31ης Δεκεμβρίου 2040 και της 31ης Δεκεμβρίου 2050, κατά περίπτωση, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της οικονομικής και δημοσιονομικής κατάστασης στην Ένωση και τα επιμέρους κράτη μέλη. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης, σε συνεννόηση με τα κράτη μέλη, κατά πόσον το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να τροποποιηθούν για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις των ροών μεταφορών και του εθνικού επενδυτικού σχεδιασμού.

Άρθρο 62

Καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου

1. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο σε σύγκριση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 54 ή ή στα εθνικά σχέδια για τις μεταφορές και τις επενδύσεις ή άλλα σχετικά έγγραφα έργων, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η να αιτιολογήσει την καθυστέρηση. Το κράτος μέλος/-η διαβιβάζει την εν λόγω αιτιολόγηση εντός τριμήνου από το σχετικό αίτημα. Βάσει της δοθείσας απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.
2. Σε περίπτωση που το τμήμα που παρουσιάζει καθυστέρηση αφορά ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, κατά την αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα συμμετέχει και ο Ευρωπαίος Συντονιστής.

3. Η Επιτροπή δύναται, αφότου εξετάσει την αιτιολόγηση που παρείχε το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η δυνάμει του πρώτου εδαφίου, να απευθύνει απόφαση προς το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, στην οποία διαπιστώνεται ότι η σημαντική καθυστέρηση όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο εκτεταμένο δίκτυο οφείλεται στο/στα κράτος/-η μέλος/-η, χωρίς να υφίσταται αντικειμενική αιτιολόγηση για την καθυστέρηση. Η Επιτροπή παρέχει στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η χρονικό διάστημα 6 μηνών προκειμένου να άρει τη σημαντική καθυστέρηση.

Σε περίπτωση που το καθυστερούμενο τμήμα αφορά έργο που στηρίζεται από ενωσιακά κονδύλια υπό άμεση διαχείριση, ενδέχεται να επιβληθεί μείωση του ποσού της επιχορήγησης και/ή τροποποίηση ή τερματισμός της συμφωνίας επιχορήγησης, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.

Άρθρο 63

Εξαιρέσεις

Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, καθώς και οι διατάξεις περί ασφαλούς και προστατευμένης στάθμευσης και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν ισχύουν για την Κύπρο, τη Μάλτα και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους.

Άρθρο 64

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 65

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με την οργάνωση και τη διαχείριση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την ανάπτυξη ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Θεσπίζει κανόνες για την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων των εμπορευματικών διαδρόμων.»
- 2) στο άρθρο 2, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«2. Επιπλέον των ορισμών στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, νοείται ως:
(α) «εμπορευματικός διάδρομος»: οι γραμμές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]* και στο παράρτημα ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ·

- (β) «εκτελεστικό σχέδιο»: το έγγραφο στο οποίο εκτίθενται τα μέσα, η στρατηγική και τα μέτρα τα οποία σκοπεύουν να εφαρμόσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα οποία είναι αναγκαία και επαρκή για την οργάνωση και τη διαχείριση του εμπορευματικού διαδρόμου·
- (γ) «τερματικός σταθμός»: η εγκατάσταση η οποία κείται σε κάποιο σημείο του εμπορευματικού διαδρόμου και είναι ειδικά διευθετημένη ώστε να επιτρέπει είτε τη φόρτωση σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και/ή την εκφόρτωση από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες εμπορευμάτων και την ολοκλήρωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες και αεροπορικές υπηρεσίες είτε τον σχηματισμό ή την τροποποίηση της σύνθεσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών· και, κατά περίπτωση, η διεκπεραίωση συνοριακών διαδικασιών στα σύνορα με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες·
- (δ) «Ευρωπαϊός Συντονιστής»: ο συντονιστής που αναφέρεται στο άρθρο 51 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-M].
- * Κανονισμός [...]»·

3) ο τίτλος του κεφαλαίου II αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ»·

4) το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Οργάνωση και διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων

1. Η οργάνωση και η διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων υπόκειται σε κανόνες σχετικά με τη διοίκηση, τον σχεδιασμό των επενδύσεων, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τη διαχείριση της κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
 2. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-M] ή σε περίπτωση τροποποίησης της χάραξης ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής που είναι αρμόδιοι για το τμήμα εμπορευματικού διαδρόμου του εν λόγω ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών προσαρμόζουν την οργάνωση και τη διαχείριση του εμπορευματικού διαδρόμου εντός 12 μηνών από την ημερομηνία της μεταβολής.»
- 5) τα άρθρα 4 έως 7 απαλείφονται·
- 6) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 1, προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Η εκτελεστική επιτροπή αξιολογεί τακτικά τη συνέπεια μεταξύ των γενικών στόχων και των στόχων που καθορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ).»·

β) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από τους διαχειριστές και ιδιοκτήτες των τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον απαιτείται, των λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής

ναυσιπλοΐας. Η συμβουλευτική ομάδα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του διοικητικού συμβουλίου που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ιδίας πρωτοβουλίας. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τις γνώμες αυτές. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου και της συμβουλευτικής ομάδας, η τελευταία μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην εκτελεστική επιτροπή και στον αρμόδιο Ευρωπαϊό Συντονιστή για τον εμπορευματικό διάδρομο. Η εκτελεστική επιτροπή και ο αρμόδιος Ευρωπαίος Συντονιστής για τον εμπορευματικό διάδρομο ενεργούν ως ενδιάμεσοι και γνωμοδοτούν εγκαίρως. Η οριστική απόφαση λαμβάνεται ωστόσο από το διοικητικό συμβούλιο.»

γ) στην παράγραφο 8, προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου και της συμβουλευτικής ομάδας, η τελευταία μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην εκτελεστική επιτροπή και στον αρμόδιο Ευρωπαϊό Συντονιστή για τον εμπορευματικό διάδρομο. Η εκτελεστική επιτροπή ή ο αρμόδιος Ευρωπαίος Συντονιστής για τον εμπορευματικό διάδρομο ενεργούν ως ενδιάμεσοι και γνωμοδοτούν εγκαίρως. Η οριστική απόφαση λαμβάνεται από το διοικητικό συμβούλιο.»

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 10:

«10. Η εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο συνεργάζονται με τον αρμόδιο Ευρωπαϊό Συντονιστή για τον εμπορευματικό διάδρομο με στόχο τη στήριξη της ανάπτυξης της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κίνησης στον διάδρομο.»

7) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Μέτρα ανάπτυξης του εμπορευματικού διαδρόμου

1. Το διοικητικό συμβούλιο καταρτίζει και δημοσιεύει εκτελεστικό σχέδιο, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη λειτουργίας του εμπορευματικού διαδρόμου. Το διοικητικό συμβούλιο διαβουλευέται με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 σχετικά με το προσχέδιο του εκτελεστικού σχεδίου. Το διοικητικό συμβούλιο υποβάλλει προς έγκριση το εκτελεστικό σχέδιο στην εκτελεστική επιτροπή.

Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

- (α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων συμφόρησης, και το πρόγραμμα των μέτρων που είναι αναγκαία για τη βελτίωση της οργάνωσης και της διαχείρισής του·
- (β) τα ουσιώδη στοιχεία της μελέτης στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3·
- (γ) τους σκοπούς του εμπορευματικού διαδρόμου, ιδίως όσον αφορά τις επιδόσεις του που εκφράζονται μέσω της ποιότητας εξυπηρέτησης και της χωρητικότητας του εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του παρόντος κανονισμού και, κατά περίπτωση, τους ποσοτικούς ή ποιοτικούς στόχους που σχετίζονται με τους εν λόγω σκοπούς. Οι σκοποί και οι στόχοι λαμβάνουν υπόψη τις απαιτήσεις του άρθρου 18 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-M]·
- (δ) τα μέτρα για την εκτέλεση των διατάξεων των άρθρων 12 έως 19 και τα μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων του εμπορευματικού διαδρόμου, με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 3,

με σκοπό την επίτευξη των σκοπών και των στόχων που αναφέρονται στο στοιχείο γ)·

- (ε) τις απόψεις και την αξιολόγηση των συμβουλευτικών ομάδων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 σχετικά με την ανάπτυξη του διαδρόμου·
- (στ) συνοπτική παρουσίαση της συνεργασίας και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 11, συμπεριλαμβανομένων των γνώμων των συμβουλευτικών ομάδων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8, και συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων των άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Κατά την κατάρτιση του εκτελεστικού σχεδίου, το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τους στόχους και τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊού Συντονιστή, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 53 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ]. Το εκτελεστικό σχέδιο περιλαμβάνει παραπομπή στα στοιχεία του προγράμματος εργασιών που είναι σχετικά με τη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση στον διάδρομο.

Το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει και αναπροσαρμόζει τακτικά τους στόχους που αναφέρονται στο στοιχείο γ) και τα μέτρα που αναφέρονται στο στοιχείο δ), με βάση την αξιολόγηση που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 3) μετά τη διαβούλευση με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 και τον Ευρωπαϊό Συντονιστή.

- 2. Το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τουλάχιστον κάθε τέσσερα έτη, το εκτελεστικό σχέδιο, λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο υλοποίησής του, την αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον εμπορευματικό διάδρομο και τις επιδόσεις που υπολογίζονται σύμφωνα με τους στόχους της παραγράφου 1 στοιχείο γ).
 - 3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί και ενημερώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη της αγοράς μεταφορών όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον εμπορευματικό διάδρομο για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών. Η μελέτη εξετάζει επίσης, εφόσον απαιτείται, το κοινωνικοοικονομικό κόστος και τα οφέλη που απορρέουν από την ανάπτυξη του εμπορευματικού διαδρόμου.
 - 4. Το εκτελεστικό σχέδιο λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη των τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς καθώς και τα σχέδια δράσης των κρατών μελών του εμπορευματικού διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].
 - 5. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει, εφόσον απαιτείται, μέτρα για τη συνεργασία με τις περιφερειακές και/ή τις τοπικές διοικήσεις στο πλαίσιο του εκτελεστικού σχεδίου.»
- 8) το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Προγραμματισμός επενδύσεων

1. Η εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο ενός εμπορευματικού διαδρόμου συνεργάζονται με τον αρμόδιο Ευρωπαϊό Συντονιστή για τον εμπορευματικό διάδρομο όσον αφορά τις ανάγκες υποδομών και επενδύσεων που προκύπτουν από τη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση για την υποστήριξη της κατάρτισης του προγράμματος εργασιών που αναφέρεται στο άρθρο 53 του κανονισμού (ΕΕ) [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].
2. Το διοικητικό συμβούλιο διαβουλεύεται με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 σχετικά με τις ανάγκες ανάπτυξης των υποδομών και επενδύσεων. Η διαβούλευση βασίζεται σε επαρκή, επικαιροποιημένη τεκμηρίωση του σχεδιασμού των υποδομών σε επίπεδο διαδρόμου και σε εθνικό επίπεδο. Η εκτελεστική επιτροπή διασφαλίζει τον επαρκή συντονισμό μεταξύ των εν λόγω δραστηριοτήτων διαβούλευσης και των μηχανισμών συντονισμού σε εθνικό επίπεδο, όπως ορίζονται στο άρθρο 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
3. Η συνεργασία και η διαβούλευση αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:
 - (α) τις ανάγκες χωρητικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που σχετίζονται με τον σχεδιασμό των υποδομών και των επενδύσεων, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης χωρητικότητας δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 2 καθώς και κάθε υποδομής που έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη δυνάμει του άρθρου 47 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
 - (β) τις απαιτήσεις υποδομών του ΔΕΔ-Μ που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως ορίζονται στα κεφάλαια II και III του κανονισμού (ΕΕ) [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ], ιδίως όσον αφορά τις ανάγκες χωρητικότητας για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m·
 - (γ) την ανάγκη στοχευμένων επενδύσεων με σκοπό την εξάλειψη των τοπικών σημείων συμφόρησης, όπως βρόχοι σύνδεσης, βελτιώσεις σε κόμβους και υποδομές τελευταίου χιλιομέτρου ή τεχνικός εξοπλισμός για την ενίσχυση των λειτουργικών επιδόσεων.»
- 9) το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

Ποιότητα υπηρεσιών στον εμπορευματικό διάδρομο

1. Το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου προωθεί τη συμβατότητα μεταξύ των συστημάτων επιδόσεων στον εμπορευματικό διάδρομο, σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
2. Το διοικητικό συμβούλιο παρακολουθεί τις επιδόσεις των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους αιτούντες στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των ουσιαστών καθηκόντων τους, εντός του πεδίου εφαρμογής των άρθρων 12 έως 18 και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον εμπορευματικό διάδρομο. Οι επιδόσεις παρακολουθούνται από ποσοτική και ποιοτική άποψη, κατά περίπτωση, με βάση δείκτες επιδόσεων που σχετίζονται με τους σκοπούς και τους στόχους του εμπορευματικού διαδρόμου οι οποίοι καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ). Το διοικητικό συμβούλιο διαβουλεύεται με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 και τον Ευρωπαϊό Συντονιστή για τους σχετικούς δείκτες επιδόσεων.
3. Το διοικητικό συμβούλιο αξιολογεί τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων όσον αφορά τους σκοπούς και τους στόχους που καθορίζονται σύμφωνα

με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και τις λειτουργικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 18 του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ].

4. Το διοικητικό συμβούλιο εκπονεί και δημοσιεύει ετήσια έκθεση στην οποία παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων που διεξάγονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Σε ειδικό τμήμα της έκθεσης παρουσιάζονται οι απόψεις και η αξιολόγηση επιδόσεων των συμβουλευτικών ομάδων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8. Το διοικητικό συμβούλιο υποβάλλει την ετήσια έκθεση στην εκτελεστική επιτροπή προς έγκριση.»

- 10) τα άρθρα 22 και 23 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 22

Παρακολούθηση της εφαρμογής

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

Άρθρο 23

Έκθεση

Η Επιτροπή εξετάζει περιοδικά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, στη συνέχεια, κάθε τέσσερα έτη.»

- 11) το παράρτημα του κανονισμού αυτού απαλείφεται.

Άρθρο 66

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 καταργείται από [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII.

Άρθρο 67

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.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος