

Βρυξέλλες, 6 Δεκεμβρίου 2022
(OR. en)

15664/22

Διοργανικός φάκελος:
2021/0420(COD)

TRANS 772
CODEC 1934

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: 15058/22 + Addenda

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 15109/21 + ADD 1 - 55

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
- Γενική προσέγγιση

Επισυνάπτεται στο παράρτημα για τις αντιπροσωπίες το κείμενο επί του οποίου το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) κατέληξε σε γενική προσέγγιση σχετικά με την ανωτέρω πρόταση κατά τη σύνοδό του στις 5 Δεκεμβρίου 2022.

Η γενική προσέγγιση περιλαμβάνει επίσης τα παραρτήματα που περιέχονται στις προσθήκες στο έγγραφο ST 15058/22, τα οποία παραμένουν αμετάβλητα.

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)

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 ΕΕ C [...].

² ΕΕ C [...].

- (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 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) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη 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.

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).

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].

- (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 16ης Ιουνίου 2022, για τη διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα⁷.
- (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 διατροφική 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, 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 [ST 9107/22], (ΕΕ L 243 της 27.6.2022, σ. 35).

- (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) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, με τη διατήρηση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής τους χρήσης. Θα πρέπει να καταδεικνύεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα έργα αυτά θα πρέπει επίσης να είναι οικονομικά βιώσιμα. Τα έργα σε αραιοκατοικημένες περιοχές, για τα οποία ενδέχεται να είναι δύσκολο να αποδειχθεί η οικονομική βιωσιμότητα, καθώς τα οφέλη για την κοινωνική και εδαφική συνοχή ενδέχεται να έχουν υψηλότερη αξία, θα πρέπει τουλάχιστον να συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του δικτύου βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών και των περιορισμών της συγκεκριμένης περιοχής.
- (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) διαγράφεται.

- (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 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», κατά την έννοια του άρθρου 17 του κανονισμού περί ταξινόμησης⁸.
- (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»), 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 υλοποίησης έργων θα πρέπει να εκπονήσουν περιβαλλοντικές μελέτες των σχεδίων και των έργων οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν, για έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης σύμβασης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν έχει δρομολογηθεί κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, την εκτίμηση «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» με βάση τις τελευταίες κατευθυντήριες γραμμές και βέλτιστες πρακτικές.

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).

- (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 γραμμές. 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. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που προβλέπονται σε άλλες πράξεις της ΕΕ, ιδίως σε εκτελεστικές πράξεις σχετικά με τους όρους χορήγησης ενωσιακής χρηματοδοτικής στήριξης σε έργα κοινού ενδιαφέροντος δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η απαίτηση διενέργειας ελέγχου ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης συμβάσεων για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν έχει ακόμη ξεκινήσει κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
- (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.
- (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 συνολικού δικτύου έως το 2050, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.
- (19) Στις προθεσμίες του 2030 και του 2050 που έχουν ήδη θεσπιστεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, 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. Για την εφαρμογή των απαιτήσεων, ιδίως εκείνων που απορρέουν από τα νεοεισαχθέντα πρότυπα για τις σιδηροδρομικές υποδομές, ενδέχεται να απαιτηθούν σημαντικές οικονομικές επενδύσεις.
- (20) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των άκρως 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 διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να καθοριστούν με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης ενός υψηλής ποιότητας δικτύου σε όλη την Ένωση.

⁹ 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).

- (21) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών 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 στον κανονισμό (ΕΕ) [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [σχετικά με την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]¹⁰.
- (22) Πέραν του κεντρικού δικτύου, θα πρέπει να καθοριστεί ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με βάση τα τμήματα προτεραιότητας του συνολικού 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. Αν είναι δυνατόν, οι εν λόγω κόμβοι πρέπει να συνδέονται σιδηροδρομικά και/ή οδικώς στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στον βαθμό που αυτό είναι οικονομικά δυνατό και εφικτό. 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, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό, 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 συνολικού 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 συνολικό 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.

¹⁰ 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 [...]).

- (26) Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για τις υποδομές που ισχύουν για το κεντρικό, το εκτεταμένο κεντρικό και το συνολικό 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 περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, για παράδειγμα, σε περίπτωση άκρως απόκεντρων περιοχών και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών ή αραιοκατοικημένων περιοχών, ή πυκνοκατοικημένων περιοχών.
- (26α) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ως απομονωμένο δίκτυο θα πρέπει να νοείται σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους ή τμήμα αυτού, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς. Η επιβολή ορισμένων προτύπων και απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού στα εν λόγω δίκτυα, ή σε τμήματα αυτών, δεν θα δικαιολογείτο με όρους οικονομικής αποδοτικότητας λόγω των ιδιοτελειών των εν λόγω δικτύων που προκύπτουν από την αποσύνδεσή τους από άλλα δίκτυα διαφορετικού εύρους τροχιάς. Ως εκ τούτου, ορισμένα σιδηροδρομικά πρότυπα και απαιτήσεις δεν θα πρέπει να ισχύουν για τα εν λόγω δίκτυα.
- (27) Το χερσαίο δίκτυο υποδομών, το οποίο θα δημιουργηθεί μέσω του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού 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, ο οποίος θα υλοποιηθεί σε στενή συνεργασία με τις ευρωπαϊκές μακροπεριφερειακές στρατηγικές και τις στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες, και θα πρέπει να εμπεριέχει την παλαιότερη έννοια των «θαλάσσιων αρτηριών». Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία θαλάσσιων υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (28) διαγράφεται.

- (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 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.

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).

- 30) Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη 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. Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, η Επιτροπή ενθαρρύνεται να εγκρίνει πρόταση, κατά περίπτωση, για την έγκαιρη αναθεώρηση των κανόνων σχετικά με την κατανομή της ικανότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, που ενσωματώνονται επί του παρόντος στον κανονισμό αριθ. 913/2010, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών στους διαδρόμους. 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.
- (30α) Νέες λειτουργικές απαιτήσεις για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι ο χρόνος παραμονής των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δύο κρατών μελών δεν υπερβαίνει τα 25λεπτά κατά μέσο όρο και ότι οι περισσότερες αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο εμπορευματικού διαδρόμου φθάνουν στον προορισμό τους ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση μικρότερη των 30 λεπτών. Το χρονικό όριο για τον χρόνο παραμονής δεν θα πρέπει να ισχύει όταν πραγματοποιείται αλλαγή εύρους σιδηροτροχιάς. Δεν θα πρέπει να ισχύει επίσης στα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών όταν οι έλεγχοι προς εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399, ο οποίος συγκεκριμένα επιβάλλει την διενέργεια ελέγχων στους επιβάτες αμαξοστοιχιών και στο προσωπικό των σιδηροδρόμων σε επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα, δεν έχουν ακόμη καταργηθεί και όταν οι έλεγχοι που διενεργούνται σε αμαξοστοιχίες κατ' εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση με αυτό το χρονικό όριο. Οι εν λόγω αλλαγές εύρους σιδηροτροχιάς και οι εν λόγω έλεγχοι σε αμαξοστοιχίες μπορεί να οδηγήσουν σε συμφόρηση και σε μεγαλύτερο χρόνο αναμονής στη μεθόριο. Καθυστερήσεις που συνέβησαν σε τρίτες χώρες και οφείλονται σε αυτές κατά τη διέλευση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών επίσης δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.

- (30β) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στην αρχική του έκδοση, τα κράτη μέλη που είχαν σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης δεν ήταν υποχρεωμένα να συμμετέχουν στη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων ή στην επέκταση υπαρχόντων διαδρόμων δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Τα εν λόγω κράτη μέλη θα έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα, για μέγιστη προσωρινή περίοδο 10 ετών, να αποφασίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομών που φέρουν την ευθύνη για τις σιδηροδρομικές υποδομές στο έδαφός τους δεν συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο των εμπορευματικών διαδρόμων που βρίσκονται στο έδαφός τους.
- (30γ) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 αποσκοπεί κυρίως στην οργάνωση και τη διαχείριση των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Δεδομένης της νησιωτικότητάς της, η Ιρλανδία δεν συνδέεται σιδηροδρομικώς με άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, στην αρχική του έκδοση, τα κράτη μέλη που είχαν σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης δεν ήταν υποχρεωμένα να συμμετέχουν στη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων ή στην επέκταση υπαρχόντων διαδρόμων δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Η Ιρλανδία έκανε χρήση της εν λόγω δυνατότητας. Αντιστοίχως, κανένας σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος δεν δημιουργήθηκε στο έδαφος της Ιρλανδίας βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 στην αρχική του έκδοση. Υπό τις εν λόγω συνθήκες, και δεδομένης της περιορισμένης προστιθέμενης αξίας που θα είχε για τις ιρλανδικές αρχές και για τους διαχειριστές υποδομών της η συμμετοχή στη διακυβέρνηση των εμπορευματικών διαδρόμων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ιρλανδία να αποφασίσει ότι οι εκπρόσωποι των αρχών της και οι διαχειριστές υποδομών της που έχουν την ευθύνη για τις σιδηροδρομικές υποδομές στο έδαφός της δεν συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή και/ή στο διοικητικό συμβούλιο των εμπορευματικών διαδρόμων στο έδαφός της.
- (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 διασχίζουν τα σύνορα, να είναι πολυτροπικοί και ανοικτοί στη συμπερίληψη όλων των τρόπων μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

- (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 συνολικού δικτύου εντός των καθορισμένων προθεσμιών του 2030, του 2040 και του 2050 αντίστοιχα, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό. 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. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη, μεταξύ άλλων, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασίας των Ευρωπαϊκών Συντονιστών. Ωστόσο, το εύρος, η μεθοδολογία και το χρονοδιάγραμμα των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων εξακολουθούν να υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.
- (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) διαγράφεται.
- (37) διαγράφεται.

(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. Η Ένωση θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προαγάγει έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις εν λόγω χώρες, διασφαλίζοντας ότι αυτά συμμορφώνονται με τους στόχους και τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Τα εν λόγω έργα θα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τον στόχο επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας στην ΕΕ έως το 2050 και να διασφαλίζουν την ύπαρξη ίσων όρων ανταγωνισμού στις μεταφορές, ιδίως δε την αποτροπή της διαρροής άνθρακα.

(38α) Μεταφέρθηκε από την αιτιολογική σκέψη 39α:

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

(38β) Μεταφέρθηκε από την αιτιολογική σκέψη 39β:

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

¹² COM(2022) 217 final.

(38γ) Μεταφέρθηκε από την αιτιολογική σκέψη 39γ:

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

(38δ) Μεταφέρθηκε από την αιτιολογική σκέψη 39α:

Το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο που ανέκυψε με τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας κατέδειξε επίσης πόσο σημαντικές είναι οι αδιάλειπτες μεταφορικές συνδέσεις εντός της επικράτειας της Ένωσης καθώς και με γειτονικές τρίτες χώρες. Η ύπαρξη εύρους σιδηροτροχιάς διαφορετικού από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο εύρος τροχιάς των 1 435 mm παρεμποδίζει σοβαρά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων σε ολόκληρη την Ένωση και επηρεάζει ακόμη και την ανταγωνιστικότητα των εν λόγω απομονωμένων σιδηροδρομικών δικτύων. Ως εκ τούτου, οι νέες σιδηροδρομικές γραμμές του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου θα πρέπει να κατασκευάζονται με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Επιπλέον, τα κράτη μέλη με δίκτυο διαφορετικού εύρους τροχιάς θα πρέπει να αξιολογήσουν τη μετατροπή των υφιστάμενων γραμμών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Η υποχρέωση αυτή δεν θα πρέπει να ισχύει για νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές, δεδομένου ότι, λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, το δίκτυό τους είναι πλήρως αποκομμένο από οποιαδήποτε χερσαία σύνδεση στο έδαφος της Ένωσης.

- (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 με γραμμές σχεδιασμένες για ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h. 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 γραμμές σχεδιασμένες για ταχύτητα τουλάχιστον 160 km/h αναμένεται, στη συνέχεια, να επηρεάσει το δίκτυο, με αποτέλεσμα ένα πιο συνεκτικό δίκτυο και αυξημένο αριθμό επιβατών που μετακινούνται μέσω σιδηροδρόμου. Ωστόσο, οι εν λόγω απαιτήσεις σχεδίασης που αφορούν την ταχύτητα θα πρέπει να περιορίζονται σε ορισμένο ποσοστό των σχετικών σιδηροδρομικών τμημάτων, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη ευελιξίας σε σιδηροδρομικά τμήματα με ειδικά χαρακτηριστικά λόγω τοπογραφικών ή πολεοδομικών περιορισμών ή περιορισμών λόγω του αναγλύφου, στα οποία τμήματα η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται ανά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των γραμμών διασύνδεσης, των γραμμών μέσω σταθμών, των προσβάσεων σε τερματικούς σταθμούς και σε εγκαταστάσεις ή σε αμαξοστάσια. Η Επιτροπή θα πρέπει να χορηγεί εξαιρέσεις κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους προκειμένου να επιτρέψει περαιτέρω ευελιξία πέραν των συγκεκριμένων ποσοστιαίων τιμών που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφόσον είναι απαραίτητες και αιτιολογημένες. Κατά την αναβάθμιση της υποδομής, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εξετάσουν τις δυνατότητες σχεδιασμού για υψηλότερη ταχύτητα κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα I της οδηγίας 2016/797.
- (39α) Μεταφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 38δ.
- (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.

(40α) Οι διατροπικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν σχεδόν τα μισά τονοχιλιόμετρα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, με το μερίδιό τους να αυξάνεται. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που προβλέπονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα για διπλασιασμό του ποσοστού εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται σιδηροδρομικώς, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις μεταφορές που συνδυάζουν τον σιδηρόδρομο για το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής και τα φορτηγά για τα τμήματα πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου. Με σκοπό τη συμβολή στην αύξηση των διατροπικών μεταφορών, οι υποδομές θα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων σε βαγόνια ύψους τουλάχιστον 27 εκατοστούμετρων. Ωστόσο, η συμμόρφωση με την εν λόγω απαίτηση συνεπάγεται πολλαπλές, ενίοτε δαπανηρές, προσαρμογές. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να βρεθεί μια ισορροπημένη προσέγγιση στην εφαρμογή αυτής της απαίτησης και να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή της γίνεται κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό. Υπό αυτή την έννοια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι η απαίτηση εκπληρώνεται κατά τρόπο τέτοιο που να διασφαλίζει τουλάχιστον μία εγχώρια απευθείας γραμμή, μία σύνδεση με απευθείας σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή με γειτονικό κράτος μέλος (ή γειτονικά κράτη μέλη), και μία σύνδεση με τουλάχιστον έναν σιδηροδρομικό-οδικό τερματικό σταθμό ή πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό που βρίσκεται σε θαλάσσιο λιμένα, η γειτνιάζει με θαλάσσιο λιμένα που αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού διάδρομου μεταφορών στο έδαφος κράτους μέλους. Επιπλέον, εάν ένα ή περισσότερα τελικά σημεία διαδρόμου βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που να πληροί την εν λόγω απαίτηση προς τουλάχιστον ένα από αυτά τα τελικά σημεία. Κατά την επιλογή των σχετικών γραμμών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις τρέχουσες και τις μελλοντικές ροές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά την αξιολόγηση αιτημάτων εξαιρέσεως από την απαίτηση που σχετίζεται με τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να ιδίως να συνυπολογίζει το αποτέλεσμα της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους καθώς και την πιθανή διατάραξη των υπηρεσιών που θα προκληθεί από τις απαραίτητες εργασίες που θα χρειαστούν για την τήρηση αυτού του προτύπου. Επιπλέον, κατά την αξιολόγηση των αιτημάτων για εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τυχόν σημαντικές επενδύσεις που έχει πραγματοποιήσει το οικείο κράτος μέλος σε παράλληλη γραμμή πολύ κοντά σε εκείνες που πρόκειται να κατασκευαστούν εξ αρχής.

(41) διαγράφεται.

- (42) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) στο συνολικό δίκτυο έως το 2050, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2040 και στο κεντρικό δίκτυο έως το 2030. Κατά την ανάπτυξη του ERTMS στο συνολικό δίκτυο, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα στις γραμμές που μπορούν να συμβάλουν στην ασφάλη και αποτελεσματική διασυνοριακή διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά. 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 2030 αναπτύσσεται μόνο ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS σε νέες γραμμές και ότι έως το 2050 το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα εξοπλιστεί με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS.
- (43) Μεταφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 42 (τελευταία πρόταση).
- (44) Ο παροπλισμός συστημάτων κλάσης B επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση όσον αφορά τη συντήρηση για τους διαχειριστές υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των δαπανών και της πολυπλοκότητας της ανάπτυξης του ERTMS και της διατήρησης πρόσθετων παρατρόχιων συστημάτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώκουν, κατά περίπτωση, τον παροπλισμό των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B έως το 2050.
- (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-M 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. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να θεσπιστούν στάθμες αναφοράς υδάτων για κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, πλωτή οδό ή τμήμα πλωτής οδού. Κατά τη διαδικασία καθορισμού των σταθμών αναφοράς υδάτων, η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με τα οικεία κράτη μέλη και τις οικίες επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έχουν συσταθεί από διεθνείς συμφωνίες, προκειμένου να διασφαλίζεται συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας με σκοπό την προαγωγή του εν λόγω τρόπου μεταφοράς.

- (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 πιθανώς και ως πύλες για το εμπόριο, βιομηχανικούς συνεργατικούς σχηματισμούς και κόμβους ενέργειας. Όπως επισημαίνεται στο σχέδιο RePowerEU που εγκρίθηκε από την Επιτροπή, υπάρχει ανάγκη διαφοροποίησης του ενεργειακού εφοδιασμού και επιτάχυνσης της ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Οι θαλάσσιοι λιμένες μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη αυτού του στόχου μέσω της ανάπτυξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας, της παραγωγής πράσινου υδρογόνου και της μεταφοράς και αποθήκευσης υδροποιημένου φυσικού αερίου. Για να ενισχυθούν οι συνέργειες μεταξύ του τομέα των μεταφορών και της ενέργειας στις προσπάθειες απαλλαγής της οικονομίας της Ένωσης από τις ανθρακούχες εκπομπές, οι θαλάσσιοι λιμένες θα μπορούσαν επίσης να διαδραματίσουν ρόλο στη μεταφορά διοξειδίου του άνθρακα μέσω αγωγών ή άλλων τρόπων μεταφοράς.
- (47) Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να συμβάλουν σε σημαντικό βαθμό στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές των μεταφορών μέσω της μεταφοράς περισσότερων εμπορευμάτων και επιβατών στη θάλασσα, μεταξύ άλλων για τη μείωση της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης στο έδαφος της Ένωσης και για τη βελτίωση της πρόσβασης σε περιφερειακές και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να ενοποιηθούν καλύτερα οι συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, που αποτελούν τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, με το χερσαίο δίκτυο, και να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφορών και εφοδιαστικής, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ενδοχώρα. Η προσπάτως εισαχθείσα γενική έννοια του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, 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. Επιπλέον, εν λόγω νέα έννοια θα έπρεπε να προωθήσει βιώσιμες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με σκοπό τη συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε θαλάσσιες διαδρομές εφοδιαστικής κατά τρόπο τέτοιο που να βελτιώνονται οι υφιστάμενες θαλάσσιες συνδέσεις ή να δημιουργούνται νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες συνδέσεις.
- (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 ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, δεν υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης των οδικών υποδομών από την άποψη της ασφάλειας.

- (48α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη σύνδεση των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου ενός ορισμένου όγκου κίνησης με αστικούς κόμβους, μέσω σιδηροδρόμου, μετρό, ελαφρύ σιδηροδρόμου ή τραμ, ώστε να βελτιωθεί η συνδεσιμότητα, να εξασφαλιστεί επαρκής χωρητικότητα και ευκολία χρήσης, πλην περιπτώσεων όπου συγκεκριμένοι γεωγραφικοί περιορισμοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί δεν επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδέσεις. Όσον αφορά τους αερολιμένες εκείνους, οι οποίοι είναι παγκόσμιοι κόμβοι, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αναπτύξουν ή να ενισχύσουν τις συνδέσεις μέσω σιδηροδρόμων μεγάλων αποστάσεων ή σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας για την παροχή εναλλακτικών λύσεων έναντι των πτήσεων μικρών αποστάσεων.
- (48β) Προκειμένου να προωθηθεί η καινοτομία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα διαστημοδρόμια θα πρέπει να περιληφθούν στον κατάλογο των στοιχείων υποδομών αεροπορικών μεταφορών. Ωστόσο, η συμπερίληψη αυτή δεν θα πρέπει να θίγει την αρμοδιότητα της Ένωσης στον τομέα του διαστήματος δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 189 της ΣΛΕΕ η οποία αποκλείει οποιαδήποτε εναρμόνιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών. Επιπλέον, η συμπερίληψη των διαστημοδρομίων στον κατάλογο των στοιχείων υποδομών αεροπορικών μεταφορών βάσει του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να οδηγεί στην εφαρμογή υφιστάμενης ή μελλοντικής νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών στα διαστημοδρόμια, εκτός εάν προβλέπεται ρητά από την εν λόγω νομοθεσία.
- (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.
- (49α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργήσουν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών σχετικά με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στην επικράτειά τους και να εκπονήσουν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Για τον σκοπό αυτό, μπορούν να παραπέμπουν σε υφιστάμενες μελέτες και σχέδια. Το εκπονούμενο από τα κράτη μέλη σχέδιο δράσης θα πρέπει να προάγει την ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να εφαρμόσουν το σχέδιο δράσης. Επιπλέον, το σχέδιο δράσης δεν θα πρέπει να οδηγεί σε υποχρέωση του ιδιωτικού τομέα να επενδύει σε τερματικούς σταθμούς. Το σχέδιο δεν θα πρέπει να υπόκειται σε στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

- (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 ιδίου 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. Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να επικεντρωθεί στην προώθηση της απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας από, προς και διαμέσου των αστικών κόμβων του δικτύου. Η τοπική συνδεσιμότητα εντός των αστικών κόμβων θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις αρμόδιες τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές αρχές, ιδίως μέσω σχετικών μέτρων των ΣΒΑΚ.
- (51) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, για κάθε αστικό κόμβο θα πρέπει να εγκρίνεται ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο είναι ένα μακροπρόθεσμο, καθολικό και ολοκληρωμένο σχέδιο εμπορευματικής και επιβατικής κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Θα μπορούσε να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών.
- (52) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ με σκοπό τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν να υποστηρίξουν τις τοπικές αρχές προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω κάθε κατάλληλου μέτρου, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανότητας, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης.
- (52α) Τα ΣΒΑΚ μπορούν να περιλαμβάνονται σε υφιστάμενα σχέδια, τα οποία μπορούν να αναπτυχθούν περαιτέρω για να ανταποκρίνονται στις κατευθυντήριες γραμμές των ΣΒΑΚ, και/ή σε ευρύτερα σχέδια που ενσωματώνουν επίσης σχέδια χρήσης γης, για παράδειγμα λόγω των διασυνδέσεων μεταξύ της χρήσης γης και της κινητικότητας. Σε περιπτώσεις πυκνοκατοικημένων αστικών κόμβων, θα πρέπει να επιτρέπονται διάφορα ΣΒΑΚ.
- (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 ψηφιακές υπηρεσίες πολυτροπικής 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]¹³. 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 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 «συνολικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «συνολικό δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (58) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, 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.

¹³ 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 [...]).

- (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 διασυνοριακή 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.
- (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 οντοτήτων¹⁴.

¹⁴ 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].

- (62) Με βάση την εμπειρία της διαχείρισης κρίσης στη διάρκεια της πανδημίας COVID-19¹⁵ 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 επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ανήκουν σε, 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) 2019/452¹⁶, 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) 2019/452¹⁷.

¹⁵ 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].

¹⁶ 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).

¹⁷ Η παρούσα αιτιολογική σκέψη θα μπορούσε να τροποποιηθεί περαιτέρω ώστε να αντικατοπτρίζει τις αλλαγές στο άρθρο 47.

- (64) Ενώ η συντήρηση αποτελεί και θα παραμείνει κύρια αρμοδιότητα των κρατών μελών και με την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών, ιδίως όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση της συντήρησης, είναι σημαντικό το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, μόλις κατασκευαστεί, να συντηρείται σωστά ώστε να εξασφαλίζεται υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, ενώ θα ακολουθείται μια προσέγγιση κύκλου ζωής κατά τον σχεδιασμό και την προμήθεια έργων υποδομών. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι εφαρμόζεται μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για τη συντήρηση των οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, των υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (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) Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, θα πρέπει να οριστούν από την Επιτροπή Ευρωπαίοι Συντονιστές σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής δομής διακυβέρνησης και να διασφαλίζουν συνεκτικό καθορισμό των προτεραιοτήτων όσον αφορά τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων 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 συμβάλουν 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 ενδεικτικών οροσήμων για την υλοποίηση νευραλγικών ελλειπόντων κρίκων και διασυννοριακών τμημάτων και για την αφαίρεση σημείων συμφόρησης.
- (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 την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το ενωσιακό σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα του Μαρτίου του 2018¹⁸, η Επιτροπή αξιολόγησε την ανάγκη προσαρμογής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να αποτυπώνεται η στρατιωτική χρήση των υποδομών. Με βάση την ανάλυση των ελλείψεων μεταξύ των απαιτήσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των στρατιωτικών απαιτήσεων¹⁹, στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιελήφθησαν πρόσθετες οδοί και σιδηρόδρομοι με σκοπό την ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ των στρατιωτικών δικτύων μεταφορών και των πολιτικών δικτύων μεταφορών.

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

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].

- (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 «τηλεματικές 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.

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).

- (74) Για να επικαιροποιηθούν οι χάρτες και ο κατάλογος λιμένων, αερολιμένων, τερματικών σταθμών και αστικών κόμβων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πιθανές αλλαγές που προκύπτουν ιδίως από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων υποδομών μεταφορών που αναλύθηκαν με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά όρια και να τροποποιηθούν οι χαράξεις των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στο παράρτημα III, 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 I, II και III. 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 τη βελτίωση του νομοθετικού έργου²¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία 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 εμπειρογνομωσία για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μεταρρυθμίσεων, μεταξύ άλλων, μεταρρυθμίσεων που προωθούν την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

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.

- (77) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τη χορήγηση εξαιρέσεων από ορισμένες προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και για την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων με τις οποίες καθορίζονται οι στάθμες αναφοράς υδάτων, καθορίζεται η μεθοδολογία συλλογής των δεδομένων αστικής κινητικότητας από τα κράτη μέλη, και για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για την υλοποίηση των διασυνοριακών τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και για τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες. Εκτελεστικές πράξεις ενδέχεται επίσης να εκδοθούν για τα συγκεκριμένα τμήματα των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³.
- (77α) Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, καθώς και οι διατάξεις περί πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν θα πρέπει να ισχύουν για την Κύπρο, τη Μάλτα και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους. Οι διατάξεις που αφορούν την ασφαλή και προστατευμένη στάθμευση επίσης δεν θα πρέπει να ισχύουν για τα εν λόγω κράτη μέλη και περιοχές καθώς τέτοιου είδους χώροι στάθμευσης δεν είναι απαραίτητοι καθώς δεν υφίσταται διερχόμενη οδική εμπορευματική κίνηση στο έδαφός τους.
- (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.

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).

- (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 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,

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που αποτελείται από το συνολικό δίκτυο και το κεντρικό και εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, εκ των οποίων τα δύο τελευταία δίκτυα συγκροτούνται επί τη βάση του συνολικού 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 καθορίζεται στους χάρτες του παραρτήματος Ι και στους καταλόγους του παραρτήματος ΙΙ. 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 και τις πολυτροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών σε αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα των κεφαλαίων ΙΙ, ΙΙΙ και ΙV.

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 τρίτη 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 ταξινομείται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 για τη θέσπιση μιας κοινής ονοματολογίας των 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 της κυκλοφορίας για ροές μεγάλων αποστάσεων ή διασυνοριακές ροές·
- 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, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής που συνδέεται με τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς·
- 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).
- η) διαγράφεται.
- 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 [...] της οδηγίας 2010/40 (ΕΕ) περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφυών Μεταφορών²⁴.

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

- 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 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·
- 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, με βιώσιμο τρόπο, της προσβασιμότητας στη λειτουργική αστική περιοχή και της κινητικότητας εντός αυτής για τα άτομα, τις επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα, ιδίως με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής·
- ιστ) «ενεργοί τρόποι μεταφοράς»: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς με βοηθητική ηλεκτρική πρόωση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

- 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 υποβολή σχετικών πληροφοριών στις αρχές και την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης 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 τα αντίστοιχα στοιχεία υποδομών ή ψηφιακά στοιχεία·
- ιη) «σύστημα ευφών 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 Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς²⁵.
- ιθ) «συστήματα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» (VTMIS): τα συστήματα που θεσπίζονται με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶.
- 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.

²⁵ Οδηγία 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 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 (ΥΠΙΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152).

- κα) «ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας» (EMSWe): το νομικό και τεχνικό πλαίσιο όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸.
- κβ) «σύστημα υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας» (σύστημα ATM/ANS): σύστημα ATM/ANS όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 7) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.
- κγ) «ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας» (ERTMS): το σύστημα που ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και 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»: θαλάσσιος λιμένας όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 16) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352.
- κζ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα όμορης τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

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).

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).

- 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): τα συστήματα 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, 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 στην Ευρώπη.
- λ) «κάθετος αερολιμένας (vertiport)»: χώρος που χρησιμοποιείται για την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (ΚΑΠ).
- λα) «θέση επαφής αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών.

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).

- λβ) «έργο SESAR»: το έργο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σκοπός του οποίου είναι να διαθέτει η Ένωση τυποποιημένη και διαλειτουργική υποδομή διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υψηλών επιδόσεων, και το οποίο έγκειται σε έναν κύκλο καινοτομίας που περιλαμβάνει τη φάση καθορισμού του SESAR, τη φάση ανάπτυξης του SESAR και τη φάση εγκατάστασης του SESAR·
- λβ-2) «διαστημοδρόμιο»: εγκατάσταση για τη δοκιμή και την εκτόξευση διαστημικών οχημάτων·
- λγ) «έργο «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι»»: έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» ή της προηγούμενης κοινής επιχείρησης Shift2Rail·
- λδ) «ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM»: το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/EK του Συμβουλίου³⁶, και όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια³⁷.
- λε) «διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών»: οι φορείς διοίκησης που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010·
- λστ) «συντήρηση»: εργασίες που αποσκοπούν στη διατήρηση της κατάστασης και των ικανοτήτων υφιστάμενης υποδομής κατά τη διάρκεια ζωής της·
- 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, υγειονομικών, 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 Συμβουλίου³⁸.
- λη) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 3) του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·

³⁶ ΕΕ L 95 της 9.4.2009, σ. 41.

³⁷ Απόφαση 2009/320/EK 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).

³⁸ 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).

- 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) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁹ 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 Συμβουλίου⁴⁰.
- μα) «απόφαση έγκρισης έργου»: η απόφαση ή η δέσμη αποφάσεων, ακόμα και διοικητικής φύσεως, που λαμβάνονται ταυτόχρονα ή διαδοχικά από αρχή ή αρχές κράτους μέλους, μη συμπεριλαμβανομένων των αρχών που χειρίζονται διοικητικές και δικαστικές προσφυγές, βάσει ενός εθνικού νομικού και διοικητικού δικαίου, οι οποίες καθορίζουν αν ο φορέας προώθησης έργου δικαιούται να εκτελέσει το έργο στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή στο κεντρικό, εκτεταμένο κεντρικό ή συνολικό δίκτυο, και δεν θίγουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατόπιν προσφυγής ενώπιον διοικητικής αρχής ή δικαστηρίου.

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 υψηλής ποιότητας.

³⁹ 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 11.4.2006, σ. 1).

⁴⁰ 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).

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, ασφαλής, 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, ιδίως με την περαιτέρω ανάπτυξη ενός δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, μεταξύ άλλων με υψηλή ταχύτητα, και ενός διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενός αξιόπιστου δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και με την προώθηση ενεργών τρόπων μεταφοράς.
- iii) την αύξηση της προστασίας του περιβάλλοντος.
- iv) τη μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων, 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:

- 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 περιφερειών και 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 τους, εντός των εδαφών των κρατών μελών και μεταξύ αυτών·
 - ii) την εξάλειψη των 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 για τους χρήστες και την κάλυψη των αναγκών τους κινητικότητας και μεταφοράς, 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) τη στήριξη της ποιότητας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας 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 διευκολύνει 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·
- vii) την υποστήριξη ενεργών τρόπων κινητικότητας με την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των σχετικών υποδομών, βελτιώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την ασφάλεια και την υγεία των ενεργών χρηστών των υποδομών και αναδεικνύοντας τα περιβαλλοντικά οφέλη των εν λόγω τρόπων·

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 σύμφωνα 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, όπου η ανάπτυξη αυτή είναι οικονομικά δικαιολογημένη ή απαιτείται για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας·
- ε) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας και της κυκλοφορίας και της στροφής προς πιο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης βιώσιμων, ελκυστικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών πολυτροπικών μεταφορών·
- στ) την εξέταση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών ή το δίκτυο διπλής χρήσης που προσδιορίζεται στις στρατιωτικές απαιτήσεις για τη στρατιωτική κινητικότητα εντός και εκτός ΕΕ·
- ζ) την ανάπτυξη πράσινων, βιώσιμων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υποδομών που σχεδιάζονται με σκοπό τη μείωση όσον το δυνατόν περισσότερο 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, ιδίως τα διασυνοριακά τμήματα, στην αλλαγή του κλίματος, τους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές, καθώς και στις, σκόπιμες ή μη, διαταραχές, μεταξύ άλλων για την κυκλοφορία, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων·
- θ) διαγράφεται.

2. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να προσαρμόζουν την ακριβή χάραξη της διαδρομής των τμημάτων, 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. Η προσαρμογή αυτή δεν υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα από τη σχετική απόφαση έγκρισης έργου.

3. Η περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και των έργων διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴¹, τις οδηγίες 2000/60/ΕΚ⁴², 2001/42/ΕΚ⁴³, 2002/49/ΕΚ⁴⁴, 2009/147/ΕΚ⁴⁵ και 2011/92/ΕΕ⁴⁶ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία η διαδικασία σύναψης σύμβασης για περιβαλλοντική εκτίμηση δεν έχει ακόμη ξεκινήσει κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει επίσης να αξιολογείται η συμμόρφωση με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

Άρθρο 6

Βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 4α, 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 συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό. Αυτό επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση της διάρθρωσης του δικτύου, βάσει συνεπούς και διαφανούς μεθοδολογικής προσέγγισης, η οποία απαρτίζεται από ένα συνολικό δίκτυο και ένα κεντρικό και ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, με κόμβους μεταφορών και αστικούς κόμβους ως πολυτροπικά σημεία σύνδεσης μεταξύ των δικτύων κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και των περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών.

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

2. Το συνολικό 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 κεντρικού ή εκτεταμένου κεντρικού δικτύου 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) καταδεικνύουν την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία εξυπηρετώντας την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4· και

- β) είναι οικονομικά βιώσιμα βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή, στην περίπτωση αραιοκατοικημένων περιοχών, συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του δικτύου βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους.
- γ) διαγράφεται.
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.
- 4α. Η εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος εξαρτάται από τον 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 από την Ένωση.
5. Η Επιτροπή μπορεί να συστήσει στα κράτη μέλη να συστήσουν ενιαίες οντότητες για τον συντονισμό, την κατασκευή και/ή τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως για μεγάλης κλίμακας και σύνθετα έργα υποδομών. Ο οικείος Ευρωπαϊός Συντονιστής συμμετέχει στο εποπτικό συμβούλιο ή ανάλογο διοικητικό όργανο με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Άρθρο 9

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 μέσω έργων κοινού ενδιαφέροντος, κατά περίπτωση, προκειμένου να ενισχύσει τη βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση και την ανταγωνιστικότητα και ιδίως με σκοπό:

- α) την προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μαζί με άλλες συναφείς πολιτικές της Ένωσης, ιδίως στους τομείς του περιβάλλοντος και της προστασίας του κλίματος·
- β) την εξασφάλιση της σύνδεσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα μεταφορών των τρίτων χωρών στα σημεία διέλευσης των συνόρων, συμπεριλαμβανομένης της επικράτειας της τρίτης χώρας, ώστε να εξασφαλίζονται οι αδιάλειπτες ροές κυκλοφορίας, οι συνοριακοί έλεγχοι, η επιτήρηση των συνόρων και άλλες διαδικασίες ελέγχου στα σύνορα·
- βα) την εξασφάλιση στο έδαφος της τρίτης χώρας της σύνδεσης μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων μεταφορών των τρίτων χωρών·
- 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, υπό την προϋπόθεση ότι δεν συμβάλλουν στη διαρροή άνθρακα·
- 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·
- θ) την προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως μέσω της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε τρίτες χώρες με σκοπό τη δημιουργία ενός συνεχούς δικτύου συνδεδεμένου με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

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 συνολικό δίκτυο σύμφωνα με τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού.
3. Το παρόν άρθρο δεν προδικάζει κανενός είδους χρηματοδοτική συνεισφορά της Ένωσης σε έργα σε τρίτες χώρες δυνάμει άλλων νομικών πράξεων της ΕΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

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

1. Το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο:
 - α) καθορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I και στους καταλόγους του παραρτήματος II·
 - β) προσδιορίζονται περαιτέρω με την περιγραφή των στοιχείων 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 συνολικού 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 «συνολικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «συνολικό δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

3. Οι κόμβοι του δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και περιλαμβάνουν τους αστικούς κόμβους και κόμβους μεταφορών (αερολιμένες, θαλάσσιους λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικούς σταθμούς κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών).
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό 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 εννέα ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών, και συγκεκριμένα:

- i. Ατλαντικός·
- ii. Βαλτική Θάλασσα – Εύξεινος Πόντος – Αιγαίο Πέλαγος·
- iii. Βαλτική Θάλασσα – Αδριατική Θάλασσα·
- iv. Μεσόγειος·
- v. Βόρεια Θάλασσα – Ρήνος – Μεσόγειος·
- vi. Βόρεια Θάλασσα – Βαλτική·
- vii. Ρήνος – Δούναβης·
- viii. Σκανδιναβία – Μεσόγειος·
- ix. Δυτικά Βαλκάνια – Ανατολική Μεσόγειος,

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, και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στον παρόν κανονισμό.
3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 172 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση, εντός των ορίων του άρθρου 6, της χάραξης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η ανάπτυξη σημαντικών ροών εμπορίου και κυκλοφορίας ή ουσιώδεις αλλαγές στο δίκτυο. Όσον αφορά τις τροποποιήσεις των ευθυγραμμίσεων των διαδρόμων που επηρεάζουν τα τμήματα της επικράτειας γειτονικών χωρών, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται σε συμφωνίες υψηλού επιπέδου για τα δίκτυα υποδομών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών.

Άρθρο 12

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

1. Κατά την ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, δίδεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:
 - α) την αύξηση της δραστηριότητας εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, ιδίως με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ρύπανσης και την αύξηση των κοινωνικών και οικονομικών οφελών 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, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών τρόπων κινητικότητας στις αστικές περιοχές·

- δ) τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και για διασυνοριακά τμήματα·
- ε) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων, σκαφών και αεροσκαφών μηδενικών και χαμηλών 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) τη βελτίωση της ψηφιοποίησης και την ανάπτυξη της αυτοματοποίησης, ιδίως μέσω της εφαρμογής και της ανάπτυξης 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 στον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας· και
- β) μεταφέρθηκε στοστοιχείο α)
- γ) διαγράφεται⁴⁷

⁴⁷ Η παράγραφος αυτή, η οποία αφορά την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε σχέση με τη διαλειτουργικότητα, συγχωνεύθηκε με την παράγραφο 1 στοιχείο δ).

- 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.
- ε) τη συμβολή στις θετικές επιπτώσεις για την υγεία και το περιβάλλον με την προώθηση της χρήσης ενεργών τρόπων κινητικότητας μέσω της ανάπτυξης αντίστοιχων υποδομών για ποδηλασία και βάδισμα.

Άρθρο 13

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 διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων, καθώς και υψηλής ταχύτητας, το οποίο θα συνδέει τους αστικούς κόμβους σε ολόκληρη την Ένωση·
- γ) την ανάπτυξη αποτελεσματικών αεροπορικών υποδομών, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και υποδομών θαλάσσιων μεταφορών που θα είναι καλά ενσωματωμένες στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο·
- δ) την ανάπτυξη ασφαλούς και προστατευμένου οδικού δικτύου, με επαρκείς υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·
- ε) την ανάπτυξη βελτιωμένων λύσεων πολυτροπικών και διαλειτουργικών μεταφορών·

- στ) την προώθηση της διατροπικής ενοποίησης 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, σκαφών και αεροσκαφών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΤΜΗΜΑ 1

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 14

Στοιχεία 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 Ι για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων τρόπων μεταφοράς·
 - γ) σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, στην κατεύθυνση που δείχνει το παράρτημα Ι πέραν των επιβατικών σταθμών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴⁸, 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·

⁴⁸ 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).

- δ) τις συνδέσεις σιδηροδρομικών οδών εισόδου με πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που συνδέονται σιδηροδρομικά, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών οδών εισόδου έως πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιους λιμένες, και τις σιδηροδρομικές οδούς εισόδου σε σταθμούς διαλογής όπως ορίζονται στο παράρτημα II, σημείο 2στοιχείο γ) της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
 - 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 συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου:
- α) συνάδει με την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁴⁹ και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συνολικού δικτύου·
 - β) πληροί τις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας·
 - γ) διαγράφεται.

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).

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) :
- 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) διαγράφεται.
 - 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 (συμπεριλαμβανομένης της μηχανής/ ή των μηχανών). Η παρούσα απαίτηση πληρούται εάν, σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά ώρα και ανά κατεύθυνση κατά μέσο όρο σε καθημερινή βάση μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση.
 - ε) διαγράφεται.

Οι απαιτήσεις των στοιχείων γ) και δ) εφαρμόζονται μόνο στις γραμμές εκείνες του συνολικού δικτύου οι οποίες:

- συνδέουν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ή θαλάσσιο λιμένα ή λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με το πλησιέστερο σημείο διασταύρωσης με το κεντρικό ή το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών, ή
- συνιστούν γραμμή τροποποίησης γραμμής που αποτελεί μέρος του κεντρικού ή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου για εμπορευματικές μεταφορές, ή
- λειτουργούν περισσότερες από δέκα εμπορευματικές αμαξοστοιχίες ημερησίως κατά μέσο όρο και προς τις δύο κατευθύνσεις με βάση τα στοιχεία του προηγούμενου από την κοινοποίηση έτους.

Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τις σχετικές γραμμές. Για τα διασυνοριακά τμήματα, η γνωστοποίηση αυτή πραγματοποιείται σε συμφωνία με τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

- 2α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και η οποία είναι συνδεδεμένη με σιδηροδρομικές γραμμές που χρησιμοποιούνται για εμπορευματικές μεταφορές, όπως ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2, πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία γ) και δ), εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο δ), η Επιτροπή έχει χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 37 παράγραφος 3 σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 5.
3. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 και στην παράγραφο 2α δεν ισχύουν για τα απομονωμένα δίκτυα.
- β) διαγράφεται.
4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις μέσω εκτελεστικών πράξεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο λόγω ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα συνορεύοντα κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.
- Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και τη σημαντικότητα του αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.
- Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου εμπορευματικών μεταφορών:
 - α) πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ)·
 - β) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, τη λειτουργία εμπορευματικού συρμού με μήκος αμαξοστοιχίας τουλάχιστον 740 m (συμπεριλαμβανομένης της μηχανής/ ή των μηχανών). Η απαίτηση αυτή ικανοποιείται εάν πληρούνται τουλάχιστον οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά δύο ώρες και ανά κατεύθυνση και όχι λιγότερες από 24 σιδηροδρομικές διαδρομές σε καθημερινή βάση, μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση·

- ii) σε μονές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά τρεις ώρες και ανά κατεύθυνση και όχι λιγότερες από 12 σιδηροδρομικές διαδρομές σε καθημερινή βάση, μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση·
 - γ) για τα σιδηροδρομικά τμήματα που συνδέουν τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς δύο αστικών κόμβων ή τον πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό αστικού κόμβου και σημείου διέλευσης συνόρων, άνω του 75 % του μήκους κάθε σιδηροδρομικού τμήματος, έχει σχεδιαστεί για ταχύτητα τουλάχιστον 100 km/h για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις εμπορευματικές γραμμές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.
- 2α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου επιβατικών μεταφορών:
 - α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου·
 - β) για τα σιδηροδρομικά τμήματα που συνδέουν τους πολυτροπικούς επιβατικούς κόμβους δύο αστικών κόμβων ή τον πολυτροπικό επιβατικό κόμβο ενός αστικού κόμβου και ενός σημείου διέλευσης συνόρων, άνω του 75 % του μήκους κάθε σιδηροδρομικού τμήματος, έχει σχεδιαστεί για ταχύτητα τουλάχιστον 160 km/h για επιβατικές αμαξοστοιχίες στις επιβατικές γραμμές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.
- 2β. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και στο άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο β), εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις του άρθρου 16 παράγραφος 2 στοιχείο β), η Επιτροπή έχει χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 37 παράγραφος 3 δυνάμει του άρθρου 37 παράγραφος 5.
- 3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ):
 - α) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου εμπορευματικών μεταφορών: πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο α), β) και γ)·
 - β) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου επιβατικών μεταφορών: πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α).

- 3α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή που αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί την απαίτηση του άρθρου 16 παράγραφος 2 στοιχείο β).
- 3αβ. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, οι γραμμές εμπορευματικών μεταφορών που αποτελούν μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής του κεντρικού ή του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), επιτρέπουν την κυκλοφορία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων σε βαγόνια ύψους τουλάχιστον 27 εκατοστόμετρων στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών στην επικράτειά τους.

Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται εφόσον πληρούνται τουλάχιστον οι ακόλουθες προϋποθέσεις σε κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών στο έδαφος του κράτους μέλους:

- υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που πληροί την απαίτηση αυτή και επιτρέπει την αδιάλειπτη λειτουργία αμαξοστοιχιών στο έδαφος κράτους μέλους, καθώς και σε διασυνοριακές γραμμές με κάθε γειτονικό κράτος μέλος·
- υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που πληροί την απαίτηση αυτή προς τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό που βρίσκεται εντός ή πλησίον θαλάσσιου λιμένα που αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών στο έδαφος κράτους μέλους·
- Εάν ένα ή περισσότερα τελικά σημεία διαδρόμου βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που να πληροί την εν λόγω απαίτηση προς τουλάχιστον ένα από αυτά τα τελικά σημεία.

Για τα διασυνοριακά τμήματα, ο προσδιορισμός των σχετικών γραμμών πραγματοποιείται σε συμφωνία με το γειτονικό κράτος μέλος (ή τα γειτονικά κράτη μέλη).

Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τις σχετικές γραμμές.

- 3β. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και στο άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο β), εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις του άρθρου 16 παράγραφος 2 στοιχείο β), η Επιτροπή έχει χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 37 παράγραφος 3 δυνάμει του άρθρου 37 παράγραφος 5.
4. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 2 έως 3β δεν ισχύουν για τα απομονωμένα δίκτυα.
5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις μέσω εκτελεστικών πράξεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο λόγω ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα συνορεύοντα κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.
- Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και τη σημαντικότητα του αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.
- Κατά την αξιολόγηση αιτημάτων για εξαιρέσεις από την απαίτηση που σχετίζεται με τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενων ως έχει στην παράγραφο 3αβ του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή συνυπολογίζει ιδίως τα αποτελέσματα της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους καθώς και την πιθανή διατάραξη των υπηρεσιών που θα προκληθεί από τις απαραίτητες εργασίες που θα χρειαστούν για την πλήρωση της εν λόγω απαίτησης.

Κατά την αξιολόγηση των αιτημάτων για εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις που ορίζει το παρόν άρθρο για το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τυχόν σημαντικές επενδύσεις που έχει πραγματοποιήσει το οικείο κράτος μέλος σε παράλληλη γραμμή πολύ κοντά σε εκείνες που πρόκειται να κατασκευαστούν εξ αρχής.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 16α

Ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για τα σιδηροδρομικά δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε νέα σιδηροδρομική γραμμή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), προβλέπει ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται όταν αμαξοστοιχίες εύρους τροχιάς 1 435 mm μπορούν να κυκλοφορήσουν στην υποδομή το αργότερο έως το 2030 για το κεντρικό δίκτυο και έως το 2040 για το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως νέα σιδηροδρομική γραμμή νοείται κάθε γραμμή για την οποία δεν έχουν αρχίσει εργασίες κατασκευής κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων, κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, καμία νέα σιδηροδρομική γραμμή δεν προβλέπεται να συνδεθεί με τα χερσαία σύνορα άλλου κράτους μέλους σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού, καταρτίζουν σχέδιο προσδιορισμού της νέας σιδηροδρομικής γραμμής που πρόκειται να κατασκευαστεί σύμφωνα με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς 1 435 mm. Το σχέδιο αυτό λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στη διαλειτουργικότητα με τα γειτονικά κράτη μέλη, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την πιθανή μετάβαση υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών σύμφωνα με την παράγραφο 3. Το σχέδιο περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους που αιτιολογεί την απόφαση του κράτους μέλους, όπου αρμόζει, να μην κατασκευάσει νέα σιδηροδρομική υποδομή σύμφωνα με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Το σχέδιο αυτό υποβάλλεται στην Επιτροπή το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καταρτίζουν, το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, αξιολόγηση στην οποία προσδιορίζονται οι υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που ανήκουν στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών εν όψει της πιθανής μετάβασής τους στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Η αξιολόγηση γίνεται σε συντονισμό με τα γειτονικά κράτη μέλη, σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους σχετικά με τη βιωσιμότητα της πιθανής μετάβασης και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα.

Με βάση την αξιολόγηση του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδιο μετάβασης όπου αρμόζει, το αργότερο ένα έτος μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης, προσδιορίζοντας τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που ανήκουν στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών που πρόκειται να μεταβούν στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm και προβλέπουν ένδειξη του χρονοδιαγράμματος της μετάβασης.

Τα εδάφια 1 και 2 εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις σιδηροδρομικές γραμμές για τις οποίες έχουν αρχίσει κατασκευαστικές εργασίες κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

4. Οι προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και των επενδύσεων που σχετίζονται με τα σχέδια που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 περιλαμβάνονται στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊκού Συντονιστή για ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών στον οποίο ανήκουν οι γραμμές εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς, σύμφωνα με το άρθρο 53.
5. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί προσωρινή εξαίρεση από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με εκτελεστικές πράξεις, για νέες σιδηροδρομικές γραμμές του κεντρικού δικτύου ή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, ή για μέρος αυτών, λόγω αρνητικών αποτελεσμάτων της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους. Κάθε αίτημα εξαίρεσης βασίζεται σε επαρκή αιτιολόγηση. Στην περίπτωση των διασυνοριακών τμημάτων, τα αιτήματα εξαίρεσης γίνονται σε συντονισμό με το γειτονικό κράτος μέλος. Το γειτονικό κράτος μέλος μπορεί να παράσχει γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.
- Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και τη σημαντικότητα του αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.
- Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεσης το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του δεύτερου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Η απόφαση αναφέρει την περίοδο για την οποία χορηγείται η εξαίρεση.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του τέταρτου εδαφίου.

Άρθρο 17

Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) εγκαθίσταται στη σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 και του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), με παράλληλη εξασφάλιση συγχρονισμένης και εναρμονισμένης ανάπτυξης του ERTMS παρατρόχια και επί των αμαξοστοιχιών·
- Το ERTMS αναπτύσσεται στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 και στο συνολικό δίκτυο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, όταν ο εν λόγω εξοπλισμός κρίνεται αναγκαίος από το οικείο κράτος μέλος σε συντονισμό με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον διαχειριστή υποδομής.

α) διαγράφεται.

β) διαγράφεται.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 ότι:

- η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1.
- Το ERTMS αναπτύσσεται στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κεντρικού δικτύου όταν ο εν λόγω εξοπλισμός κρίνεται αναγκαίος από το οικείο κράτος μέλος σε συντονισμό με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον διαχειριστή υποδομής.

2α. Τα κράτη μέλη επιδιώκουν, κατά περίπτωση, τον παροπλισμό των συστημάτων κλάσης B έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

3. διαγράφεται.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου είναι εξοπλισμένη με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στη σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, από τις 31 Δεκεμβρίου 2030 σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής, αναπτύσσεται ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS.

5α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS αναπτύσσεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, όταν ο εν λόγω εξοπλισμός κρίνεται αναγκαίος από το οικείο κράτος μέλος σε συντονισμό με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον διαχειριστή υποδομής. Σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής, η εγκατάσταση αυτή διασφαλίζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

5β. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 1 έως 5α δεν ισχύουν για τα απομονωμένα δίκτυα.

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5β, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις με εκτελεστικές πράξεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 5α. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους που δίνει αρνητικό αποτέλεσμα και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση. Οι αιτούμενες εξαιρέσεις συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁰.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου καθώς επίσης από την άποψη τυχόν σημαντικού αντικτύπου στη διαλειτουργικότητα. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

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).

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 18

[μεταφέρθηκε στο άρθρο 65]

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) μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1 435 mm), όπου αρμόζει·
- β) 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·
- γ) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων·
- δ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- ε) 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 κατάλληλων για εμπορευματική κυκλοφορία·

- στ) 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·
- ζ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση σιδηροδρομικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα, και ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων κοντά στους σταθμούς προκειμένου να προαχθούν οι ενεργοί τρόποι μετακίνησης·
- η) ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων για τους σιδηροδρόμους, όπως το υδρογόνο για τα τμήματα που εξαιρούνται από την απαίτηση ηλεκτροδότησης και οι σιδηροδρομικές οδοί εισόδου.
- ι) για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, παροχή ενός προτύπου για τη διασφάλιση της κυκλοφορίας εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων σε τυποποιημένα βαγόνια ύψους 33 εκατοστών, χωρίς καμία πρόσθετη απαίτηση για ειδική άδεια παροχής υπηρεσιών.

ΤΜΗΜΑ 2

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 20

Στοιχεία υποδομών

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

- 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, πλατφορμών, ανάκτησης γαιών και της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·
- η) τον σχετικό εξοπλισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 2·
- 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 εγκαταστάσεις 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, 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. Προκειμένου να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας πληροί 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 συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του συνολικού 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, στις οποίες μπορεί να συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, εγκαταστάσεις απαερίωσης, μέτρα μείωσης του θορύβου, μέτρα 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 τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

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 στοιχείο 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 των ελάχιστων απαιτήσεων για τις πλωτές οδούς που ορίζονται στην παράγραφο 3, στοιχείο α) και των ελάχιστων απαιτήσεων για το επίπεδο υπηρεσιών που ορίζονται στην παράγραφο 3, στοιχεία β), γ) και δ) (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας).

Τα κράτη μέλη αποτρέπουν την υποβάθμιση αυτών των ελάχιστων απαιτήσεων ή οποιουδήποτε από τα καθορισμένα υποκείμενα κριτήρια. Σε περίπτωση που το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών υπερβαίνει αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποτρέψουν την υποβάθμιση της κατάστασής τους.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ιδίως ότι:
 - α) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες, οι λιμνοθάλασσες, 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. Με την επιφύλαξη της έγκρισης των οικείων κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 172 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες καταρτίζονται σε στενή συνεργασία με τα εν λόγω κράτη μέλη και, εφόσον αρμόζει, σε διαβούλευση με τις επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θεσπίζονται από διεθνείς συμφωνίες, με τις οποίες καθορίζονται οι αναφερόμενες στο προηγούμενο εδάφιο στάθμες αναφοράς υδάτων ανά διάδρομο, ανά πλωτή οδό ή ανά τμήμα πλωτής οδού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3. Συνάδουν δε με τις απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί με διεθνείς συμβάσεις, με συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών που έχουν θεσπιστεί από τις επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίες έχουν συσταθεί από τις εν λόγω συμβάσεις και συμφωνίες.

- 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, οι λίμνες και οι λιμνοθάλασσες 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.

⁵¹ Οδηγία 2005/44/EK 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).

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο (3) στοιχείο α) ανά πλωτή οδό και, κατά περίπτωση, ανά τμήμα πλωτών οδών μέσω εκτελεστικών πράξεων, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ή αρνητικού αποτελέσματος κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα ή στην πολιτιστική κληρονομιά. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη κατά περίπτωση. Το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεσης το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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 εξαιρέσης.

- 4α. Σε περίπτωση ανωτέρας βίας, μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες, τα κράτη μέλη αποκαθιστούν τις συνθήκες ναυσιπλοΐας στην προτέρα κατάσταση.
5. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση συνεκτικής προσέγγισης σχετικά με την εφαρμογή της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας στην Ένωση. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να καλύπτουν ιδίως:
- α) συμπληρωματικές παραμέτρους για πλωτές οδούς που αφορούν ειδικά ποταμούς φυσικής ροής·
 - α-α) συμπληρωματικές παραμέτρους για πλεύσιμο πλάτος καναλιών·
 - β) διαγράφεται.
 - γ) διαγράφεται.
 - δ) διαγράφεται.
 - ε) ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικής ενέργειας με σκοπό τη διασφάλιση πρόσβασης σε εναλλακτικά καύσιμα σε όλο τον διάδρομο·
 - στ) χρήση ψηφιακών εφαρμογών 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.
6. διαγράφεται.

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) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας και της βιωσιμότητας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, μεταξύ άλλων εντός των αστικών κόμβων·
- δ) εκσυγχρονισμός και επέκταση της δυναμικότητας των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελλιμενισμού και ανάπαυσης και των υπηρεσιών τους που είναι απαραίτητες για τις πολυτροπικές λειτουργίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής και κατά μήκος της πλωτής οδού·
- 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·
- στ) ανάπτυξη και χρήση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας με μικρό βύθισμα, κατάλληλων για χαμηλή στάθμη υδάτων·
- ζ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα προκειμένου να προαχθούν οι ενεργοί τρόποι μετακίνησης·

- η) προώθηση δράσεων για να προληφθεί η υποβάθμιση των απαιτήσεων για τις πλωτές οδούς.

ΤΜΗΜΑ 3

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

Άρθρο 24

Στοιχεία υποδομών

1. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος συνδέει και ενσωματώνει τα θαλάσσια στοιχεία που περιγράφονται στην παράγραφο 2 με το χερσαίο δίκτυο μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης θαλάσσιων διαδρομών μικρών αποστάσεων και μέσω της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων στην επικράτεια των κρατών μελών και των διασυνδέσεών τους με την ενδοχώρα, ώστε να επιτευχθεί αποτελεσματική, διατηρήσιμη και βιώσιμη ενοποίηση 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 συνολικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της συνδεσιμότητας της ενδοχώρας·
 - β) δράσεις για ευρύτερα οφέλη που δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες και ωφελούν τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο και τον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο, όπως η στήριξη δραστηριοτήτων που εξασφαλίζουν πλοϊμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (θραύση πάγων), διευκόλυνση της μετάβασης προς βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές, βελτίωση των συνεργειών μεταξύ μεταφορών και ενέργειας, μεταξύ άλλων με την ενίσχυση του ρόλου των λιμένων ως ενεργειακών κόμβων και τη διευκόλυνση της ενεργειακής μετάβασης, καθώς και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές και υδρογραφικές έρευνες·

γ) την προώθηση βιώσιμων και ανθεκτικών συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, ιδίως εκείνων που συγκεντρώνουν τις εμπορευματικές ροές με σκοπό τη μείωση του αρνητικού εξωτερικού κόστους, όπως οι εκπομπές και η συμφόρηση από τις οδικές μεταφορές εντός της Ένωσης, και εκείνων που βελτιώνουν την πρόσβαση σε εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές μέσω της καθιέρωσης ή της αναβάθμισης βιώσιμων, τακτικών και συχνών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

δ) διαγράφεται.

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

α) θαλάσσιους λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής·

β) βασικές λιμενικές υποδομές όπως εσωτερικές λεκάνες, κρηπιδότοιχους, θέσεις προσόρμισης, πλατφόρμες, μόλους, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις, ανάκτηση γαιών·

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·

η) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των EMSWe και VTMS·

θ) υποδομές που σχετίζονται με τα εναλλακτικά καύσιμα·

- ι) σχετικό εξοπλισμό, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εξοπλισμό για τη διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, μεταξύ άλλων για λειτουργίες μηδενικών αποβλήτων και μέτρα κυκλικής οικονομίας, 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) διαγράφεται.
 - ιβ) υποδομές που διευκολύνουν λιμενικές δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται με υπεράκτια αιολικά πάρκα και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.
4. Προκειμένου να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας θαλάσσιος λιμένας πληροί 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·
 - β-α) ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου — για διακίνηση χύδην και/ή μη χύδην φορτίου — υπερβαίνει ετησίως τους 500 000 τόνους και η συμβολή του στη διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ και στην επιτάχυνση της ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας αποτελεί μία από τις κύριες δραστηριότητες του λιμένα. 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 συνολικού δικτύου υπό την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού 1059/2003⁵².
- δ) βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του συνολικού δικτύου.

Άρθρο 25

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
 - α) αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες του συνολικού δικτύου, σε συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·
 - β) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου είναι εξοπλισμένοι με τις αναγκαίες υποδομές για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, ιδίως με εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από τα πλοία, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵³.
 - 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.

⁵² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, για τη θέσπιση μιας κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων (NUTS).

⁵³ 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).

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 ότι:

- α) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο φορτίου άνω των 2 εκατομμυρίων τόνων συνδέονται με τις σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές και, όπου είναι δυνατόν, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς· 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) κάθε θαλάσσιος λιμένας του συνολικού 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·
- γ) οι θαλάσσιες διώρυγες, οι διάυλοι ναυσιπλοΐας λιμένων και οι εκβολές ποταμών που συνδέουν δύο θάλασσες ή που παρέχουν πρόσβαση από θάλασσης σε θαλάσσιους λιμένες αντιστοιχούν τουλάχιστον σε εσωτερικές πλωτές οδούς που πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 22·
- δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου που συνδέονται με τις εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν ειδική δυναμικότητα χειρισμού για τα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Η υποχρέωση διασφάλισης της σύνδεσης που αναφέρεται στο στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου δεν ισχύει όταν ειδικοί γεωγραφικοί περιορισμοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν την εν λόγω σύνδεση.

3. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α) μέσω εκτελεστικών πράξεων, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ή αρνητικού αποτελέσματος κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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 αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 μέσω εκτελεστικών πράξεων, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ή αρνητικού αποτελέσματος κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη θαλάσσιων υποδομών και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου

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

- α) αναβάθμιση της πρόσβασης από θαλάσσης, όπως κυματοθραύστες, θαλάσσιες διώρυγες, δίαυλοι ναυσιπλοΐας, κλεισιάδες, «εφάπαξ» βυθοκόρηση και βοηθήματα πλοήγησης·
- β) κατασκευή ή αναβάθμιση βασικών λιμενικών υποδομών όπως εσωτερικών λεκανών, κρηπιδότοιχων, θέσεων προσόρμισης, πλατφορμών, μόλων, αποβαθρών, φραγμάτων, επιχώσεων και ανάκτησης γαιών·
- β-α) τη βελτίωση των υποδομών, του εξοπλισμού και των συστημάτων διασύνδεσης που ορίζονται στο άρθρο 36·
- γ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας·
- δ) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών·
- ε) βελτίωση της ανθεκτικότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, 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, συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων παροχής οικολογικών κινήτρων·

- η) δράσεις που αναφέρονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ)

ΤΜΗΜΑ 4

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 28

Στοιχεία υποδομών

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
 - α) οδούς, μεταξύ άλλων:
 - i) γέφυρες·
 - ii) σήραγγες·
 - iii) κόμβους·
 - iv) διασταυρώσεις·
 - v) ανισόπεδους κόμβους·
 - vi) λωρίδες έκτακτης ανάγκης·
 - vii) διαγράφεται·
 - viii) διαγράφεται·
 - ix) διαγράφεται·
 - x) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον·

- β) συναφή εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων ζύγισης εν κινήσει·
 - γ) ψηφιακές υποδομές και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·
 - δ) οδούς εισόδου σε 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·
 - ζ) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων·
 - η) χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης, μεταξύ άλλων, ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα.
2. Οι οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) και προσδιορίζονται στο παράρτημα Ι 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 συνολικό 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 Συμβουλίου⁵⁴.
- β) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με υψηλό επίπεδο ασφάλειας της κυκλοφορίας·
- γ) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, με τη χρήση μέτρων μείωσης του θορύβου και της συλλογής, επεξεργασίας και απελευθέρωσης της απορροής υδάτων·
- δ) οι οδικές σήραγγες μήκους άνω των 500 m συμμορφώνονται με την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁵.
- ε) κατά περίπτωση, η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁶ και τον εκτελεστικό κανονισμό C/2019/9080 της Επιτροπής⁵⁷ και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό C/2019/8369 της Επιτροπής⁵⁸.

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- στ) κατά περίπτωση, τα διόδια ή τα τέλη χρήσης επιβάλλονται σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁹.
- 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 οδηγίας⁶⁰.
- η) αναπτύσσονται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο οδικό δίκτυο, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, στις οδούς που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο α) του συνολικού δικτύου πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

- α) διαγράφεται.
- β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 100 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης, και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού.
- γ) διαγράφεται.
- δ) συστήματα ζύγισης εν κινήσει εγκαθίστανται ανά 300 km κατά μέσο όρο στο δίκτυο ενός κράτους μέλους. Κατά την εγκατάσταση των εν λόγω συστημάτων, τα κράτη μέλη μπορούν να επικεντρώνονται σε οδικά τμήματα με υψηλή ένταση εμπορευματικής κυκλοφορίας. Τα συστήματα ζύγισης εν κινήσει επιτρέπουν τον εντοπισμό οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που καθορίζονται στην οδηγία 96/53/EK.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 [...]).

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν 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.
- για τις υφιστάμενες υποδομές του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·
 - για τη νέα υποδομή του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 ή, αν το οδικό τμήμα ολοκληρωθεί πριν από την ημερομηνία αυτή, έως την ημερομηνία ολοκλήρωσής του.
4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση της παραγράφου 2 μέσω εκτελεστικών πράξεων, όταν η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις και/ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ή αρνητικού αποτελέσματος κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη κατά περίπτωση. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.
- Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

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).

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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.
- 1α. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδοί, όπως αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο α) πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για τις οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 για τις οδικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου:
 - i) διαθέτουν, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική λωρίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία, είτε, με άλλα μέσα που εξασφαλίζουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας και

- ii) δεν διασταυρώνονται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς.
 - iii) διαγράφεται.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:
- α) διατίθενται χώροι ανάπαυσης κατά μήκος των οδών του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου σε μέγιστη απόσταση 60 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης, και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού.
 - β) διαγράφεται.
 - γ) ικανοποιεί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 29, παράγραφος 2 στοιχείο δ).
3. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης σε οδούς του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, ή σε απόσταση οδήγησης 3 km από την εγγύτερη έξοδο οδού του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, με απόσταση 150 km μεταξύ δύο τέτοιων σημείων κατά μέσο όρο, με παροχή επαρκούς χώρου στάθμευσης για εμπορικά οχήματα και σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040⁶². Τα κράτη μέλη μπορούν να επικεντρώνονται σε οδικά τμήματα με υψηλή ένταση εμπορευματικής κυκλοφορίας.

⁶² 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 και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1)

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 3:
- για την υφιστάμενη υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και για την υφιστάμενη υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·
 - για τη νέα υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 και για τη νέα υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 ή, αν το οδικό τμήμα ολοκληρωθεί πριν από την ημερομηνία αυτή, έως την ημερομηνία ολοκλήρωσής του.
5. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση των παραγράφων 1α και 2 μέσω εκτελεστικών πράξεων, όταν η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις και/ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ή αρνητικού αποτελέσματος κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη κατά περίπτωση. Το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.
- Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.
- Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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) βελτίωση διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, 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·

- 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·
- ε) ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που παρέχουν επαρκή χώρο στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006⁶³ στο συνολικό δίκτυο.

ΤΜΗΜΑ 5

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 32

Στοιχεία 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, και των κάθετων αερολιμένων (vertiports)·
 - 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·

⁶³ 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 και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

- ε) υποδομές που σχετίζονται με εναλλακτικά καύσιμα και παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμευμένα αεροσκάφη·
- 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·
- η) διαστημοδρόμια.

2. Προκειμένου να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας αερολιμένας πληροί 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 συνολικού 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 συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- α) οι αερολιμένες του κεντρικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών συνδέονται με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο και με αντίστοιχους αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, με σιδηρόδρομο, μετρό, ελαφρύ σιδηρόδρομο ή τραμ, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, εκτός εάν ειδικοί γεωγραφικοί περιορισμοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν τις εν λόγω συνδέσεις·
- β) διαγράφεται.
- 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, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΚ) αριθ. 2009/12⁶⁴.
- δ) στις αεροπορικές υποδομές εφαρμόζονται κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι εκνόμενων ενεργειών, ως έχουν εγκριθεί από την Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶⁵.
- 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, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]·

⁶⁴ Οδηγία 2009/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2009, για τα αερολιμενικά τέλη (ΕΕ L 70 της 14.3.2009, σ. 11).

⁶⁵ 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).

- ζ) οι αερολιμένες του κεντρικού και του συνολικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών παρέχουν υποδομή για την παροχή προκλιματιζόμενου αέρα σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε θέσεις επαφής αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για τους αερολιμένες του κεντρικού δικτύου και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 για τους αερολιμένες του συνολικού δικτύου.

2. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, η Επιτροπή χορηγεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, εξαιρέσεις μέσω εκτελεστικών πράξεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και ζ) λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, συμπεριλαμβανομένης της ανυπαρξίας σιδηροδρομικού συστήματος στην επικράτεια ή αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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 υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και διαλειτουργικών συστημάτων, ιδίως εκείνων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του έργου SESAR σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποσκοπούν στη διασφάλιση ασφαλούς και πλήρους ενσωμάτωσης των νέων εναέριων οχημάτων, επανδρωμένων και μη επανδρωμένων.
- 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.
- στ) σύνδεση των αερολιμένων του συνολικού δικτύου και του κεντρικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών με το δίκτυο και με τους αντίστοιχους αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, με σιδηρόδρομο, μετρό, ελαφρύ σιδηρόδρομο ή τραμ.
- ζ) υποδομές για την παροχή προκλιματιζόμενου αέρα σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης και σε θέσεις επαφής αεροσκαφών στους αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών.

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 χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και:
 - α) βρίσκονται στους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II, ή σε σημείο παρακείμενο των εν λόγω λιμένων·
 - β) βρίσκονται στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II, ή σε σημείο παρακείμενο των εν λόγω λιμένων·
 - β-α) βρίσκονται στους αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II· ή
 - γ) διαγράφεται.
 - δ) ταξινομούνται ως τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή ως τερματικοί σταθμοί κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II.
2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να 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 τριών 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.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμελλητί τα αποτελέσματα της ανάλυσης στην Επιτροπή.

4. Σε περίπτωση που από την ανάλυση βάσει της παραγράφου 3 προκύψει η ανάγκη για νέους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς ή για πρόσθετη χωρητικότητα μεταφόρτωσης σε υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς, τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένων τοποθεσιών όπου έχουν εντοπιστεί τέτοιες ανάγκες.
- 4α. Το σχέδιο δράσης κοινοποιείται στην Επιτροπή το αργότερο δώδεκα μήνες μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης που προβλέπει η παράγραφος 3.
- 4β. Με βάση το εν λόγω σχέδιο δράσης, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κατάλογο των τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και των τερματικών σταθμών κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών τους οποίους προτίθενται να προσθέσουν στα παραρτήματα I και II.

5. Για να αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να περιλαμβάνεται στο παράρτημα II, ο τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή ο τερματικός σταθμός κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών πρέπει να πληροί 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 τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που ορίζει το κράτος μέλος για περιφέρεια NUTS 2, σε περίπτωση που στην εν λόγω περιφέρεια NUTS 2 δεν υπάρχει τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που να συνάδει με το στοιχείο α),
 - γ) προτείνεται να προστεθεί στα παραρτήματα I και II το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Άρθρο 36

Στοιχεία 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 για εναλλακτικά καύσιμα.

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις ότι όλοι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, οι οποίοι είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς και χρήστες χωρίς διακρίσεις και επιβάλλουν διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που απαριθμούνται στο παράρτημα II και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών που αναφέρονται στο παράρτημα I και απαριθμούνται στο παράρτημα II, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:
 - α) συνδέονται με τουλάχιστον δύο τρόπους μεταφοράς που είναι διαθέσιμοι στην περιοχή·
 - β) είναι εξοπλισμένοι, είτε εντός του τερματικού σταθμού είτε εντός της απόστασης των 3 km από τον τερματικό σταθμό, 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 το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 με ψηφιακά εργαλεία για να διευκολύνονται τα ακόλουθα:
 - i) οι αποδοτικές λειτουργίες του τερματικού σταθμού όπως, κατά περίπτωση, 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 κατά τρόπο που επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών με ανοικτά και διαλειτουργικά συστήματα.
2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1, οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και πραγματοποιούν κάθετη μεταφόρτωση εμπορευμάτων, μπορούν να χειρίζονται τους ακόλουθους τύπους διατροφικών μονάδων φόρτωσης δυνάμενων να μεταφερθούν με γερανό: εμπορευματοκιβώτιο, ελαφρύ εμπορευματοκιβώτιο ή ημιρυμουλκούμενο κατάλληλο για διατροφικές μεταφορές.

3. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 να δέχονται αμαξοστοιχία μήκους 740 m.

Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται σε πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που συνδέονται μόνο με απομονωμένα σιδηροδρομικά δίκτυα.

4. διαγράφεται.

5. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή χορηγεί εξαιρέσεις από τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως 3 μέσω εκτελεστικών πράξεων, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ιδίως όταν ο τερματικός σταθμός ευρίσκεται σε χωρικά περιορισμένη περιοχή, ή αρνητικού αποτελέσματος ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή στη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε μία ενιαία αίτηση.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη την αιτιολόγηση που παρέχεται δυνάμει του πρώτου εδαφίου.

Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει συμπληρωματικές πληροφορίες από το κράτος μέλος το αργότερο εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι ανεπαρκείς, μπορεί να ζητήσει από το κράτος μέλος να συμπληρώσει τις εν λόγω πληροφορίες εντός τριάντα ημερολογιακών ημερών από την παραλαβή των εν λόγω πληροφοριών.

Η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση επί της αιτούμενης εξαίρεση το αργότερο εντός 6 μηνών από την παραλαβή του αιτήματος του πρώτου εδαφίου ή, σε περίπτωση που έχουν παρασχεθεί περαιτέρω πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη δυνάμει του τρίτου εδαφίου, το αργότερο εντός 4 μηνών από την τελευταία παραλαβή σχετικών πληροφοριών, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη. Ελλείψει ρητής απόφασης της Επιτροπής εντός των εν λόγω προθεσμιών, η εξαίρεση θεωρείται ότι έχει χορηγηθεί.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για τις εξαιρέσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

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 βοηθητικών γραμμών και των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών να διαχειρίζονται αμαξοστοιχίες 740 m χωρίς χειρισμό·
- στ) επέκταση και η ηλεκτροδότηση των βοηθητικών γραμμών αναχωρήσεων και αφίξεων, προσαρμογές των συστημάτων σηματοδότησης και βελτιώσεις της διαμόρφωσης των τροχιών·
- ζ) προώθηση, όπου ενδείκνυται, της μετάβασης των βοηθητικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος σιδηροτροχιάς.

ΤΜΗΜΑ 7

ΑΣΤΙΚΟΙ ΚΟΜΒΟΙ

Άρθρο 39

Στοιχεία αστικών κόμβων

1. Ο αστικός κόμβος περιλαμβάνει ιδίως:
 - α) υποδομές μεταφορών στον αστικό κόμβο που αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των παρακάμψεων·
 - β) σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ιδίως στους πολυτροπικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και τερματικούς σταθμούς λεωφορείων, τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, τους λιμένες ή τους αερολιμένες·
 - γ) διαγράφεται
2. Οι πόλεις στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαριθμούνται στο παράρτημα II. Για να αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να περιλαμβάνεται στο παράρτημα II, ένας αστικός κόμβος πρέπει να έχει πληθυσμό τουλάχιστον 100 000 κατοίκων ή, εάν δεν υπάρχει αστικός κόμβος σε μια περιφέρεια NUTS 2, να αποτελεί τον κύριο κόμβο της εν λόγω περιφέρειας NUTS 2.

Άρθρο 40

Απαιτήσεις για τους αστικούς κόμβους

1. 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) τη διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].
- β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027:
- i) την έγκριση και την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ για κάθε αστικό κόμβο, το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μέτρα για την ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, για την προώθηση αποδοτικής κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της αστικής εφοδιαστικής, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης·
 - ii) τη συλλογή και υποβολή στην Επιτροπή δεικτών αστικής κινητικότητας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, για κάθε αστικό κόμβο·
- γ) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, 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 λεωφορείων και πούλμαν·
- δ) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, την ανάπτυξη, όπου είναι οικονομικά βιώσιμο, τουλάχιστον ενός πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού, εάν δεν υπάρχει ήδη τέτοιος τερματικός σταθμός, με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων εντός ή εγγύς του αστικού κόμβου.

Ένας πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός μπορεί να εξυπηρετεί πολλούς αστικούς κόμβους και να βρίσκεται εντός του αστικού κόμβου ή πλησίον αυτού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή αναλόγως.

- 1α. Κατά την έγκριση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ, οι τοπικές αρχές, σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές όποτε συντρέχει περίπτωση, καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι τα ΣΒΑΚ είναι σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του παραρτήματος V, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις διευρωπαϊκές ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.
2. Η Επιτροπή εκδίδει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτελεστικό κανονισμό για τον καθορισμό, σε περιορισμένο αριθμό, των δεικτών σχετικά με τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια των μεταφορών που προβλέπει 1 στοιχείο β). Η εν λόγω εκτελεστική πράξη καθορίζει επίσης επιμέρους προθεσμίες για την υποβολή κάθε δείκτη. Οι προθεσμίες αυτές ορίζονται από 3 έως 5 έτη. Κατά τον καθορισμό του λεπτομερούς συνόλου δεικτών, λαμβάνεται υπόψη η διαθεσιμότητα και η προσπελασιμότητα των δεδομένων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.
3. Η Επιτροπή δημιουργεί επίσης, το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, διαδικτυακή διεπαφή που επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να υποβάλλουν τα ΣΒΑΚ και τους δείκτες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) και επιτρέπει στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι έχουν υποβληθεί τα ΣΒΑΚ και οι δείκτες.

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) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 39 παράγραφος 1 στοιχείο β), προκειμένου να αυξηθούν οι επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, π.χ. μετρό ή τραμ·

- β) αδιάλειπτη διασύνδεση μεταξύ των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου υποδομών και των υποδομών περιφερειακών και τοπικών βιώσιμων μεταφορών. Μπορεί να περιλαμβάνει, για τους μεν επιβάτες, τη δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, κράτησης, πληρωμής των ταξιδιών τους και λήψης των εισιτηρίων τους μέσω υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας, ενώ για τις εμπορευματικές μεταφορές, εγκαταστάσεις αστικής εφοδιαστικής για καλύτερη ενοποίηση των παραδόσεων σε αστικές περιοχές, π.χ. μικροκόμβους και κόμβους εφοδιαστικής με ποδήλατα, ιδίως αν συνδέονται με υποδομές σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών·
- β-α) βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών επιβατικών μεταφορών, μεταξύ σιδηροδρομικών μεταφορών, οδικών μεταφορών, ενεργών τρόπων μετακίνησης, και, κατά περίπτωση, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών·
- β-β) βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ σιδηροδρομικών μεταφορών, οδικών μεταφορών, και, κατά περίπτωση, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με πλατφόρμες και εγκαταστάσεις εφοδιαστικής·
- γ) μετριασμός της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·
- δ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων τον οικολογικό προσανατολισμό των αστικών στόλων για επιβάτες και εμπορεύματα·
- ε) αύξηση του μεριδίου των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μετακίνησης και μέτρα για τον προσανατολισμό κυρίως της κινητικότητας των επιβατών προς αυτούς τους τρόπους.
- στ) διαγράφεται.
- ζ) στ) προώθηση αποτελεσματικής παράδοσης εμπορευμάτων χαμηλού θορύβου και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις αστικές περιοχές.

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, για 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 ακόλουθα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές εγκαθίστανται σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και εντός των ορίων που θέτουν οι εν λόγω διατάξεις, στο σύνολο της Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ενός συνόλου διαλειτουργικών βασικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη:
 - α) για τους σιδηροδρόμους: ERTMS, εφαρμογές τηλεματικής για υπηρεσίες εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως αναφέρεται στην τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας, 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 και τις διεπαφές τους με άλλους τρόπους μεταφοράς: ITS·
 - δ) για τις θαλάσσιες μεταφορές: για τη διαχείριση κυκλοφορίας πλοίων, υπηρεσίες VTMISS 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.

3. διαγράφεται.

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 αερίων του θερμοκηπίου και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικο-οικονομικών 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 στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, 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·
 - 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· ή
 - 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, προωθώντας τις τακτικές και συχνές υπηρεσίες.
2. διαγράφεται.

Νέες τεχνολογίες και καινοτομία

Προκειμένου το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών να συμβαδίζει με τις καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, σκοπός του θα είναι ιδίως:

- α) η στήριξη και η 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 με τρόπο εναρμονισμένο και συντονισμένο·
- β) η ενίσχυση της απαλλαγής όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές μέσω της τόνωσης της ενεργειακής απόδοσης, η εισαγωγή λύσεων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και άλλων νέων λύσεων, όπως τα βιώσιμα καύσιμα, και παροχή αντίστοιχων υποδομών, όπου είναι δυνατόν μέσω συνεργειών με το ΔΕΔ-Ε. 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, προκειμένου να συνδεθεί η τοπική παραγωγή καθαρής ενέργειας με εφαρμογές κινητικότητας μηδενικών εκπομπών. Οι υποδομές μεταφορών μπορούν επίσης να συμβάλουν στην ανάπτυξη άλλων τεχνολογιών που επιταχύνουν την απαλλαγή της οικονομίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.
- γ) η υποστήριξη της εισαγωγής και της διάδοσης της χρήσης νέων ψηφιακών τεχνολογιών, πιο συγκεκριμένα, η προώθηση της ανταλλαγής δεδομένων και των υποδομών συνδεσιμότητας αδιάλειπτης κάλυψης στο σύνολο του δικτύου, με σκοπό την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου και επιδόσεων των ψηφιακών υποδομών και την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης·
- δ) η βελτίωση της ασφάλειας και της βιωσιμότητας κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων·

- ε) η βελτίωση της λειτουργίας, της διαχείρισης, της προσβασιμότητας, της διαλειτουργικότητας, της συνδυαστικότητας και της απόδοσης του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας·
- στ) η προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και ευκολονόητων πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και την πολυτροπικότητα καθώς και σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών τους όσον αφορά τις μεταφορές·
- ζ) διαγράφεται.
- η) η προώθηση μέτρων για τη μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·
- θ) η εισαγωγή τεχνολογίας για την ασφάλεια·
- ι) η βελτίωση της ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών στις διαταράξεις και την κλιματική αλλαγή μέσω των αναβαθμίσεων και του σχεδιασμού των υποδομών καθώς 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

διαγράφεται.

Ανθεκτικότητα των υποδομών

1. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι, κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια και η ανθεκτικότητα των υποδομών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους, τις ανθρωπογενείς καταστροφές, τα ατυχήματα και τις διακοπές λειτουργίας, καθώς και οι σκόπιμες διαταραχές που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Ειδικότερα, συνεκτιμούν δεόντως:
 - 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 την ανθεκτικότητα των υποδομών, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις διασυννοριακές 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 λαμβάνοντας υπόψη 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. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που προβλέπονται σε άλλες πράξεις της ΕΕ, η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης συμβάσεων για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ξεκίνησε από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 47

Κίνδυνοι για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη

1. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προστατεύεται κατά δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη που απορρέουν από τη συμμετοχή ή τη συμβολή οποιασδήποτε επιχείρησης τρίτης χώρας σε έργο κοινού ενδιαφέροντος.
2. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452, της αποκλειστικής ευθύνης κάθε κράτος μέλος για την εθνική του ασφάλεια, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ΣΕΕ, και του δικαιώματος κάθε κράτους μέλους να προστατεύει τα ουσιώδη συμφέροντα ασφάλειάς του σύμφωνα με το άρθρο 346 ΣΛΕΕ, οποτεδήποτε ένα κράτος μέλος κρίνει ότι η συμμετοχή ή η συμβολή κάθε είδους ενός φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών από την άποψη της ασφάλειας ή της δημόσιας τάξης, το εν λόγω κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κάθε κατάλληλο μέτρο που λαμβάνει για τον μετριασμό αυτού του κινδύνου.

Άρθρο 48

Συντήρηση και κύκλος ζωής έργων

1. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των κρατών μελών όσον αφορά τον προγραμματισμό της συντήρησης των υποδομών και της αρμοδιότητάς τους όσον αφορά τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση της συντήρησης των υποδομών, καθώς επίσης με την επιφύλαξη, κατά περίπτωση, της αρχής της ετήσιας διάρκειας του προϋπολογισμού, τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν 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, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας προσαρμοσμένο στη ροή της κυκλοφορίας και να βελτιώνεται η ανθεκτικότητά του, και ότι λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και το εκτιμώμενο κόστος προληπτικής συντήρησης για όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών κατά το στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της αναβάθμισης·
- β) υφίσταται μακροπρόθεσμος σχεδιασμός συντήρησης του οδικού δικτύου και, κατά περίπτωση, των υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- γ) διαγράφεται.
- δ) υφίσταται συνοχή μεταξύ των αναγκών συντήρησης και ανακαίνισης στην περίπτωση σιδηροδρομικής υποδομής που σχετίζεται με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Άρθρο 49

Προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες

Οι διευρωπαϊκές υποδομές μεταφορών επιτρέπουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, ιδίως:

- άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα· και
- άτομα που διαμένουν σε εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης και σε άλλες απομακρυσμένες περιοχές ή περιοχές αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές, 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 κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και αποσκοπούν, ειδικότερα, στη βελτίωση των διασυννοριακών συνδέσεων, στην προσθήκη των ελλειπόντων κρίκων, 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 διασυννοριακά τμήματα, ιδίως με σκοπό την ανάπτυξη ενός διαλειτουργικού συστήματος εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς και ενός υψηλών επιδόσεων δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων μεταφορών μεγάλης ταχύτητας, σε ολόκληρη την Ένωση·
 - δ) την υποστήριξη της συντονισμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης και εφαρμογής καινοτόμων λύσεων για την ψηφιοποίηση και τη διαλειτουργικότητα των μεταφορών.
 - ε) την προώθηση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

3. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών διευκολύνουν τα κράτη μέλη να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές.
4. Το ERTMS και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελούν τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Οι πράξεις που θεσπίζονται σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο διευκολύνουν την έγκαιρη ανάπτυξη του ERTMS και την ενσωμάτωση των υποδομών και υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών 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 μειζόνων 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 Ευρωπαϊού Συντονιστή αφορά την υλοποίηση ενός και μόνον διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας.
3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαϊού 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) υποβάλλουν ετησίως έκθεση κατάστασης προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην 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 ενδεχομένως δυνητικές λύσεις.

6. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και της αρμοδιότητας των κρατών μελών όσον αφορά τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση των υποδομών, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών:

- α) συνεργάζονται στενά με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και τα οικεία κράτη μέλη ώστε να συμβάλλουν στον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των επενδυτικών αναγκών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
- β) παρακολουθούν τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, σε στενή συνεργασία με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, κατά περίπτωση, εντοπίζουν πιθανούς φραγμούς, όπως τεχνικούς και επιχειρησιακούς, και να διατυπώνουν σχετικές συστάσεις.

7. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών:

- α) συνεργάζονται στενά με τα οικεία κράτη μέλη προκειμένου να συμβάλλουν στον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των επενδυτικών αναγκών για τις σιδηροδρομικές επιβατικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·
- β) σε στενή συνεργασία με τους διαχειριστές υποδομής, παρακολουθούν τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών.

8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η Επιτροπή ζητεί τη συμβουλευτική γνώμη του Ευρωπαϊού 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 Ευρωπαϊού 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 κατόπιν διαβούλευσης με τα οικεία κράτη μέλη, να ανακαλέσει τον διορισμό του και να διορίσει νέο Ευρωπαίο Συντονιστή, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

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 την οριζόντια προτεραιότητα» αντίστοιχα.
2. Το «Φόρουμ του διαδρόμου» συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαίο 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 Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί να συστήνει και να προεδρεύει σε ομάδες εργασίας για τον διάδρομο, οι οποίες επικεντρώνονται στα εξής:
 - α) διαλειτουργικότητα και ανάπτυξη νέων 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) άλλα θέματα που κρίνονται αναγκαία.

Κατά περίπτωση, ο Ευρωπαίος 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 την οριζόντια προτεραιότητα συγκροτείται και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Στο λόγω φόρουμ επιτρέπεται να συμμετέχουν ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, όποτε ενδείκνυται και σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, εκπρόσωποι των σχετικών τομέων. Τα κράτη μέλη διορίζουν εκπρόσωπο που 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 την οριζόντια προτεραιότητα και του παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για την άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ανάπτυξη των διαδρόμων στα σχετικά εθνικά σχέδια και προγράμματα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
6. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να διαβουλεύεται 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 σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς 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 της οριζόντιας προτεραιότητας. 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, ιδίως των διασυνοριακών τμημάτων·
 - 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, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών, που παρακωλύουν την ανάπτυξη και την υλοποίηση του διαδρόμου, ιδιαίτερα στα διασυνοριακά τμήματα·

- 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, ιδίως των διασυνοριακών τμημάτων·
- 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 και τις συνδέσεις του·
- στ) Σχέδιο, το οποίο μπορεί να περιέχει ενδιάμεσα μη δεσμευτικά ορόσημα, 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, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής:

- συνεργάζεται με την εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του διαδρόμου που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 για τις πτυχές που αφορούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές·
- λαμβάνει υπόψη τα σχετικά με τον διάδρομο στοιχεία της ανάλυσης, τα σχέδια δράσης που εκπονούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 4 και τον κατάλογο που αναφέρεται στο άρθρο 18 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 για τις πτυχές που σχετίζονται με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς.
- λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 7 στοιχείο β) για την πτυχή που σχετίζεται με τις επιβατικές υπηρεσίες.

- ζ) τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που διενεργούν οι διοικητικές δομές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 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 σε αστικούς κόμβους, σε συνεργασία με τα οικεία κράτη μέλη και τις αρμόδιες τοπικές αρχές, τα οποία μπορούν να συμβάλουν στην αποτελεσματική λειτουργία των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στον διάδρομο και στην επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ παράλληλα συνάδουν με τα σχετικά ΣΒΑΚ.
- θ) προσδιορισμό, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, των προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη 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 εξωτερικοτήτων.

4. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής υποστηρίζει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών, ιδίως σε ό,τι αφορά:

- α) κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, μέσω της παροχής βοήθειας κατά τον προσδιορισμό των προβλημάτων και σημείων συμφόρησης όσον αφορά την υλοποίηση, μεταξύ άλλων, των επιχειρησιακών ζητημάτων, σε κάθε διάδρομο ή για κάθε οριζόντια προτεραιότητα·
- β) κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, τον σχεδιασμό έργων και επενδύσεων, το σχετικό κόστος και το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή της οριζόντιας προτεραιότητας·

- γ) τις εργασίες στο εποπτικό όργανο ή σε ανάλογο διοικητικό όργανο μιας ενιαίας οντότητας, κατά περίπτωση, για τον συντονισμό, την κατασκευή ή/και τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 5.

Άρθρο 54

Εκτελεστικές πράξεις

1. διαγράφεται.
2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 4α, και με την επιφύλαξη της έγκρισης των ενδιαφερόμενων κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 172 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την υλοποίηση διασυνοριακών τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή για την υλοποίηση των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου ή των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί επίσης να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την υλοποίηση άλλων συγκεκριμένων τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, προκειμένου να διασφαλίζεται ο συνεκτικός καθορισμός προτεραιοτήτων για τον εν λόγω σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων μέσω του καθορισμού ενδεικτικών οροσήμων για την υλοποίηση των αντίστοιχων σημαντικών ελλειπόντων κρίκων και για την αφαίρεση σημείων συμφόρησης. Οι εκτελεστικές πράξεις εκπονούνται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και επικαιροποιείται ανά τετραετία ή κατόπιν αιτήματος των κρατών μελών.
3. Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 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 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 και εφόσον αυτή δεν προβλέπει κάτι διαφορετικό, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή ανά διετία έκθεση σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο, στην οποία παρουσιάζονται, ειδικότερα, οι χρηματοδοτικές δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο εθνικό σχέδιο προϋπολογισμού. Η έκθεση μπορεί να παραπέμπει στις πληροφορίες που συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 55.

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 περάτωση του δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών μέσω της υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις.
- 1α. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν ετήσια τεχνικά δεδομένα σχετικά με τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που ορίζονται στο κεφάλαιο III του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν οι πληροφορίες αυτές έχουν ήδη συλλεχθεί στο επίπεδο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τους σκοπούς άλλων ενωσιακών εφαρμογών ή βάσεων δεδομένων.
- 1β. Η σχετική διαβίβαση εξασφαλίζεται με αυτοματοποιημένο τρόπο μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Έως ότου η λειτουργία αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων στο TENtec καταστεί πλήρως λειτουργική, η διαβίβαση αυτή εξασφαλίζεται ανά διετία.
- 1γ. Όσον αφορά τις επενδύσεις που σχετίζονται με έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν χρηματοοικονομικά στοιχεία ανά διετία με τη μορφή ετήσιων συγκεντρωτικών δεδομένων ανά τρόπο μεταφοράς και ανά δίκτυο (κεντρικό, εκτεταμένο κεντρικό και συνολικό).
- 1δ. Η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 59 παράγραφος 3, τον κατάλογο των τεχνικών δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1α.

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 εμπιστευτικές ή που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο ή να επηρεάσουν αδικαιολόγητα διαδικασίες δημόσιων συμβάσεων σε κάποιο κράτος μέλος.
3. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίζουν την ποιότητα, την πληρότητα και τη συνοχή των δεδομένων που περιλαμβάνονται στο σύστημα πληροφοριών TENtec. Συνεργάζονται προκειμένου να καταστεί δυνατή η αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ εθνικών συστημάτων και πηγών δεδομένων και του TENtec.

Άρθρο 56

Επικαιροποίηση του δικτύου

1. Με την επιφύλαξη της έγκρισης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερο εδάφιο της ΣΛΕΕ, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II, προκειμένου:
- α) να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο άρθρο 20 παράγραφος 3 στοιχείο α), στο άρθρο 24 παράγραφος 4 στοιχεία α) και β) και στο άρθρο 32 παράγραφος 2 και από τα ποσοτικά όρια και τις ποιοτικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 24 παράγραφος 4 στοιχείο β-α) εν προκειμένω η Επιτροπή:
- i) συμπεριλαμβάνει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του συνολικού δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία τριετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά υπερέβη το αντίστοιχο όριο·
- ii) αποκλείει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του συνολικού δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του 85 % του αντίστοιχου ορίου ή κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους·

- β) περιλαμβάνει αστικούς κόμβους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, εάν αποδειχθεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 39 παράγραφος 2 ή αποκλείει αστικούς κόμβους από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους·
- γ) περιλαμβάνει στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικούς σταθμούς κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών που προσδιορίζονται από το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 5 ή αποκλείει σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή αποκλείει τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και β-α) κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών·
- δ) προσαρμόζει, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1, τους χάρτες για τις οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές υποδομές με αυστηρά περιορισμένο τρόπο, ώστε να αντικατοπτρίζει την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά 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 απόφαση έγκρισης έργου.

Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β) βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στατιστικές των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών των κρατών μελών.

1α. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που περιλαμβάνει αστικό κόμβο από το παράρτημα II σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο β):

- α) παρατείνει τις προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 στοιχείο β) και γ) κατά 3 έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 και τις 31 Δεκεμβρίου 2033 αντίστοιχα· για τους αστικούς κόμβους που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II μετά τη λήξη των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ), οι προθεσμίες αυτές παρατείνονται κατά 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης.
- β) παρατείνει την ισχύουσα προθεσμία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του άρθρου 40 παράγραφος 1 στοιχείο δ) κατά 5 έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2045· για τους αστικούς κόμβους που περιλαμβάνονται στο παράρτημα II μετά τη λήξη της προθεσμίας που ορίζεται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 στοιχείο δ), η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

- 1β. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που περιλαμβάνει τερματικό σταθμό οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών από τα παραρτήματα Ι και ΙΙ σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο γ):
- α) παρατείνει τις προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και στο άρθρο 37 παράγραφος 2 κατά 3 έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033· για τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ μετά τη λήξη των προθεσμιών που ορίζονται στο άρθρο 37 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και στο άρθρο 37 παράγραφος 2, οι προθεσμίες αυτές παρατείνονται κατά 3 έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης.
 - β) παρατείνει την προθεσμία που ορίζεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3 κατά 5 έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2045· για τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ μετά τη λήξη της προθεσμίας που ορίζεται στο άρθρο 37 παράγραφος 3, η εν λόγω προθεσμία παρατείνεται κατά 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.
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 της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.
- 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 εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 60 για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ προκειμένου να περιλαμβάνει ή να προσαρμόζει ενδεικτικούς χάρτες δικτύων υποδομών μεταφορών γειτονικών χωρών. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται σε συμφωνίες υψηλού επιπέδου για τα δίκτυα υποδομών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων 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 ότι τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνάδουν με την πολιτική μεταφορών της Ένωσης, με τις προτεραιότητες και τις προθεσμίες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Λαμβάνουν επίσης υπόψη, μεταξύ άλλων, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών για τους σχετικούς διαδρόμους και τις οριζόντιες προτεραιότητες για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
2. διαγράφεται.
3. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή το σχετικό ή τα σχετικά εθνικά σχέδια ή προγράμματα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή περίληψη αυτών, καθώς και κάθε σημαντική τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη δημόσιας διαβούλευσης για το εκάστοτε σχέδιο ή πρόγραμμα. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης στην Επιτροπή το τελικό ή τα τελικά εθνικά σχέδια ή προγράμματα αμέσως μετά την έγκρισή τους.

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 παράγραφος 3, η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁶⁶.
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 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 56 παράγραφοι 1 και 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για πέντε έτη από [την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. 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.

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).

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 αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
- 3α. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα 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

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαίων 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 Ευρωπαίων Συντονιστών, επανεξετάζει την υλοποίηση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού 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 συνολικό 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 συνολικό δίκτυο θα πρέπει να τροποποιηθούν για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις των ροών μεταφορών και του εθνικού επενδυτικού σχεδιασμού.

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

1. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να αιτιολογήσει ή να αιτιολογήσουν 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, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής συμμετέχει στη διαδικασία ώστε να υποβοηθήσει τα κράτη μέλη στην αναζήτηση λύση στο πρόβλημα.
3. Με την επιφύλαξη της διαδικασίας του άρθρου 258 ΣΛΕΕ και του άρθρου 8 παράγραφος 4α, η Επιτροπή μπορεί, αφού εξετάσει τους λόγους που προβάλλονται από το ενδιαφερόμενο ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, σε περίπτωση που η σημαντική καθυστέρηση στην έναρξη ή την περάτωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο συνολικό δίκτυο καταλογίζεται στο κράτος μέλος ή στα κράτη μέλη χωρίς επαρκή αιτιολόγηση, να παράσχει στο ενδιαφερόμενο ή στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μη δεσμευτικές συστάσεις με σκοπό την εξάλειψη της εν λόγω καθυστέρησης και/ή την πρόληψη ή τη μείωση περαιτέρω καθυστερήσεων.
4. διαγράφεται.

Άρθρο 63

Εξαιρέσεις

Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, καθώς και οι διατάξεις περί πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν ισχύουν για την Κύπρο, τη Μάλτα και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους. Οι διατάξεις σχετικά με τον ασφαλή και προστατευμένο χώρος στάθμευσης δεν εφαρμόζονται στα εν λόγω κράτη μέλη και περιοχές.

Οι διατάξεις σχετικά με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για τις σιδηροδρομικές μεταφορές του άρθρου 16α δεν εφαρμόζονται στα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές.

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) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με την οργάνωση, τη διακυβέρνηση 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. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στη διακυβέρνηση, τη διαχείριση και τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών που περιλαμβάνονται στους εμπορευματικούς διαδρόμους, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση των εν λόγω υποδομών.»

1α) «Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, η αναφορά στο «άρθρο 2 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ»·»

(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 την οδηγία 2012/34/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-Μ].
* Κανονισμός [...]

(3) ο τίτλος του Κεφαλαίου ΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
«ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ»

(4) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Οργάνωση και διακυβέρνηση των εμπορευματικών διαδρόμων

1. διαγράφεται.
 2. Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-Μ] 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 τη διακυβέρνηση του εμπορευματικού διαδρόμου εντός 18 μηνών από την ημερομηνία της μεταβολής. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και κατόπιν συμφωνίας της Επιτροπής, η περίοδος μπορεί να παραταθεί σε 24 μήνες. Η εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή της οργάνωσης και της διαχείρισης του διαδρόμου σύμφωνα με τα άρθρα 9 έως 19 στη νέα γεωγραφική εναρμόνιση.
 3. Η εκτελεστική επιτροπή εμπορευματικού διαδρόμου μπορεί να αποφασίσει να εξετάσει τις διοικητικές, επιχειρησιακές και σχετικές με τη διαλειτουργικότητα πτυχές των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στον διάδρομο. Οι διατάξεις των άρθρων 11 και 14 δεν εφαρμόζονται στις υπηρεσίες αυτές.»
- (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).»·

α-β) στην παράγραφο 2, η αναφορά στο «άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από την αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/EE».

α-γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

Κράτος μέλος που έκανε χρήση του άρθρου 5 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού, στην αρχική του έκδοση, μπορεί να αποφασίσει ότι, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 10 έτη από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-M], ο διαχειριστής ή οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για τη σιδηροδρομική υποδομή στο έδαφός του δεν συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο που συγκροτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί αμελλητί την απόφασή του στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον σχετικό εμπορευματικό διάδρομο.

Στην περίπτωση αυτή, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και ο ενδιαφερόμενος διαχειριστής υποδομής συνεργάζονται με το διοικητικό συμβούλιο όποτε απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων του εν λόγω συμβουλίου.

Ένα κράτος μέλος που κάνει χρήση του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου μπορεί, οποτεδήποτε στη συνέχεια κατά τη διάρκεια της δεκαετούς περιόδου που αναφέρεται σε αυτήν, να αποφασίσει ότι ο διαχειριστής ή οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για τη σιδηροδρομική υποδομή στο έδαφός του θα συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο που συγκροτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Κοινοποιεί αμελλητί την απόφασή του στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον σχετικό εμπορευματικό διάδρομο.

α-δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

Η Ιρλανδία δύναται να αποφασίσει ότι οι εκπρόσωποι των αρχών της και ο διαχειριστής ή οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για τη σιδηροδρομική υποδομή στο έδαφός της δεν συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή ή/και στο διοικητικό συμβούλιο που συγκροτούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Η Ιρλανδία κοινοποιεί αμελλητί την απόφασή της στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον σχετικό εμπορευματικό διάδρομο.

Στην περίπτωση αυτή, οι ενδιαφερόμενες αρχές και ο ενδιαφερόμενος διαχειριστής ή διαχειριστές υποδομής συνεργάζονται με την εκτελεστική επιτροπή και με το διοικητικό συμβούλιο όποτε απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων των εν λόγω οργάνων.

Η Ιρλανδία δύναται να αποφασίσει, οποτεδήποτε στη συνέχεια, ότι οι εκπρόσωποι των αρχών της και ο διαχειριστής ή οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για τη σιδηροδρομική υποδομή στο έδαφός της θα συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή ή/και στο διοικητικό συμβούλιο που συγκροτούνται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Κοινοποιεί αμελλητί την απόφασή της στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον σχετικό εμπορευματικό διάδρομο.

α-ε) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Η εκτελεστική επιτροπή λαμβάνει αποφάσεις βάσει αμοιβαίας συναίνεσης των εκπροσώπων των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών που συμμετέχουν στο εν λόγω όργανο.

α-στ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α-ζ) στην παράγραφο 6, η αναφορά στο «άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/440/EΚ» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ».

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. Η εκτελεστική επιτροπή ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο Ευρωπαϊό Συντονιστή και ενεργεί ως ενδιάμεσος φορέας εκδίδοντας και γνωμοδοτώντας επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. Ο ενδιαφερόμενος Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να εκδώσει γνώμη επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. 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 ενημερώνει τον Ευρωπαϊό Συντονιστή και τους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34, τους οποίους αφορά ο εμπορευματικός διάδρομος. Η εκτελεστική επιτροπή ενεργεί ως ενδιάμεσος φορέας εκδίδοντας και γνωμοδοτώντας επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. Ο ενδιαφερόμενος Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να εκδώσει γνώμη επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. 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 διαβουλεύεται 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 12α του παρόντος κανονισμού·
- 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-M]. 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-M].
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-M].
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. Οι γνώμες των συμβουλευτικών ομάδων σχετικά με τις επενδύσεις τεκμηριώνονται με επαρκή αιτιολόγηση. 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, ιδίως όσον αφορά εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m 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 για τις υποδομές ΔΕΔ-M που αφορούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως ορίζονται στα κεφάλαια II και III του κανονισμού (ΕΕ) [... νέος κανονισμός ΔΕΔ-M]·
 - γ) την ανάγκη για στοχευμένες επενδύσεις με σκοπό την εξάλειψη των τοπικών σημείων συμφόρησης, βελτιώσεις σε κόμβους και σιδηροδρομικές οδούς εισόδου ή τεχνικό εξοπλισμό για την ενίσχυση των λειτουργικών επιδόσεων.»

(8α) Προστίθεται το νέο άρθρο 12α:

«Άρθρο 12α

Λειτουργικές απαιτήσεις για τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους

1. Η εκτελεστική επιτροπή σε στενή συνεργασία με το διοικητικό συμβούλιο καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίσουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών δεν εμποδίζουν τη συμμόρφωση των λειτουργικών επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στους εμπορευματικούς διαδρόμους με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:
 - α) για κάθε εσωτερικό διασυνοριακό τμήμα ο χρόνος παραμονής όλων των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών δεν υπερβαίνει τα 25 λεπτά κατά μέσο όρο, με εξαίρεση τα τμήματα όπου πραγματοποιείται αλλαγή εύρους σιδηροτροχιάς ή όπου οι έλεγχοι που διενεργούνται σε σύνορο στο οποίο δεν έχουν ακόμη καταργηθεί οι έλεγχοι σε αμαξοστοιχίες σύμφωνα με το σημείο 1.2 του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399⁶⁷ δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση με αυτό το χρονικό όριο. 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 διαδικασίες στα σύνορα ή παραμέτρους που σχετίζονται με τις υποδομές ή είναι λειτουργικής, τεχνικής και διοικητικής φύσης. Ο χρόνος παραμονής δεν περιλαμβάνει τον χρόνο που δεν μπορεί να αποδοθεί στη διέλευση των συνόρων, όπως λειτουργικές διαδικασίες που διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται εγγύς του σημείου διέλευσης των συνόρων αλλά δεν σχετίζονται εγγενώς τη διέλευση·

⁶⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, περί κώδικα της Ένωσης σχετικά με το καθεστώς διέλευσης προσώπων από τα σύνορα (κώδικας συνόρων του Σένγκεν) (ΕΕ L 77 της 23.3.2016, σ. 1).

- β) τουλάχιστον το 75 % των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο εμπορευματικού διαδρόμου 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 λόγω αιτιών που μπορούν να αποδοθούν στον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομών της Ένωσης. Καθυστερήσεις που συνέβησαν σε τρίτες χώρες και οφείλονται σε αυτές κατά τη διέλευση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών επίσης δεν λαμβάνονται υπόψη.

2. διαγράφεται.

(8β) Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 3, η αναφορά στην «οδηγία 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στην «οδηγία 2012/34/EE»

β) Στην παράγραφο 4:

η αναφορά στο «άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/EE»·

η παραπομπή στο «άρθρο 13 και στο κεφάλαιο III της εν λόγω οδηγίας» αντικαθίσταται από παραπομπή στο «άρθρο 38 και το κεφάλαιο IV τμήμα 3 της εν λόγω οδηγίας».

(8γ) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, η αναφορά στο «άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 39 της οδηγίας 2012/34/EE»

β) Στην παράγραφο 3:

- η αναφορά στο «άρθρο 15 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 40 της οδηγίας 2012/34/EE»·

- η αναφορά στο «παράρτημα III 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/EE».

γ) στην παράγραφο 5, η αναφορά στο «άρθρο 23 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 48 της οδηγίας 2012/34/EE».

δ) στην παράγραφο 8, η αναφορά στο «άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 44 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/EE»·

ε) στην παράγραφο 10, η αναφορά στο «άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/EE».

8γ) Στο άρθρο 15:

- η αναφορά στο «άρθρο 16 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 41 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/EE»·

- η αναφορά στο «άρθρο 10 παράγραφος 5 της οδηγίας 91/440/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34/EE»·

8δ) Στο άρθρο 17 παράγραφος 2, η αναφορά στο «άρθρο 3 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/EE».

8ε) Στο άρθρο 18,στοιχείο α) η αναφορά στο «άρθρο 3 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/EE».

(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/EE.

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 12α.
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.»

9α) Το άρθρο 20 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1:

- η αναφορά στο «άρθρο 30 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/EE»·
- η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Ειδικότερα, εξασφαλίζουν την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στον διάδρομο και είναι υπεύθυνοι για την προσφυγή που προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 56 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας.»

β) Στην παράγραφο 6, η αναφορά στο «άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2001/14/EK» αντικαθίσταται από αναφορά στο «άρθρο 40 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2012/34/EE».

(9β) Το άρθρο 21 διαγράφεται.

(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 62 της οδηγίας 2012/34.»

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 / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος
