



# ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

---

Βρυξέλλες, 22 Νοεμβρίου 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

## **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ**

---

Θέμα: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ

---

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. .../2013  
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της

**περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ**

**(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 της νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,  
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>1</sup>,  
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>2</sup>,  
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 143 της 22.5.2012, σ. 130.

<sup>2</sup> ΕΕ C 225 της 22.7.2012, σ. 150.

<sup>3</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ...Νοεμβρίου 2013 ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ... ..

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> αναδιατυπώθηκε για λόγους σαφήνειας με την απόφαση αριθ. 661/2010/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>.
- (2) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συμβάλλουν στην επίτευξη μειζόνων στόχων της Ένωσης, όπως παρατίθενται, μεταξύ άλλων, στη στρατηγική Ευρώπη 2020 και τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών- Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» («Λευκή Βίβλος»), όπως η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής, της κοινωνικής και της εδαφικής συνοχής. Οι ειδικοί στόχοι τους, μεταξύ άλλων, επιτρέπουν επίσης την αδιάλειπτη, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα προσώπων και εμπορευμάτων, διασφαλίζουν την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης και συμβάλλουν στην περαιτέρω οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα σε παγκόσμια προοπτική. Αυτοί οι ειδικοί στόχοι θα πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με αποδοτική και βιώσιμη αξιοποίηση των πόρων. Χάριν παραδείγματος, η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων μπορεί να ισχυροποιηθεί με καινοτόμες λύσεις που θα αποσκοπούν στη βελτίωση της συμβατότητας μεταξύ των συστημάτων, όπως το εποχούμενο υλικό και οι σιδηροτροχιές πολλαπλού εύρους.

---

<sup>1</sup> Απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (EE L 228 της 9.9.1996, σ. 1).

<sup>2</sup> Απόφαση αριθ. 661/2010/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (EE L 204 της 5.8.2010, σ. 1).

- (3) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, και λαμβάνοντας υπόψη τις διαπραγματεύσεις που ευρίσκονται σε εξέλιξη με υποψήφιες και δυνάμει υποψήφιες χώρες.
- (4) Όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο, η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα των μεταφορών είναι δυνατόν να βελτιωθούν αισθητά εάν εξασφαλισθεί καλύτερη ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς σε όλο το δίκτυο, όσον αφορά τις υποδομές, τις ροές πληροφοριών και τις διαδικασίες.
- (5) Η Λευκή Βίβλος ζητεί την ανάπτυξη της τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών που αφορά τις μεταφορές, για να εξασφαλισθεί βελτιωμένη και ενοποιημένη διαχείριση της κυκλοφορίας και να απλουστευθούν οι διοικητικές διαδικασίες με βελτιωμένη υλικοτεχνική υποστήριξη των εμπορευματικών μεταφορών, με παρακολούθηση και εντοπισμό των εμπορευμάτων και βελτιστοποιημένα δρομολόγια και ροές κυκλοφορίας. Επειδή αυτά τα μέτρα προωθούν την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση των υποδομών μεταφορών θα πρέπει να ενταχθούν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

- (6) Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να λαμβάνει υπόψη την εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών και τις ιδιοκτησιακές σχέσεις που αφορούν τις υποδομές.-Τα κράτη μέλη παραμένουν πάντα οι κυρίως αρμόδιες οντότητες για την κατασκευή και τη συντήρηση υποδομών μεταφοράς. Ωστόσο, άρχισαν να εμπλέκονται και άλλες οντότητες, συμπεριλαμβανομένων των εταιρών του ιδιωτικού τομέα, στην υλοποίηση ενός πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των συναφών επενδύσεων, μεταξύ των οποίων περιφερειακές και τοπικές αρχές, διαχειριστές υποδομών, ανάδοχοι ή λιμενικές και αερολιμενικές αρχές.
- (7) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές. Για να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της πολιτικής για το νέο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, θα πρέπει να καθορισθούν με κανονισμό ενιαίες απαιτήσεις για τις υποδομές, με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, με την αποκατάσταση και αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις η απουσία τακτικής συντήρησης στο παρελθόν καθιστά αναγκαία την αποκατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών. Η αποκατάσταση είναι μια διαδικασία που καταλήγει στην επίτευξη των αρχικών κατασκευαστικών παραμέτρων των υφιστάμενων εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υποδομών σε συνδυασμό με τη μακροπρόθεσμη βελτίωση της ποιότητάς της σε σύγκριση με την σημερινή κατάστασή της, κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων και των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

- (9) Κατά την εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ειδικές συνθήκες του εκάστοτε σχετικού σχεδίου. 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, υποδομές για ποδηλασία μεγάλων αποστάσεων, όπως το δίκτυο EuroVelo.
- (10) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί καλύτερα με μια δομή δύο επιπέδων, που συνίσταται σε ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο βασισμένα σε κοινή και διαφανή μεθοδολογία, τα οποία αμφότερα αποτελούν το ανώτατο επίπεδο σχεδιασμού των υποδομών στην Ένωση.
- (11) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που να εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, νησιωτικών και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως εξάλλου επιδιώκεται με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1255 /2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup> και θα ενισχύει τη μεταξύ τους κοινωνική και οικονομική συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται από τον παρόντα κανονισμό («κατευθυντήριες γραμμές») θα πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να προωθηθεί η ανάπτυξη δικτύου υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2011, για τη θέσπιση προγράμματος στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής (ΕΕ L 321 της 5.12.2011, σ. 1).

- (12) Η Λευκή Βίβλος αναγνωρίζει επίσης ότι παραμένουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά τις υποδομές των μεταφορών μεταξύ ανατολικών και δυτικών τμημάτων της Ένωσης. Οι διαφορές αυτές είναι ανάγκη να αντιμετωπισθούν προκειμένου να ολοκληρωθεί πλήρως το ευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών μεταφορών.
- (13) Το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να προσδιορισθεί και θα πρέπει να ληφθούν ενδεδειγμένα μέτρα για την ανάπτυξή του έως το 2030, κατά προτεραιότητα, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να αποτελέσει το σκελετό της ανάπτυξης ενός βιώσιμου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και θα πρέπει να τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα πρέπει να επιτρέψει την επικέντρωση της ενωσιακής δράσης στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης, εξυπηρετώντας τον στόχο που περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο, της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 60% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.
- (14) Θα πρέπει να είναι δυνατές οι εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις που αφορούν την υποδομή του κεντρικού δικτύου σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Θα πρέπει να περιλαμβάνονται περιπτώσεις όπου δεν μπορούν να αιτιολογηθούν οι επενδύσεις, π.χ. σε αραιοκατοικημένες περιοχές.
- (15) Η ιδιαίτερη κατάσταση απομονωμένων ή μερικώς απομονωμένων σιδηροδρομικών δικτύων θα πρέπει να αναγνωριστεί με τη διατύπωση εξαιρέσεων από ορισμένες απαιτήσεις για τις υποδομές.

- (16) Κατά την διενέργεια της αναθεώρησης της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου του 2023 η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη της εθνικά σχέδια υλοποίησης και μελλοντικές επεκτάσεις.
- (17) Το διευρωπαϊκό δίκτυο καλύπτει ένα μόνον τμήμα των υφιστάμενων δικτύων μεταφορών. Στο πλαίσιο της αναθεώρησης της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου του 2023, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εάν και άλλα τμήματα, όπως ορισμένες εσωτερικές πλωτές οδοί κλάσης III, θα πρέπει να ενσωματωθούν στο δίκτυο. Στο πλαίσιο αυτής της επανεξέτασης, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει επίσης την κατάσταση προόδου των έργων και, όπου είναι αναγκαίο, θα πρέπει να μπορεί να αναθεωρήσει αυτές τις προθεσμίες, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εξελίξεις που ενδεχομένως επηρεάζουν την πιθανότητα να τηρηθούν οι προθεσμίες αυτές.
- (18) Κατά την αναθεώρηση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου του 2023, η Επιτροπή, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη, θα πρέπει να αξιολογήσει την ενσωμάτωση άλλων τμημάτων στο δίκτυο, ιδίως των έργων προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στην απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ.
- (19) Για να εγκαθιδρυθεί συντονισμένα και σύντομα το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μπορούν να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα για να οριστικοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος έως το 2030. Όσον αφορά το εκτεταμένο δίκτυο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να ολοκληρωθεί και να ευθυγραμμιστεί με τις σχετικές διατάξεις των προσανατολισμών ως το 2050.

- (20) 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 στις κατευθυντήριες γραμμές. 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.
- (21) Θα πρέπει να καταδεικνύεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα διασυνοριακά έργα έχουν συνήθως υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, μπορεί όμως να έχουν μικρότερες άμεσες οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με τα αμιγώς εθνικά έργα. Τα διασυνοριακά αυτά έργα θα πρέπει να απολαύουν παρέμβασης προτεραιότητας εκ μέρους της Ένωσης προς εξασφάλιση της υλοποίησής τους.
- (22) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αναζητείται ενωσιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να υπόκεινται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους οφέλους με αναγνωρισμένη μεθοδολογία, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά στοιχεία οφέλους και κόστους σε κοινωνικό, οικονομικό, κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Η ανάλυση των οφελών και στοιχείων κόστους σε κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο θα πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

- (23) Στο πλαίσιο της επίτευξης των κλιματικών στόχων της Λευκής Βίβλου των μεταφορών, για μείωση των αερίων θερμοκηπίου κατά 60% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2050, θα πρέπει να αξιολογείται η επίπτωση των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν κατασκευή, επέκταση ή αναβάθμιση υποδομής μεταφορών όσον αφορά τα αέρια θερμοκηπίου.
- (24) 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. Καθώς για την ανάπτυξη και υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαιτείται κοινή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, όλα τα τμήματα του δικτύου θα πρέπει να έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό καθώς και σε άλλα σχετικά ενωσιακά και εθνικά νομοθετήματα.
- (25) Η συνεργασία με γειτονικές και τρίτες χώρες είναι αναγκαία για να εξασφαλίζεται η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα των σχετικών δικτύων υποδομών. Συνεπώς, η Ένωση θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προωθεί έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις χώρες αυτές.

- (26) Για να επιτευχθεί η ένταξη όλων των τρόπων μεταφοράς στο δίκτυο, απαιτείται κατάλληλος σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό προϋποθέτει επίσης την εφαρμογή σε όλο το δίκτυο ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές, τις τηλεματικές εφαρμογές, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλισθεί κατάλληλη και συντονισμένη καθιέρωση αυτών απαιτήσεων ανά την Ευρώπη για κάθε τρόπο μεταφοράς και τη διασύνδεσή του σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και πέραν αυτού, ώστε να αποκομισθούν τα οφέλη από το αποτέλεσμα της δικτύωσης και να καταστούν δυνατές διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας.
- (27) Για να προσδιορισθούν οι υπάρχουσες και οι προγραμματιζόμενες υποδομές του εκτεταμένου και του κεντρικού δικτύου, θα πρέπει να υπάρχουν χάρτες που θα επικαιροποιούνται διαρκώς ώστε να λαμβάνεται υπόψη η εξέλιξη των ροών κυκλοφορίας. Την τεχνική βάση των εν λόγω χαρτών αποτελεί το διαλογικό γεωγραφικό και τεχνικό σύστημα πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), το οποίο περιέχει με μεγάλες λεπτομέρειες την υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
- (28) Οι κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να θέτουν προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εντός του καθορισμένου χρονικού ορίζοντα.

- (29) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και την κυκλοφοριακή ασφάλεια και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαίες οι τηλεματικές εφαρμογές. Η ενημέρωση των επιβατών, μεταξύ άλλων η ενημέρωση για την έκδοση εισιτηρίων και τα συστήματα κράτησης θα πρέπει να παρέχεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής<sup>1</sup>.
- (30) Οι κατευθυντήριες γραμμές θα προβλέπουν την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου στους αστικούς κόμβους, σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, διότι οι κόμβοι αυτοί είναι τα σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού («τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που κινούνται εντός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και είναι τα σημεία μετεπιβίβασης εντός του ιδίου τρόπου μεταφοράς ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.
- (31) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, θα πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στους σκοπούς της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και του στόχους της Λευκής Βίβλου, για περιστολή κατά 60% των αερίων θερμοκηπίου έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα. Για την επίτευξη αυτών των στόχων θα πρέπει να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καθαρών καυσίμων σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καθαρών καυσίμων θα πρέπει να βασιστεί στη ζήτηση για τα εν λόγω καύσιμα και δεν θα πρέπει να απαιτείται να παρέχεται πρόσβαση σε κάθε εναλλακτικό καθαρό καύσιμο σε κάθε πρατήριο καυσίμων.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου 2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 123 της 12.5.2011, σ. 11).

- (32) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών 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. Έτσι οι συνδυασμένες μεταφορές θα καταστούν οικονομικά πιο ελκυστικές για τους επιβάτες, τους χρήστες και τους μεταφορείς εμπορευμάτων.
- (33) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών 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 και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.
- (34) Κατά το σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πρέπει να δίνουν τη δέουσα προσοχή στην αξιολόγηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων που βελτιώνουν καταλλήλως την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και τις περιβαλλοντικές καταστροφές.

- (35) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης θα πρέπει να διενεργήσουν περιβαλλοντικές αξιολογήσεις των σχεδίων και έργων, όπως προβλέπεται στην οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>1</sup>, την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>, την οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>4</sup> και την οδηγία 2011/92/ΕΕ, 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.
- (36) Η προστασία του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας καθώς και οι στρατηγικές απαιτήσεις των εσωτερικών πλωτών μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη.
- (37) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις έργων κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

- (38) Οι υποδομές μεταφορών θα πρέπει να προωθούν την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους επιβάτες με αναπηρία.
- (39) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν εκ των προτέρων αξιολογήσεις όσον αφορά την προσβασιμότητα της υποδομής και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτή.
- (40) Το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου, το οποίο επικαλύπτει. Θα πρέπει να περιλαμβάνει τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Θα πρέπει να αποτελεί πολύτροπη μεταφορά, δηλαδή να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.
- (41) Το κεντρικό δίκτυο έχει προσδιοριστεί με βάση αντικειμενική μεθοδολογία σχεδιασμού. Η μεθοδολογία αυτή έχει εντοπίσει τους σημαντικότερους αστικούς κόμβους, λιμένες και αερολιμένες καθώς και σταθμούς διέλευσης συνόρων. Όπου είναι δυνατόν, οι κόμβοι αυτοί συνδέονται με πολυτροπικές συνδέσεις, εφόσον είναι οικονομικά βιώσιμες, ασφαλείς για το περιβάλλον και εφικτές έως το 2030. Με τη μεθοδολογία έχει εξασφαλιστεί η διασύνδεση όλων των κρατών μελών και η ένταξη των κύριων νησιών στο κεντρικό δίκτυο.

- (42) Για να υλοποιηθεί το κεντρικό δίκτυο 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. Το μέσο αυτό δεν θα πρέπει να εκληφθεί ως βάση για την ιεράρχηση ορισμένων σχεδίων που αφορούν το κεντρικό δίκτυο. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του κυρίως δικτύου με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να βελτιώνονται οι διασυνοριακές συνδέσεις και να βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητα. Θα πρέπει να συμβάλλουν στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας.
- (43) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και της συνδυασμένης μεταφοράς. Αυτό θα επιτρέψει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι, βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα, αλλά επίσης και ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους. 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.

- (44) Σε συμφωνία με το σχετικό κράτος μέλος, οι προβλεπόμενοι στον παρόντα κανονισμό ευρωπαϊοί συντονιστές θα πρέπει να διευκολύνουν μέτρα για το σχεδιασμό ορθής διοικητικής δομής και να προσδιορίζουν τους χρηματοδοτικούς πόρους, τόσο ιδιωτικούς όσο και δημόσιους, για σύνθετα διασυνοριακά έργα για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου. Οι ευρωπαϊοί συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.
- (45) Ο ρόλος των ευρωπαϊών συντονιστών είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και τη συνεργασία κατά μήκος των διαδρόμων.
- (46) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους που έχουν καθορισθεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, καθώς και το ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης για το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) που προβλέπεται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ της Επιτροπής<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Απόφαση 2009/561/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 194 της 25.7.2009, σ. 60).

(47) 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) αριθ. .../2013\* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>. Αντίστοιχα, πρέπει να επιδιωχθεί ευθυγραμμισμένη και συνδυασμένη χρηματοδότηση από σχετικούς εσωτερικούς και εξωτερικούς μηχανισμούς, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής, το Ταμείο Επενδύσεων Γειτονίας (NIF) και ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (IPA)<sup>2</sup> και χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

---

\* ΕΕ: παρεμβάλλεται ο αριθμός του κανονισμού που αναφέρεται στο έγγραφο PE-CONS 76/13 και συμπληρώνεται η υποσημείωση 3.

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. .../2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... για τη θέσπιση του Μέσου «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L ...).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1085/2006 του Συμβουλίου, της 17ης Ιουλίου 2006, για τη θέσπιση μηχανισμού προενταξιακής βοήθειας (IPA) (ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 82).

- (48) Για να επικαιροποιούνται οι χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I, ώστε να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων των υποδομών μεταφοράς κατόπιν ανάλυσης με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά κατώτατα όρια, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II, σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και με την επιφύλαξη του άρθρου 172 αυτής. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ'εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (49) Τα συμφέροντα των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και αυτά της τοπικής κοινωνίας των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων.
- (50) Τα ευρωπαϊκά και εθνικά πλαίσια σχεδιασμού και υλοποίησης υποδομής μεταφορών καθώς και για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών προσφέρουν ευκαιρίες στους φορείς να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Το νέο μέσο για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, δηλαδή οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου, αποτελεί ισχυρό τρόπο για την αξιοποίηση των αντίστοιχων δυνατοτήτων των φορέων, την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ τους και την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας με δράσεις των κρατών μελών.

- (51) Προκειμένου να διασφαλισθούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.
- (52) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ιδίως η συντονισμένη εγκατάσταση και η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, δύνανται, λόγω της ανάγκης συντονισμού των στόχων αυτών, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως προβλέπεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (53) Η απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ θα πρέπει να καταργηθεί.
- (54) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και των εκτελεστικών πράξεων που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση των κανόνων και των γενικών αρχών σχετικά με τους μηχανισμούς ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

### *Άρθρο 1* *Αντικείμενο*

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που περιλαμβάνει δομή δύο επιπέδων και αποτελείται από το εκτεταμένο δίκτυο και το κεντρικό δίκτυο, το οποίο συγκροτείται επί τη βάση του εκτεταμένου δικτύου.
2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει έργα κοινού ενδιαφέροντος και προσδιορίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για τη διαχείριση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
4. Ο παρών κανονισμός προβλέπει μέτρα υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. 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.

*Άρθρο 2*  
*Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφοράς και τις τηλεματικές εφαρμογές, καθώς και μέτρα πρόωθησης 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 οδικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα του Κεφαλαίου ΙΙ.

*Άρθρο 3*  
*Ορισμοί*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και σε συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

- β) «γειτονική χώρα»: κάθε χώρα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, συμπεριλαμβανομένων της Στρατηγικής Εταιρικής Σχέσης, της πολιτικής διεύρυνσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών·
- γ) «τρίτη χώρα»: οποιαδήποτε γειτονική χώρα ή οποιαδήποτε άλλη χώρα με την οποία η Ένωση μπορεί να συνεργασθεί για να επιτύχει τους στόχους που επιδιώκονται με τον παρόντα κανονισμό·
- δ) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: η αξία ενός έργου η οποία, επιπλέον της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος μεμονωμένα, οδηγεί σε σημαντική βελτίωση είτε των συνδέσεων είτε της ροής των μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, η οποία μπορεί να καταδειχθεί με αναφορά σε βελτιώσεις όσον αφορά την απόδοση, τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα ή τη συνοχή, σύμφωνα με τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 4·
- ε) «διαχειριστής υποδομής»: οποιοσδήποτε φορέας ή επιχείρηση που είναι υπεύθυνος ιδίως για την εγκατάσταση ή τη συντήρηση υποδομής μεταφορών. Η έννοια αυτή μπορεί επίσης να περιλαμβάνει τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και προστασίας της υποδομής·

- στ) «τηλεματικές εφαρμογές»: τα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης και εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών με προστιθεμένη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την ασφαλή, περιβαλλοντικά αβλαβή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Δύνανται επίσης να περιλαμβάνουν συσκευές που ευρίσκονται επί του οχήματος, με την προϋπόθεση ότι αποτελούν αδιαίρετο σύστημα με αντίστοιχες συνιστώσες υποδομής. Περιλαμβάνουν τα συστήματα, τις τεχνολογίες και υπηρεσίες που προβλέπονται στα στοιχεία ζ) έως ιβ).
- ζ) «σύστημα ευφών μεταφορών» (ITS): σύστημα, όπως ορίζεται στην οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>.
- η) «σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας»: σύστημα, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, και στο Γενικό Πρόγραμμα για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 26).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 219/2007 του Συμβουλίου, της 27ης Φεβρουαρίου 2007, για τη σύσταση κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) (ΕΕ L 64 της 2.3.2007, σ. 1).

- θ) «συστήματα διαχείρισης και ενημέρωσης για την θαλάσσια κυκλοφορία (VTMIS)»: συστήματα που εγκαθίστανται για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών, τα οποία χρησιμοποιούν πληροφορίες από Συστήματα Αυτόματου Εντοπισμού Πλοίων (AIS), Συστήματα Μεγάλου Βεληνεκούς για την Αναγνώριση και τον Εντοπισμό Πλοίων (LRIT) και παράκτια συστήματα ραντάρ και επικοινωνιών, όπως προβλέπονται στην οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, συμπεριλαμβανομένης της ολοκλήρωσης των εθνικών συστημάτων θαλασσίων πληροφοριών μέσω του SafeSeaNet.
- ι) «Υπηρεσίες Πληροφοριών Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας» (RIS): τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, όπως ορίζονται στην οδηγία 2005/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>.
- ια) «ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία»: υπηρεσίες στις οποίες χρησιμοποιούνται προηγμένες και διαλειτουργικές τεχνολογίες πληροφοριών στον ναυτιλιακό τομέα για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και τη διευκόλυνση της διακίνησης φορτίων στη θάλασσα και στους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ενιαίας ηλεκτρονικής θυρίδας, όπως η ενιαία ηλεκτρονική θυρίδα που προβλέπεται στην οδηγία 2010/65/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup> των συστημάτων επικοινωνίας λιμένων και των σχετικών συστημάτων τελωνειακών πληροφοριών.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2002/59/EK 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/EOK του Συμβουλίου (EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

<sup>2</sup> Οδηγία 2005/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (EE L 255 της 30.9.2005, σ. 152).

<sup>3</sup> Οδηγία 2010/65/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/EK (EE L 283 της 29.10.2010, σ. 1).

- ιβ) «Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας» (ERTMS): το σύστημα που ορίζεται στην απόφαση 2006/679/EK της Επιτροπής<sup>1</sup> και στην απόφαση 2006/860/EK της Επιτροπής<sup>2</sup>.
- ιγ) «διασυνοριακό τμήμα»: το τμήμα το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος ανάμεσα στους εγγύτερους κόμβους στις δύο πλευρές των συνόρων δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας·
- ιδ) «συνδυσασμένη μεταφορά»: μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ή αμφοτέρων, με τη χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς·
- ιε) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα της υποδομής ενός τρόπου μεταφοράς να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σ' αυτόν για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης για την εν λόγω υποδομή ή τρόπο μεταφοράς, και περιλαμβανομένων όλων των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων.

---

<sup>1</sup> Απόφαση 2006/679/EK της Επιτροπής, της 28ης Μαρτίου 2006, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα Έλεγχος - Χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 284 της 16.10.2006, σ. 1).

<sup>2</sup> Απόφαση 2006/860/EK της Επιτροπής, της 7ης Νοεμβρίου 2006, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα Έλεγχος - Χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος υψηλών ταχυτήτων και την τροποποίηση του παραρτήματος Α της απόφασης 2006/679/EK σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα Έλεγχος - Χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 342 της 7.12.2006, σ. 1).

- ιστ) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης και εμπορευματικοί σταθμοί που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και γύρω από αυτό, συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·
- ιζ) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό ή λειτουργικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος και δυσμενείς επιπτώσεις στη συνέχεια των ροών μεγάλων αποστάσεων ή των διασυνοριακών ροών και το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη δημιουργία νέων υποδομών ή με το ριζικό εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών που θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές βελτιώσεις προς την κατεύθυνση της άρσης των περιορισμών που προκαλεί το σημείο συμφόρησης·
- ιη) «πλατφόρμα υλικοτεχνικής υποστήριξης»: περιοχή απευθείας συνδεδεμένη με την υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό και καθιστά εφικτές τις δραστηριότητες υλικοτεχνικής υποστήριξης·
- ιθ) «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 θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

- κ) «ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους- οφέλους»: ποσοτικά εκφρασμένη εκ των προτέρων αξιολόγηση, με βάση αναγνωρισμένη μεθοδολογία, της αξίας ενός έργου λαμβάνοντας υπόψη όλα τα σχετικά κοινωνικά, οικονομικά, κλιματικά και περιβαλλοντικά οφέλη και στοιχεία κόστους. Η ανάλυση κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους βασίζεται στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ.
- κα) «απομονωμένο δίκτυο»: σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους ή τμήμα αυτού, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1435 mm), για το οποίο ορισμένες μείζονες σημασίας επενδύσεις υποδομών δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με όρους οικονομικής αποδοτικότητας λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων αυτού του δικτύου, που οφείλονται στη γεωγραφική του απόσταση ή την περιφερειακή του θέση·
- κβ) «περιφέρεια NUTS»: περιφέρεια, όπως ορίζεται στην Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων·
- κγ) «εναλλακτικά καθαρά καύσιμα»: καύσιμα όπως ο ηλεκτρισμός, το υδρογόνο, τα (υγρά) βιοκαύσιμα, τα συνθετικά καύσιμα, το μεθάνιο (φυσικό αέριο (CNG και LNG) και βιομεθάνιο) και το υγραέριο (LPG) που υποκαθιστούν, τουλάχιστον εν μέρει, πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό των μεταφορών, συμβάλλουν στην αφαίρεση του άνθρακα και ενισχύουν την περιβαλλοντική αποδοτικότητα του μεταφορικού τομέα.

#### *Άρθρο 4*

##### *Στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών*

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ενισχύει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ένωσης και συμβάλει στη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, ο οποίος είναι αποτελεσματικός και βιώσιμος, αυξάνει τα οφέλη για τους χρήστες του και στηρίζει την χωρίς αποκλεισμούς μεγέθυνση. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καταδεικνύει την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία συμβάλλοντας στους στόχους που καθορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες:

- α) συνοχή με:
- i) την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, των εξόχως απόκεντρων, των νησιωτικών, των περιφερειακών και των ορεινών περιοχών, καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·
  - ii) μείωση του χάσματος μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής·
  - iii) τόσο για την επιβατική όσο και την εμπορευματική κυκλοφορία, η διασύνδεση μεταξύ των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων, αφενός, και των περιφερειακών και των τοπικών μεταφορών, αφετέρου·
  - iv) την υποδομή μεταφορών που αντανακλά τις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και παρέχει ισόρροπη κάλυψη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών·

β) απόδοση με:

- i) την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και σε σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός των εδαφών των κρατών μελών και μεταξύ αυτών·
- ii) τη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφοράς·
- iii) τη βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς·
- iv) την προαγωγή οικονομικά αποδοτικών, υψηλής ποιότητας μεταφορών, που συμβάλλουν στην προαγωγή της οικονομικής ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας·
- v) την αποτελεσματική χρήση νέων και υφιστάμενων υποδομών·
- vi) την οικονομικά αποδοτική εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογικών και επιχειρησιακών ιδεών·

γ) βιωσιμότητα με:

- i) την ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι μεταφορές είναι μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές·
- ii) τη συμβολή στους στόχους χαμηλών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και καθαρών μεταφορών, ασφάλειας των καυσίμων, μείωσης του εξωτερικού κόστους και περιβαλλοντικής προστασίας·
- iii) την προαγωγή μεταφορών χαμηλών εκπομπών άνθρακα με στόχο την επίτευξη έως το 2050 σημαντικής μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>, σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO<sub>2</sub>·

- δ) αύξηση των οφελών για τους χρήστες του με:
- i) την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας και μεταφοράς των χρηστών του στην Ένωση και στις σχέσεις με τρίτες χώρες·
  - ii) τη διασφάλιση ασφαλών, σίγουρων και υψηλών προτύπων ποιότητας μεταφορών, για επιβάτες και εμπορεύματα·
  - iii) τη στήριξη της κινητικότητας ακόμη και σε περίπτωση φυσικών ή ανθρωπογενών καταστροφών και τη διασφάλιση της προσβασιμότητας σε υπηρεσίες άμεσης επέμβασης και συνεργεία διάσωσης·
  - iv) τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υποδομές, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, οι οποίες διασφαλίζουν την ποιότητα, την απόδοση και τη βιωσιμότητα των υπηρεσιών μεταφορών·
  - v) την προσβασιμότητα για ηλικιωμένους, πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και επιβάτες με αναπηρία.

#### *Άρθρο 5*

##### *Δίκτυο με αποδοτική αξιοποίηση των πόρων*

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:
  - α) την ανάπτυξη, βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·
  - β) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών·

- γ) την εξάπλωση των νέων τεχνολογιών και τηλεματικών εφαρμογών, όπου αυτό είναι οικονομικά αιτιολογημένο·
- δ) την εξέταση πιθανών συνεργιών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών·
- ε) την αξιολόγηση των στρατηγικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με την εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων και προγραμμάτων και την εκτίμηση των επιπτώσεων στο μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής·
- στ) μέτρα για τον σχεδιασμό και την επέκταση της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών, όπου χρειάζεται·
- ζ) επαρκή μελέτη της ευπάθειας των υποδομών μεταφοράς στην αλλαγή του κλίματος και στις φυσικές ή ανθρωπογενείς καταστροφές, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.

2. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που υφίστανται στις διάφορες περιοχές της Ένωσης, και ιδίως τις τουριστικού και τοπογραφικού χαρακτήρα ιδιαιτερότητες των εν λόγω περιφερειών. Μπορούν να προσαρμόζουν την ακριβή ευθυγράμμιση της διαδρομής των τμημάτων εντός των ορίων που θέτει το άρθρο 49 παράγραφος 4 στοιχείο γ), διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την τήρηση των απαιτήσεων αυτού.

## *Άρθρο 6*

### *Διάρθρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε δύο επίπεδα*

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

## *Άρθρο 7*

### *Έργα κοινού ενδιαφέροντος*

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του δικτύου.
2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος:
  - α) εξυπηρετούν την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4·
  - β) πληρούν τις διατάξεις του Κεφαλαίου II και, εφόσον πρόκειται για έργα του κεντρικού δικτύου, πληρούν επίσης τις διατάξεις του Κεφαλαίου III,
  - γ) είναι οικονομικά βιώσιμα, βάσει ανάλυσης του κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·
  - δ) παράγουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία.
3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, εκτέλεσης και αξιολόγησης του σχεδίου.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με τα σχετικά ενωσιακά και εθνικά νομοθετήματα, ιδίως με τις ενωσιακές νομοθετικές 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.
5. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδοτική ενίσχυση από τους διαθέσιμους μηχανισμούς για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

#### *Άρθρο 8*

#### *Συνεργασία με τρίτες χώρες*

1. Η Ένωση μπορεί να στηρίζει, μεταξύ άλλων με χρηματοδότηση, έργα κοινού ενδιαφέροντος, ώστε να συνδεθεί το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών γειτονικών χωρών, εφόσον αυτά τα έργα:
  - α) συνδέουν το κεντρικό δίκτυο και σημεία διέλευσης των συνόρων και αφορούν υποδομή αναγκαία για να εξασφαλίζεται η αδιάλειπτη ροή της κυκλοφορίας, οι μεθοριακοί έλεγχοι, η επιτήρηση των συνόρων και άλλες διαδικασίες ελέγχου συνόρων·
  - β) εξασφαλίζουν τη σύνδεση του κεντρικού δικτύου με τα δίκτυα μεταφορών τρίτων χωρών, με σκοπό την τόνωση της οικονομικής μεγέθυνσης και της ανταγωνιστικότητας·
  - γ) συμπληρώνουν την υποδομή μεταφορών τρίτων χωρών, η οποία χρησιμεύει ως σύνδεση μεταξύ των τμημάτων του κεντρικού δικτύου της Ένωσης·

- δ) εφαρμόζουν συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες·
- ε) προωθούν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις θαλάσσιες αρτηρίες, με εξαίρεση την οικονομική στήριξη σε λιμένες τρίτων χωρών·
- στ) διευκολύνουν τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές με τρίτες χώρες.

Τέτοια έργα αυξάνουν τη μεταφορική ικανότητα ή χρησιμότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, η Ένωση μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες χώρες, για την προώθηση άλλων έργων, χωρίς να παρέχει χρηματοδοτική στήριξη, εφόσον με αυτά τα έργα επιδιώκεται:

- α) η προώθηση της διαλειτουργικότητας μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων τρίτων χωρών·
- β) η προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·
- γ) η διευκόλυνση των αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες, ιδίως 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·
- δ) η διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και η προώθηση θαλάσσιων αρτηριών με τρίτες χώρες.

3. Τα έργα της παραγράφου 2 στοιχεία α) και δ) συνάδουν με τις σχετικές διατάξεις του Κεφαλαίου II.
4. Το παράρτημα III περιέχει ενδεικτικούς χάρτες της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε ορισμένες γειτονικές χώρες.
5. Για την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, η Ένωση μπορεί να χρησιμοποιεί υπάρχοντες συντονιστικούς και χρηματοδοτικούς μηχανισμούς ή να συγκροτεί και να χρησιμοποιεί νέους συντονιστικούς και χρηματοδοτικούς μηχανισμούς με γειτονικές χώρες, όπως το Ταμείο Επενδύσεων Γειτονίας (NIF) ή τον Μηχανισμό Προενταξιακής Βοήθειας (IPA).
6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου υπόκεινται στις συνήθεις διαδικασίες των διεθνών συμφωνιών, όπως προβλέπονται στο άρθρο 218 ΣΛΕΕ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### ΤΟ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

#### *Άρθρο 9* *Γενικές διατάξεις*

1. Το εκτεταμένο δίκτυο:
  - α) έχει όπως προσδιορίζεται στους χάρτες και τους καταλόγους του παραρτήματος Ι και του τμήματος 2 του παραρτήματος ΙΙ·
  - β) προσδιορίζεται περαιτέρω με την περιγραφή των συνιστωσών υποδομής·
  - γ) πληροί τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που απαριθμούνται στο παρόν Κεφάλαιο·
  - δ) αποτελεί τη βάση για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος·
  - ε) λαμβάνει υπόψη τους φυσικούς περιορισμούς και τις τοπογραφικές ιδιαιτερότητες της υποδομής μεταφορών των κρατών μελών, όπως καθορίζεται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ).
  
2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για την περάτωση του εκτεταμένου δικτύου και τη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

## *Άρθρο 10*

### *Γενικές προτεραιότητες*

1. Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, δίδεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:
  - α) τη διασφάλιση βελτιωμένης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας όλων των περιοχών της Ένωσης, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιωτικών περιοχών, των απομονωμένων δικτύων, των αραιοκατοικημένων, των απομακρυσμένων και των άκρως απόκεντρων περιοχών·
  - β) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και διαλειτουργικότητας μεταξύ τρόπων μεταφοράς·
  - γ) τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα·
  - δ) την προώθηση της αποτελεσματικής και βιώσιμης χρήσης της υποδομής και, όπου είναι απαραίτητο, την αύξηση της ικανότητας·
  - ε) τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, την απόδοση, το κλίμα και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και με αναπηρία, και την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

στ) την εφαρμογή και την ανάπτυξη τηλεματικών εφαρμογών και την προώθηση καινοτόμων τεχνολογικών εξελίξεων.

2. Για τη συμπλήρωση των μέτρων που εκτίθενται στην παράγραφο 1, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στα μέτρα που είναι αναγκαία για:

α) την ασφάλεια εφοδιασμού μέσω αυξημένης ενεργειακής απόδοσης και την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και, ιδίως, των ενεργειακών πόρων και των συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές·

β) τον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·

γ) την άρση των διοικητικών και των τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και τον ανταγωνισμό.

**ΤΜΗΜΑ 1**  
**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

*Άρθρο 11*  
*Συνιστώσες υποδομών*

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
- α) γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, συμπεριλαμβάνοντας:
    - i) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές,
    - ii) σήραγγες,
    - iii) γέφυρες·
  - β) εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρόμων και μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
  - γ) σταθμούς κατά μήκος των προσδιοριζόμενων στο Παράρτημα I γραμμών για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
  - δ) τις συνδέσεις σταθμών, εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης με άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

- ε) σχετικό εξοπλισμό·
- στ) τηλεματικές εφαρμογές.

2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές λαμβάνουν μια από τις ακόλουθες μορφές:

- α) σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, οι οποίες:
  - i) είναι ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h·
  - ii) είναι ειδικά αναβαθμισμένες συμβατικές γραμμές και εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h·
  - iii) είναι γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμισθεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στην πολεοδομία, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει επίσης τις γραμμές διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων υψηλών ταχυτήτων και των συμβατικών δικτύων, τις γραμμές διέλευσης σταθμών, τις προσβάσεις στους τερματικούς σταθμούς, στα αμαξοστάσια κλπ. στις οποίες το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» κινείται με συμβατική ταχύτητα·
- β) σιδηροδρομικές γραμμές για συμβατικές μεταφορές.

3. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών ενδέχεται να περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς. Μπορεί να περιλαμβάνει κάθε εγκατάσταση, όπως μηχανισμό για αυτόματη αλλαγή τροχιάς, αναγκαία για την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτική λειτουργία των οχημάτων, καθώς και για τον μειωμένο αντίκτυπο στο περιβάλλον και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας.

### *Άρθρο 12*

#### *Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών*

1. Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί συνδέονται με οδικές υποδομές ή, όπου είναι δυνατόν, με εσωτερικές πλωτές οδούς με την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή:
  - α) είναι εξοπλισμένη με σύστημα ERTMS, εξαιρουμένων των απομονωμένων δικτύων·
  - β) συνάδει με την οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του εκτεταμένου δικτύου·

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (EE L 191 της 18.7.2008, σ. 1).

- γ) πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ, οι οποίες εγκρίθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2008/57/EK, εκτός αν το επιτρέπει η σχετική ΤΠΔ ή η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/EK.
  - δ) με εξαίρεση τα απομονωμένα δίκτυα, πλήρης εξηλεκτρισμός των σιδηροδρομικών γραμμών, και στον βαθμό που χρειάζεται για την ηλεκτρική λειτουργία των αμαξοστοιχιών, των βοηθητικών γραμμών.
  - ε) συνάδει με τις απαιτήσεις που προβλέπει η οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, όσον αφορά την πρόσβαση σε εμπορευματικούς σταθμούς.
3. Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να προβλέψει εξαιρέσεις για απαιτήσεις που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2008/57/EK όσον αφορά το ERTMS και τον εξηλεκτρισμό.

### *Άρθρο 13*

#### *Προτεραιότητες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών*

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν σιδηροδρομικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) επέκταση του συστήματος ERTMS.
- β) μετάβαση σε ονομαστικό εύρος τροχιάς 1435 mm.

---

<sup>1</sup> 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).

- γ) 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·
- δ) πλήρωση των απαιτήσεων υποδομών και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας·
- ε) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων·
- στ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

## **ΤΜΗΜΑ 2**

### **ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ**

#### *Άρθρο 14*

#### *Συνιστώσες υποδομών*

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

- δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές και σχετικά μέτρα πρόληψης πλημμυρών τα οποία μπορούν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην εσωτερική ναυσιπλοΐα,
- ε) λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης της αναγκαίας υποδομής μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα,
- στ) σχετικό εξοπλισμό,
- ζ) τηλεματικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένου του συστήματος RIS,
- η) τις συνδέσεις των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

2. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έχουν ετήσιο όγκο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων που υπερβαίνει τους 500 000 τόνους αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου. Ο συνολικός ετήσιος όγκος μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας που δημοσιεύεται από την Eurostat.

3. Ο σχετικός με τις εσωτερικές οδούς ναυσιπλοΐας εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης 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. Μπορούν να περιλαμβάνονται επίσης εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας από τις ακτές και συστήματα συλλογής χρησιμοποιημένων ελαίων, καθώς και παγοθραυστικός εξοπλισμός, εξοπλισμός για υδρολογικές υπηρεσίες, για βυθοκόρηση του λιμένα και των εισόδων του για την εξασφάλιση της πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

#### *Άρθρο 15*

##### *Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών*

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας συνδέονται με την οδική ή σιδηροδρομική υποδομή.
2. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας διαθέτουν τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και επιβάλλουν τέλη χαρακτηριζόμενα από διαφάνεια.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες πληρούν τις ελάχιστες προϋποθέσεις των πλωτών οδών κλάσης IV που καθορίζονται στη νέα ταξινόμηση των πλωτών οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (ECMT) και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας, με την επιφύλαξη των άρθρων 35 και 36 του παρόντος κανονισμού.

Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγήσει εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με το βύθισμα (μικρότερο του 2,50 m) και το ελάχιστο ύψος κάτω των γεφυρών (μικρότερο των 5,25 m).

- β) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες διατηρούνται κατά τρόπο που διαφυλάσσει καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας, με παράλληλο σεβασμό του ισχύοντος περιβαλλοντικού δικαίου.
- γ) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες είναι εξοπλισμένοι με σύστημα RIS.

## Άρθρο 16

### 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 στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: στην εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV·
- β) κατά περίπτωση, στην επίτευξη υψηλότερων προτύπων για τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων πλωτών οδών και τη δημιουργία νέων, σύμφωνα με τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της ECMT, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς·
- γ) στις τηλεματικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένου του RIS·
- δ) στη σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών·
- ε) ιδιαίτερη προσοχή στους μη τεχνητούς ποταμούς ελεύθερης ροής οι οποίοι ενδέχεται, ως εκ τούτου, να αποτελέσουν αντικείμενο ειδικών μέτρων·
- στ) στην προώθηση της βιώσιμης εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- ζ) στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής.

**ΤΜΗΜΑ 3**  
**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

*Άρθρο 17*  
*Συνιστώσες υποδομών*

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
  - α) οδούς υψηλής ποιότητας, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται:
    - i) γέφυρες,
    - ii) σήραγγες,
    - iii) ισόπεδοι οδικοί κόμβοι,
    - iv) διασταυρώσεις,
    - v) ανισόπεδοι κόμβοι,
    - vi) λωρίδες έκτακτης ανάγκης,
  - β) χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης·
  - γ) σχετικός εξοπλισμός·

- δ) τηλεματικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένου του RIS·
  - ε) εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί και πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης·
  - στ) οι συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης με άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
  - ζ) σταθμοί λεωφορείων.
2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι οι οδοί που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν ορεινές, απομακρυσμένες, μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης. Αυτές οι οδοί τυγχάνουν κατάλληλης συντήρησης ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής και ακίνδυνη κυκλοφορία.
3. Οι οδοί υψηλής ποιότητας σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και διακρίνονται σε αυτοκινητοδρόμους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας ή συμβατικές στρατηγικές οδούς.
- α) Αυτοκινητόδρομος είναι οδός η οποία έχει μελετηθεί και κατασκευασθεί ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, δεν εξυπηρετεί τις παρόδιες ιδιοκτησίες, και:
    - i) διαθέτει, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε, κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα,

- ii) δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς, και
  - iii) έχει ειδική σήμανση με πινακίδες ως αυτοκινητόδρομος.
- β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός σχεδιασμένη για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, η οποία είναι προσβάσιμη κατά κύριο λόγο από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους, και:
- i) στην οποία απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση επί του οδοστρώματος, και
  - ii) η οποία δεν διασταυρώνεται στο ίδιο επίπεδο με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή.
- γ) Συμβατική στρατηγική οδός είναι η οδός που δεν είναι αυτοκινητόδρομος ή οδός ταχείας κυκλοφορίας, ωστόσο είναι υψηλής ποιότητας οδός όπως ορίζεται στις παραγράφους 1 και 2.
4. Ο σχετικός οδικός εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει, συγκεκριμένα, εξοπλισμό διαχείρισης της κυκλοφορίας, ενημέρωσης και οδικής καθοδήγησης, είσπραξης διοδίων από τους χρήστες, ασφάλειας, άμβλυνσης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης οχημάτων με εναλλακτικούς κινητήρες, και ασφαλείς χώρους στάθμευσης για τα επαγγελματικά οχήματα.

## Άρθρο 18

### Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- α) οι οδοί τηρούν τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3 στοιχεία α), β) ή γ)·
- β) η ασφάλεια των οδικών υποδομών μεταφοράς κατοχυρώνεται, παρακολουθείται και, εφόσον είναι αναγκαίο, βελτιώνεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στην οδηγία 2008/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>·
- γ) οι οδικές σήραγγες μήκους άνω των 500 m είναι σύμφωνες με την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>·
- δ) κατά περίπτωση, η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup> και την απόφαση 2009/750/EK της Επιτροπής<sup>4</sup>·

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Οδηγία 2004/52/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα (ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124).

<sup>4</sup> Απόφαση 2009/750/EK της Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων (ΕΕ L 268 της 13.10.2009, σ. 11).

- ε) κάθε σύστημα ευφών μεταφορών που αναπτύσσεται από δημόσια αρχή στις οδικές υποδομές μεταφοράς συνάδει με την οδηγία 2010/40/ΕΕ και αναπτύσσεται κατά τρόπο σύμφωνο προς τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.

### *Άρθρο 19*

#### *Προτεραιότητες για την ανάπτυξη των οδικών υποδομών*

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν οδικές υποδομές και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) βελτίωση και προαγωγή της οδικής ασφάλειας·
- β) χρήση των ITS, ιδίως συστημάτων ενημέρωσης για τις συνδυασμένες μεταφορές και διαχείρισης της κυκλοφορίας, και ενοποιημένων συστημάτων επικοινωνιών και πληρωμής·
- γ) εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για την προώθηση μεταφορών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα·
- δ) πρόβλεψη κατάλληλου χώρου στάθμευσης για εμπορικούς χρήστες ο οποίος να προσφέρει το ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·
- ε) μετριασμός της συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς.

## ΤΜΗΜΑ 4

### ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ

#### *Άρθρο 20*

#### *Συνιστώσες υποδομών*

1. Οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
  - α) θαλάσσιο χώρο,
  - β) θαλάσσιες διώρυγες,
  - γ) θαλάσσιους λιμένες με την αναγκαία υποδομή για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής,
  - δ) τις συνδέσεις των λιμένων με τους άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών,
  - ε) φράγματα, θυροφράγματα και νηοδόχους,
  - στ) βοηθήματα ναυσιπλοΐας,
  - ζ) εισόδους σε λιμένες και διαύλους ναυσιπλοΐας,
  - η) κυματοθραύστες,

- θ) θαλάσσιες αρτηρίες,
- ι) σχετικό εξοπλισμό,
- ια) τηλεματικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τις θαλάσσιες μεταφορές και VTMISS.

2. Οι θαλάσσιοι λιμένες είναι τα σημεία εισόδου στην χερσαία υποδομή του εκτεταμένου δικτύου και εξόδου από αυτήν. Πληρούν τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησης υπερβαίνει το 0,1% του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat ·
- β) ο συνολικός ετήσιος όγκος εμπορευμάτων – διακίνησης φορτίων ετερογενών ή μη – υπερβαίνει το 0,1% του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης. Ο μέσος όρος αναφοράς αυτού του συνολικού όγκου είναι ο πλέον πρόσφατος μέσος όρος της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat ·
- γ) ο θαλάσσιος λιμένας ευρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιοχή NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου·
- δ) ο θαλάσσιος λιμένας ευρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη ή περιφερειακή περιοχή, σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 km από τον πλησιέστερο λιμένα του εκτεταμένου δικτύου.

3. Ο εξοπλισμός των υποδομών θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να περιλαμβάνει, ιδίως, εξοπλισμό για διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένων των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, και για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα όλο τον χρόνο, μεταξύ άλλων για θραύση πάγου, για υδρολογικές έρευνες, και για βυθοκόρηση, συντήρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του.

### *Άρθρο 21*

#### *Θαλάσσιες αρτηρίες*

1. Οι θαλάσσιες αρτηρίες, καθώς συνιστούν τη θαλάσσια διάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, στοχεύουν στην επίτευξη ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα. Αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό και εγκαταστάσεις καθώς και απλοποιημένες διοικητικές διαδικασίες για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες-ποτάμιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για τη σύνδεση με την ενδοχώρα. Οι θαλάσσιες αρτηρίες περιλαμβάνουν:
- α) θαλάσσιες ζεύξεις μεταξύ θαλασσίων λιμένων του εκτεταμένου δικτύου ή μεταξύ λιμένα του εκτεταμένου δικτύου και λιμένα τρίτης χώρας όπου τέτοιες ζεύξεις είναι στρατηγικής σημασίας για την Ένωση·

β) λιμενικές εγκαταστάσεις, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικά κέντρα που ευρίσκονται εκτός των χώρων των λιμένων αλλά συνδέονται με τη λειτουργία τους, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), όπως ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, και διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος·

γ) υποδομή για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θάλασσης.

2. Έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες λεωφόρους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προτείνονται από τουλάχιστον δύο κράτη μέλη. Περιλαμβάνουν:

α) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του κεντρικού δικτύου· ή

β) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένων του εκτεταμένου δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στις χερσαίες συνδέσεις των λιμένων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου.

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι οι υπηρεσίες και οι δράσεις για τη στήριξη της κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων, οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, όπως είναι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά που βοηθούν τα πλοία να μειώσουν τις εκπομπές τους, η διάθεση παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.
4. Εντός δύο ετών από τον διορισμό σύμφωνα με το άρθρο 45, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής για τις θαλάσσιες αρτηρίες υποβάλλει ένα λεπτομερές σχέδιο εφαρμογής για τις θαλάσσιες αρτηρίες, το οποίο βασίζεται στις εμπειρίες και τις εξελίξεις που συναρτώνται με τις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης καθώς και την προβλεπόμενη κυκλοφορία στις θαλάσσιες αρτηρίες.

## Άρθρο 22

### Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
  - α) οι θαλάσσιοι λιμένες συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές ή οδούς και, όπου είναι δυνατόν, με εσωτερικές πλωτές οδούς του εκτεταμένου δικτύου, εκτός αν η σύνδεση αυτή παρεμποδίζεται από φυσικούς περιορισμούς·
  - β) κάθε θαλάσσιος λιμένας που εξυπηρετεί την εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις στους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει τέλη χαρακτηριζόμενα από διαφάνεια·
  - γ) οι θαλάσσιες διώρυγες, οι διάυλοι ναυσιπλοΐας λιμένων και οι εκβολές ποταμών συνδέουν δύο θάλασσες ή παρέχουν πρόσβαση από θάλασσης σε θαλάσσιους λιμένες και αντιστοιχούν τουλάχιστον σε εσωτερική πλωτή οδό κατηγορίας VI.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες διαθέτουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για να υποστηρίζονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων στους λιμένες, ιδίως όσον αφορά τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, και τηρουμένου κάθε άλλου σχετικού ενωσιακού νομοθετήματος.
3. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν το Σύστημα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για τη Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS) και το SafeSeaNet, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/EK, και αναπτύσσουν ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων ιδίως υπηρεσιών για τη ναυτιλία ενιαίας θυρίδας, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2010/65/ΕΕ.

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81).

### *Άρθρο 23*

#### *Προτεραιότητες για την ανάπτυξη των θαλάσσιων υποδομών*

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν θαλάσσιες υποδομές και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας, διευκολύνοντας την ανάπτυξη διασυνδέσεων στην ενδοχώρα και αναπτύσσοντας, ειδικότερα, μέτρα για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις του ενωσιακού δικαίου ή των σχετικών διεθνών συμφωνιών·
- β) διασύνδεση των θαλάσσιων λιμένων με εσωτερικές πλωτές οδούς·,
- γ) εγκατάσταση VTMIS και ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τις θαλάσσιες μεταφορές·
- δ) εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και ενεργειακά αποδοτικών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG)·
- ε) εκσυγχρονισμός και επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής.

**ΤΜΗΜΑ 5**  
**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

*Άρθρο 24*  
*Συνιστώσες υποδομών*

1. Οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
  - α) εναέριο χώρο, διαδρομές και αεροδιαδρόμους,
  - β) αερολιμένες,
  - γ) τις συνδέσεις των αερολιμένων με τους άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών,
  - δ) σχετικό εξοπλισμό,
  - ε) συστήματα εναέριας κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένου του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας («σύστημα SESAR»).

2. Οι αερολιμένες πληρούν ένα από τα κάτωθι κριτήρια:
- α) 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 χλμ. από τον πλησιέστερο αερολιμένα του εκτεταμένου δικτύου, ή σε ακτίνα πέραν των 200 χλμ. εφόσον η περιοχή στην οποία ευρίσκεται διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας·
  - β) για εμπορικούς αερολιμένες, ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,2% του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου όλων των αερολιμένων της Ένωσης.

Η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση και ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου βασίζονται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας που δημοσιεύεται από την Eurostat.

#### *Άρθρο 25*

##### *Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών*

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας που ευρίσκεται στο έδαφός τους διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και ο οποίος επιβάλλει διαφανή, ανάλογα και δίκαια τέλη.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις αεροπορικές υποδομές του εκτεταμένου δικτύου 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 Συμβουλίου<sup>1</sup>.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η υποδομή διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας καθιστά εφικτή την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>2</sup>, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>3</sup>, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>4</sup> και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004, και των αερομεταφορών, ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών, οι εκτελεστικοί κανόνες και οι προδιαγραφές της Ένωσης.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, 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).

<sup>2</sup> 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 (κανονισμός-πλαίσιο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

<sup>3</sup> 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 (κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

<sup>4</sup> 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 (κανονισμός για τον εναέριο χώρο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

## *Άρθρο 26*

### *Προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών αεροπορικών μεταφορών*

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν αεροπορικές υποδομές και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) αύξηση της αεροπορικής μεταφορικής ικανότητας,
- β) υποστήριξη της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και της εφαρμογής των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως δε εκείνων που αξιοποιούν το σύστημα SESAR,
- γ) βελτίωση των πολυτροπικών διασυνδέσεων μεταξύ αερολιμένων τις και υποδομών άλλων τρόπων μεταφοράς,
- δ) βελτίωση της βιωσιμότητας και μετριασμός του περιβαλλοντικού αντίκτυπου των αεροπορικών μεταφορών.

**ΤΜΗΜΑ 6**  
**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

*Άρθρο 27*

*Συνιστώσες υποδομών*

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

- α) η ετήσια μεταφόρτωση εμπορευμάτων 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) εφόσον δεν υπάρχει εμπορευματικός τερματικός σταθμός ή πλατφόρμα υλικοτεχνικής υποστήριξης σύμφωνα με το στοιχείο α) σε περιοχή NUTS 2, ο εν λόγω σταθμός ή πλατφόρμα είναι ο κύριος εμπορευματικός τερματικός σταθμός ή πλατφόρμα υλικοτεχνικής υποστήριξης που έχει υποδείξει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και συνδέεται τουλάχιστον οδικώς και σιδηροδρομικώς με την εν λόγω περιοχή NUTS 2, ή σε περίπτωση που το κράτος μέλος δεν έχει σιδηροδρομικό σύστημα, που συνδέεται μόνον οδικώς.

## Άρθρο 28

### Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν με δίκαιο τρόπο, χωρίς διακρίσεις, ότι:
  - α) οι τρόποι μεταφοράς συνδέονται σε ένα από τα κάτωθι σημεία: εμπορευματικό τερματικό σταθμό, επιβατικό σταθμό, λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένα, και θαλάσσιο λιμένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων,
  - β) με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου ενωσιακού και εθνικού δικαίου, οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί και οι πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι θαλάσσιοι λιμένες, καθώς και οι αερολιμένες διακίνησης φορτίου, είναι εξοπλισμένοι με συστήματα για την παροχή ροών πληροφοριών εντός της εκάστοτε υποδομής και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς κατά μήκος της αλυσίδας υλικοτεχνικής υποστήριξης. Τα συστήματα αυτά πρέπει να επιτρέπουν ιδίως την παροχή ενημέρωσης σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα των υποδομών, τις ροές της κυκλοφορίας και τον προσδιορισμό και απεικόνιση της θέσης και την παρακολούθηση της πορείας, και να εξασφαλίζουν ασφάλεια και προστασία καθ' όλη τη διαδρομή των συνδυασμένων μετακινήσεων,
  - γ) με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου ενωσιακού και εθνικού δικαίου, η συνεχής επιβατική κίνηση στο εκτεταμένο δίκτυο διευκολύνεται με τον κατάλληλο εξοπλισμό και τη διάθεση τηλεματικών εφαρμογών σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, σταθμούς λεωφορείων, αερολιμένες και, κατά περίπτωση, σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

2. Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι εξοπλισμένοι με γερανούς, μεταφορικές ταινίες και άλλα εξαρτήματα για τη μετακίνηση των εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και για την ακριβή τοποθέτηση και αποθήκευση των εμπορευμάτων

*Άρθρο 29*

*Προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών συνδυασμένων μεταφορών*

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομές συνδυασμένων μεταφορών και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, δίδεται προτεραιότητα στα εξής:

- α) προώθηση της αποτελεσματικής διασύνδεσης και ενοποίησης των υποδομών του εκτεταμένου δικτύου, μεταξύ άλλων με υποδομές πρόσβασης όπου είναι αναγκαίο και με εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης·
- β) άρση των κύριων τεχνικών και διοικητικών εμποδίων στις συνδυασμένες μεταφορές·
- γ) ανάπτυξη ομαλής ροής πληροφοριών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και διευκόλυνση της παροχής υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών ενός τρόπου μεταφοράς στο σύνολο του διευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

**ΤΜΗΜΑ 7**  
**ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

*Άρθρο 30*  
*Αστικοί κόμβοι*

Κατά την ανάπτυξη στο εκτεταμένο δίκτυο αστικών κόμβων, τα κράτη μέλη επιδιώκουν να εξασφαλίσουν, όπου αυτό είναι εφικτό:

- α) για τις μεταφορές επιβατών: διασύνδεση σιδηροδρομικών, οδικών, αεροπορικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·
- β) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: διασύνδεση σιδηροδρομικών, οδικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών του εκτεταμένου δικτύου·
- γ) επαρκής σύνδεση των διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών, των λιμένων ή των αερολιμένων του εκτεταμένου δικτύου εντός ενός αστικού κόμβου·
- δ) αδιάλειπτη σύνδεση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας και διανομής εμπορευμάτων στην πόλη, καθώς και με τα κέντρα εφοδιαστικής και διανομής·

- ε) μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις των διερχόμενων σιδηροδρομικών και οδικών εμπορευματικών μεταφορών, που μπορεί να περιλαμβάνει την παράκαμψη αστικών περιοχών·
- στ) προώθηση αποτελεσματικής παράδοσης εμπορευμάτων χαμηλού θορύβου και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις αστικές περιοχές.

### *Άρθρο 31*

#### *Τηλεματικές εφαρμογές*

1. Οι τηλεματικές εφαρμογές διαμορφώνονται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις μεταφορές, να βελτιώνουν την ασφάλεια και την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και να απλουστεύουν τις διοικητικές διαδικασίες. Οι τηλεματικές εφαρμογές διευκολύνουν την αδιάλειπτη σύνδεση των υποδομών του εκτεταμένου δικτύου με τις υποδομές περιφερειακών και τοπικών μεταφορών.
2. Οι τηλεματικές εφαρμογές αναπτύσσονται, όπου αυτό είναι εφικτό, σε ολόκληρη την Ένωση, με σκοπό να καταστεί δυνατή η ύπαρξη μιας σειράς βασικών λειτουργικών δυνατοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη.

3. Οι τηλεματικές εφαρμογές που αναφέρονται στο παρόν άρθρο περιλαμβάνουν ειδικότερα για τους αντίστοιχους τρόπους μεταφοράς:
- για τους σιδηροδρόμους: ERTMS,
  - για τις εσωτερικές πλωτές οδούς: RIS,
  - για τις οδικές μεταφορές: ITS,
  - για τις θαλάσσιες μεταφορές: VTMISS και ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών ενιαίας ηλεκτρονικής θυρίδας, όπως η ενιαία θαλάσσια ηλεκτρονική θυρίδα, συστημάτων επικοινωνιών λιμένος και σχετικών συστημάτων τελωνειακών πληροφοριών,
  - για τις αεροπορικές μεταφορές: συστήματα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, ιδίως εκείνα που απορρέουν από το σύστημα SESAR.

## Άρθρο 32

### Βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με χρήση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε σκοπό:

- α) τη βελτίωση της βιώσιμης χρήσης των υποδομών μεταφοράς, καθώς και την αποτελεσματική διαχείρισή τους·
- β) την προώθηση της ανάπτυξης καινοτόμων υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω θαλάσσιων αρτηριών, τηλεματικών εφαρμογών και της ανάπτυξης βοηθητικής υποδομής που είναι απαραίτητη για την επίτευξη κυρίως των περιβαλλοντικών στόχων και των στόχων που σχετίζονται με την ασφάλεια των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και της συγκρότησης σχετικών διοικητικών δομών·
- γ) τη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων συνοδευτικών ροών πληροφοριών, και τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ μεταφορέων·
- δ) την τόνωση της αποδοτικότητας των πόρων καθώς και όσον αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ιδίως στα πεδία της έλξης οχημάτων, των συστημάτων ώθησης οχημάτων/πλοίων και του σχεδιασμού συστημάτων και λειτουργιών·

- ε) την ανάλυση των χαρακτηριστικών και των επιδόσεων των στόλων, των διοικητικών απαιτήσεων και των ανθρώπινων πόρων και την παροχή σχετικών πληροφοριών.
- στ) τη βελτίωση των συνδέσεων με τις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, και ιδίως στις εξόχως απόκεντρες, νησιωτικές, απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές.

### *Άρθρο 33*

#### *Νέες τεχνολογίες και καινοτομία*

Προκειμένου το εκτεταμένο δίκτυο να συμβαδίζει με τις καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, θα πρέπει ιδίως να επιδιωχθούν:

- α) η υποστήριξη και η προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα με τη μετάβαση σε καινοτόμες και βιώσιμες τεχνολογίες μεταφορών·
- β) η απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις εκπομπές άνθρακα με την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή μπορεί να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής-οχήματος, και μπορεί να ενσωματώνει τηλεματικές εφαρμογές·
- γ) η βελτίωση της ασφάλειας και της βιωσιμότητας κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων·

- δ) η βελτίωση της λειτουργίας, της διαχείρισης, της προσβασιμότητας, της διαλειτουργικότητας, της συνδυαστικότητας και της απόδοσης του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της έκδοσης εισιτηρίων και του συντονισμού των δρομολογίων για συνδυασμένες μεταφορές·
- ε) η προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και κατανοητών πληροφοριών σε όλους τους πολίτες σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και τη συνδυασμένη χρήση μεταφορικών μέσων·
- στ) η προώθηση μέτρων για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·
- ζ) η καθιέρωση τεχνολογίας για την ασφάλεια και συμβατών προτύπων ταυτοποίησης στα δίκτυα·
- η) η βελτίωση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή·
- θ) η περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης τηλεματικών εφαρμογών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

#### *Άρθρο 34*

#### *Ασφάλεια και προστασία των υποδομών*

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι υποδομές μεταφορών παρέχουν ασφάλεια και προστασία στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

### *Άρθρο 35*

#### *Ανθεκτικότητα των υποδομών στην κλιματική αλλαγή και στις περιβαλλοντικές καταστροφές*

Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη μεριμνούν δεόντως για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή και στις περιβαλλοντικές καταστροφές.

### *Άρθρο 36*

#### *Προστασία του περιβάλλοντος*

Η περιβαλλοντική αξιολόγηση σχεδίων και έργων διενεργείται σύμφωνα με το περιβαλλοντικό δίκαιο της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των οδηγιών 92/43/ΕΟΚ, 2000/60/ΕΚ, 2001/42/ΕΚ, 2009/147/ΕΚ και 2011/92/ΕΕ.

### *Άρθρο 37*

#### *Προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες*

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

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή της υποδομής μεταφορών πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του ενωσιακού δικαίου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### ΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

#### *Άρθρο 38*

#### *Προσδιορισμός του κεντρικού δικτύου*

1. Το κεντρικό δίκτυο, όπως εμφανίζεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι, αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη συνδυασμένων μεταφορών. Συμβάλλει, ιδίως, στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην εξασφάλιση προτύπων υψηλής ασφάλειας καθώς και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.
2. Το κεντρικό δίκτυο διασυνδέεται μέσω κόμβων και παρέχει συνδέσεις μεταξύ κρατών μελών καθώς και με τις υποδομές των δικτύων μεταφορών γειτονικών χωρών.
3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 4 και του άρθρου 41 παράγραφοι 2 και 3, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το κεντρικό δίκτυο να αναπτυχθεί έτσι ώστε να συνάδει με τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Σύμφωνα με το άρθρο 54, η Επιτροπή αξιολογεί την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023.

### Άρθρο 39

#### Απαιτήσεις για τις υποδομές

1. Οι καινοτόμες τεχνολογίες, οι τηλεματικές εφαρμογές και τα ρυθμιστικά και διοικητικά μέτρα για τη διαχείριση της υποδομής λαμβάνονται υπόψη ώστε να εξασφαλίζεται αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις υποδομές μεταφοράς, τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών μεταφορών, και να προκύπτει επαρκής μεταφορική ικανότητα.
2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο Κεφάλαιο II. Επιπροσθέτως και με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί τις κάτωθι απαιτήσεις:
  - α) για τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών:
    - i) πλήρης εξηλεκτισμός των σιδηροδρομικών γραμμών, και στον βαθμό που χρειάζεται για την ηλεκτρική λειτουργία των αμαξοστοιχιών, των βοηθητικών γραμμών,
    - ii) γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας στο κεντρικό δίκτυο, όπως προσδιορίζονται στο παράρτημα I: ελάχιστο φορτίο ανά άξονα 22,5 t, ταχύτητα γραμμής 100 χλμ/ώρα και δυνατότητα δρομολόγησης συρμού μήκους 740 μέτρων,
    - iii) πλήρης ανάπτυξη του ERTMS,

- iv) ονομαστικό εύρος τροχιάς για νέες σιδηροδρομικές γραμμές: 1435 mm εκτός από περιπτώσεις όπου η νέα γραμμή είναι επέκταση σε δίκτυο, το εύρος τροχιάς του οποίου είναι διαφορετικό και δεν έχει επαφή με τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ένωση.

Τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις των σημείων i) έως iii)·

- β) για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων μεταφορών:
- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.
- γ) για τις υποδομές οδικών μεταφορών:
- τις απαιτήσεις που απορρέουν από το άρθρο 17 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β)·
  - δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 100 km στους αυτοκινητοδρόμους, σύμφωνα με τις κοινωνικές, εμπορικές και περιβαλλοντικές ανάγκες, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται ενδεδειγμένος χώρος στάθμευσης στους επαγγελματίες οδικούς χρήστες με ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·
  - διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·
- δ) για τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών:
- δυνατότητα να διαθέτουν εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.

3. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2008/57/EK, κατόπιν ενός αιτήσεως κράτους μέλους και σε ό,τι αφορά τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, όσον αφορά το μήκος της αμαξοστοιχίας, το ERTMS, το φορτίο ανά άξονα, τον εξηλεκτρισμό και την ταχύτητα γραμμής.

Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους και σε ό,τι αφορά τις υποδομές οδικών μεταφορών, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 3 στοιχείο α) ή β), σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, στον βαθμό που εξασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

Οι δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο περιλαμβάνουν τις περιπτώσεις όπου οι επενδύσεις σε υποδομές δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με όρους κοινωνικοοικονομικής αποδοτικότητας.

#### *Άρθρο 40*

##### *Ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου*

Η υποδομή μεταφορών που περιλαμβάνει το κεντρικό δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις του Κεφαλαίου II.

## *Άρθρο 41*

### *Κόμβοι του κεντρικού δικτύου*

1. Οι κόμβοι του κεντρικού δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και περιλαμβάνουν:
  - α) αστικούς κόμβους, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των αερολιμένων τους,
  - β) λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας,
  - γ) τα σημεία διέλευσης των συνόρων γειτονικών χωρών,
  - δ) τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών,
  - ε) αερολιμένες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.
  
2. Οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου που αναφέρονται στο Μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και, εφόσον είναι εφικτό, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εκτός αν η σύνδεση αυτή παρεμποδίζεται από φυσικούς περιορισμούς.
  
3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο Μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, εκτός αν η σύνδεση αυτή παρεμποδίζεται από φυσικούς περιορισμούς. Λαμβανομένης υπόψη της δυνητικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

## ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

### ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

#### *Άρθρο 42*

#### *Το μέσο των διαδρόμων κεντρικού δικτύου*

1. Οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου είναι ένα μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Για την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις συνδυασμένες μεταφορές που συμβάλλουν στην συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου επικεντρώνονται σε:
  - α) ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς,
  - β) διαλειτουργικότητα, και
  - γ) συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα και σε σημεία συμφόρησης.
  
2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου διευκολύνουν τα κράτη μέλη να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές ώστε να αξιοποιείται η μεταφορική ικανότητα με τον αποδοτικότερο τρόπο. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου υποστηρίζουν την εξάπλωση διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και, όπου αυτό χρειάζεται, τη χρήση της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών.

### *Άρθρο 43*

#### *Ορισμός των διαδρόμων κεντρικού δικτύου*

1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεγάλων αποστάσεων στο κεντρικό δίκτυο και προορίζονται ειδικότερα να βελτιώσουν τους διασυνοριακούς συνδέσμους εντός της Ένωσης.
2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι πολύτροποι και ανοικτοί προκειμένου να συμπεριλάβουν όλους τους τρόπους μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό. Διασχίζουν τουλάχιστον δύο σύνορα και περιλαμβάνουν, ει δυνατόν, τουλάχιστον τρεις τρόπους μεταφοράς, μεταξύ άλλων, όπου χρειάζεται, θαλάσσιες αρτηρίες.

### *Άρθρο 44*

#### *Κατάλογος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου*

1. Ο κατάλογος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../2013\*. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν, όπως προβλέπεται στο παρόν κεφάλαιο, στους εν λόγω διαδρόμους κεντρικού δικτύου.
2. Η Επιτροπή διαθέτει σχηματικούς ενδεικτικούς χάρτες για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου σε μορφή εύκολα προσιτή στο κοινό.

---

\* EE: Παρακαλούμε εισαγάγετε τον αριθμό του κανονισμού στο έγγραφο PE-CONS 76/13.

*Άρθρο 45*

*Συντονισμός των διαδρόμων κεντρικού δικτύου*

1. Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, του ERTMS και των θαλάσσιων αρτηριών, η Επιτροπή, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, και κατόπιν διαβούλευσης με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, έναν ή πλείονες Ευρωπαίους Συντονιστές.
2. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει των γνώσεων σε θέματα σχετικά με τις μεταφορές και σε θέματα χρηματοδότησης και/ή κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μεζόνων έργων, καθώς και της εμπειρίας του στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.
3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαίου Συντονιστή προσδιορίζει τον τρόπο εκτέλεσης των καθηκόντων του κατά την παράγραφο 5.
4. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής, η οποία παρέχει την αναγκαία γραμματειακή υποστήριξη. Η αποστολή του Ευρωπαίου συντονιστή αφορά έναν και μόνον διάδρομο του κεντρικού δικτύου ή την υλοποίηση του ERTMS ή την υλοποίηση θαλάσσιων αρτηριών, αντίστοιχα.

5. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής:

- α) στηρίζει τη συντονισμένη υλοποίηση του συγκεκριμένου διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και ιδίως την έγκαιρη υλοποίηση του προγράμματος εργασιών για τον εν λόγω διάδρομο του κεντρικού δικτύου·
- β) καταρτίζει το πρόγραμμα εργασίας του διαδρόμου από κοινού με τα κράτη μέλη και παρακολουθεί την υλοποίησή του·
- γ) διαβουλεύεται με το Φόρουμ για διαδρόμου σε σχέση με αυτό το πρόγραμμα και την υλοποίησή του·
- δ) αναφέρει στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και, αναλόγως, σε όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν, και ιδίως όταν η ανάπτυξη του διαδρόμου παρακωλύεται, ώστε να συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·
- ε) συντάσσει ετησίως έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου·
- στ) εξετάζει τη ζήτηση υπηρεσιών μεταφορών, τις δυνατότητες επενδυτικών χρηματοδοτήσεων και τις χρηματοδοτικές δυνατότητες καθώς και τις ενέργειες που πρέπει να αναληφθούν και τους όρους που πρέπει να τηρηθούν για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εν λόγω άντληση πόρων ή χρηματοδότηση, και διατυπώνει τις ενδεδειγμένες συστάσεις.

6. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής διαβουλεύεται, μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης, τους χρήστες μεταφορών και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών, σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του.
7. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαϊό Συντονιστή και του παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για την άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ανάπτυξη των διαδρόμων σε κάθε σχετικό εθνικό σχέδιο υποδομών.
8. Με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου ενωσιακού και εθνικού δικαίου, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού Συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εμπίπτει στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊού Συντονιστή ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου.
9. Σε περίπτωση που ο Ευρωπαϊός 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, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να ανακαλεί τον διορισμό του. Μπορεί να διορίζεται αντικαταστάτης σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

*Άρθρο 46*

*Διοίκηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου*

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, ο συγκεκριμένος Ευρωπαϊός Συντονιστής, επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του όσον αφορά το πρόγραμμα εργασίας και την υλοποίησή του από γραμματεία και από συμβουλευτικό φόρουμ (το Φόρουμ του διαδρόμου). Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, συστήνει το Φόρουμ του διαδρόμου και προεδρεύει σε αυτό. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν για τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου όσον αφορά το τμήμα τους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου.
2. Κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να συστήνει και να προεδρεύει σε ομάδες εργασίας για τον διάδρομο, οι οποίες επικεντρώνονται στα εξής:
  - α) ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς,
  - β) διαλειτουργικότητα,
  - γ) συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών σε διασυνοριακά τμήματα.

*Άρθρο 47*

*Πρόγραμμα εργασιών*

1. Κάθε Ευρωπαίος Συντονιστής υποβάλλει, έως ...<sup>\*</sup>, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρόγραμμα εργασιών που αναλύει την ανάπτυξη του διαδρόμου. Αφού εγκριθεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, το πρόγραμμα εργασιών υποβάλλεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή, προς ενημέρωση.

Το πρόγραμμα εργασιών περιλαμβάνει ειδικότερα περιγραφή των χαρακτηριστικών, των διασυνοριακών τμημάτων και των στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, χρησιμοποιώντας τους στόχους και τις προτεραιότητες που εκτίθενται στα άρθρα 4 και 10. Το πρόγραμμα εργασιών περιλαμβάνει ανάλυση που αφορά:

- α) την ανάπτυξη συστημάτων διαλειτουργικής διαχείρισης της κυκλοφορίας ·
- β) σχέδιο για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποτελεσματικότητας των συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσιών·
- γ) εφόσον ενδείκνυται, μέτρα για τη βελτίωση της διοικητικής και της τεχνικής ικανότητας μελέτης, σχεδιασμού δημοπράτησης, υλοποίησης και παρακολούθησης έργων κοινού ενδιαφέροντος·

---

<sup>\*</sup> ΕΕ: παρεμβάλλεται η ημερομηνία: ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

- δ) τις πιθανές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην υποδομή και, εφόσον ενδείκνυται, πρόταση μέτρων για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή·
- ε) τα ληπτέα μέτρα για μετριασμό των εκπομπών θερμοκηπικών αερίων, του θορύβου και, ανάλογα με την περίπτωση, άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Το πρόγραμμα εργασιών περιλαμβάνει λεπτομέρειες των διαδικασιών δημόσιας διαβούλευσης που υποστηρίζουν την ανάπτυξη του προγράμματος εργασιών και την υλοποίησή του.

Το πρόγραμμα εργασιών περιλαμβάνει επίσης ανάλυση των απαιτούμενων επενδύσεων, μεταξύ άλλων:

- τον κατάλογο των σχεδίων επέκτασης, ανακαίνισης ή αναπροσαρμογής των υποδομών μεταφοράς που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, για κάθε τρόπο μεταφοράς που υπάρχει στο διάδρομο του κεντρικού δικτύου,
- σε σύμπραξη με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τις διάφορες πηγές άντλησης πόρων και χρηματοδότησης σε διεθνές, εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο και σε επίπεδο Ένωσης, καθώς και, όπου είναι δυνατόν, τα διαθέσιμα συστήματα μικτής χρηματοδότησης καθώς και ιδιωτικά κεφάλαια, παράλληλα με τις πιστώσεις που έχουν ήδη δεσμευθεί και, κατά περίπτωση, παραπομπή στη συνεισφορά της Ένωσης που προτείνεται με βάση προγράμματα χρηματοδότησης της Ένωσης.

2. Η Επιτροπή, με την επιφύλαξη του άρθρου 1 παράγραφος 4 και του άρθρου 54, και κατόπιν έγκρισης των ενδιαφερομένων κρατών μελών, δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη διασυννοριακή και οριζόντια διάσταση των σχεδίων για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου.

Μόλις εκδοθούν, η Επιτροπή μπορεί να προσαρμόζει τις εν λόγω εκτελεστικές πράξεις, κατόπιν έγκρισης των ενδιαφερομένων κρατών μελών, προκειμένου να λάβει υπόψη την πρόοδο που έχει πραγματοποιηθεί, τις καθυστερήσεις που ανέκυψαν ή επικαιροποιημένα εθνικά προγράμματα.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 52 παράγραφος 2.

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

- α) τον επενδυτικό σχεδιασμό, το αντίστοιχο κόστος και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, που κρίνονται αναγκαία για την υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.
- β) τον προσδιορισμό των μέτρων που αποσκοπούν στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της μεταφορικής ικανότητας και κατά περίπτωση, στη μείωση του εξωτερικού κόστους, και ιδίως των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και του θορύβου.

#### *Άρθρο 48*

##### *Συνεργασία για τους διαδρόμους σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών*

1. Διασφαλίζεται επαρκής συντονισμός μεταξύ των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010, ώστε να αποφεύγεται τυχόν αλληλοεπικάλυψη δραστηριοτήτων, ιδίως κατά τον καθορισμό του προγράμματος εργασίας ή τη σύσταση ομάδων εργασίας.
2. Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν θίγουν τις δομές διακυβέρνησης που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ V**

### **ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### *Άρθρο 49*

##### *Επικαιροποίηση και υποβολή εκθέσεων*

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων και τις αντίστοιχες επενδύσεις. Αυτό περιλαμβάνει τη διαβίβαση ετήσιων δεδομένων όσο είναι δυνατόν μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Περιλαμβάνονται όλα τα σχετικά δεδομένα που αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος που λαμβάνουν ενωσιακή χρηματοδότηση.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι το κοινό έχει εύκολη πρόσβαση στο TENtec και ότι το TENtec περιλαμβάνει επικαιροποιημένες πληροφορίες που αφορούν συγκεκριμένα έργα και σχετίζονται με τις μορφές και τα ποσά συγχρηματοδότησης της Ένωσης, καθώς και την πρόοδο κάθε έργου.

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

Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες για χρηματοοικονομική βοήθεια που παρέχεται δυνάμει του λοιπού ενωσιακού δικαίου, μεταξύ άλλων από το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το πρόγραμμα Ορίζοντα 2020, και με τη μορφή δανείων και μέσω χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή συνόψεις των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της, μόλις εκδοθούν.

3. Ανά διετία από ...<sup>\*</sup>, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με την υλοποίηση, την οποία υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, προς ενημέρωσή τους. Η έκθεση καλύπτει τη χρήση των διαφόρων μορφών χρηματοδοτικής βοήθειας που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους διάφορους τρόπους μεταφοράς και για τα άλλα στοιχεία του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου σε κάθε κράτος μέλος.

Η έκθεση αναλύει επίσης την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Περιγράφει επίσης τον συντονισμό της Επιτροπής σε σχέση με όλες τις μορφές χρηματοδοτικής βοήθειας, προκειμένου να εξασφαλίζεται συνέπεια στην εφαρμογή των προσανατολισμών σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητές τους.

4. Με την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 53 του παρόντος κανονισμού για την προσαρμογή των παραρτημάτων I και II ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στα άρθρα 14, 20, 24 και 27 του παρόντος κανονισμού. Κατά την προσαρμογή των εν λόγω παραρτημάτων, η Επιτροπή:

α) συμπεριλαμβάνει πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία διετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά υπερέβη το αντίστοιχο όριο·

---

\* EE: να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

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

Οι αναπροσαρμογές δυνάμει των στοιχείων 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. Οι αναπροσαρμογές δυνάμει του στοιχείου γ) βασίζονται στις πληροφορίες που παρέχονται από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 1.

5. Έργα κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν υποδομή νεοϋπαχθείσα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με κατ' εξουσιοδότηση πράξη είναι επιλέξιμα για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 5 από την ημερομηνία έναρξη ισχύος των εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

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 4 του παρόντος άρθρου. Η λήξη της επιλεξιμότητας δεν θίγει αποφάσεις χρηματοδότησης ή επιχορήγησης που έχει λάβει η Επιτροπή πριν από αυτήν την ημερομηνία.

6. Με την επιφύλαξη του άρθρου 172 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 53 του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την προσαρμογή του παραρτήματος III για να περιλαμβάνει ή να προσαρμόζει ενδεικτικούς χάρτες γειτονικών χωρών, βάσει συμφωνιών υψηλού επιπέδου για δίκτυα υποδομών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των σχετικών γειτονικών χωρών.

#### *Άρθρο 50*

##### *Συμμετοχή ενδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα*

1. Έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν όλους τους άμεσα ενδιαφερομένους. Περιλαμβάνονται φορείς άλλοι εκτός των κρατών μελών, όπως περιφερειακές και τοπικές αρχές, διαχειριστές και χρήστες υποδομής καθώς και η βιομηχανία και η κοινωνία των πολιτών.
2. Οι εθνικές διαδικασίες των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και της κοινωνίας των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων. Η Επιτροπή προάγει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών στον τομέα αυτόν.

3. Οι ενδιαφερόμενοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, εκτός του Μέσου «Συνδέοντας την Ευρώπη» και του Ταμείου Συνοχής, να χρησιμοποιούν επίσης άλλα ειδικά ευρωπαϊκά προγράμματα, ιδίως όσα στηρίζουν την περιφερειακή ανάπτυξη, την «Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία», την «Έρευνα και την Καινοτομία» ή τη «Δράση για το περιβάλλον και το κλίμα». Συνεπώς, οι εν λόγω ενδιαφερόμενοι μπορούν να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού και επιπλέον συγκεκριμένα να ενισχύουν:
- α) την αναβάθμιση της περιφερειακής κινητικότητας, προωθώντας έτσι την πρόσβαση στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών όλων των περιοχών της Ένωσης·
  - β) την προώθηση διασυνοριακών έργων·
  - γ) την ενσωμάτωση αστικών κόμβων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας)·
  - δ) την προώθηση βιώσιμων λύσεων μεταφορών, όπως βελτιωμένη προσβασιμότητα με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τηλεματικές εφαρμογές, διατροφικοί τερματικοί σταθμοί/πολυτροπικές μεταφορικές αλυσίδες, λύσεις μεταφορών με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και άλλες λύσεις μεταφορών καθώς και περιβαλλοντικές βελτιώσεις·
  - ε) τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των διάφορων ενδιαφερομένων.

### *Άρθρο 51*

*Υποκείμενες αρχές για την αξιολόγηση της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας*

Βάσει των στόχων που εκτίθενται στο άρθρο 4, η Επιτροπή δημοσιεύει τις υποκείμενες αρχές που χρησιμοποιεί για την αξιολόγηση της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας όσον αφορά έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αναζητείται ενωσιακή χρηματοδότηση.

### *Άρθρο 52*

*Διαδικασία Επιτροπής*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η επιτροπή αυτή συνιστά επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, 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 53

#### Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 49 παράγραφοι 4 και 6 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις ...\*. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η κατά το άρθρο 49 παράγραφοι 4 και 6 εξουσιοδότηση 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. Η ανάκληση παράγει αποτελέσματα από την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται στην απόφαση. Δεν επηρεάζει το κύρος τυχόν ήδη εν ισχύι κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει μια πράξη κατ' εξουσιοδότηση, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

---

\* EE: παρεμβάλλεται η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 49 παράγραφοι 4 και 6, αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν να λήξει η περίοδος αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν σκοπεύουν να προβάλλουν αντιρρήσεις. Με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου, η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες.

*Άρθρο 54*

*Επανεξέταση*

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαϊών Συντονιστών, επανεξετάζει την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί:
- α) τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ·
  - 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, μεταξύ άλλων, τις επιπτώσεις από την εξέλιξη των μοντέλων κυκλοφορίας και τις σχετικές εξελίξεις στα επενδυτικά σχέδια των υποδομών.

Εκτός από την επανεξέταση αυτή, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, αξιολογεί αν θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο κεντρικό δίκτυο νέα τμήματα, όπως ορισμένα παλαιότερα έργα προτεραιότητας διασυνοριακού χαρακτήρα, τα οποία αναγράφονται στην απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ. Η Επιτροπή υποβάλλει ενδεχομένως νομοθετική πρόταση.

2. Κατά τη διενέργεια αυτής της επανεξέτασης, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον το κεντρικό δίκτυο, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό θα συνάδει με τις διατάξεις του Κεφαλαίου III έως το 2030, 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 κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να τροποποιηθεί για να λάβει υπόψη τις εξελίξεις των ροών μεταφορών και του εθνικού επενδυτικού σχεδιασμού. Εάν χρειασθεί, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Για την πρόταση αυτή, η Επιτροπή μπορεί επίσης να ορίσει ημερομηνία περάτωσης του εκτεταμένου δικτύου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

*Άρθρο 55*

*Ενιαία Αρχή Επαφής*

Τα κράτη μέλη δύνανται να ορίσουν Ενιαία Αρχή Επαφής για να διευκολυνθεί και να συντονισθεί η διαδικασία αδειοδότησης των έργων κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως των διασυνοριακών σχεδίων, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο της Ένωσης.

*Άρθρο 56*

*Καθυστέρηση της περάτωσης του κεντρικού δικτύου*

Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης της έναρξης ή της περάτωσης εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να αιτιολογήσουν την καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν την αιτιολόγηση εντός τριμήνου. Βάσει της δοθείσας απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.

*Άρθρο 57*

*Εξαιρέσεις*

Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, δεν ισχύουν για την Κύπρο και τη Μάλτα ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους.

*Άρθρο 58*

*Μεταβατικές διατάξεις*

1. Η χρηματοδότηση των αποφάσεων που εκδίδονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, με βάση την απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ, και οι οποίες ευρίσκονται σε εξέλιξη κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εξακολουθούν να υπόκεινται στην απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ υπό την ισχύουσα μορφή της ...\*.
2. Παραπομπές σε «σχέδια προτεραιότητας», όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ νοούνται ως παραπομπές στο «κεντρικό δίκτυο», όπως προσδιορίζεται στον παρόντα κανονισμό.

*Άρθρο 59*

*Κατάργηση*

Με την επιφύλαξη του άρθρου 58 του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 7 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. .../2013\*, η απόφαση αριθ. 661/2010/ΕΕ καταργείται.

---

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

\* ΕΕ: παρεμβάλλεται η ημερομηνία: μία ημέρα πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

\* ΕΕ: Παρακαλούμε εισαγάγετε τον αριθμό του κανονισμού στο έγγραφο PE-CONS 76/13.

*Άρθρο 60*  
*Έναρξη ισχύος*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη 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.

....

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

---