2025/90901

5.12.2025

Διορθωτικό στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L, 2024/1679, 28 Ιουνίου 2024)

1. Στη σελίδα 1, στην αιτιολογική σκέψη 3:

αντί: «[…] Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της κυκλοφορίας των εμπορευματικών σιδηροδρόμων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· ενώ το μερίδιο αγοράς των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050. […]»

διάβαζε: «[…] Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της κυκλοφορίας των εμπορευματικών σιδηροδρόμων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· ενώ το μερίδιο αγοράς των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050 και η κυκλοφορία των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί μέχρι το 2050. […]».

2. Στη σελίδα 2, στην αιτιολογική σκέψη 8:

αντί: «(8) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, με τη διατήρηση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής τους χρήσης και της ανθεκτικότητας. Θα πρέπει να καταδεικνύεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα έργα αυτά θα πρέπει επίσης να είναι οικονομικά βιώσιμα. Τα έργα σε αραιοκατοικημένες περιοχές ή έργα που είναι απαραίτητα για τη διπλή χρήση των υποδομών, για τα οποία ενδέχεται να είναι δύσκολο να αποδειχθεί η οικονομική βιωσιμότητα, καθώς τα οφέλη για την κοινωνική και εδαφική συνοχή ενδέχεται να έχουν υψηλότερη αξία, θα πρέπει τουλάχιστον να συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του δικτύου βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών και των περιορισμών της συγκεκριμένης περιοχής.»

διάβαζε: «(8) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, με τη συντήρηση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής τους χρήσης και της ανθεκτικότητας. Θα πρέπει να καταδεικνύεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα έργα αυτά θα πρέπει επίσης να είναι οικονομικά βιώσιμα. Τα έργα σε αραιοκατοικημένες περιοχές ή έργα που είναι απαραίτητα για τη διπλή χρήση των υποδομών, για τα οποία ενδέχεται να είναι δύσκολο να αποδειχθεί η οικονομική βιωσιμότητα, καθώς τα οφέλη για την κοινωνική και εδαφική συνοχή ενδέχεται να έχουν υψηλότερη αξία, θα πρέπει τουλάχιστον να συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του δικτύου βάσει κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους οφέλους, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών και των περιορισμών της συγκεκριμένης περιοχής.».

3. Στη σελίδα 3, στην αιτιολογική σκέψη 14:

αντί: «[…] Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές. […]»

διάβαζε: «[…] Η θωράκιση έργων έναντι της κλιματικής αλλαγής θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές. […]».

4. Στη σελίδα 5, στην αιτιολογική σκέψη 30:

αντί: «[…] Επιπλέον, οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι και οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου δεν είναι πλήρως εναρμονισμένοι γεωγραφικά, πράγμα που περιορίζει τη δυνατότητα συντονισμού, για παράδειγμα, επί ζητημάτων όπως η ανάπτυξη των απαιτήσεων για τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή η βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. […]»

διάβαζε: «[…] Επιπλέον, οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι και οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου δεν είναι πλήρως ευθυγραμμισμένοι γεωγραφικά, πράγμα που περιορίζει τη δυνατότητα συντονισμού, για παράδειγμα, επί ζητημάτων όπως η ανάπτυξη των απαιτήσεων για τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή η βελτίωση της ποιότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. […]».

5. Στη σελίδα 5, στην αιτιολογική σκέψη 31:

αντί: «Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, είναι απαραίτητο οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου και οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι να ενοποιηθούν ώστε να αποτελέσουν τους "ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών" προκειμένου να αυξηθούν οι συνέργειες και η λειτουργία των μεταφορών. […]»

διάβαζε: «Όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, είναι απαραίτητο οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου και οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι να ενοποιηθούν ώστε να αποτελέσουν τους "ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών" προκειμένου να αυξηθούν οι συνέργειες μεταξύ του σχεδιασμού υποδομών και της λειτουργίας των μεταφορών. […]».

6. Στη σελίδα 5, στην αιτιολογική σκέψη 32:

αντί: «Νέες λειτουργικές προτεραιότητες για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Ειδικότερα, οι διοικητικές δομές των εμπορευματικών σιδηροδρόμων θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίζουν ότι ο χρόνος παραμονής των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δύο κρατών μελών δεν υπερβαίνει τα 25 λεπτά κατά μέσο όρο και ότι οι περισσότερες αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τουλάχιστον μία μεθόριο ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών φθάνουν στον προορισμό τους ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση μικρότερη των 30 λεπτών. […]»

διάβαζε: «Νέες λειτουργικές προτεραιότητες για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ για τη διασφάλιση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Ειδικότερα, η διοικητική δομή των εμπορευματικών σιδηροδρόμων θα πρέπει να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίζει ότι ο χρόνος παραμονής των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δύο κρατών μελών δεν υπερβαίνει τα 25 λεπτά κατά μέσο όρο και ότι οι περισσότερες αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών φθάνουν στον προορισμό τους ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση μικρότερη των 30 λεπτών. […]».

7. Στις σελίδες 5 και 6, στην αιτιολογική σκέψη 34:

αντί: «[…] Υπό τις εν λόγω συνθήκες, και δεδομένης της περιορισμένης προστιθέμενης αξίας που θα είχε για τις ιρλανδικές αρχές και για τους διαχειριστές υποδομών της η συμμετοχή στη διακυβέρνηση των εμπορευματικών διαδρόμων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, θα πρέπει η Ιρλανδία να μπορεί να αποφασίσει ότι οι εκπρόσωποι των αρχών της και οι διαχειριστές υποδομών της που έχουν την ευθύνη για τις σιδηροδρομικές υποδομές στο έδαφός της δεν συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή ή στο διοικητικό συμβούλιο, ή και στα δύο, των εμπορευματικών διαδρόμων στο έδαφός της.»

διάβαζε: «[…] Υπό τις εν λόγω συνθήκες, και δεδομένης της περιορισμένης προστιθέμενης αξίας που θα είχε για τις ιρλανδικές αρχές και για τους διαχειριστές υποδομών της η συμμετοχή στη διοικητική δομή των εμπορευματικών διαδρόμων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, θα πρέπει η Ιρλανδία να μπορεί να αποφασίσει ότι οι εκπρόσωποι των αρχών της και οι διαχειριστές υποδομών της που έχουν την ευθύνη για τις σιδηροδρομικές υποδομές στο έδαφός της δεν συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή ή στο διοικητικό συμβούλιο, ή και στα δύο, των εμπορευματικών διαδρόμων στο έδαφός της.».

8. Στη σελίδα 10, στην αιτιολογική σκέψη 63:

αντί: «[…] Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να επικεντρωθεί στην προώθηση της απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας από, προς και διαμέσου των αστικών κόμβων του δικτύου. […]»

διάβαζε: «[…] Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να επικεντρωθεί στην προώθηση της απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας από, προς και μεταξύ των αστικών κόμβων του δικτύου. […]».

9. Στη σελίδα 10, στην αιτιολογική σκέψη 64:

αντί: «(64) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, θα πρέπει να υιοθετείται για κάθε αστικό κόμβο ένα ΣΒΑΚ το οποίο θα είναι ένα μακροπρόθεσμο, καθολικό και ολοκληρωμένο σχέδιο εμπορευματικής και επιβατικής κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Θα μπορούσε να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών. […]»

διάβαζε: «(64) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, θα πρέπει να υιοθετείται για κάθε αστικό κόμβο ένα ΣΒΑΚ το οποίο θα είναι ένα μακροπρόθεσμο, καθολικό και ολοκληρωμένο σχέδιο εμπορευματικής και επιβατικής κινητικότητας για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Θα μπορούσε να περιλαμβάνει προτεραιότητες, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών. […]».

10. Στη σελίδα 10, στην αιτιολογική σκέψη 65:

αντί: «(65) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ με σκοπό τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίζουν εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ με σκοπό τη στήριξη των τοπικών αρχών προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω κατάλληλων μέτρων, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανότητας, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης. […]»

διάβαζε: «(65) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν την υιοθέτηση των ΣΒΑΚ με σκοπό τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ με σκοπό τη στήριξη των τοπικών αρχών προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω κατάλληλων μέτρων, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανοτήτων, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης. […]».

11. Στη σελίδα 13, στην αιτιολογική σκέψη 84:

αντί: «[…] Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής δομής διακυβέρνησης και να διασφαλίζουν συνεκτικό καθορισμό των προτεραιοτήτων όσον αφορά τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων.»

διάβαζε: «[…] Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής διοικητικής δομής και να διασφαλίζουν συνεκτικό καθορισμό των προτεραιοτήτων όσον αφορά τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων.».

12. Στη σελίδα 15, στο άρθρο 2 παράγραφος 2:

αντί: «2. Η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις οδικές μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις πολυτροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών σε αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα των κεφαλαίων II, III και IV.»

διάβαζε: «2. Η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνίσταται στην υποδομή για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις οδικές μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές και τις πολυτροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων, όπως ορίζεται στα σχετικά τμήματα των κεφαλαίων II, III και IV.».

13. Στη σελίδα 16, στο άρθρο 3 σημείο 1):

αντί: «1) “έργο κοινού ενδιαφέροντος”: οποιοδήποτε έργο διεξάγεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·»

διάβαζε: «1) “έργο κοινού ενδιαφέροντος”: οποιοδήποτε έργο εκτελείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·».

14. Στη σελίδα 16, στο άρθρο 3 σημείο 6):

αντί: «6) “αστικός κόμβος”: αστική περιοχή όπου τα στοιχεία της υποδομής μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για επιβάτες και εμπορεύματα, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων τερματικών σταθμών επιβατών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, τερματικοί σταθμοί λεωφορείων, πολυτροπικοί και εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκονται μέσα στην αστική περιοχή και γύρω από αυτή, συνδέονται με άλλα στοιχεία της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής για τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς·»,

διάβαζε: «6) “αστικός κόμβος”: αστική περιοχή όπου τα στοιχεία της υποδομής μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για επιβάτες και εμπορεύματα, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων τερματικών σταθμών επιβατών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, τερματικοί σταθμοί λεωφορείων και πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκονται μέσα στην αστική περιοχή και γύρω από αυτή, συνδέονται με άλλα στοιχεία της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της υποδομής για τους ενεργητικούς τρόπους μεταφοράς·».

15. Στη σελίδα 16, στο άρθρο 3 σημείο 11):

αντί: «11) “πολυτροπικός κόμβος επιβατών”: σημείο σύνδεσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς επιβατών, στο οποίο παρέχονται πληροφόρηση για τις μετακινήσεις, πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές και μετεπιβιβάσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όπως οι σταθμοί στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, και το οποίο λειτουργεί ως διεπαφή εντός και μεταξύ αστικών κόμβων και μεταξύ αστικών κόμβων και δικτύων μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων·»

διάβαζε: «11) “πολυτροπικός κόμβος επιβατών”: σημείο σύνδεσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς επιβατών, όπου διασφαλίζονται η πληροφόρηση για τις μετακινήσεις, η πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές και μετεπιβιβάσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς, όπως οι σταθμοί στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, και το οποίο λειτουργεί ως διεπαφή εντός και μεταξύ αστικών κόμβων και μεταξύ αστικών κόμβων και δικτύων μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων·».

16. Στη σελίδα 16, στο άρθρο 3 σημείο 13):

αντί: «13) “σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας” ή “ΣΒΑΚ”: έγγραφο στρατηγικού σχεδιασμού κινητικότητας, που αποσκοπεί στη βελτίωση, με βιώσιμο τρόπο, της προσβασιμότητας στη λειτουργική αστική περιοχή και της κινητικότητας εντός αυτής, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών μετακίνησης στην εν λόγω αστική περιοχή και πλησίον αυτής, για τα άτομα, τις επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα, ιδίως με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής·»

διάβαζε: «13) “σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας” ή “ΣΒΑΚ”: έγγραφο στρατηγικού σχεδιασμού κινητικότητας, που αποσκοπεί στη βελτίωση, με βιώσιμο τρόπο, της προσβασιμότητας στη λειτουργική αστική περιοχή και της κινητικότητας εντός αυτής, συμπεριλαμβανομένων των ζωνών μετακίνησης εργαζομένων στην εν λόγω αστική περιοχή και πλησίον αυτής, για τα άτομα, τις επιχειρήσεις και τα εμπορεύματα, ιδίως με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής·».

17. Στη σελίδα 17, στο άρθρο 3 σημείο 14):

αντί: «14) “ενεργός τρόπος μεταφοράς”: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων με βοηθητική ηλεκτρική πρόωση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ([29]) ·»

διάβαζε: «14) “ενεργητικός τρόπος μεταφοράς”: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων με βοηθητική ηλεκτρική πρόωση κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 2 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ([29])·».

18. Στη σελίδα 18, στο άρθρο 3 σημείο 35):

αντί: «35) “διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών”: οι φορείς διοίκησης που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010·»

διάβαζε: «35) “διοικητική δομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών”: οι φορείς διοίκησης που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010·».

19. Στη σελίδα 24, στο άρθρο 9 παράγραφος 2:

αντί: «2. Στο παράρτημα IV παρατίθενται ενδεικτικοί χάρτες της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε συγκεκριμένες γειτονικές χώρες, στους οποίους καθορίζονται, κατά περίπτωση, ένα κεντρικό δίκτυο και ένα συνολικό δίκτυο σύμφωνα με τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού.»

διάβαζε: «2. Στο παράρτημα IV παρατίθενται ενδεικτικοί χάρτες της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε συγκεκριμένες γειτονικές χώρες, στους οποίους καθορίζονται, κατά περίπτωση, ένα κεντρικό δίκτυο, ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και ένα συνολικό δίκτυο σύμφωνα με τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού.».

20. Στη σελίδα 28, στο άρθρο 15 παράγραφος 7:

αντί: «7. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών […]»

διάβαζε: «7. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 έως 5 λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών […]».

21. Στη σελίδα 33, στο άρθρο 19 παράγραφος 1:

αντί: «*Άρθρο 19*

Επιχειρησιακές προτεραιότητες

1. Οι διοικητικές δομές των εμπορευματικών σιδηροδρόμων καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών δεν εμποδίζουν την επίτευξη των λειτουργικών επιδόσεων των υπηρεσιών των εμπορευματικών σιδηροδρόμων κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών σύμφωνα με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:»

διάβαζε: «*Άρθρο 19*

Λειτουργικές προτεραιότητες

1. Η διοικητική δομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών δεν εμποδίζουν την επίτευξη των λειτουργικών επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών σύμφωνα με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:».

22. Στη σελίδα 38, στο άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχείο α):

αντί: «α) τις υποδομές θαλάσσιων μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής του κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της συνδεσιμότητας της ενδοχώρας·»

διάβαζε: «α) τις υποδομές θαλάσσιων μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής του κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα·».

23. Στη σελίδα 38, στο άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχείο β):

αντί: «β) δράσεις για ευρύτερα οφέλη που δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες και ωφελούν τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο και τον ευρύτερο θαλάσσιο κλάδο, όπως η στήριξη δραστηριοτήτων που εξασφαλίζουν πλωτότητα καθόλη τη διάρκεια του έτους (θραύση πάγων), διευκολύνουν τη μετάβαση προς βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές, βελτιώνουν τις συνέργειες μεταξύ μεταφορών και ενέργειας, μεταξύ άλλων με την ενίσχυση του ρόλου των λιμένων ως ενεργειακών κόμβων και τη διευκόλυνση της ενεργειακής μετάβασης, καθώς και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές και υδρογραφικές έρευνες· κα»

διάβαζε: «β) δράσεις με ευρύτερο όφελος που δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες και ωφελούν τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο και ευρύτερα τη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως η στήριξη δραστηριοτήτων που εξασφαλίζουν πλωτότητα καθόλη τη διάρκεια του έτους (θραύση πάγων), διευκολύνουν τη μετάβαση προς βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές, βελτιώνουν τις συνέργειες μεταξύ μεταφορών και ενέργειας, μεταξύ άλλων με την ενίσχυση του ρόλου των λιμένων ως ενεργειακών κόμβων και τη διευκόλυνση της ενεργειακής μετάβασης, καθώς και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές και υδρογραφικές έρευνες· κα».

24. Στη σελίδα 39, στο άρθρο 26 παράγραφος 1 στοιχείο δ):

αντί: «δ) οι εθνικές ενιαίες θαλάσσιες θυρίδες υλοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239.»

διάβαζε: «δ) οι εθνικές ενιαίες ναυτιλιακές θυρίδες υλοποιούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1239.».

25. Στη σελίδα 40, στο άρθρο 26 παράγραφος 2 στοιχείο δ):

αντί: «δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου που συνδέονται με εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν δυναμικότητα εξυπηρέτησης πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.»

διάβαζε: «δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου που συνδέονται με εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν ικανότητα εξυπηρέτησης πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.».

26. Στη σελίδα 41, στο άρθρο 28 στοιχείο η):

αντί: «η) προώθηση πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που εξυπηρετούν συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτιστοποίηση των λιμένων κατάπλου και των αλυσίδων εφοδιασμού σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή σχετικών διεθνών συμφωνιών, όπως η χρήση προγραμμάτων παροχής οικολογικών κινήτρων·»

διάβαζε: «η) προώθηση πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που εξυπηρετούν συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτιστοποίηση του κατάπλου σε λιμένα και της αλυσίδας εφοδιασμού σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή σχετικών διεθνών συμφωνιών, όπως η χρήση προγραμμάτων παροχής οικολογικών κινήτρων·».

27. Στις σελίδες 41 και 42, στο άρθρο 29:

αντί: «*Άρθρο 29*

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:

α) οδούς, μεταξύ άλλων:

i) γέφυρες·

ii) σήραγγες·

iii) κόμβους·

iv) διασταυρώσεις·

v) ανισόπεδους κόμβους·

vi) λωρίδες έκτακτης ανάγκης· και

vii) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων λύσεων για τη διατήρηση της πανίδας ή τη μείωση του θορύβου·

β) σχετικό εξοπλισμό, μεταξύ άλλων συστήματα ζύγισης εν κινήσει·

γ) ψηφιακές υποδομές και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·

δ) οδούς εισόδου σε πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς·

ε) συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής με άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

στ) τερματικούς σταθμούς λεωφορείων·

ζ) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων· και

η) χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης, μεταξύ άλλων, ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα.»

διάβαζε: «*Άρθρο 29*

Στοιχεία υποδομών

1. Οι υποδομές οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:

α) οδούς, μεταξύ άλλων:

i) γέφυρες·

ii) σήραγγες·

iii) κόμβους·

iv) διαβάσεις·

v) ανισόπεδους κόμβους·

vi) ερείσματα· και

vii) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον, συμπεριλαμβανομένων λύσεων για τη διατήρηση της πανίδας ή τη μείωση του θορύβου·

β) σχετικό εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων ζύγισης εν κινήσει·

γ) ψηφιακές υποδομές και συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·

δ) οδούς πρόσβασης σε πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς·

ε) συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής με άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

στ) τερματικούς σταθμούς λεωφορείων·

ζ) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων· και

η) χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης, συμπεριλαμβανομένων ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα.».

28. Στη σελίδα 43, στο άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχείο β):

αντί: «β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 100 χλμ μεταξύ τους, οι οποίοι παρέχουν ασφαλή και επαρκή χώρο στάθμευσης και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού· και»

διάβαζε: «β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 100 χλμ μεταξύ τους, οι οποίοι παρέχουν ασφαλή και επαρκή χώρο στάθμευσης και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες ποικιλόμορφου εργατικού δυναμικού· και».

29. Στη σελίδα 43, στο άρθρο 30 παράγραφος 4:

αντί: «4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2 σε σχέση με δρόμους όπου η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. […]»

διάβαζε: «4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2 σε σχέση με δρόμους όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. […]».

30. Στη σελίδα 45, στο άρθρο 31 παράγραφος 6:

αντί: «6. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 σε σχέση με οδούς όπου η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. […]»,

διάβαζε: «6. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 σε σχέση με οδούς όπου ο κυκλοφοριακός φόρτος δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. […]».

31. Στη σελίδα 45, στο άρθρο 32 στοιχείο α):

αντί: «α) βελτίωση και προώθηση της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ευάλωτων χρηστών και των χρηστών των οδών σε όλη την πολυμορφία τους, ιδίως δε των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα·»

διάβαζε: «α) βελτίωση και προώθηση της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ευάλωτων χρηστών και των χρηστών των οδών σε όλη την ποικιλομορφία τους, ιδίως δε των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα·».

32. Στη σελίδα 45, στο άρθρο 32 στοιχείο δ):

αντί: «δ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση οδικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα, με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς και βελτίωση, κατά περίπτωση, των υποδομών για την ενεργό κινητικότητα· και»

διάβαζε: «δ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση οδικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα, με σκοπό την προώθηση των ενεργητικών τρόπων μεταφοράς και βελτίωση, κατά περίπτωση, των υποδομών για την ενεργητική κινητικότητα· και».

33. Στη σελίδα 51, στο άρθρο 41 παράγραφος 1:

αντί: «1. Κατά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στους αστικούς κόμβους και προκειμένου να διασφαλίσουν την αποδοτική λειτουργία του συνόλου του δικτύου χωρίς σημεία συμφόρησης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τα ακόλουθα:»

διάβαζε: «1. Κατά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στους αστικούς κόμβους και προκειμένου να διασφαλίσουν την αποτελεσματική λειτουργία του συνόλου του δικτύου χωρίς σημεία συμφόρησης, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τα ακόλουθα:».

34. Στη σελίδα 51, στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο i):

αντί: «i) την έγκριση και παρακολούθηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για κάθε αστικό κόμβο, […]»

διάβαζε: «i) την υιοθέτηση και παρακολούθηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για κάθε αστικό κόμβο, […]».

35. Στη σελίδα 52, στο άρθρο 41 παράγραφος 2:

αντί: «2. Κατά την έγκριση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ, […]»

διάβαζε: «2. Κατά την υιοθέτηση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ, […]».

36. Στη σελίδα 52, στο άρθρο 41 παράγραφος 4:

αντί: «4. Έως τις 19 Ιουλίου 2025, τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5, ορίζουν εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ και θεσπίζουν εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ με σκοπό τη στήριξη των αστικών κόμβων για την έγκριση και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο i) του παρόντος άρθρου.»

διάβαζε: «4. Έως τις 19 Ιουλίου 2025, τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5, ορίζουν εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ και θεσπίζουν εθνικό πρόγραμμα ΣΒΑΚ με σκοπό την παροχή υποστήριξης στους αστικούς κόμβους για την υιοθέτηση και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) σημείο i) του παρόντος άρθρου.».

37. Στις σελίδες 52 και 53, στο άρθρο 42:

αντί: «*Άρθρο 42*

Πρόσθετες προτεραιότητες για τους αστικούς κόμβους

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

α) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 στοιχείο β), προκειμένου να αυξηθούν οι επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως μετρό ή τραμ·

β) αδιάλειπτη διασύνδεση μεταξύ των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου υποδομών και των υποδομών περιφερειακών και τοπικών βιώσιμων μεταφορών, που μπορεί να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

i) για τους επιβάτες, δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, κράτησης, πληρωμής των ταξιδιών τους και ανάκτησης των εισιτηρίων τους μέσω ψηφιακών υπηρεσιών πολυτροπικής κινητικότητας, προκειμένου να καταστεί δυνατή η βελτιστοποίηση των διαδρομών των οχημάτων με σκοπό τη βελτίωση της διαχείρισης των ροών κυκλοφορίας, της οδικής ασφάλειας και της μείωσης της συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· και

ii) για τις εμπορευματικές μεταφορές, εγκαταστάσεις αστικής εφοδιαστικής για την ενίσχυση της ενοποίησης των παραδόσεων σε αστικές περιοχές, όπως μικροκόμβοι και κόμβοι εφοδιαστικής με ποδήλατο, ιδίως εκείνων που συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών·

γ) βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών επιβατικών μεταφορών μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ενοποίησης των υποδομών για ενεργούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών μεταφορών·

δ) βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ σιδηροδρομικών μεταφορών, οδικών μεταφορών, και, κατά περίπτωση, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με πλατφόρμες και εγκαταστάσεις εφοδιαστικής·

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

στ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων του οικολογικού προσανατολισμού των αστικών στόλων για επιβάτες και εμπορεύματα·

ζ) κατά περίπτωση, αύξηση του μεριδίου μεταφοράς των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μεταφοράς με τη λήψη μέτρων για τον προσανατολισμό κυρίως της κινητικότητας των επιβατών προς αυτούς τους τρόπους, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας και προστασίας των υποδομών των ενεργών τρόπων μεταφοράς·

η) προώθηση αποτελεσματικής παράδοσης εμπορευμάτων χαμηλού θορύβου και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις αστικές περιοχές·

θ) κατά περίπτωση, αύξηση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών και της πρόσβασης σε έξυπνες, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές μεταφορές· και

ι) λήψη συγκεκριμένων μέτρων που προωθούν την ευρύτερη εγκατάσταση εργαλείων ΤΠΕ και συστημάτων ευφυών μεταφορών, με ανοικτή πρόσβαση σε όλους τους μεταφορείς, ώστε να καθίσταται δυνατή η βελτιστοποίηση των διαδρομών για τα οχήματα, με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης των ροών κυκλοφορίας, τη μείωση της συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας καθώς και της παροχής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.»

διάβαζε: «*Άρθρο 42*

Πρόσθετες προτεραιότητες για τους αστικούς κόμβους

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

α) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που αναφέρονται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 στοιχείο β), προκειμένου να αυξηθούν οι επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως μετρό ή τραμ·

β) απρόσκοπτη διασύνδεση μεταξύ των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου υποδομών και των υποδομών περιφερειακών και τοπικών βιώσιμων μεταφορών, που μπορεί να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

i) για τους επιβάτες, δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, κράτησης, πληρωμής των ταξιδιών τους και ανάκτησης των εισιτηρίων τους μέσω ψηφιακών υπηρεσιών πολυτροπικής κινητικότητας, προκειμένου να καταστεί δυνατή η βελτιστοποίηση των διαδρομών των οχημάτων με σκοπό τη βελτίωση της διαχείρισης των ροών κυκλοφορίας, της οδικής ασφάλειας και της μείωσης της συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· και

ii) για τις εμπορευματικές μεταφορές, εγκαταστάσεις αστικής εφοδιαστικής για την ενίσχυση της ενοποίησης των παραδόσεων σε αστικές περιοχές, όπως μικροκόμβοι και κόμβοι εφοδιαστικής με ποδήλατο, ιδίως εκείνων που συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και πλωτών μεταφορών·

γ) βιώσιμη, απρόσκοπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών επιβατικών μεταφορών μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών και, κατά περίπτωση, εσωτερικών πλωτών, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ενοποίησης των υποδομών για ενεργούς τρόπους μεταφοράς, ιδίως κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών μεταφορών·

δ) βιώσιμη, απρόσκοπτη και ασφαλής διασύνδεση των υποδομών εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ σιδηροδρομικών μεταφορών, οδικών μεταφορών, και, κατά περίπτωση, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με πλατφόρμες και εγκαταστάσεις εφοδιαστικής·

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

στ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου του οικολογικού προσανατολισμού των αστικών στόλων για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων·

ζ) κατά περίπτωση, αύξηση του μεριδίου που αντιστοιχεί στις δημόσιες μεταφορές και τους ενεργητικούς τρόπους μεταφοράς, με τη λήψη μέτρων για τον προσανατολισμό κυρίως της κινητικότητας των επιβατών προς αυτούς τους τρόπους, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας και προστασίας των υποδομών των ενεργητικών τρόπων μεταφοράς·

η) προώθηση των αποτελεσματικών αστικών εμπορευματικών μεταφορών χαμηλού θορύβου και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα·

θ) κατά περίπτωση, βελτίωση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών και της πρόσβασης σε έξυπνες, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές μεταφορές· και

ι) λήψη συγκεκριμένων μέτρων που προωθούν την ευρύτερη ανάπτυξη εργαλείων ΤΠΕ και ευφυών συστημάτων μεταφορών, με ανοικτή πρόσβαση σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, ώστε να καθίσταται δυνατή η βελτιστοποίηση των διαδρομών των οχημάτων, με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης των κυκλοφοριακών ροών, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας καθώς και της παροχής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.».

38. Στη σελίδα 53, στο άρθρο 43 παράγραφος 1:

αντί: «[…] Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διευκολύνουν επίσης την αδιάλειπτη σύνδεση μεταξύ υποδομών και κινητών περιουσιακών στοιχείων.»

διάβαζε: «[…] Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διευκολύνουν επίσης την αδιάλειπτη σύνδεση μεταξύ υποδομών και κινητών μέσων ή στοιχείων.».

39. Στη σελίδα 53, στο άρθρο 43 παράγραφος 2:

αντί: «2. Τα ακόλουθα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές εγκαθίστανται σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις του ενωσιακού δικαίου και εντός των ορίων που θέτουν οι εν λόγω διατάξεις, στο σύνολο της Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ενός συνόλου διαλειτουργικών βασικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη:»

διάβαζε: «2. Τα ακόλουθα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές αναπτύσσονται σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις και εντός των ορίων του ενωσιακού δικαίου στο σύνολο της Ένωσης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ενός συνόλου διαλειτουργικών βασικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη:».

40. Στη σελίδα 55, στο άρθρο 45 δεύτερο εδάφιο:

αντί: «Για τους σκοπούς του στοιχείου β) του πρώτου εδαφίου, οι αντίστοιχες υποδομές μεταφορών μπορούν να:

i) περιλαμβάνουν πρόσβαση στο δίκτυο, αγωγούς και άλλες εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό·

ii) λαμβάνουν υπόψη τη διεπαφή υποδομής-οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της έξυπνης και αμφίδρομης επαναφόρτισης·

iii) περιλαμβάνουν συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·

iv) λειτουργούν ως κόμβοι ενέργειας για την εξυπηρέτηση διαφόρων τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να συνδεθεί η τοπική παραγωγή καθαρής ενέργειας με εφαρμογές κινητικότητας μηδενικών εκπομπών· και

v) συμβάλλουν στην εγκατάσταση άλλων τεχνολογιών που επιταχύνουν την απαλλαγή της οικονομίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.»

διάβαζε: «Για τους σκοπούς του στοιχείου γ) του πρώτου εδαφίου, οι αντίστοιχες υποδομές μεταφορών μπορούν να:

α) περιλαμβάνουν πρόσβαση στο δίκτυο, αγωγούς και άλλες εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό·

β) λαμβάνουν υπόψη τη διεπαφή υποδομής-οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της έξυπνης και αμφίδρομης επαναφόρτισης·

γ) περιλαμβάνουν συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές·

δ) λειτουργούν ως κόμβοι ενέργειας για την εξυπηρέτηση διαφόρων τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να συνδεθεί η τοπική παραγωγή καθαρής ενέργειας με εφαρμογές κινητικότητας μηδενικών εκπομπών· και

ε) συμβάλλουν στην εγκατάσταση άλλων τεχνολογιών που επιταχύνουν την απαλλαγή της οικονομίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.».

41. Στη σελίδα 55, στο άρθρο 46 παράγραφος 2:

αντί: «[…] Με την επιφύλαξη άλλων νομικών πράξεων της ΕΕ, η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης συμβάσεων για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ξεκίνησε στις 18 Ιουλίου 2024.»

διάβαζε: «[…] Με την επιφύλαξη άλλων νομικών πράξεων της ΕΕ, η απαίτηση αυτή δεν ισχύει για έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης συμβάσεων για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ξεκίνησε έως τις 18 Ιουλίου 2024.».

42. Στη σελίδα 57, στο άρθρο 49 στοιχείο γ):

αντί: «γ) υφίσταται συνοχή μεταξύ των αναγκών συντήρησης και ανανέωσης στην περίπτωση σιδηροδρομικής υποδομής που σχετίζεται με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.»

διάβαζε: «γ) υφίσταται συνέπεια μεταξύ των αναγκών συντήρησης και ανανέωσης στην περίπτωση σιδηροδρομικής υποδομής που σχετίζεται με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και της ενδεικτικής στρατηγικής ανάπτυξης της σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και της συμβατικής συμφωνίας που αναφέρεται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.».

43. Στη σελίδα 57, στο άρθρο 51 παράγραφος 2 στοιχείο δ):

αντί: «δ) στήριξη της συντονισμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης και εγκατάστασης καινοτόμων λύσεων για την ψηφιοποίηση και τη διαλειτουργικότητα των μεταφορών· και»

διάβαζε: «δ) στήριξη της συντονισμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης και εφαρμογής καινοτόμων λύσεων για την ψηφιοποίηση και τη διαλειτουργικότητα των μεταφορών· και».

44. Στη σελίδα 58, στο άρθρο 52 παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο:

αντί: «6. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των διοικητικών δομών των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και της αρμοδιότητας των κρατών μελών όσον αφορά τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση των υποδομών, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών συνεργάζονται στενά με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και τις διοικητικές δομές των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών προκειμένου να:»

διάβαζε: «6. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της διοικητικής δομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και της αρμοδιότητας των κρατών μελών όσον αφορά τη διαχείριση και τη χρηματοδότηση των υποδομών, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών συνεργάζονται στενά με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και της διοικητικής δομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προκειμένου να».

45. Στη σελίδα 58, στο άρθρο 52 παράγραφος 6 στοιχείο β):

αντί: «β) παρακολουθούν τις επιδόσεις των εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εντοπίζουν πιθανά εμπόδια, όπως τεχνικά, διοικητικά και επιχειρησιακά εμπόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διασυνοριακή διάσταση, και διατυπώνουν σχετικές συστάσεις, κατά περίπτωση.»

διάβαζε: «β) παρακολουθούν τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών και εντοπίζουν πιθανά εμπόδια, όπως τεχνικά, διοικητικά και επιχειρησιακά εμπόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διασυνοριακή διάσταση, και διατυπώνουν σχετικές συστάσεις, κατά περίπτωση.».

46. Στη σελίδα 59, στο άρθρο 52 παράγραφος 7 στοιχείο β):

αντί: «β) παρακολουθούν τις επιδόσεις των επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εντοπίζουν πιθανά εμπόδια, όπως τεχνικά, διοικητικά και επιχειρησιακά εμπόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διασυνοριακή διάσταση, και διατυπώνουν σχετικές συστάσεις, κατά περίπτωση.»

διάβαζε: «β) παρακολουθούν τις επιδόσεις των σιδηροδρομικών επιβατικών υπηρεσιών και εντοπίζουν πιθανά εμπόδια, όπως τεχνικά, διοικητικά και επιχειρησιακά εμπόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στη διασυνοριακή διάσταση, και διατυπώνουν σχετικές συστάσεις, κατά περίπτωση.».

47. Στη σελίδα 59, στο άρθρο 53, στον τίτλο:

αντί: «*Άρθρο 53*

Διακυβέρνηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων»

διάβαζε: «*Άρθρο 53*

Διοικητική δομή των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων».

48. Στη σελίδα 59, στο άρθρο 53 παράγραφος 2:

αντί: «2. Το “Φόρουμ του διαδρόμου” συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαίο Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν ως προς τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου για το οικείο τμήμα του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, εξασφαλίζουν την εκπροσώπηση των διοικητικών δομών των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και διευκολύνουν την εκπροσώπηση άλλων σχετικών διαχειριστών υποδομής, όπως οι αρχές και η διακυβέρνηση θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.»

διάβαζε: «2. Το “Φόρουμ του διαδρόμου” συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαίο Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν ως προς τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου για το οικείο τμήμα του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, εξασφαλίζουν την εκπροσώπηση της διοικητικής δομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και διευκολύνουν την εκπροσώπηση άλλων σχετικών διαχειριστών υποδομής, όπως οι αρχές και η διοικητική δομή θαλάσσιων λιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.».

49. Στη σελίδα 59, στο άρθρο 53 παράγραφος 4 στοιχείο δ):

αντί: «δ) επιχειρησιακά σημεία συμφόρησης·»

διάβαζε: «δ) λειτουργικά σημεία συμφόρησης·».

50. Στη σελίδα 59, στο άρθρο 53 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο:

αντί: «Κατά περίπτωση, ο Ευρωπαίος Συντονιστής συνεργάζεται και συντονίζεται με τις διοικητικές δομές των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών σχετικά με τις δραστηριότητες των ομάδων εργασίας με σκοπό την αποφυγή της επικάλυψης εργασιών.»

διάβαζε: «Κατά περίπτωση, ο Ευρωπαίος Συντονιστής συνεργάζεται και συντονίζεται με τη διοικητική δομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σχετικά με τις δραστηριότητες των ομάδων εργασίας με σκοπό την αποφυγή της επικάλυψης εργασιών.».

51. Στη σελίδα 60, στο άρθρο 53 παράγραφος 7:

αντί: «7. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί να διαβουλεύεται με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομής, τους μεταφορείς, και ιδίως εκείνους που είναι μέλη των διοικητικών δομών των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, τον κλάδο προμήθειας, τους χρήστες των μεταφορών και σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του. […]»

διάβαζε: «7. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί να διαβουλεύεται με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομής, τους μεταφορείς, και ιδίως εκείνους που είναι μέλη της διοικητικής δομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τον κλάδο προμήθειας, τους χρήστες των μεταφορών και σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του. […]».

52. Στη σελίδα 60, στο άρθρο 54 παράγραφος 2:

αντί: «2. Το πρόγραμμα εργασιών καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, και κατά περίπτωση, τις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, και σε συνεννόηση με το Φόρουμ του διαδρόμου και τις διοικητικές δομές των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ή το συμβουλευτικό φόρουμ της οριζόντιας προτεραιότητας. […]»

διάβαζε: «2. Το πρόγραμμα εργασιών καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, και κατά περίπτωση, τις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, και σε συνεννόηση με το Φόρουμ του διαδρόμου και της διοικητικής δομής των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ή το συμβουλευτικό φόρουμ της οριζόντιας προτεραιότητας. […]».

53. Στη σελίδα 61, στο άρθρο 54 παράγραφος 3 στοιχείο στ) σημείο ii):

αντί: «ii) συνεργάζεται με την εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 για τις πτυχές που αφορούν τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές·»

διάβαζε: «ii) συνεργάζεται με την εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 για τις πτυχές που αφορούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές·».

54. Στη σελίδα 61, στο άρθρο 54 παράγραφος 3 στοιχείο ζ):

αντί: «ζ) τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που διενεργούν οι διοικητικές δομές εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και τον κατάλογο των σκοπών, των στόχων και των μέτρων του διαδρόμου, όπως καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, ως μέσων συμμόρφωσης με τις επιχειρησιακές προτεραιότητες του άρθρου 19 του παρόντος κανονισμού·»

διάβαζε: «ζ) τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που διενεργεί η διοικητική δομή των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και τον κατάλογο των σκοπών, των στόχων και των μέτρων του διαδρόμου, όπως καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, ως μέσων συμμόρφωσης με τις επιχειρησιακές προτεραιότητες του άρθρου 19 του παρόντος κανονισμού·».

55. Στη σελίδα 63, στο άρθρο 57 παράγραφος 5:

αντί: «5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του καταλόγου των τεχνικών στοιχείων που πρέπει να διαβιβαστούν σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.»

διάβαζε: «5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό του καταλόγου των τεχνικών δεδομένων που πρέπει να διαβιβαστούν σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.».

56. Στη σελίδα 67, στο άρθρο 67 σημείο 1), στο αντικαθιστάμενο άρθρο 1 παράγραφος 1:

αντί: «1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με την οργάνωση, τη διακυβέρνηση και τη διαχείριση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την ανάπτυξη ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Θεσπίζει κανόνες για την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων των εμπορευματικών διαδρόμων.»

διάβαζε: «1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κανόνες σχετικά με την οργάνωση, τη διοικητική δομή και τη διαχείριση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με σκοπό την ανάπτυξη ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Θεσπίζει κανόνες για την οργάνωση, τη διαχείριση και τον ενδεικτικό σχεδιασμό των επενδύσεων των εμπορευματικών διαδρόμων.».

57. Στη σελίδα 67, στο άρθρο 67 σημείο 1), στο αντικαθιστάμενο άρθρο 1 παράγραφος 2:

αντί: «2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στη διακυβέρνηση, τη διαχείριση και τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών που περιλαμβάνονται στους εμπορευματικούς διαδρόμους, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση των εν λόγω υποδομών.”.»

διάβαζε: «2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στη διοικητική δομή, τη διαχείριση και τη χρήση των σιδηροδρομικών υποδομών που περιλαμβάνονται στους εμπορευματικούς διαδρόμους, με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση των εν λόγω υποδομών.”.».

58. Στη σελίδα 68, στο άρθρο 67 σημείο 2), στο αντικαθιστάμενο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α):

αντί: «α) “εμπορευματικός διάδρομος”: οι γραμμές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, […]»

διάβαζε: «α) “εμπορευματικός διάδρομος”: οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, […]».

59. Στη σελίδα 68, στο άρθρο 67 σημείο 3), στον αντικαθιστάμενο τίτλο του κεφαλαίου ΙΙ:

αντί: «**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**»

διάβαζε: «**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**».

60. Στη σελίδα 68, στο άρθρο 67 σημείο 4), στον τίτλο του αντικαθιστάμενου άρθρου 3:

αντί: «*Άρθρο 3*

Οργάνωση και διακυβέρνηση των εμπορευματικών διαδρόμων»

διάβαζε: «*Άρθρο 3*

Οργάνωση και διοικητική δομή των εμπορευματικών διαδρόμων».

61. Στη σελίδα 68, στο άρθρο 67 σημείο 4), στο αντικαθιστάμενο άρθρο 3 παράγραφος 1:

αντί: «1. Τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής που είναι αρμόδιοι για τον εμπορευματικό διάδρομο που αποτελεί μέρος του εν λόγω ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών προσαρμόζουν τη διακυβέρνηση του εμπορευματικού διαδρόμου από τις 18 Ιουλίου 2024 ή, σε περίπτωση τροποποίησης της ευθυγράμμισης ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του κανονισμού 2024/1679, εντός 18 μηνών από την ημερομηνία της εν λόγω τροποποίησης. […]»

διάβαζε: «1. Τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής που είναι αρμόδιοι για τον εμπορευματικό διάδρομο που αποτελεί μέρος του εν λόγω ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών προσαρμόζουν τη διοικητική δομή του εμπορευματικού διαδρόμου από τις 18 Ιουλίου 2024 ή, σε περίπτωση τροποποίησης της χάραξης ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, εντός 18 μηνών από την ημερομηνία της εν λόγω τροποποίησης. […]».

62. Στη σελίδα 68, στο άρθρο 67 σημείο 4), στο αντικαθιστάμενο άρθρο 3 παράγραφος 2:

αντί: «2. Η εκτελεστική επιτροπή εμπορευματικού διαδρόμου μπορεί να αποφασίσει να εξετάσει τις διοικητικές, επιχειρησιακές και σχετικές με τη διαλειτουργικότητα πτυχές των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στον διάδρομο. Οι διατάξεις των άρθρων 11 και 14 δεν ισχύουν για τις υπηρεσίες αυτές.»

διάβαζε: «2. Η εκτελεστική επιτροπή εμπορευματικού διαδρόμου μπορεί να αποφασίσει να εξετάσει τις διοικητικές, λειτουργικές και σχετικές με τη διαλειτουργικότητα πτυχές των διεθνών επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στον διάδρομο. Οι διατάξεις των άρθρων 11 και 14 δεν ισχύουν για τις υπηρεσίες αυτές.».

63. Στη σελίδα 73, στο άρθρο 67 σημείο 15) στοιχείο β), στην τροποποίηση του άρθρου 20 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010:

αντί: «6. Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής που συμμετέχουν στις διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξασφαλίζουν την παροχή, αμελλητί, όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για τη διεκπεραίωση της καταγγελίας ή της έρευνας κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου […]»

διάβαζε: «6. Οι εκπρόσωποι των διαχειριστών υποδομής που συμμετέχουν στις διαδικασίες σύμφωνα με το άρθρο 40 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εξασφαλίζουν την παροχή, αμελλητί, όλων των πληροφοριών που είναι αναγκαίες για τη διεκπεραίωση της καταγγελίας ή της έρευνας κατά την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου […]».

64. Στη σελίδα 127, στο παράρτημα ΙΙ, στη στήλη με τίτλο «ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ»:

αντί: «Flörsheim am Rhein»

διάβαζε: «Flörsheim am Main».

65. Στη σελίδα 149, στο παράρτημα ΙΙ, στη σειρά για την Cremona, στη στήλη με τίτλο «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ»:

αντί: «Συνολικό (PBL), συνολικό (Piadena)»

διάβαζε: «Συνολικό (PLB), συνολικό (Piadena)».

66. Στη σελίδα 151, στο παράρτημα ΙΙ, στη σειρά για τη Novara, στη στήλη με τίτλο «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ»:

αντί: «Κεντρικό (Novara-Agonate)»

διάβαζε: «Κεντρικό (Novara-Agognate)».

67. Στη σελίδα 162, στο παράρτημα ΙΙ, στη σειρά για την Braga, η καταχώριση στη στήλη με τίτλο «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ» διαγράφεται.

68. Στη σελίδα 163, στο παράρτημα ΙΙ, στη σειρά για τη Vila Nova de Famalicão, στη στήλη με τίτλο «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ» προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση:

«Συνολικό (Lousado)».

69. Στη σελίδα 164, στο παράρτημα II, στη δεύτερη στήλη:

αντί: «Cernavoda»

διάβαζε: «Cernavodă».

70. Στη σελίδα 165, στο παράρτημα II, στη δεύτερη στήλη:

αντί: «Oltenţa»

διάβαζε: «Olteniţa».

71. Στη σελίδα 165, στο παράρτημα II, στη δεύτερη στήλη:

αντί: «Piatra Neamt»

διάβαζε: «Piatra Neamţ».

72. Στη σελίδα 225, στο παράρτημα V σημείο 1:

αντί: «1. Στόχοι και σκοποί: Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα πρέπει να έχει ως κεντρικό του σκοπό να βελτιώσει, στη λειτουργική αστική περιοχή, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ των οποίων και τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, και να παρέχει υψηλής ποιότητας, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μέσω και εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν προς τον σκοπό αυτό οι δημόσιες μεταφορές και η ενεργός κινητικότητα. Ειδικότερα θα πρέπει να στηρίζει την κινητικότητα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και την υλοποίηση ενός συστήματος αστικών μεταφορών που θα συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως μέσω της ανάπτυξης υποδομών για την απρόσκοπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση των συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου, καθώς και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν αστικούς κόμβους.»

διάβαζε: «1. Σκοποί και προτεραιότητες: Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα πρέπει να έχει ως κεντρικό του σκοπό να βελτιώσει, στη λειτουργική αστική περιοχή, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, και να παρέχει υψηλής ποιότητας, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, διαμέσου και εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν προς τον σκοπό αυτό οι δημόσιες μεταφορές και η ενεργητική κινητικότητα. Ειδικότερα θα πρέπει να στηρίζει την κινητικότητα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και την υλοποίηση ενός συστήματος αστικών μεταφορών που θα συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ειδικότερα μέσω της ανάπτυξης υποδομών για την απρόσκοπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση των συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου, καθώς και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν αστικούς κόμβους.».

73. Στη σελίδα 225, στο παράρτημα V σημείο 2:

αντί: «2. Μακροπρόθεσμη θεώρηση και βραχυπρόθεσμο εκτελεστικό σχέδιο: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει — ή να συνδέεται με υφιστάμενη — μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και πολυτροπικών υπηρεσιών. Θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης εκτελεστικό σχέδιο για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής. Θα πρέπει να ενσωματώνεται σε μια συνολική προσέγγιση για τη βιώσιμη ανάπτυξη της αστικής περιοχής και να συνδέεται με τη σχετική χρήση γης και τον χωροταξικό σχεδιασμό. Τόσο το μακρόπνοο όραμα όσο και το άμεσο σχέδιο εφαρμογής θα πρέπει επίσης να εξετάζονται με οικονομικούς όρους απευθείας στο ΣΒΑΚ ή, εναλλακτικά, να παραπέμπουν σε άλλον υφιστάμενο υψηλότερου επιπέδου ή σχετικό σχεδιασμό, χωρίς να προβλέπονται οικονομικές δεσμεύσεις.»

διάβαζε: «2. Μακροπρόθεσμη θεώρηση και βραχυπρόθεσμο εκτελεστικό σχέδιο: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει — ή να συνδέεται με υφιστάμενη — μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και πολυτροπικών υπηρεσιών. Θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης εκτελεστικό σχέδιο για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής. Θα πρέπει να ενσωματώνεται σε μια συνολική προσέγγιση για τη βιώσιμη ανάπτυξη της αστικής περιοχής και να συνδέεται με τη σχετική χρήση γης και τον χωροταξικό σχεδιασμό. Τόσο το μακρόπνοο όραμα όσο και το βραχυπρόθεσμο εκτελεστικό σχέδιο θα πρέπει επίσης να αντιμετωπίζονται με οικονομικούς όρους απευθείας στο ΣΒΑΚ ή, εναλλακτικά, να παραπέμπουν σε άλλον υφιστάμενο υψηλότερου επιπέδου ή σχετικό σχεδιασμό, χωρίς να προβλέπονται οικονομικές δεσμεύσεις.».

74. Στη σελίδα 225, στο παράρτημα V σημείο 3:

αντί: «3. Ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να προωθεί τις πολυτροπικές μεταφορές μέσω της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και των μέτρων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της προσβάσιμης, απρόσκοπτης και βιώσιμης κινητικότητας. Θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για την αύξηση του μεριδίου των πιο βιώσιμων μορφών μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η κοινόχρηστη κινητικότητα, η ενεργός κινητικότητα και, κατά περίπτωση, η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης δράσεις για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τον οικολογικό προσανατολισμό του αστικού στόλου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας της Ένωσης, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των χρηστών ενεργών τρόπων μεταφοράς.»

διάβαζε: «3. Ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να προωθεί τις πολυτροπικές μεταφορές μέσω της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και των μέτρων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της προσβάσιμης, απρόσκοπτης και βιώσιμης κινητικότητας. Θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για την αύξηση του μεριδίου των πιο βιώσιμων μορφών μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η κοινόχρηστη κινητικότητα, η ενεργητική κινητικότητα και, κατά περίπτωση, η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσης δράσεις για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τον οικολογικό προσανατολισμό του αστικού στόλου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας της Ένωσης, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των χρηστών ενεργητικών τρόπων μεταφοράς.».

75. Στη σελίδα 225, στο παράρτημα V σημείο 4:

αντί: «4. Αποτελεσματική λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις επιπτώσεις των διαφόρων αστικών μέτρων για τις ροές τόσο της επιβατικής όσο και της εμπορευματικής κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με στόχο την εξασφάλιση αδιάλειπτης διαμετακόμισης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω των αστικών κόμβων και γύρω από αυτούς, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Ειδικότερα, θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για τον μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις κυκλοφοριακές ροές στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.»

διάβαζε: «4. Αποτελεσματική λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τον αντίκτυπο των διαφόρων αστικών μέτρων στις ροές κυκλοφορίας, τόσο των επιβατών όσο και των εμπορευμάτων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με στόχο την εξασφάλιση απρόσκοπτης διαμετακόμισης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω των αστικών κόμβων και γύρω από αυτούς, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών. Ειδικότερα, θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για τον μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις κυκλοφοριακές ροές στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.».