2024/1679

28.6.2024

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1679 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [3],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» καθορίζεται, αφενός, ένας στόχος κλιματικής ουδετερότητας που πρέπει να επιτευχθεί από την Ένωση έως το 2050 και, αφετέρου, ένας σαφής στόχος για τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Η επίτευξη των εν λόγω στόχων αποτελεί στόχο του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4].

(2) Οι εκπομπές από τις μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 25 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της Ένωσης και οι εν λόγω εκπομπές έχουν αυξηθεί τα τελευταία έτη. Ως εκ τούτου, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία γίνεται έκκληση, αφενός, για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 %, ώστε η Ένωση να καταστεί κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και, αφετέρου, για καταβολή προσπαθειών προς την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου μηδενικής ρύπανσης, όπως διατυπώνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2021 με τίτλο «Πορεία προς έναν υγιή πλανήτη για όλους — Σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους».

(3) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 2020 με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» («Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα») καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της 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. Επίσης, έως το 2030 τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80 000 φορτηγά μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να τεθούν σε κυκλοφορία στις οδούς της Ένωσης, και σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών και των λεωφορείων καθώς και των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών έως το 2050· Επιπλέον, οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 χλμ θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης και έως το 2030 θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις στην Ευρώπη.

(4) Η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δημιουργεί, από την άποψη της βάσης υποδομών, τις συνθήκες που επιτρέπουν να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, οικονομικά προσιτοί και χωρίς αποκλεισμούς, ώστε να καταστούν ευρύτερα διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις στο πλαίσιο ενός πολυτροπικού συστήματος μεταφορών και να δημιουργηθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης, ιδίως μέσω της διασφάλισης δίκαιης

[1] ΕΕ C 290 της 29.7.2022, σ. 120.
[2] ΕΕ C 498 της 30.12.2022, σ. 68.
[3] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2024.
[4] Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

μετάβασης, σύμφωνα με τους στόχους που παρουσιάζονται στη σύσταση του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 2022, για τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα ([3]).

(5) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να επιτρέπουν βιώσιμες μορφές μεταφορών, να εξασφαλίζουν βελτιωμένες πολυτροπικές και διαλειτουργικές λύσεις μεταφορών καθώς και ενισχυμένη διατροπική ενοποίηση όλης της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμβάλλοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς μέσω της δημιουργίας των αρτηριών που είναι αναγκαίες για ομαλές ροές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών σε όλη την Ένωση, καθώς και της δημιουργίας αδιάλειπτων μεταφορικών συνδέσεων με γειτονικές χώρες. Επιπλέον, το δίκτυο θα πρέπει να αποσκοπεί στην ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής μέσω της εξασφάλισης της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης συνδεσιμότητας των άκρως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, αγροτικών, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών. Η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει επίσης να επιτρέπει την απρόσκοπτη, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα των εμπορευμάτων και των προσώπων σε όλη την πολυμορφία τους και θα πρέπει να συμβάλλει στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα σε μια παγκόσμια προοπτική, μέσω της δημιουργίας διασυνδέσεων και της εξασφάλισης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών δικτύων μεταφορών με βιώσιμο τρόπο και με αποδοτική χρήση των πόρων.

(6) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλιστεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθούν και, εν ανάγκη, να επεκταθούν με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και την κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές εντός και μεταξύ των κρατών μελών και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, λαμβανομένων υπόψη των διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη με υποψήφιες και δυνάμει υποψήφιες χώρες.

(7) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται σε μεγάλο βαθμό από υπάρχουσες υποδομές. Για να επιτευχθούν πλήρως οι στόχοι της νέας πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, θα πρέπει να καθοριστούν ενιαίες απαιτήσεις για τις υποδομές.

(8) 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.

(9) Κατά την εκτέλεση έργων κοινού ενδιαφέροντος, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ειδικές συνθήκες του εκάστοτε σχετικού έργου. Ει δυνατόν, θα πρέπει να αξιοποιούνται οι συνέργειες με άλλες πολιτικές, όπως με τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών ή με τις υποδομές διπλής χρήσης για στρατιωτικούς σκοπούς, καθώς και με τον τομέα του τουρισμού, με την ενσωμάτωση σε κατασκευαστικά έργα, όπως γέφυρες ή σήραγγες, υποδομών για ποδηλασία, όπως το δίκτυο EuroVelo, ή στον τομέα της ασφάλειας με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών, όπως αισθητήρες στις γέφυρες.

(10) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας, αποδοτικές και ανθεκτικές υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τη συμβολή στην κλιματική αλλαγή και τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών κινδύνων και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών, ιδίως στις περιοχές που πλήττονται εντονότερα από τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

(11) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών, των κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στις μεταφορές και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και άλλα άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, καθώς και στην πρόληψη και τον μετριασμό της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στη διάσταση του φύλου προκειμένου να διασφαλιστεί η ισότιμη πρόσβαση σε υπηρεσίες και υποδομές.

(12) Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς υλοποίησης έργων θα πρέπει να δίνουν τη δέουσα προσοχή στην εκτίμηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων προσαρμογής που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανθεκτικότητας, για παράδειγμα στην κλιματική αλλαγή, στους φυσικούς κινδύνους και στις ανθρωπογενείς καταστροφές. Με την παροχή περαιτέρω κινήτρων για την ανάπτυξη βιώσιμων μορφών μεταφοράς και με την εφαρμογή υψηλού επιπέδου

([3]) ΕΕ C 243 της 27.6.2022, σ. 35.

προτύπων για τις υποδομές πράσινων μεταφορών, η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα υποστηρίξει την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης», κατά την έννοια του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί ταξινόμησης ([6]).

(13) Έχοντας υπόψη την εξέλιξη των αναγκών της Ένωσης όσον αφορά τις υποδομές και τους στόχους για την απανθρακοποίηση, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου του 2020, σύμφωνα με τα οποία οι δαπάνες της Ένωσης θα πρέπει να συνάδουν με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού και την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης», θα πρέπει τα έργα κοινού ενδιαφέροντος να αξιολογούνται προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή της πολιτικής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τους στόχους πολιτικής της Ένωσης για τις μεταφορές, το περιβάλλον και το κλίμα. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς υλοποίησης έργων θα πρέπει να εκπονούν περιβαλλοντικές μελέτες των σχεδίων και των έργων οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν, για έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης σύμβασης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν έχει δρομολογηθεί έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, την εκτίμηση «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» με βάση τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές και βέλτιστες πρακτικές.

(14) Τα έργα υποδομών βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι ανθεκτικά στις δυνητικές δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του σχετικού κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών μέτρων προσαρμογής. Τα έργα για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή και θα πρέπει να ενσωματώνουν στην ανάλυση κόστους-οφέλους το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τις θετικές επιπτώσεις των μέτρων μετριασμού της κλιματικής αλλαγής. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές. Αυτό συμβάλλει ώστε οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή καθώς και οι εκτιμήσεις ευπάθειας και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή να ενσωματώνονται στις αποφάσεις για τις επενδύσεις και τον σχεδιασμό στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Ένωσης. Με την επιφύλαξη άλλων νομικών πράξεων της ΕΕ, ιδίως εκτελεστικών πράξεων σχετικά με τους όρους χορήγησης ενωσιακής χρηματοδοτικής στήριξης σε έργα κοινού ενδιαφέροντος δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]), η απαίτηση για ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε έργα για τα οποία η διαδικασία σύναψης συμβάσεων για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν έχει ακόμη ξεκινήσει έως την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

(15) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς υλοποίησης έργων θα πρέπει να διενεργούν περιβαλλοντικές εκτιμήσεις των σχεδίων και των έργων σύμφωνα με την οικεία νομοθεσία προκειμένου να αποφευχθούν ή, εφόσον αυτό δεν είναι εφικτό, να μετριαστούν ή να αντισταθμιστούν 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 προστατευτεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

(16) Τα συμφέροντα των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και αυτά του ευρέος κοινού που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων.

(17) Ο καθορισμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε μια κοινή και διαφανή μεθοδολογία και θα πρέπει να αντιπροσωπεύει το υψηλότερο επίπεδο σχεδιασμού υποδομών στην Ένωση. Θα πρέπει να αποτελεί πολυτροπική μεταφορά, δηλαδή να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης πληροφοριών κυκλοφορίας και μετακινήσεων.

(18) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί βαθμιαία σε τρία στάδια, με γενικό στόχο την υλοποίηση ενός πολυτροπικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού δικτύου με υψηλά πρότυπα ποιότητας και, παράλληλα, την τήρηση των γενικών στόχων της Ένωσης για την κλιματική ουδετερότητα και το περιβάλλον: την ολοκλήρωση ενός κεντρικού δικτύου έως το 2030, ενός εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως το 2040 και ενός συνολικού δικτύου έως το 2050, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.

(19) Στις προθεσμίες του 2030 και του 2050 που έχουν ήδη θεσπιστεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]), θα πρέπει να προστεθεί το 2040 ως ενδιάμεση προθεσμία για τη συμμόρφωση του δικτύου με τον παρόντα κανονισμό, όσον αφορά το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο που αποτελεί μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Η ίδια ενδιάμεση προθεσμία θα πρέπει να ισχύει και για τα νέα πρότυπα όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο που θεσπίστηκαν επιπροσθέτως προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα έγκαιρης υλοποίησης των απαραίτητων επενδύσεων.

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

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

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

(20) Οι υποδομές μεταφορών λειτουργούν ως δίκτυο και, κατά συνέπεια, η μη συμμόρφωση ή η μη λειτουργικότητα ενός μικρού τμήματος μπορεί να βλάψει την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του συστήματος στο σύνολό του και να αποτρέψει την πλήρη αξιοποίηση των οφελών δικτύου.

(21) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των άκρως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, αγροτικών, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών, και ενισχύει τη μεταξύ τους κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή. Οι απαιτήσεις όσον αφορά την υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να καθοριστούν με σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης ενός υψηλής ποιότητας δικτύου σε όλη την Ένωση.

(22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να είναι επαρκώς εξοπλισμένο με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με τις προθεσμίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]), προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι υποστηρίζει αποτελεσματικά τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών.

(23) Πέραν του κεντρικού δικτύου, θα πρέπει να καθοριστεί ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με βάση τα τμήματα προτεραιότητας του συνολικού δικτύου που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

(24) 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 δυνατό, οι εν λόγω κόμβοι πρέπει να συνδέονται σιδηροδρομικώς ή οδικώς, ή και τα δύο, στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στον βαθμό που αυτό είναι οικονομικά δυνατό και εφικτό. Με τη μεθοδολογία έχει εξασφαλιστεί η διασύνδεση όλων των κρατών μελών και η ένταξη των κύριων νησιών στο κεντρικό δίκτυο.

(25) Το κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2030 και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2040, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να αποτελέσουν το θεμέλιο του βιώσιμου πολυτροπικού δικτύου μεταφορών, το οποίο αντιπροσωπεύει τους σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Θα πρέπει να τονώσουν την ανάπτυξη ολόκληρου του συνολικού δικτύου και να επιτρέψουν την επικέντρωση της ενωσιακής δράσης στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους πολυτροπικών μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

(26) Ορισμένα υφιστάμενα πρότυπα του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να επεκταθούν στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και στο συνολικό δίκτυο προκειμένου να αξιοποιηθούν όλα τα οφέλη του δικτύου, να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των ειδών δικτύων και να αυξηθεί η δραστηριότητα όσον αφορά πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών, όπως μέσω της ενίσχυσης της ψηφιοποίησης και άλλων τεχνολογικών λύσεων.

(27) Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για τις υποδομές που ισχύουν για το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορεί να αιτιολογηθεί η πραγματοποίηση επενδύσεων, ή περιπτώσεις ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, για παράδειγμα, σε περίπτωση άκρως απόκεντρων περιοχών και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών ή αραιοκατοικημένων περιοχών, ή πυκνοκατοικημένων περιοχών, ή όταν υπάρχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα.. Κατά την αξιολόγηση των αιτημάτων των κρατών μελών για εξαιρέσεις, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τον ενδεχόμενο αντίκτυπο στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του δικτύου, καθώς και τον αντίκτυπό τους στα συνδεδεμένα τμήματα των γειτονικών κρατών μελών.

(28) Σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm («απομονωμένο δίκτυο» για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού) δεν θα πρέπει να υπόκειται σε ορισμένα πρότυπα και απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, καθώς δεν θα δικαιολογείτο με όρους οικονομικής αποδοτικότητας λόγω των ιδιαιτεροτήτων των απομονωμένων δικτύων. Οι ιδιαιτερότητες αυτές προκύπτουν από την αποσύνδεση απομονωμένων δικτύων από άλλα δίκτυα με ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς 1 435 mm. Επιπλέον, μολονότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να καταστεί δυνατή η κατανομή σε ολόκληρο το δίκτυο ελάχιστου αριθμού σιδηροδρομικών διαδρομών σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων, μπορούν, κατά την αξιολόγηση των προσπαθειών αυτών, να λαμβάνουν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά και τις προκλήσεις των απομονωμένων δικτύων και το γεγονός ότι, στα εν λόγω δίκτυα, η κατανομή αυτή δεν δικαιολογείται πάντοτε από κοινωνικοοικονομική άποψη.

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1).

(29) Το χερσαίο δίκτυο υποδομών, το οποίο θα δημιουργηθεί μέσω του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, θα πρέπει να ενοποιηθεί με τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας πραγματικά βιώσιμος, έξυπνος, αδιάλειπτος και ανθεκτικός ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος, ο οποίος θα υλοποιηθεί σε στενή συνεργασία με τις ευρωπαϊκές μακροπεριφερειακές στρατηγικές και τις στρατηγικές για τις θαλάσσιες λεκάνες, και θα πρέπει να εμπεριέχει την παλαιότερη έννοια των «θαλάσσιων αρτηριών». Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις συνιστώσες θαλάσσιων υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της βελτίωσης της πρόσβασης σε εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές.

(30) Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που θεσπίστηκαν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]) και οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 αποτελούν συμπληρωματικά μέσα πολιτικής που επιδιώκουν στενά σχετιζόμενους σκοπούς, ιδίως την προώθηση βιώσιμων, αποδοτικών και ασφαλών υπηρεσιών μεταφορών. Παρότι η συνεργασία αποδίδει καρπούς σε πολλά επίπεδα, σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν εντοπιστεί αλληλεπικαλύψεις δραστηριοτήτων και ανάγκες για βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών. 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. Ως εκ τούτου, υπάρχουν σημαντικά αναξιοποίητα περιθώρια για εξορθολογισμό, βελτίωση της αποτελεσματικότητας και συνέργειες.

(31) 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. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να καταστούν το μέσο για την ανάπτυξη βιώσιμων και πολυτροπικών ροών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη και για την ανάπτυξη διαλειτουργικής υποδομής και λειτουργικών επιδόσεων υψηλής ποιότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποτελέσουν επίσης το μέσο για την υλοποίηση του οράματος της δημιουργίας ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ανταγωνιστικότητας σε όλη την Ένωση.

(32) 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. Το χρονικό όριο για τον χρόνο παραμονής δεν θα πρέπει να ισχύει όταν πραγματοποιείται αλλαγή εύρους σιδηροτροχιάς. Δεν θα πρέπει να ισχύει επίσης στα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών όταν οι έλεγχοι προς εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]), ο οποίος συγκεκριμένα επιβάλλει την διενέργεια ελέγχων στους επιβάτες αμαξοστοιχιών και στο προσωπικό των σιδηροδρόμων σε επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες που διασχίζουν τα εξωτερικά σύνορα, δεν έχουν ακόμη καταργηθεί και όταν οι έλεγχοι που διενεργούνται σε αμαξοστοιχίες κατ' εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση με αυτό το χρονικό όριο. Οι εν λόγω αλλαγές εύρους σιδηροτροχιάς και οι εν λόγω έλεγχοι σε αμαξοστοιχίες μπορεί να οδηγούν σε συμφόρηση και σε μεγαλύτερο χρόνο αναμονής στη μεθόριο. Κατά τη διέλευση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, δεν θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη καθυστερήσεις που συνέβησαν σε τρίτες χώρες και οφείλονται σε αυτές.

(33) Αρχικά, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, τα κράτη μέλη που είχαν σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης δεν ήταν υποχρεωμένα να συμμετέχουν στη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων ή στην επέκταση υπαρχόντων διαδρόμων δυνάμει του εν λόγω κανονισμού. Τα εν λόγω κράτη μέλη θα έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα, για μέγιστη προσωρινή περίοδο δέκα ετών, να αποφασίζουν ότι οι διαχειριστές υποδομών που φέρουν την ευθύνη για τις σιδηροδρομικές υποδομές στο έδαφός τους δεν συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο των εμπορευματικών διαδρόμων που βρίσκονται στο έδαφός τους.

(34) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 αποσκοπεί κυρίως στην οργάνωση και τη διαχείριση των διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Δεδομένου του νησιωτικού της χαρακτήρα, η Ιρλανδία δεν συνδέεται σιδηροδρομικώς με άλλα κράτη μέλη. Επιπλέον, δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη που είχαν σιδηροδρομικό δίκτυο με διαφορετικό εύρος τροχιάς από το εύρος του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ένωσης δεν ήταν υποχρεωμένα να συμμετέχουν στη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων ή στην επέκταση υπαρχόντων διαδρόμων. Η Ιρλανδία έκανε χρήση της εν λόγω δυνατότητας. Ως εκ τούτου, δεν δημιουργήθηκε κανένας σιδηροδρομικός εμπορευματικός διάδρομος στο έδαφος της Ιρλανδίας. Υπό τις εν λόγω συνθήκες, και δεδομένης της περιορισμένης

([10]) 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).

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

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.

(35) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και να αποτελούνται από νευραλγικής σημασίας ευρωπαϊκούς πολυτροπικούς άξονες μεταφορών, με βάση μέρη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, να διασχίζουν τα σύνορα, να είναι πολυτροπικοί και ανοικτοί στη συμπερίληψη όλων των τρόπων μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, και μπορεί επίσης να περιλαμβάνουν γειτονικές χώρες.

(36) Για να εγκαθιδρυθεί συντονισμένα και σύντομα το διευρωπαϊκό μεταφορών, ώστε να μπορούν να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της δικτύωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα για να οριστικοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου εντός των καθορισμένων προθεσμιών του 2030, του 2040 και του 2050 αντίστοιχα, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ των εθνικών σχεδίων μεταφορών και επενδύσεων και των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να λάβουν υπόψη, μεταξύ άλλων, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασίας των Ευρωπαίων Συντονιστών και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, το εύρος, η μεθοδολογία και το χρονοδιάγραμμα των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων εξακολουθούν να υπάγονται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

(37) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων και ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Η εκτέλεσή τους θα πρέπει να εξαρτάται από 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 την Ένωση.

(38) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό έχουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός υψηλής ποιότητας, ανθεκτικού, διαλειτουργικού και πολυτροπικού ευρωπαϊκού δικτύου, αυξάνοντας τα οφέλη βιωσιμότητας, συνοχής, απόδοσης ή τα οφέλη για τους χρήστες. Η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία είναι υψηλότερη εάν οδηγεί, πέραν της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος καθαυτό, σε σημαντικές βελτιώσεις των συνδέσεων των μεταφορών ή των ροών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Τα διασυνοριακά αυτά έργα θα πρέπει να απολαύουν παρέμβασης προτεραιότητας εκ μέρους της Ένωσης προς εξασφάλιση της υλοποίησής τους.

(39) Προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς υλοποίησης έργων θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις έργων κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις, και, κατά περίπτωση, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([12]) τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα εν λόγω έργα υλοποιούνται εγκαίρως και αποτελεσματικά.

(40) Κατά τη διενέργεια της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ακολουθούν αναγνωρισμένη και εναρμονισμένη προσέγγιση προκειμένου να είναι δυνατή η διαφανής και συγκριτική αξιολόγηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Η ανάλυση των κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους θα πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([13]).

(41) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών χωρών, είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλίζεται η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των δικτύων υποδομής της Ένωσης και των εν λόγω χωρών. Η Ένωση θα πρέπει, κατά περίπτωση, να προάγει έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις εν λόγω χώρες, διασφαλίζοντας ότι αυτά συμμορφώνονται με τους στόχους και τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Τα εν λόγω έργα θα πρέπει επίσης να συμμορφώνονται με τον στόχο επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050 και να διασφαλίζουν την ύπαρξη ίσων όρων ανταγωνισμού στις μεταφορές, ιδίως δε την αποτροπή της διαρροής άνθρακα.

(42) Η ανθεκτικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απειλήθηκε και δοκιμάστηκε εξαιτίας των καταστροφικών συνεπειών του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Η επίθεση αυτή επαναπροσδιόρισε το γεωπολιτικό τοπίο, αναδεικνύοντας την ευπάθεια της Ένωσης σε απρόβλεπτα σοβαρά γεγονότα που συμβαίνουν έξω από τα σύνορα της Ένωσης. Οι σημαντικές επιπτώσεις του πολέμου αυτού στις παγκόσμιες αγορές, παραδείγματος χάρη όσον αφορά την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια, κατέδειξε ότι η εσωτερική αγορά της Ένωσης και το δίκτυο μεταφορών της δεν μπορούν

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

([13]) 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).

να εξετάζονται μεμονωμένα κατά τη διαμόρφωση της πολιτικής της Ένωσης. Περισσότερο παρά ποτέ, χρειάζονται βελτιωμένες συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες εταίρους της Ένωσης.

(43) Δεδομένου αυτού του νέου γεωπολιτικού πλαισίου, η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 12ης Μαΐου 2022, με τίτλο «Σχέδιο δράσης για τις λωρίδες αλληλεγγύης ΕΕ-Ουκρανίας με σκοπό τη διευκόλυνση των γεωργικών εξαγωγών και του διμερούς εμπορίου της Ουκρανίας με την ΕΕ» προσδιορίζει διάφορες σημαντικές προκλήσεις στον τομέα των υποδομών μεταφορών τις οποίες η Ένωση και οι γειτονικές της χώρες πρέπει να αντιμετωπίσουν προκειμένου να στηρίξουν την οικονομία και την ανάκαμψη της Ουκρανίας, να δώσουν τη δυνατότητα σε γεωργικά και άλλα αγαθά να φτάσουν στις ενωσιακές και παγκόσμιες αγορές, και να διασφαλίσουν ότι η συνδεσιμότητα με την Ένωση ενισχύεται σημαντικά τόσο για τις εξαγωγές όσο και για τις εισαγωγές. Προκειμένου να διασφαλιστεί αυξημένη συνδεσιμότητα με την Ένωση, στην εν λόγω ανακοίνωση προτάθηκε να αξιολογηθεί η επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας.

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

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

(46) Προκειμένου να επιτευχθεί ο μετασχηματισμός του τομέα μεταφορών σε ένα πραγματικά πολυτροπικό σύστημα υπηρεσιών βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, η Ένωση θα πρέπει να εγκαθιδρύσει υψηλής ποιότητας δίκτυο μεταφορών που θα επιτρέπει σιδηροδρομικές υπηρεσίες για επιβάτες και εμπορεύματα με ελάχιστες ταχύτητες. Η Ένωση θα πρέπει επίσης, κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, να δώσει τη δέουσα προσοχή στην υλοποίηση υποδομών διπλής τροχιάς για τις σιδηροδρομικές υποδομές που υποφέρουν από σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα. Ο ανταγωνιστικός επιβατικός σιδηρόδρομος υψηλής ταχύτητας έχει υψηλή δυναμική σε ό,τι αφορά την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης ενός συνεκτικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας που θα συνδέει τις πρωτεύουσες και τις μεγάλες πόλεις. Η συμπλήρωση των υφιστάμενων γραμμών υψηλής ταχύτητας με γραμμές σχεδιασμένες για ταχύτητα τουλάχιστον 160 χλμ/ώρα αναμένεται, στη συνέχεια, να επηρεάσει το δίκτυο, με αποτέλεσμα ένα πιο συνεκτικό δίκτυο και αυξημένο αριθμό επιβατών που μετακινούνται μέσω σιδηροδρόμου. Ωστόσο, οι εν λόγω απαιτήσεις σχεδίασης για τις γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που αφορούν την ταχύτητα θα πρέπει να περιορίζονται σε ορισμένο ποσοστό των σχετικών σιδηροδρομικών τμημάτων προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη ευελιξίας σε σιδηροδρομικά τμήματα με ειδικά χαρακτηριστικά λόγω τοπογραφικών ή πολεοδομικών περιορισμών ή περιορισμών λόγω του αναγλύφου, στα οποία τμήματα η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται ανά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των γραμμών διασύνδεσης, των γραμμών μέσω σταθμών, των προσβάσεων σε τερματικούς σταθμούς και σε εγκαταστάσεις ή σε αμαξοστάσια. Η Επιτροπή θα πρέπει να χορηγεί εξαιρέσεις κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους προκειμένου να επιτρέψει περαιτέρω ευελιξία πέραν των συγκεκριμένων ποσοστιαίων τιμών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό εφόσον είναι απαραίτητες και αιτιολογημένες. Κατά την αναβάθμιση της υποδομής, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να εξετάσουν τις δυνατότητες σχεδιασμού για υψηλότερη ταχύτητα κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα Ι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([14]). Συμπληρωματικά προς τα τρένα υψηλής ταχύτητας, τα νυκτερινά τρένα αποτελούν έναν βιώσιμο τρόπο μετακίνησης μεγάλων αποστάσεων σε ολόκληρη την Ένωση.

(47) Θα πρέπει να εγκαθιδρυθεί ένα πιο βιώσιμο, ανθεκτικό και αξιόπιστο δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη το οποίο θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των πολυτροπικών και συνδυασμένων μεταφορών. Οι

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

υποδομές συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικών σταθμών θα πρέπει να αναβαθμιστούν προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διατροπικές μεταφορές πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσω των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι τυχόν αρχικά ή τελικά ή και τα δύο σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατό πιο σύντομα.

(48) Οι διατροπικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν σχεδόν τα μισά τονοχιλιόμετρα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, με το μερίδιό τους να αυξάνεται. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που προβλέπονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα για διπλασιασμό του ποσοστού εμπορευματικών μεταφορών που διενεργούνται σιδηροδρομικώς, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις μεταφορές που συνδυάζουν τον σιδηρόδρομο για το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής και τα φορτηγά για τα τμήματα πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου. Με σκοπό τη συμβολή στην αύξηση των διατροπικών μεταφορών, οι υποδομές θα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων με φορτίο ύψους τουλάχιστον 27 εκ. πάνω από την κορυφή της σιδηροδρομικής τροχιάς, ενώ θα πρέπει να ενθαρρύνεται ελάχιστο ύψος 33 εκ.. Ωστόσο, η συμμόρφωση με την εν λόγω απαίτηση συνεπάγεται πολλαπλές, ενίοτε δαπανηρές, προσαρμογές. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό το να βρεθεί ισορροπημένη προσέγγιση για την εφαρμογή αυτής της απαίτησης και να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή της γίνεται κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό. Υπό αυτή την έννοια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η απαίτηση εκπληρώνεται κατά τέτοιο τρόπο που να διασφαλίζει τουλάχιστον μία εγχώρια απευθείας γραμμή, μία σύνδεση με απευθείας σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή με γειτονικό κράτος μέλος ή γειτονικά κράτη μέλη, και μία σύνδεση με τουλάχιστον έναν σιδηροδρομικό-οδικό τερματικό σταθμό ή πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό που βρίσκεται σε θαλάσσιο λιμένα, ή γειτνιάζει με θαλάσσιο λιμένα που αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών στο έδαφος κράτους μέλους. Επιπλέον, εάν ένα ή περισσότερα τελικά σημεία διαδρόμου βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους, θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που να πληροί την εν λόγω απαίτηση προς τουλάχιστον ένα από αυτά τα τελικά σημεία. Κατά την επιλογή των σχετικών γραμμών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις τρέχουσες και τις μελλοντικές ροές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά την αξιολόγηση αιτημάτων εξαίρεσης από την απαίτηση που σχετίζεται με τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενων δυνάμει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να συνυπολογίζει το αποτέλεσμα της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους καθώς και την πιθανή διατάραξη των υπηρεσιών από τις εργασίες που είναι απαραίτητες για την τήρηση αυτού του προτύπου. Επιπλέον, κατά την αξιολόγηση των αιτημάτων για εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τυχόν σημαντικές επενδύσεις που έχει πραγματοποιήσει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σε παράλληλη γραμμή πολύ κοντά σε εκείνες που πρόκειται να κατασκευαστούν εξαρχής.

(49) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) στην Ευρώπη επιταχύνεται και ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη εγκρίνει σχέδια ανάπτυξης του ERTMS στο σύνολο των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων τους προκαταβολικά, υπάρχει ανάγκη να ληφθεί υπόψη η εν λόγω αλλαγή παραδείγματος και να καθοριστεί μια πιο φιλόδοξη προσέγγιση ανάπτυξης του ERTMS για το συνολικό δίκτυο.

(50) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη του ERTMS στο συνολικό δίκτυο έως το 2050, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2040 και στο κεντρικό δίκτυο έως το 2030. Κατά την ανάπτυξη του ERTMS στο συνολικό δίκτυο, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα στις γραμμές που μπορούν να συμβάλουν στην ασφαλή και αποτελεσματική διασυνοριακή διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά. Δεδομένου ότι η ανάπτυξη ραδιοκατευθυνόμενου ERTMS συμβάλλει περαιτέρω στην εξάλειψη των εθνικών κανόνων που επηρεάζουν τη λειτουργία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι από το 2030 αναπτύσσεται ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS σε νέες γραμμές, ή από το 2040 σε περίπτωση αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης σε υφιστάμενες γραμμές, και ότι έως το 2050 το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι εξοπλισμένο με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS.

(51) Ο παροπλισμός συστημάτων κλάσης Β επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση όσον αφορά τη συντήρηση για τους διαχειριστές υποδομής, λαμβανομένων υπόψη των δαπανών και της πολυπλοκότητας της ανάπτυξης του ERTMS και της διατήρησης πρόσθετων παρατρόχιων συστημάτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, εκτός από ορισμένες περιπτώσεις, να διασφαλίσουν τον παροπλισμό των συστημάτων κλάσης Β έως το 2040 στο κεντρικό δίκτυο, έως το 2045 στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και έως το 2050 στο συνολικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο προστασίας, διασφαλίζοντας παράλληλα την έγκαιρη ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τον εν λόγω παροπλισμό και την ανάπτυξη του ERTMS.

(52) Οι εσωτερικές πλωτές οδοί στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από ετερογενή υδρομορφολογία η οποία παρεμποδίζει τις συνεκτικές επιδόσεις όλων των τμημάτων πλωτών οδών. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, ιδίως τα τμήματα φυσικής ροής, ενδέχεται να επηρεάζονται ιδιαίτερα από τις κλιματικές και καιρικές συνθήκες. Για να διασφαλιστεί αξιόπιστη διεθνής κυκλοφορία και, ταυτόχρονα, ο σεβασμός της υδρομορφολογίας και της ισχύουσας περιβαλλοντικής νομοθεσίας, οι απαιτήσεις για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική υδρομορφολογία κάθε πλωτής οδού (για παράδειγμα, ποταμοί φυσικής ή ρυθμιζόμενης ροής) καθώς και τους στόχους των πολιτικών για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να θεσπιστούν στάθμες αναφοράς υδάτων για κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, πλωτή οδό ή τμήμα πλωτής οδού, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής. Κατά τη διαδικασία καθορισμού των σταθμών αναφοράς υδάτων, η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη και τους οικείους Ευρωπαίους Συντονιστές και με τις οικείες επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έχουν συσταθεί από διεθνείς συμφωνίες, προκειμένου να διασφαλίζεται συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας με σκοπό την προαγωγή του εν λόγω τρόπου μεταφοράς.

(53) Κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην αποφυγή πιθανών φραγμών στη συνδεσιμότητα ποταμών φυσικής ροής.

(54) Δεδομένου ότι αποτελούν τα σημεία εισόδου και εξόδου για τη χερσαία υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν σημαντικό γεωστρατηγικό ρόλο ως διασυνοριακοί πολυτροπικοί κόμβοι οι οποίοι λειτουργούν όχι μόνο ως σημεία διασύνδεσης, αλλά μπορούν να είναι και πύλες για το εμπόριο, βιομηχανικοί συνεργατικοί σχηματισμοί, στρατιωτική κινητικότητα και κόμβοι ενέργειας. Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Μαΐου 2022 με τίτλο «RePowerEU Plan», υπάρχει ανάγκη διαφοροποίησης του ενεργειακού εφοδιασμού και επιτάχυνσης της ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Οι θαλάσσιοι λιμένες μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη αυτού του στόχου μέσω της ανάπτυξης υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας, της παραγωγής πράσινου υδρογόνου και της μεταφοράς και αποθήκευσης υγροποιημένου φυσικού αερίου. Για να ενισχυθούν οι συνέργειες μεταξύ του τομέα των μεταφορών και της ενέργειας στις προσπάθειες απαλλαγής της οικονομίας της Ένωσης από τις ανθρακούχες εκπομπές, οι θαλάσσιοι λιμένες θα μπορούσαν επίσης να διαδραματίσουν ρόλο στη μεταφορά διοξειδίου του άνθρακα μέσω αγωγών ή άλλων τρόπων μεταφοράς.

(55) Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να συμβάλουν σε σημαντικό βαθμό στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές των μεταφορών μέσω της μεταφοράς περισσότερων εμπορευμάτων και επιβατών στη θάλασσα, μεταξύ άλλων για τη μείωση της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης στο έδαφος της Ένωσης και για τη βελτίωση της πρόσβασης σε περιφερειακές και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να ενοποιηθούν καλύτερα οι συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, που αποτελούν τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, με το χερσαίο δίκτυο, και να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε ολόκληρη την αλυσίδα μεταφορών και εφοδιαστικής, τόσο στη θάλασσα όσο και στην ενδοχώρα. Η νέα γενική έννοια του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, θα πρέπει να προωθηθεί μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων και των ηπειρωτικών συνδέσεών τους προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτική και βιώσιμη ενοποίηση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, η εν λόγω νέα έννοια θα πρέπει να προωθήσει βιώσιμες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με σκοπό τη συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε θαλάσσιες διαδρομές εφοδιαστικής κατά τέτοιο τρόπο που να βελτιώνονται οι υφιστάμενες θαλάσσιες συνδέσεις ή να δημιουργούνται νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες συνδέσεις.

(56) Οι οδικές μεταφορές στην Ένωση αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα των συνολικών εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών (με βάση τους τόνους-χιλιόμετρα) και περίπου το 90 % των συνολικών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών (με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων). Δεδομένης της σημασίας των οδικών μεταφορών και της δέσμευσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με το ορόσημο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης των οδικών υποδομών από την άποψη της ασφάλειας. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κατοχυρώνουν την ασφάλεια και την παρακολούθηση των οδικών υποδομών μεταφοράς και, εφόσον είναι αναγκαίο, τη βελτίωσή της σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([15]). Στο πλαίσιο αυτό, με την εν λόγω οδηγία εξουσιοδοτείται η Επιτροπή να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κοινών προδιαγραφών που αποσκοπούν στη διασφάλιση της επιχειρησιακής χρήσης των οδικών σημάνσεων και των οδικών σηματοδοτήσεων, αφού μια ομάδα εμπειρογνωμόνων θα έχει αξιολογήσει τη σκοπιμότητα θέσπισης των εν λόγω προδιαγραφών.

(57) Προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση σε επαρκείς εγκαταστάσεις ανάπαυσης, ιδίως για τους επαγγελματίες οδηγούς, θα πρέπει να αναπτυχθούν χώροι ανάπαυσης σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης κατά μήκος του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.

(58) Προκειμένου να παρέχονται εναλλακτικές λύσεις έναντι των πτήσεων μικρών αποστάσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει, πλην περιπτώσεων όπου συγκεκριμένοι γεωγραφικοί περιορισμοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί δεν επιτρέπουν τέτοιου είδους συνδέσεις, να διασφαλίζουν τη σύνδεση αερολιμένων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με όγκο επιβατικής κίνησης άνω των 12 εκατομμυρίων επιβατών με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, όπου είναι δυνατόν, επιτρέποντας υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων, ή, για αερολιμένες με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των 4 εκατομμυρίων επιβατών και κάτω των 12 εκατομμυρίων επιβατών που βρίσκονται εντός ή πλησίον αστικού κόμβου του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, τη σύνδεση του αερολιμένα με τον εν λόγω κόμβο με σιδηρόδρομο, μετρό, ελαφρύ αστικό σιδηρόδρομο, τραμ, τελεφερίκ, ή, κατ' εξαίρεση, άλλες λύσεις δημόσιων μεταφορών μηδενικών εκπομπών. Οι συνδέσεις αυτές θα πρέπει να ενθαρρύνονται για αερολιμένες με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των 4 εκατομμυρίων επιβατών.

(59) Προκειμένου να προωθηθεί η καινοτομία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα διαστημοδρόμια θα πρέπει να περιληφθούν στον κατάλογο των στοιχείων υποδομών αεροπορικών μεταφορών. Ωστόσο, η συμπερίληψη αυτή δεν θα πρέπει να θίγει την αρμοδιότητα της Ένωσης στον τομέα του διαστήματος δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και του άρθρου 189 ΣΛΕΕ η οποία αποκλείει οποιαδήποτε εναρμόνιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών. Επιπλέον, η συμπερίληψη των διαστημοδρομίων στον κατάλογο των στοιχείων υποδομών αεροπορικών μεταφορών βάσει του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να οδηγεί στην εφαρμογή υφιστάμενης ή μελλοντικής νομοθεσίας της Ένωσης σχετικά με τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών στα διαστημοδρόμια, εκτός εάν προβλέπεται ρητά από την εν λόγω νομοθεσία.

([15]) Οδηγία 2008/96/ΕΚ 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).

(60) Κατά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή σε μέτρα που διασφαλίζουν την αποδοτική διέλευση των συνόρων για τις εμπορευματικές μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη τους χρόνους αναμονής και τις διακοπές στα σύνορα που προκαλούνται, για παράδειγμα, από τη διεκπεραίωση και τους ελέγχους οχημάτων και επί των αμαξοστοιχιών στα σύνορα της Ένωσης ή για διοικητικούς ή επιχειρησιακούς λόγους, λόγους ασφαλείας, τεχνικούς λόγους ή λόγους διαλειτουργικότητας.

(61) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές, ώστε να καθίστανται δυνατές καλύτερες και πιο βιώσιμες επιλογές του τρόπου μεταφοράς για επιβάτες και εμπορεύματα και να είναι δυνατό να συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις. Οι πολυτροπικοί τερματικοί σταθμοί θα πρέπει να διαδραματίζουν ρόλο καίριας σημασίας για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

(62) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών σχετικά με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στο έδαφός τους και να εκπονούν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Για τον σκοπό αυτό, θα μπορούσαν να παραπέμπουν σε υφιστάμενες μελέτες και σχέδια. Το εκπονούμενο από τα κράτη μέλη σχέδιο δράσης θα πρέπει να προάγει την ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Ωστόσο, το σχέδιο δράσης δεν θα πρέπει να οδηγεί σε υποχρέωση του ιδιωτικού τομέα να επενδύει σε τερματικούς σταθμούς και δεν θα πρέπει να υπόκειται σε στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

(63) Οι αστικοί κόμβοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ως σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού («τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που κινούνται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και είναι τα σημεία μετεπιβίβασης εντός του ιδίου τρόπου μεταφοράς ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα και η ανεπαρκής συνδεσιμότητα του δικτύου εντός των αστικών κόμβων δεν παρεμποδίζουν πλέον την πολυτροπικότητα κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να επικεντρωθεί στην προώθηση της απρόσκοπτης ροής της κυκλοφορίας από, προς και διαμέσου των αστικών κόμβων του δικτύου. Η τοπική συνδεσιμότητα εντός των αστικών κόμβων θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις αρμόδιες τοπικές, περιφερειακές ή εθνικές αρχές, ιδίως μέσω σχετικών μέτρων των οικείων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

(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. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν τη συλλογή δεδομένων αστικής κινητικότητας ανά αστικό κόμβο στους τομείς της βιωσιμότητας, της ασφάλειας και της προσβασιμότητας, με σκοπό την υποστήριξη των τρεχουσών και μελλοντικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Προκειμένου να παρακολουθείται η προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ανάλυση δεδομένων με βάση την ηλικία, το φύλο και την αναπηρία, όπου είναι δυνατόν και σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.

(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. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ορίσουν ένα εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ που θα παρέχει βοήθεια για την προετοιμασία και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που εκτίθενται στον παρόντα κανονισμό.

(66) Η προώθηση ενεργών τρόπων μεταφοράς, ιδιαίτερα στους αστικούς κόμβους συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα, βελτιώνει τη δημόσια υγεία, μειώνει τη συμφόρηση, προσφέρει μια λύση τελευταίου χιλιομέτρου για τους επιβάτες και παρέχει οικονομικά οφέλη. Κατά τον σχεδιασμό ή την αναβάθμιση των υποδομών μεταφορών, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι υποδομές ενεργών τρόπων μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών πεζοπορίας και ποδηλασίας.

(67) Η αποστολή για κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις στο πλαίσιο του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζων Ευρώπη» που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/695 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([16]) («Ορίζων Ευρώπη»), αποσκοπεί στη δημιουργία 100 κλιματικά ουδέτερων πόλεων στην Ένωση έως το 2030. Οι πόλεις που συμμετέχουν στην αποστολή θα λειτουργήσουν ως κόμβοι πειραματισμού και καινοτομίας για άλλες πόλεις που θα ακολουθήσουν έως το 2050.

(68) Οι υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας βοηθούν στην ενίσχυση της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω του συνδυασμού διαφόρων προσφορών μεταφορών σε μία. Η περαιτέρω ανάπτυξή τους αναμένεται να συμβάλει στην ώθηση των συμπεριφορών προς τους πλέον βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, τις δημόσιες μεταφορές και ενεργούς τρόπους μεταφοράς όπως η πεζοπορία και η ποδηλασία, και να αποδεσμεύσει το πλήρες δυναμικό λύσεων τύπου «κινητικότητα ως υπηρεσία».

([16]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/695 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Απριλίου 2021 για τη θέσπιση του προγράμματος-πλαισίου έρευνας και καινοτομίας «Ορίζων Ευρώπη», τον καθορισμό των κανόνων συμμετοχής και διάδοσής του, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1290/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 1).

(69) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και την κυκλοφοριακή ασφάλεια και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα συστήματα τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για τις μεταφορές. Θα πρέπει να διευκολυνθούν οι ροές πληροφοριών στο δίκτυο μεταφορών και κινητικότητας, για παράδειγμα, μέσω της ανάπτυξης του ενωσιακού χώρου δεδομένων κινητικότητας. Θα πρέπει να διατίθενται και να βελτιώνονται πληροφορίες για τους επιβάτες και τους μεταφορείς εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με πολυτροπικά συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και κράτησης θέσεων, με στόχο την ανάπτυξη ευρωπαϊκών ψηφιακών και διαλειτουργικών συστημάτων πληροφοριών.

(70) Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση συστημάτων ΤΠΕ που επιτρέπουν μια έξυπνη εφαρμογή με βάση την ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των οικονομικών φορέων και των αρχών που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις ισχύουσες κανονιστικές απαιτήσεις, επίσης ενόσω τα οχήματα βρίσκονται σε κίνηση.

(71) Τα συστήματα και οι υπηρεσίες ευφυών μεταφορών καθώς και οι νέες αναδυόμενες τεχνολογίες θα πρέπει να λειτουργούν ως καταλύτες για την ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών ευφυών μεταφορών σε όλες τις οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

(72) Απαιτείται επαρκής σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων σε όλο το δίκτυο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τα συστήματα ΤΠΕ, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες, μεταξύ άλλων απαιτήσεων για τη σταδιακή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλιστεί κατάλληλη και συντονισμένη καθιέρωση αυτών των απαιτήσεων ανά την Ευρώπη για κάθε τρόπο μεταφοράς και τη διασύνδεσή του σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και πέραν αυτού, ώστε να αποκομιστούν τα οφέλη από το αποτέλεσμα της δικτύωσης και να καταστούν δυνατές διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας. Για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804, οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον εν λόγω κανονισμό θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «συνολικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «συνολικό δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

(73) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, οι οποίες μπορούν να επιτρέψουν την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, και οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και της ικανότητας δημιουργίας ροών ασφαλών επιβατικών μεταφορών, στο να καταστούν τα δημόσια ή τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς περισσότερο ελκυστικά για τους επιβάτες και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της ενίσχυσης της ενεργειακής ασφάλειας της Ένωσης. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, θα πρέπει να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων και των σχετικών υποδομών σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

(74) Προκειμένου το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών να συμβαδίζει με τις καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να ενθαρρύνουν έργα κοινού ενδιαφέροντος που αποσκοπούν στην προώθηση και την ανάπτυξη βιώσιμων αναδυόμενων τεχνολογιών που ενισχύουν και διευκολύνουν τις μεταφορές και την κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων. Αυτές θα μπορούσαν να καλύπτουν, μεταξύ άλλων, αυτοματοποιημένες σιδηροδρομικές λειτουργίες, αυτόνομα οχήματα, προηγμένες λύσεις εναέριας κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των μη επανδρωμένων αεροσκαφών επιβατών και εμπορευμάτων, που λειτουργούν επίσης στο αστικό τελευταίο χιλιόμετρο, και νέες σιδηροδρομικές τεχνολογίες, όπως το σύστημα hyperloop.

(75) Σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων από το ευρύ κοινό σημείων ταχείας φόρτισης και ανεφοδιασμού για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Στο πλαίσιο του εν λόγω στόχου θα πρέπει να διασφαλίζεται η πλήρης διασυνοριακή συνδεσιμότητα. Οι στόχοι για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 πρέπει να εξασφαλίζουν την ελάχιστη επαρκή κάλυψη με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο κατά μήκος των κύριων οδικών δικτύων της Ένωσης.

(76) Οι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να συμπληρώνονται με απαιτήσεις για την ανάπτυξη των αντίστοιχων υποδομών επαναφόρτισης, και, όπου αρμόζει, υποδομές ανεφοδιασμού με υδρογόνο, εντός ή πλησίον πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών, ώστε να παρέχονται ευκαιρίες φόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο για φορτηγά μεγάλων αποστάσεων, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωσή τους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να διασφαλίσουν την ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και να εξετάσουν την ανάπτυξη σταθμών ανεφοδιασμού με υδρογόνο σε πολυτροπικούς επιβατικούς κόμβους, ώστε να καταστούν δυνατές οι ευκαιρίες φόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο όταν ο οδηγός αναπαύεται ή για λεωφορεία […]. Για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία, στις περιπτώσεις στις οποίες

οι τερματικοί σταθμοί ή οι κόμβοι επιβατικών μεταφορών λαμβάνουν ενωσιακή ή κρατική στήριξη, η πρόσβαση για σκοπούς φόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο θα πρέπει να παρέχεται με δίκαιους, οικονομικά προσιτούς και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις, ώστε να αποφεύγεται η δέσμευση της αγοράς για συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή οι δυνητικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

(77) Η ανεπαρκής ασφάλεια, προστασία και αξιοπιστία της υποδομής που οφείλονται σε φυσικούς κινδύνους, συμπεριλαμβανομένων των συμβάντων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή και άλλων εξαιρετικών περιστάσεων όπως πανδημίες, ανθρωπογενείς καταστροφές όπως ατυχήματα ή διαταράξεις που οφείλονται σε σκόπιμες πράξεις όπως η τρομοκρατία και οι κυβερνοεπιθέσεις, αποτελούν σημαντικό πρόβλημα για την απόδοση και τη λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για παράδειγμα, κατά τα τελευταία έτη οι ροές μεταφορών διαταράχθηκαν σε μεγάλο βαθμό από ατυχήματα που προκλήθηκαν από διάφορες φυσικές καταστροφές λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών. Συνεπώς, θα πρέπει να βελτιωθεί η ανθεκτικότητα του δικτύου μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων διαταράξεων, με βάση την εκτίμηση κινδύνου και τα μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας που λαμβάνουν οι κρίσιμες οντότητες για τον τομέα μεταφορών δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([17]).

(78) Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, θα πρέπει να διενεργήσει αξιολόγηση της ανθεκτικότητας και της ευπάθειας του κεντρικού δικτύου στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

(79) Με βάση την εμπειρία της διαχείρισης κρίσης στη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και προκειμένου να αποφευχθούν οι διαταράξεις της κυκλοφορίας και οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο μέλλον, τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, να λαμβάνουν υπόψη την προστασία και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων διαταράξεων που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, τα υφιστάμενα σημεία συμφόρησης θα πρέπει να εξαλειφθούν και οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνουν επίσης παρακαμπτήριες οδούς οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση συμφόρησης ή άλλων προβλημάτων στις βασικές διαδρομές. Επιπλέον, λόγω της πολυτροπικής φύσης τους, ο ένας τρόπος μεταφοράς μπορεί να υποκαθιστά έναν άλλο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

(80) Οι υποδομές μεταφορών αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά. Ορισμένες υποδομές μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας ζωτικών κοινωνικών λειτουργιών και, ως εκ τούτου, αποτελούν πυλώνα της στρατηγικής αυτονομίας της Ένωσης. Οι επενδύσεις, τα συμφέροντα και η παρουσία επιχειρήσεων τρίτων χωρών σε ευρωπαϊκές στρατηγικές —και ενίοτε ακόμη και στρατιωτικές— υποδομές, όπως λιμάνια, αεροδρόμια και τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, αυξάνονται. Στο πλαίσιο αυτό, η συμμετοχή επιχειρήσεων τρίτης χώρας μπορεί να επιταχύνει την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο, υπό ορισμένες συνθήκες, η συμμετοχή ή η συμβολή των εν λόγω επιχειρήσεων σε έργα κοινού ενδιαφέροντος ενδέχεται να υπονομεύσει την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην Ένωση. Η εν λόγω αυξανόμενη ξένη παρουσία σε ευρωπαϊκές στρατηγικές υποδομές ενδέχεται να υπονομεύσει την ανθεκτικότητα της Ένωσης. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας να αποτραπεί η παρουσία τρίτων χωρών η οποία ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση. Με την επιφύλαξη και επιπροσθέτως του μηχανισμού συνεργασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([18]), είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη γνώση σχετικά με την εν λόγω συμμετοχή ή συμβολή προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα παρέμβασης των δημόσιων αρχών σε περίπτωση που φαίνεται ότι η συμμετοχή ή η συμβολή επιχείρησης τρίτης χώρας σε έργο κοινού ενδιαφέροντος είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση και εφόσον η συμμετοχή ή η συμβολή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

(81) Ενώ η συντήρηση αποτελεί και θα παραμείνει κύρια αρμοδιότητα των κρατών μελών και με την επιφύλαξη της ευθύνης των κρατών μελών, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση της συντήρησης, είναι σημαντικό το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, μόλις κατασκευαστεί, να συντηρείται σωστά ώστε να εξασφαλίζεται υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, ενώ θα ακολουθείται μια προσέγγιση κύκλου ζωής κατά τον σχεδιασμό και την προμήθεια έργων υποδομών. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι εφαρμόζεται μακροπρόθεσμος σχεδιασμός για τη συντήρηση των οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, των υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

(82) Για να υλοποιηθούν τα μέρη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που έχουν ύψιστη στρατηγική σημασία εντός ορισμένου χρονικού ορίζοντα, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση βάσει διαδρόμων ως εργαλείο συντονισμού των διαφόρων έργων σε διακρατική βάση και συγχρονισμού της ανάπτυξης διαδρόμων, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη από το δίκτυο.

([17]) Οδηγία (ΕΕ) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων και την κατάργηση της οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 164).

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

(83) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να ενισχύονται οι διασυνοριακές συνδέσεις και να βελτιώνονται η απόδοση και η βιωσιμότητα. Θα πρέπει να συμβάλλουν στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, μεταξύ άλλων με γειτονικές χώρες. Θα πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Η προσέγγιση ανά διάδρομο θα πρέπει να είναι διαφανής και σαφής και η διαχείριση των εν λόγω διαδρόμων δεν θα πρέπει να δημιουργεί επιπλέον διοικητική επιβάρυνση ή κόστος. Η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να προτείνει τη σύσταση ενιαίων οντοτήτων για τον συντονισμό, την κατασκευή ή τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, προκειμένου να διευκολυνθεί η υλοποίηση μεγάλης κλίμακας και σύνθετων διασυνοριακών έργων υποδομών και να προτείνει, κατά περίπτωση, τη συνεργασία μεταξύ διασυνοριακών περιοχών για τη στόχευση των προκλήσεων στον τομέα της κινητικότητας.

(84) Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων, ήτοι του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, θα πρέπει να οριστούν από την Επιτροπή Ευρωπαίοι Συντονιστές σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και, κατά περίπτωση, με τις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες. 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.

(85) Το ευρωπαϊκό και το εθνικό πλαίσιο για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση των υποδομών μεταφορών καθώς και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να συμβάλουν στον έγκαιρο προγραμματισμό και σχεδιασμό των επενδύσεων που είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

(86) Τα προγράμματα εργασιών των Ευρωπαίων Συντονιστών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών από γειτονικές χώρες. Θα πρέπει να ενισχύουν τη συμπληρωματικότητα με τις δράσεις των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής και, πιο συγκεκριμένα, για τον καθορισμό ενδεικτικών οροσήμων.

(87) Ο Ευρωπαίος Συντονιστής ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή οριζόντιας προτεραιότητας που εκτείνεται σε συγκεκριμένες γειτονικές χώρες θα πρέπει να δικαιούται να συνεργάζεται με τις χώρες αυτές και να τις εμπλέκει στις σχετικές δραστηριότητες του διαδρόμου.

(88) Η τεχνική βάση των χαρτών που καθορίζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών παρέχεται από το διαδραστικό σύστημα γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec).

(89) Λαμβάνοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το ενωσιακό σχέδιο δράσης για τη στρατιωτική κινητικότητα του Μαρτίου του 2018 η Επιτροπή αξιολόγησε την ανάγκη προσαρμογής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να αποτυπώνεται η στρατιωτική χρήση των υποδομών. Με βάση το έγγραφο με τίτλο «Στρατιωτικές απαιτήσεις για τη στρατιωτική κινητικότητα εντός και εκτός ΕΕ» που ενέκρινε το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2023 και στις 23 Οκτωβρίου 2023 ([19]), στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιελήφθησαν πρόσθετες οδοί και σιδηρόδρομοι με σκοπό την ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ των στρατιωτικών δικτύων μεταφορών και των μη στρατιωτικών δικτύων μεταφορών.

(90) Με δεδομένο τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο που αυτός δημιούργησε, και όπως επισημαίνεται στη στρατηγική πυξίδα της ΕΕ για την ασφάλεια και την άμυνα που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 21 Μαρτίου 2022 — Για μια Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τους πολίτες, τις αξίες και τα συμφέροντά της και συμβάλλει στη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια — η Ένωση πρέπει να ενισχύσει τις υποδομές μεταφορών διπλής χρήσης σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, προκειμένου να προωθήσει την ταχεία και απρόσκοπτη μετακίνηση στρατιωτικού προσωπικού, υλικού και εξοπλισμού για επιχειρησιακές αναπτύξεις και ασκήσεις.

(91) Για να μεγιστοποιηθεί η συνοχή μεταξύ κατευθυντήριων γραμμών και προγραμματισμού των σχετικών χρηματοδοτικών μηχανισμών που υπάρχουν σε επίπεδο Ένωσης, η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να συνάδει με τον παρόντα κανονισμό και να βασίζεται, ιδίως, στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153. Επιπλέον, η χρηματοδότηση του δικτύου θα πρέπει επίσης να βασίζεται στη χρηματοδότηση και τα μέσα χρηματοδότησης που προβλέπουν άλλες ενωσιακές νομοθετικές πράξεις, μεταξύ άλλων το πρόγραμμα InvestEU που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/523 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([20]), ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας που θεσπίστηκε με

([19]) Έγγραφο ST 10440/23.

([20]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/523 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Μαρτίου 2021, για τη θέσπιση του προγράμματος «InvestEU» και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1017 (ΕΕ L 107 της 26.3.2021, σ. 30).

τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([21]), η πολιτική συνοχής, όπως ορίζεται στο άρθρο 174 ΣΛΕΕ, το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», το Ταμείο Καινοτομίας που θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([22]), και άλλα χρηματοδοτικά μέσα που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Για να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, οι αναφορές στις «πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής», τις «θαλάσσιες αρτηρίες» και τις «τηλεματικές εφαρμογές» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να νοούνται αντίστοιχα ως αναφορές στους «πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς», στον «ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο» και στα «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για τον ίδιο σκοπό, οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να θεωρείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο», όπως διευκρινίζεται στον παρόντα κανονισμό.

(92) Για την επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και την ψηφιοποίηση του συστήματος μεταφορών της Ένωσης, απαιτείται ένα ισχυρό κανονιστικό πλαίσιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις των βιώσιμων μεταφορών, όπως προσδιορίζονται στο ευρωπαϊκό εξάμηνο. Ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας υποστηρίζει μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις με σκοπό να καταστούν οι μεταφορές πιο βιώσιμες, να μειωθούν οι εκπομπές και να βελτιωθούν η ασφάλεια και η απόδοση. Τα σχετικά μέτρα περιλαμβάνονται στα εγκεκριμένα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας.

(93) Για να επικαιροποιηθούν οι χάρτες και ο κατάλογος λιμένων, αερολιμένων, τερματικών σταθμών και αστικών κόμβων που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα I και II του παρόντος κανονισμού προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι πιθανές αλλαγές που προκύπτουν ιδίως από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων υποδομών μεταφορών που αναλύθηκαν με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά όρια και να τροποποιηθούν οι χαράξεις των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται, σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, να εκχωρηθούν στην Επιτροπή αρμοδιότητες έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σε σχέση με τροποποιήσεις των παραρτημάτων I, II και III του παρόντος κανονισμού. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([23]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(94) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου και να καταστεί δυνατός ο μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός, είναι σημαντικό να διατηρηθεί το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών όσο το δυνατόν πιο σταθερό και να περιοριστούν οι πιθανές επικαιροποιήσεις του δικτύου σε αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

(95) 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.

(96) Για να εξασφαλιστεί η ομαλή και αποτελεσματική εφαρμογή των υποχρεώσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή υποστηρίζει τα κράτη μέλη με το μέσο τεχνικής υποστήριξης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([24]) και παρέχει εξατομικευμένη τεχνική εμπειρογνωσία για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή μεταρρυθμίσεων, συμπεριλαμβανομένων των μεταρρυθμίσεων που προωθούν την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

(97) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τη χορήγηση εξαιρέσεων από ορισμένες προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και για την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων με τις οποίες προσδιορίζονται οι στάθμες αναφοράς υδάτων και καθορίζεται η μεθοδολογία συλλογής των δεδομένων αστικής κινητικότητας από τα κράτη μέλη, για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, για την υλοποίηση των διασυνοριακών τμημάτων και για τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες. Όταν προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό, οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([25]).

([21]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17).

([22]) Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

([23]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([24]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/240 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση Μέσου Τεχνικής Υποστήριξης (ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 1).

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

(98) Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους καθώς και οι διατάξεις περί πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται στην Κύπρο, τη Μάλτα, τα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους. Οι διατάξεις που αφορούν την ασφαλή και προστατευμένη στάθμευση επίσης δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται στα εν λόγω κράτη μέλη, τα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, καθώς τέτοιου είδους χώροι στάθμευσης δεν είναι απαραίτητοι εφόσον δεν υφίσταται διερχόμενη οδική εμπορευματική κίνηση στο έδαφός τους.

(99) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ιδίως η συντονισμένη εγκατάσταση και ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, αλλά μπορούν μάλλον λόγω της ανάγκης συντονισμού των στόχων αυτών, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(100) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί προκειμένου να προσαρμοστούν οι διατάξεις του με σκοπό την ένταξη των διαδρόμων κεντρικού δικτύου στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών. Ο καθορισμός και η χάραξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών θα πρέπει να καθοριστούν στον παρόντα κανονισμό και να αντικαταστήσουν τους διαδρόμους κεντρικού δικτύου, όπως καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153.

(101) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 είναι απαραίτητο να τροποποιηθεί προκειμένου να προσαρμοστούν οι διατάξεις του με σκοπό την ένταξη των διαδρόμων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών.

(102) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που αποτελείται από ένα συνολικό δίκτυο, από ένα κεντρικό δίκτυο και από ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, με το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο να συγκροτούνται επί τη βάσει του συνολικού δικτύου.

2. Ο παρών κανονισμός προσδιορίζει τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ύψιστης στρατηγικής σημασίας βάσει των τμημάτων προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των έργων κοινού ενδιαφέροντος και διευκρινίζει τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούνται για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

3. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προτεραιότητες για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και προβλέπει μέτρα για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως καθορίζεται στους χάρτες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I και στους καταλόγους του παραρτήματος II. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφορών, μεταξύ άλλων τις υποδομές για την εγκατάσταση εναλλακτικών καυσίμων, τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές και μέτρα για την προώθηση της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και τα οποία επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.

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

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τον σκοπό του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

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

2) «γειτονική χώρα»: κάθε τρίτη χώρα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, της πολιτικής διεύρυνσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών ή της συμφωνίας εμπορίου και συνεργασίας ή της συμφωνίας εμπορίου και συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου ([26])·

3) «περιφέρεια NUTS»: περιφέρεια όπως θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([27]) και ταξινομείται στο παράρτημα Ι του εν λόγω κανονισμού·

4) «διασυνοριακό τμήμα»: το τμήμα το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος στις δύο πλευρές των συνόρων, που βρίσκεται μεταξύ των εγγύτερων αστικών κόμβων στα σύνορα δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας·

5) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό, λειτουργικό, επιχειρησιακό ή διοικητικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης της συστηματικής συμφόρησης ή στασιμότητας, που επηρεάζει τη συνέχεια της κυκλοφορίας για ροές μεγάλων αποστάσεων ή διασυνοριακές ροές·

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·

7) «απομονωμένο δίκτυο»: σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους ή τμήμα αυτού, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm) ·

8) «πολυτροπική μεταφορά»: μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, ή αμφοτέρων, με τη χρήση δύο ή περισσότερων τρόπων μεταφοράς·

9) «υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας»: «ψηφιακή υπηρεσία πολυτροπικής κινητικότητας» όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 24) της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([28])·

10) «διαλειτουργικότητα:» η ικανότητα της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής υποδομής, ενός τρόπου μεταφοράς ή τμήματος του τομέα μεταφορών και μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς, να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη ροή κυκλοφορίας και πληροφοριών για την επίτευξη των απαιτούμενων επιπέδων απόδοσης του εν λόγω τρόπου μεταφοράς ή τμήματος του τομέα μεταφοράς της υποδομής, και επίσης λαμβανομένων υπόψη όλων των κανονιστικών, τεχνικών, διοικητικών και λειτουργικών προϋποθέσεων·

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·

12) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως οι τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών και σε αερολιμένες, καθώς και οι τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

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·

([26]) ΕΕ L 149 της 30.4.2021, σ. 10.

([27]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαΐου 2003, για τη θέσπιση μιας κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων (NUTS) (ΕΕ L 154 της 21.6.2003, σ. 1).

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

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])·

15) «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές»: τα συστήματα και οι εφαρμογές τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης ή εντοπισμού ή χωροθέτησης, συμπεριλαμβανομένων των διαστημικών τεχνολογιών, τα οποία επιτρέπουν την επεξεργασία, την αποθήκευση και την ανταλλαγή των δεδομένων και των πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, την υποβολή σχετικών πληροφοριών στις αρχές και την παροχή υπηρεσιών που προσθέτουν αξία σε πολίτες, πράκτορες διαμετακόμισης και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την ανθεκτική, ασφαλή, προστατευμένη, περιβαλλοντικά ορθή και αποδοτική χρήση του δικτύου· μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα σημεία 16) έως 22) και μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται διατάξεις επί του οχήματος με τα αντίστοιχα στοιχεία υποδομών ή ψηφιακά στοιχεία·

16) «συστήματα ευφυών μεταφορών» ή «ITS»: τα «συστήματα ευφυών μεταφορών» όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 1) της οδηγίας 2010/40/ΕΕ·

17) «σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» ή «VTMIS»: το «σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» που θεσπίζεται με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([30])·

18) «υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας» ή «ΥΠΕΝ»: «υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ)», όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([31])·

19) «ευρωπαϊκό περιβάλλον ενιαίας θαλάσσιας θυρίδας» («EMSWe»): το «ευρωπαϊκό περιβάλλον ενιαίας θαλάσσιας θυρίδας», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([32])·

20) «σύστημα υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας» ή «σύστημα ATM/ANS»: «σύστημα ATM/ANS» όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 7) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([33])·

21) «Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας» ή «ERTMS»: το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), όπως ορίζεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 ([34]) της Επιτροπής, και στο πλαίσιο των προθεσμιών εφαρμογής παραπέμπει στο σύστημα προστασίας αμαξοστοιχίας κλάσης Α και σε κάθε σύστημα ραδιοεπικοινωνίας κλάσης Α που αναφέρεται στον εν λόγω κανονισμό·

22) «ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS»: το ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου αμαξοστοιχιών (ETCS) επιπέδου 2 που δεν απαιτεί παρατρόχια σήματα και χρησιμοποιεί ραδιοσύστημα κλάσης Α για την ανταλλαγή δεδομένων που σχετίζονται ή δεν σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ τροχιάς και αμαξοστοιχίας σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής·

23) «συστήματα κλάσης Β»: «συστήματα κλάσης Β» όπως ορίζονται στο σημείο 3 του παραρτήματος ΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής·

([29]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

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

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

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

([33]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

([34]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380).

24) «θαλάσσιος λιμένας»: «θαλάσσιος λιμένας» όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 16) του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([35])·

25) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα όμορης τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών·

26) «ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές» ή «eFTI»: οι ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([36])·

27) «ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός» ή «SES»: τα συστήματα που έχουν θεσπιστεί βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 549/2004 ([37]), (ΕΚ) αριθ. 550/2004 ([38]), (ΕΚ) αριθ. 551/2004 ([39]) και (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ενίσχυση των προτύπων ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, τη συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος αεροπορικών μεταφορών και τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη γενική εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη·

28) «κάθετος αερολιμένας (vertiport)»: χώρος που χρησιμοποιείται για την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (ΚΑΠ)·

29) «θέση επαφής αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·

30) «απομακρυσμένη θέση στάθμευσης αεροσκάφους»: θέση σε καθορισμένη περιοχή του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών του αερολιμένα, η οποία δεν διαθέτει γέφυρα επιβίβασης επιβατών·

31) «έργο SESAR»: το έργο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, σκοπός του οποίου είναι να διαθέτει η Ένωση τυποποιημένη και διαλειτουργική υποδομή διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας υψηλών επιδόσεων, και το οποίο έγκειται σε έναν κύκλο καινοτομίας που περιλαμβάνει τη φάση καθορισμού του SESAR, τη φάση ανάπτυξης του SESAR και τη φάση εγκατάστασης του SESAR·

32) «διαστημοδρόμιο»: εγκατάσταση για τη δοκιμή και την εκτόξευση διαστημικών οχημάτων·

33) «έργο "Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι"»: έργο της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι» που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου ([40]) ή της προηγούμενης κοινής επιχείρησης Shift2Rail·

34) «ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM»: το πρόγραμμα που εγκρίθηκε με την απόφαση 2009/320/ΕΚ του Συμβουλίου ([41]), και όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια·

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

36) «συντήρηση»: εργασίες που αποσκοπούν στη διατήρηση της κατάστασης και των ικανοτήτων υφιστάμενης υποδομής κατά τρόπο ώστε να παρέχει επίπεδο εξυπηρέτησης κατάλληλο για τη ροή της κυκλοφορίας και υψηλό επίπεδο ασφάλειας κατά τη διάρκεια ζωής της·

([35]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

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

([37]) 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).

([38]) 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).

([39]) 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).

([40]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2085 του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2021, σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 219/2007, (ΕΕ) αριθ. 557/2014, (ΕΕ) αριθ. 558/2014, (ΕΕ) αριθ. 559/2014, (ΕΕ) αριθ. 560/2014, (ΕΕ) αριθ. 561/2014 και (ΕΕ) αριθ. 642/2014 (ΕΕ L 427 της 30.11.2021, σ. 17).

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

37) «ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους»: ποσοτικά εκφρασμένη εκ των προτέρων αξιολόγηση, με βάση αναγνωρισμένη μεθοδολογία, της αξίας ενός έργου λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών κοινωνικών, οικονομικών, υγειονομικών, κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους· η ανάλυση κλιματικών και περιβαλλοντικών οφελών και στοιχείων κόστους βασίζεται στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ·

38) «εναλλακτικά καύσιμα»: «εναλλακτικά καύσιμα», όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804·

39) «ασφαλής και προστατευμένος χώρος στάθμευσης»: χώρος στάθμευσης προσβάσιμος στους οδηγούς που εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([42]) και ο οποίος έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα και διαδικασίες, που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού·

40) «σύστημα ζύγισης εν κινήσει»: αυτόματο σύστημα εγκατεστημένο σε οδική υποδομή που αποσκοπεί στον εντοπισμό οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να έχουν υπερβεί τα σχετικά όρια βάρους, σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([43])·

41) «απόφαση έγκρισης έργου»: απόφαση ή δέσμη αποφάσεων, ακόμα και διοικητικής φύσης, που λαμβάνονται ταυτόχρονα ή διαδοχικά από αρχή ή αρχές κράτους μέλους, μη συμπεριλαμβανομένων των αρχών που χειρίζονται διοικητικές και δικαστικές προσφυγές, βάσει εθνικού νομικού και διοικητικού δικαίου που καθορίζει εάν ο φορέας προώθησης έργου δικαιούται να εκτελέσει ένα έργο στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή στο κεντρικό δίκτυο, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο συνολικό δίκτυο, και δεν θίγουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται κατόπιν προσφυγής ενώπιον διοικητικής αρχής ή δικαστηρίου.

Άρθρο 4

Στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Ο γενικός στόχος της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι η δημιουργία ενιαίου σε ενωσιακή κλίμακα πολυτροπικού δικτύου μεταφορών υψηλής ποιότητας.

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

α) βιωσιμότητα με:

i) προώθηση της κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO_2·

ii) εξασφάλιση της ευρύτερης χρήσης πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, ειδικότερα μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης ενός διαλειτουργικού δικτύου επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων μεταφορών υψηλής ταχύτητας, και ενός πλήρως διαλειτουργικού δικτύου εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, ενός αξιόπιστου δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για επιβάτες και εμπορεύματα σε ολόκληρη την Ένωση·

iii) αύξηση της προστασίας του περιβάλλοντος·

iv) μείωση των αρνητικών εξωτερικών παραγόντων, μεταξύ άλλων του κόστους που συνδέεται με το περιβάλλον, το κλίμα, την υγεία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα, για παράδειγμα με τη χρήση προγραμμάτων παροχής οικολογικών κινήτρων· ή

v) ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας·

β) συνοχή με:

([42]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

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

i) προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης, με ιδιαίτερη προσοχή στις εξόχως απόκεντρες και τις άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές καθώς και τις περιοχές με ολιγάριθμο πληθυσμό·

ii) μείωση των ελλείψεων στην ποιότητα των υποδομών και προώθηση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των ψηφιακών συστημάτων όλων των τρόπων μεταφοράς, με επαρκή χωρητικότητα δικτύου, μεταξύ περιφερειών και κρατών μελών·

iii) τόσο για την επιβατική όσο και για την εμπορευματική κυκλοφορία, αποτελεσματικό συντονισμό και διασύνδεση μεταξύ των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας, με σκοπό τη διευκόλυνση των υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ άλλων σε αστικούς κόμβους· ή

iv) υποδομή μεταφορών που αντανακλά τις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και παρέχει ισόρροπη κάλυψη όλων των ευρωπαϊκών περιφερειών·

γ) απόδοση με:

i) εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στο έδαφος των κρατών μελών και μεταξύ τους στις υποδομές μεταφοράς και σε σημεία σύνδεσης μεταξύ τους, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, και σύνδεση, κατά περίπτωση, με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών τρίτων χωρών·

ii) εξάλειψη των σημείων συμφόρησης όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων σε ό,τι αφορά την ψηφιοποίηση·

iii) διαλειτουργικότητα των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών·

iv) βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους·

v) προαγωγή οικονομικά αποδοτικών, υψηλής ποιότητας μεταφορών, που συμβάλλουν στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα·

vi) αποτελεσματικότερη χρήση νέων και υφιστάμενων εν λειτουργία υποδομών, για παράδειγμα στον σιδηροδρομικό τομέα·

vii) οικονομικά αποδοτική εφαρμογή διαλειτουργικών, καινοτόμων τεχνολογικών και επιχειρησιακών ιδεών και ψηφιακών συστημάτων· ή

viii) μεγαλύτερο συντονισμό των εργασιών υποδομής μεταξύ των κρατών μελών για τα διασυνοριακά έργα·

δ) αύξηση των οφελών για τους χρήστες του με:

i) διασφάλιση της προσβασιμότητας για τους χρήστες και κάλυψη των αναγκών τους κινητικότητας και μεταφοράς, λαμβανομένων υπόψη, ειδικότερα, των αναγκών των ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων που διαβιούν σε απομακρυσμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων και άλλων απομακρυσμένων, αγροτικών, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των περιοχών με ολιγάριθμο πληθυσμό·

ii) διασφάλιση ασφαλών, προστατευμένων και υψηλών προτύπων ποιότητας μεταφορών, μεταξύ άλλων ποιοτικών υπηρεσιών για όλους τους χρήστες, για επιβάτες και εμπορεύματα·

iii) στήριξη της ποιότητας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας υπηρεσιών μεταφορών που πρέπει να είναι προσβάσιμες και οικονομικά προσιτές·

iv) στήριξη κινητικότητας που είναι κατάλληλη για την κλιματική αλλαγή και ανθεκτική στους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές και διευκολύνει την αποτελεσματική και ταχεία ανάπτυξη υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και διάσωσης, μεταξύ άλλων για άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα·

v) διασφάλιση της ανθεκτικότητας της υποδομής, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα·

vi) παροχή εναλλακτικών λύσεων μεταφορών, μεταξύ άλλων με άλλους τρόπους μεταφοράς, σε περίπτωση διαταραχών του δικτύου·

vii) στήριξη ενεργών τρόπων κινητικότητας με την ενίσχυση της προσβασιμότητας και της ποιότητας των σχετικών υποδομών, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την ασφάλεια και την υγεία των ενεργών χρηστών των υποδομών και αναδεικνύοντας τα περιβαλλοντικά οφέλη των εν λόγω τρόπων·

viii) στήριξη της απρόσκοπτης κινητικότητας στην Ένωση· ή

ix) εξασφάλιση επαρκούς συντήρησης με σκοπό την παροχή, για την υπάρχουσα υποδομή, επιπέδου εξυπηρέτησης κατάλληλου για τη ροή της κυκλοφορίας και υψηλού επιπέδου ασφάλειας κατά τη διάρκεια ζωής της υποδομής.

Άρθρο 5

Δίκτυο με αποδοτική και ανθεκτική χρήση των πόρων και προστασία του περιβάλλοντος

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σχεδιάζεται, αναπτύσσεται και λειτουργεί με γνώμονα την αποδοτική χρήση των πόρων και σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ενωσιακές και εθνικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις, με:

α) την ανάπτυξη νέων υποδομών, τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, ιδίως μέσω της συμπερίληψης της συντήρησης καθόλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών στο στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της βελτίωσης των υποδομών και μέσω της διατήρησης των υποδομών σε λειτουργία·

β) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών·

γ) την εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην εγκατάσταση τεχνολογιών απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές·

δ) την εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές με σκοπό τη διατήρηση ή τη βελτίωση των επιδόσεων των υποδομών, όπου η εγκατάσταση αυτή είναι οικονομικά δικαιολογημένη ή απαιτείται για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας·

ε) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας και της κυκλοφορίας, προωθώντας την πολυτροπικότητα και τη στροφή προς πιο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης βιώσιμων, ελκυστικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών πολυτροπικών μεταφορών·

στ) την εξέταση και τη βελτιστοποίηση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένου, κατά περίπτωση, του συνόλου του ηλεκτρικού δικτύου, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή μεταξύ του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης και του αντίστοιχου σχεδιασμού του δικτύου, καθώς και την εξέταση πιθανών συνεργειών με τη διπλή χρήση της υποδομής που προσδιορίζεται στις «Στρατιωτικές απαιτήσεις για τη στρατιωτική κινητικότητα εντός και εκτός ΕΕ» που ενέκρινε το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2023 και στις 23 Οκτωβρίου 2023 και σε κάθε μεταγενέστερο έγγραφο για την αναθεώρηση των εν λόγω απαιτήσεων που θα εγκριθεί στη συνέχεια, καθώς και με υποδομές ποδηλασίας, συμπεριλαμβανομένων των ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων·

ζ) την ανάπτυξη πράσινων, βιώσιμων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υποδομών, λαμβάνοντας υπόψη τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς, και την προώθηση νέων τεχνολογιών που αποσκοπούν στην απαλλαγή της κατασκευής υποδομών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, μεταξύ άλλων μέσω της χρήσης αποδοτικών ως προς τη χρήση των πόρων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υλικών, που σχεδιάζονται με σκοπό τη μείωση όσον το δυνατό περισσότερο των αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία των πολιτών που διαβιούν γύρω από το δίκτυο, στο περιβάλλον, μεταξύ άλλων από την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, και την υποβάθμιση των οικοσυστημάτων· και

η) την επαρκή μελέτη της ανθεκτικότητας του δικτύου μεταφορών και των υποδομών και υπηρεσιών του, ιδίως τα διασυνοριακά τμήματα, σε σχέση με την αλλαγή του κλίματος και το γεωπολιτικό πλαίσιο καθώς και τους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές, και τις σκόπιμες ή μη διαταραχές, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων και προκειμένου να διευκολυνθεί η κατάλληλη αντίδραση και έγκαιρη ανάκαμψη από τις εν λόγω διαταραχές, καθώς και με σκοπό τη διευκόλυνση των αλυσίδων εφοδιασμού.

2. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να προσαρμόζουν την ακριβή χάραξη της διαδρομής των τμημάτων λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που υφίστανται στις διάφορες περιοχές της Ένωσης, όπως τα τοπογραφικά χαρακτηριστικά των οικείων περιοχών και τις περιβαλλοντικές παραμέτρους, διασφαλίζοντας, ταυτόχρονα, τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Η προσαρμογή αυτή δεν υπερβαίνει τα επιτρεπόμενα από τη σχετική απόφαση έγκρισης έργου σύμφωνα με την απαίτηση που περιλαμβάνεται στο άρθρο 58 παράγραφος 1 στοιχείο ζ).

3. Η περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και των έργων διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([44]), τις οδηγίες 2000/60/ΕΚ ([45]), 2001/42/ΕΚ ([46]), 2002/49/ΕΚ ([47]), 2009/147/ΕΚ ([48]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την οδηγία 2011/92/ΕΕ. Για όσα έργα κοινού ενδιαφέροντος η διαδικασία σύναψης σύμβασης για περιβαλλοντική εκτίμηση δεν έχει ακόμη ξεκινήσει έως τις 18 Ιουλίου 2024, θα πρέπει επίσης να αξιολογείται η συμμόρφωση τους με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

Άρθρο 6

Βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5, το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αναπτύσσεται βαθμιαία σε τρία στάδια, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό, ως ακολούθως:

α) ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·

β) ολοκλήρωση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040· και

γ) ολοκλήρωση του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

Η ανάπτυξη διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση της διάρθρωσης του δικτύου, βάσει συνεπούς και διαφανούς μεθοδολογικής προσέγγισης, η οποία απαρτίζεται από ένα κεντρικό δίκτυο, ένα εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και ένα συνολικό δίκτυο, με κόμβους μεταφορών και αστικούς κόμβους ως πολυτροπικών σημείων σύνδεσης μεταξύ των δικτύων κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και των περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών.

2. Το συνολικό δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης χρήσης αυτών των υποδομών.

3. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που πρέπει να αναπτυχθούν κατά προτεραιότητα και να ολοκληρωθούν σύμφωνα με τις προθεσμίες που καθορίζονται στην παράγραφο 1, για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 7

Ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών

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

Άρθρο 8

Έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς ή με μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης των πόρων του δικτύου.

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος:

α) καταδεικνύουν την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία εξυπηρετώντας την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον δύο από τις τέσσερις κατηγορίες του άρθρου 4 παράγραφος 2· και

([44]) 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).

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

([46]) 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).

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

([48]) 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).

β) είναι οικονομικά βιώσιμα βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή, στην περίπτωση περιοχών με ολιγάριθμο πληθυσμό ή έργων που είναι απαραίτητα για τη διπλή χρήση των υποδομών, συμβάλλουν θετικά στην ανάπτυξη του δικτύου βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους.

3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας, διαδικασίες αδειοδότησης, η κατασκευή, η λειτουργία, η συντήρηση και η αξιολόγηση.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος εκτελούνται σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, ιδίως με το ενωσιακό δίκαιο για το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια και την προστασία, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις, τη δημόσια υγεία και την προσβασιμότητα καθώς και τις ενωσιακές νομικές πράξεις και την εθνική νομοθεσία για την απαγόρευση των διακρίσεων.

5. 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.

6. Η Επιτροπή μπορεί να εισηγείται στα κράτη μέλη να συστήνουν ενιαίες οντότητες για τον συντονισμό, την κατασκευή ή, τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως για μεγάλης κλίμακας και σύνθετα έργα υποδομών. Ο οικείος Ευρωπαίος Συντονιστής συμμετέχει στο εποπτικό συμβούλιο ή σε ανάλογο διοικητικό όργανο της εν λόγω ενιαίας οντότητας με την ιδιότητα του παρατηρητή.

7. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος υλοποιούνται εγκαίρως και αποτελεσματικά.

8. Η κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη, σύμφωνα με αναγνωρισμένη και εναρμονισμένη προσέγγιση, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαφανής και συγκριτική αξιολόγηση των εν λόγω έργων.

Άρθρο 9

Συνεργασία με τρίτες χώρες

1. Η Ένωση μπορεί να συνεργάζεται με τρίτες χώρες για τη σύνδεση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών τους μέσω έργων κοινού ενδιαφέροντος, κατά περίπτωση, προκειμένου να ενισχυθεί η βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση και η ανταγωνιστικότητα και ιδίως με σκοπό:

α) την προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μαζί με άλλες συναφείς πολιτικές της Ένωσης, ιδίως στους τομείς του περιβάλλοντος και της προστασίας του κλίματος·

β) την εξασφάλιση της σύνδεσης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τα δίκτυα μεταφορών τρίτων χωρών στα σημεία διέλευσης των συνόρων, συμπεριλαμβανομένου του εδάφους τρίτης χώρας το οποίο αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, ώστε να εξασφαλίζονται οι απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας, οι συνοριακοί έλεγχοι, η επιτήρηση των συνόρων και άλλες διαδικασίες ελέγχου στα σύνορα·

γ) την εξασφάλιση στο έδαφος τρίτων χωρών της σύνδεσης μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων μεταφορών των εν λόγω τρίτων χωρών, ιδίως με σκοπό τη διευκόλυνση, όπου αυτό είναι αναγκαίο και σκόπιμο, των σιδηροδρομικών μεταφορών με τρίτες χώρες·

δ) τη συμπλήρωση της υποδομής μεταφορών τρίτων χωρών, η οποία χρησιμεύει ως σύνδεση μεταξύ των τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στην Ένωση·

ε) την προώθηση της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων τρίτων χωρών·

στ) τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και την προώθηση διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι δεν συμβάλλουν στη διαρροή άνθρακα·

ζ) τη διευκόλυνση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών με τρίτες χώρες·

η) τη διευκόλυνση των αεροπορικών μεταφορών με τρίτες χώρες, 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·

θ) τη σύνδεση και την εφαρμογή συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές στις εν λόγω τρίτες χώρες· και

ι) την προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως μέσω της εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε τρίτες χώρες με στόχο τη δημιουργία ενός συνεχούς δικτύου συνδεδεμένου με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

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

3. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν συνεπάγεται δικαίωμα σε χρηματοδοτική συνεισφορά οποιουδήποτε είδους της Ένωσης σε έργα σε τρίτες χώρες δυνάμει άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

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

1. Το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο:

α) περιλαμβάνονται στους χάρτες του παραρτήματος I και στους καταλόγους του παραρτήματος II·

β) προσδιορίζονται περαιτέρω με την περιγραφή των συνιστωσών των υποδομών·

γ) πληρούν τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που απαριθμούνται στο παρόν κεφάλαιο και στα κεφάλαια III και IV· και

δ) αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

2. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 νοείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού.

Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού.

Οι αναφορές στο «συνολικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «συνολικό δίκτυο» κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού.

3. Οι κόμβοι του δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και περιλαμβάνουν τους αστικούς κόμβους και κόμβους μεταφορών (αερολιμένες, θαλάσσιους λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικούς σταθμούς κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών).

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο που πρέπει να αναπτυχθούν να συνάδουν με τον παρόντα κανονισμό εντός των προθεσμιών που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 11

Γενικές διατάξεις για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών

1. Οι εννέα ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών που καθορίζονται στους χάρτες και περιλαμβάνονται στο παράρτημα III είναι συγκεκριμένα οι ακόλουθοι:

α) Ατλαντικός·

β) Βαλτική Θάλασσα — Εύξεινος Πόντος — Αιγαίο Πέλαγος·

γ) Βαλτική Θάλασσα — Αδριατική Θάλασσα·

δ) Μεσόγειος·

ε) Βόρεια Θάλασσα — Ρήνος — Μεσόγειος·

στ) Βόρεια Θάλασσα — Βαλτική·

ζ) Ρήνος — Δούναβης·

η) Σκανδιναβία — Μεσόγειος·

θ) Δυτικά Βαλκάνια — Ανατολική Μεσόγειος.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών που θα αναπτυχθούν να συνάδουν με τον παρόντα κανονισμό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του κεντρικού δικτύου, και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον παρόντα κανονισμό.

3. Με την επιφύλαξη της έγκρισης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 62 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση, εντός των ορίων του άρθρου 7 του παρόντος κανονισμού, της χάραξης των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η ανάπτυξη σημαντικών ροών εμπορίου και κυκλοφορίας ή ουσιώδεις αλλαγές στο δίκτυο. Σε ό,τι αφορά τις τροποποιήσεις των ευθυγραμμίσεων των διαδρόμων που επηρεάζουν τα τμήματα του εδάφους γειτονικών χωρών, οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται σε συμφωνίες υψηλού επιπέδου για τα δίκτυα υποδομών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών.

Άρθρο 12

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

1. Κατά την ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, δίνεται γενική προτεραιότητα σε μέτρα που είναι απαραίτητα για:

α) την αύξηση του μεριδίου και, κατά περίπτωση, της ικανότητας των πιο βιώσιμων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, ιδίως με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ρύπανσης και την αύξηση των κοινωνικών και οικονομικών οφελών από τις μεταφορές·

β) τη διασφάλιση βελτιωμένης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, λαμβανομένων, παράλληλα, υπόψη της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής, συμπεριλαμβανομένης επίσης της περίπτωσης των εξόχως απόκεντρων και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των περιοχών με ολιγάριθμο πληθυσμό·

γ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς και διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών τρόπων κινητικότητας στις αστικές περιοχές·

δ) τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα·

ε) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθώς και σκαφών και αεροσκαφών που χρησιμοποιούν καύσιμα τα οποία συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας·

στ) την προώθηση της αποτελεσματικής, απρόσκοπτης και βιώσιμης χρήσης των υποδομών και, όπου είναι απαραίτητο, την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας·

ζ) τη διατήρηση των υφιστάμενων υποδομών σε λειτουργία και τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητάς τους όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών και των μεταφορών, την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

η) τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και των κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στις μεταφορές, της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και άλλα άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, με στόχο την πρόληψη και τον μετριασμό της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών·

θ) τη βελτίωση της ψηφιοποίησης, τη διευκόλυνση της ψηφιακής επιβολής σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης και την ανάπτυξη της αυτοματοποίησης, ιδίως μέσω της εφαρμογής και της εγκατάστασης συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές· ή

ι) την προσαρμογή, όπου είναι αναγκαίο και λαμβανομένων υπόψη των συνταγματικών επιταγών ορισμένων κρατών μελών, των υποδομών σε διπλή χρήση προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι μη στρατιωτικές και οι αμυντικές ανάγκες, με ιδιαίτερη προσοχή στις διαδρομές που απαιτούνται για επείγουσες και μεγάλης κλίμακας μετακινήσεις στρατιωτικών δυνάμεων.

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

α) τη συμβολή στον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών και, κατά περίπτωση, των πυκνοκατοικημένων ευαίσθητων περιοχών, στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·

β) τη βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών, ιδίως μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας, της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αύξησης των λειτουργικών επιδόσεων·

γ) τη συμβολή στις θετικές επιπτώσεις για την υγεία και το περιβάλλον με την προώθηση της χρήσης ενεργών τρόπων κινητικότητας μέσω της ανάπτυξης αντίστοιχων υποδομών για ποδηλασία και πεζοπορία·

δ) τη διασφάλιση της πρόσβασης στην υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σε όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά χωρίς διακρίσεις· ή

ε) τη διασφάλιση της αποδοτικής διέλευσης των συνόρων για τις εμπορευματικές μεταφορές, λαμβανομένων υπόψη των χρόνων αναμονής.

Άρθρο 13

Γενικές προτεραιότητες για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών

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

α) την ανάπτυξη αδιάλειπτου και πλήρως διαλειτουργικού δικτύου εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ένωση·

β) την ανάπτυξη διαλειτουργικού δικτύου επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων καθώς και υψηλής ταχύτητας, το οποίο θα συνδέει τους αστικούς κόμβους σε ολόκληρη την Ένωση·

γ) την ανάπτυξη αποτελεσματικών αεροπορικών υποδομών, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και υποδομών θαλάσσιων μεταφορών που θα είναι καλά ενοποιημένες στον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο·

δ) την ανάπτυξη ασφαλούς και προστατευμένου οδικού δικτύου, με επαρκείς υποδομές εναλλακτικών καυσίμων καθώς και ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης·

ε) την ανάπτυξη λύσεων πολυτροπικών και διαλειτουργικών μεταφορών·

στ) την προώθηση της διατροπικής ενοποίησης ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας, με σκοπό την αποδοτική διασύνδεση στους κόμβους μεταφορών και στους αστικούς κόμβους·

ζ) την εγκατάσταση της αναγκαίας υποδομής που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών καθώς και σκαφών και αεροσκαφών που χρησιμοποιούν καύσιμα τα οποία συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας·

η) την εγκατάσταση συστημάτων ΤΠΕ για όλους τους τρόπους μεταφοράς στο δίκτυο, κατά περίπτωση, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτική χρήση της υποδομής και να καταστεί δυνατή η ψηφιακή ανταλλαγή πληροφοριών· ή

θ) τη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων υποδομών γειτονικών χωρών, κατά περίπτωση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών

Άρθρο 14

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:

α) σιδηροδρομικές γραμμές, μεταξύ άλλων:

i) τροχιές·

ii) αλλαγές τροχιάς·

iii) ισόπεδες διαβάσεις·

iv) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές·

v) σήραγγες·

vi) γέφυρες· και

vii) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον·

β) σταθμούς κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών που προσδιορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων τρόπων μεταφοράς·

γ) σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών που προσδιορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I για την παροχή υπηρεσιών, εκτός των επιβατικών σταθμών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [49], ειδικότερα, σταθμούς διαλογής, εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών, εγκαταστάσεις διαλογής συρμού, αμαξοστάσια φύλαξης, εγκαταστάσεις συντήρησης, άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις όπως εγκαταστάσεις καθαρισμού και πλύσης, εγκαταστάσεις παροχής βοήθειας και εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού, καθώς και μηχανισμοί αυτόματης αλλαγής τροχιάς·

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

ε) παρατρόχιο έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση·

στ) παρατρόχιες υποδομές ενέργειας·

ζ) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων·

η) σχετικό εξοπλισμό· και

θ) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές.

2. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών μπορεί να περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς και τερματικούς σταθμούς καθώς και καινοτόμες τεχνολογίες στο στάδιο της εγκατάστασής τους.

[49] 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).

Άρθρο 15

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου συμμορφώνεται με:

α) την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 και τις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής ώστε να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συνολικού δικτύου· και

β) τις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) που εκδίδονται δυνάμει των άρθρων 4 και 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, με την επιφύλαξη των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ):

α) είναι πλήρως εξηλεκτρισμένη όσον αφορά τις σιδηροδρομικές γραμμές και, στον βαθμό που χρειάζεται για την ηλεκτρική λειτουργία των αμαξοστοιχιών, όσον αφορά τις βοηθητικές γραμμές·

β) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, φορτίο ανά άξονα τουλάχιστον 22,5 τόνων· και

γ) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, τη λειτουργία εμπορευματικού συρμού με μήκος αμαξοστοιχίας τουλάχιστον 740 μέτρων (συμπεριλαμβανομένων της μηχανής ή των μηχανών). Η παρούσα απαίτηση πληρούται εάν, σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά ώρα και ανά κατεύθυνση κατά μέσο όρο σε καθημερινή βάση, μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία β) και γ) εφαρμόζονται μόνο στις γραμμές εκείνες του συνολικού δικτύου οι οποίες:

α) συνδέουν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ή θαλάσσιο λιμένα ή λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με το πλησιέστερο σημείο διασταύρωσης με το κεντρικό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών ή το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών·

β) συνιστούν γραμμή αναδρομολόγησης γραμμής που αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου εμπορευματικών μεταφορών ή του συνολικού κεντρικού δικτύου εμπορευματικών μεταφορών· ή

γ) λειτουργούν περισσότερες από δέκα εμπορευματικές αμαξοστοιχίες ημερησίως κατά μέσο όρο και προς τις δύο κατευθύνσεις με βάση τα στοιχεία του προηγούμενου από την κοινοποίηση έτους.

Έως τις 19 Ιουλίου 2027, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις σχετικές γραμμές. Για τα διασυνοριακά τμήματα, η κοινοποίηση αυτή πραγματοποιείται σε συμφωνία με τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, η σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και η οποία είναι συνδεδεμένη με σιδηροδρομικές γραμμές που χρησιμοποιούνται για εμπορευματικές μεταφορές, όπως αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 3, πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος άρθρου, εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή έχει χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 38 παράγραφος 3 σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 4.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του συνολικού δικτύου τηρείται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο α) σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής. Τα έργα για τα οποία η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ξεκινήσει έως τις 18 Ιουλίου 2024 εξαιρούνται από την υποχρέωση αυτή.

6. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 4 δεν εφαρμόζονται σε απομονωμένα δίκτυα.

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 αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα με βάση την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και από την άποψη τυχόν σημαντικού αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

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

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

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

Άρθρο 16

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

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 15 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου εμπορευματικών μεταφορών:

α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β)·

β) επιτρέπει, χωρίς ειδική άδεια, τη λειτουργία εμπορευματικού συρμού με μήκος αμαξοστοιχίας τουλάχιστον 740 μέτρων (συμπεριλαμβανομένων της μηχανής ή των μηχανών). Η απαίτηση αυτή ικανοποιείται εάν πληρούνται τουλάχιστον οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά δύο ώρες και ανά κατεύθυνση και όχι λιγότερες από 24 σιδηροδρομικές διαδρομές σε καθημερινή βάση, μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση·

ii) σε μονές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά τρεις ώρες και ανά κατεύθυνση και όχι λιγότερες από 12 σιδηροδρομικές διαδρομές σε καθημερινή βάση, μπορεί να κατανέμεται σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων εάν ζητηθεί από σιδηροδρομική επιχείρηση· και

γ) για τα σιδηροδρομικά τμήματα που συνδέουν τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς δύο αστικών κόμβων ή τον πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό αστικού κόμβου και σημείου διέλευσης συνόρων, άνω του 75 % του μήκους κάθε σιδηροδρομικού τμήματος, έχει σχεδιαστεί για ταχύτητα τουλάχιστον 100 χλμ/ώρα για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις εμπορευματικές γραμμές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού τηρείται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η απαίτηση του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής. Τα έργα για τα οποία η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ξεκινήσει έως τις 18 Ιουλίου 2024 εξαιρούνται από την υποχρέωση αυτή.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου επιβατικών μεταφορών:

α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α) στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου· και

β) για τα σιδηροδρομικά τμήματα που συνδέουν τους πολυτροπικούς επιβατικούς κόμβους δύο αστικών κόμβων ή τον πολυτροπικό επιβατικό κόμβο ενός αστικού κόμβου και ενός σημείου διέλευσης συνόρων, άνω του 75 % του μήκους κάθε σιδηροδρομικού τμήματος, έχει σχεδιαστεί για ταχύτητα τουλάχιστον 160 χλμ/ώρα για επιβατικές αμαξοστοιχίες στις επιβατικές γραμμές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) και στην παράγραφο 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, έχει χορηγηθεί εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 38 παράγραφος 3 σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 4.

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ):

α) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου εμπορευματικών μεταφορών: πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α), β) και γ) του παρόντος άρθρου· και

β) για γραμμές που αποτελούν μέρος του δικτύου επιβατικών μεταφορών: πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α).

7. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, η σιδηροδρομική υποδομή που αποτελεί μέρος του κεντρικού δικτύου επιβατικών μεταφορών, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί την απαίτηση της παραγράφου 4 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου.

8. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, οι γραμμές εμπορευματικών μεταφορών που αποτελούν μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής του κεντρικού δικτύου ή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), επιτρέπουν την κυκλοφορία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων με φορτίο ύψους τουλάχιστον 27 εκ. πάνω από την κορυφή της σιδηροτροχιάς, στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών στο έδαφός τους.

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

α) υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που πληροί την απαίτηση αυτή και επιτρέπει την αδιάλειπτη λειτουργία αμαξοστοιχιών στο έδαφος κράτους μέλους και σε διασυνοριακές γραμμές με κάθε γειτονικό κράτος μέλος·

β) υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που πληροί την απαίτηση αυτή προς τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό που βρίσκεται εντός ή πλησίον θαλάσσιου λιμένα που αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών στο έδαφος κράτους μέλους· και

γ) υπάρχει τουλάχιστον μία απευθείας γραμμή που πληροί την απαίτηση αυτή σε τουλάχιστον ένα από τα εν λόγω τελικά σημεία εάν ένα ή περισσότερα τελικά σημεία διαδρόμου βρίσκονται στο έδαφος κράτους μέλους.

Για τα διασυνοριακά τμήματα, ο προσδιορισμός των σχετικών γραμμών πραγματοποιείται σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα γειτονικά κράτη μέλη.

Το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2027, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις σχετικές γραμμές.

9. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) και στην παράγραφο 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, εκτός εάν, όσον αφορά τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή έχει χορηγήσει εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 38 παράγραφος 3 σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 4.

10. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 9 δεν εφαρμόζονται σε απομονωμένα δίκτυα.

11. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 10, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα με βάση την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και από την άποψη τυχόν σημαντικού αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

Κατά την αξιολόγηση αιτημάτων για εξαιρέσεις από την απαίτηση που σχετίζεται με τη μεταφορά ημιρυμουλκούμενων ως έχει στην παράγραφο 8, η Επιτροπή λαμβάνει ιδιαίτερα υπόψη τα αποτελέσματα της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους καθώς και την πιθανή διατάραξη των υπηρεσιών η οποία θα προκληθεί από τις απαραίτητες εργασίες που θα χρειαστούν για την πλήρωση της εν λόγω απαίτησης.

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

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

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

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

Άρθρο 17

Ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς για τα σιδηροδρομικά δίκτυα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε νέα σιδηροδρομική γραμμή του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), προβλέπει ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι πληρούται όταν αμαξοστοιχίες εύρους τροχιάς 1 435 mm μπορούν να κυκλοφορήσουν στην υποδομή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για το κεντρικό δίκτυο και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 για το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως νέα σιδηροδρομική γραμμή νοείται κάθε γραμμή για την οποία δεν έχουν αρχίσει εργασίες κατασκευής έως τις 18 Ιουλίου 2024.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη στο έδαφος των οποίων, κατά τη 18η Ιουλίου 2024, καμία νέα σιδηροδρομική γραμμή δεν προβλέπεται να συνδεθεί με τα χερσαία σύνορα άλλου κράτους μέλους σύμφωνα με το παράρτημα I, καταρτίζουν σχέδιο προσδιορισμού της νέας σιδηροδρομικής γραμμής που πρόκειται να κατασκευαστεί σύμφωνα με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Το εν λόγω σχέδιο λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στη διαλειτουργικότητα με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την πιθανή μετάβαση υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Το σχέδιο περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους που αιτιολογεί την απόφαση του κράτους μέλους, κατά περίπτωση, να μην κατασκευάσει νέα σιδηροδρομική υποδομή σύμφωνα με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Το εν λόγω σχέδιο αυτό υποβάλλεται στην Επιτροπή έως τις 19 Ιουλίου 2026.

3. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καταρτίζουν, έως τις 19 Ιουλίου 2026, αξιολόγηση στην οποία προσδιορίζονται οι υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ενόψει της πιθανής μετάβασής τους στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Η αξιολόγηση γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη, σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους σχετικά με τη βιωσιμότητα της πιθανής μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα.

Με βάση την αξιολόγηση δυνάμει του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδιο μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm κατά περίπτωση, το αργότερο ένα έτος μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης, προσδιορίζοντας τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών και προβλέπεται να μεταβούν στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, και παρέχουν ένδειξη του χρονοδιαγράμματος της εν λόγω μετάβασης.

Το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις σιδηροδρομικές γραμμές για τις οποίες έχουν αρχίσει κατασκευαστικές εργασίες στις 18 Ιουλίου 2024.

4. Οι προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και των επενδύσεων που σχετίζονται με τα σχέδια που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνονται στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαίου Συντονιστή για ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών μέρος του οποίου αποτελούν οι γραμμές εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς, σύμφωνα με το άρθρο 54.

5. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες χορηγείται προσωρινή εξαίρεση από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 για νέες σιδηροδρομικές γραμμές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, ή για μέρος αυτών, λόγω αρνητικών αποτελεσμάτων της ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους. Κάθε αίτημα εξαίρεσης βασίζεται σε επαρκή αιτιολόγηση. Τα αιτήματα εξαίρεσης γίνονται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

Η Επιτροπή αξιολογεί το αίτημα με βάση την παρεχόμενη αιτιολόγηση καθώς και από την άποψη τυχόν σημαντικού αντικτύπου του στη διαλειτουργικότητα και τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου, κατά περίπτωση. Η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τις γνώμες των ενδιαφερόμενων γειτονικών κρατών μελών.

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

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

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

Άρθρο 18

Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

α) Το ERTMS εγκαθίσταται στη σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 και του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), με παράλληλη εξασφάλιση συγχρονισμένης και εναρμονισμένης εγκατάστασης του ERTMS παρατρόχια και επί των αμαξοστοιχιών· και

β) Το ERTMS εγκαθίσταται στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 και στο συνολικό δίκτυο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, όταν ο εν λόγω εξοπλισμός κρίνεται αναγκαίος από το οικείο κράτος μέλος σε συντονισμό με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον διαχειριστή υποδομής.

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

α) η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, εξαιρουμένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 1· και

β) Το ERTMS εγκαθίσταται στις συνδέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κεντρικού δικτύου όταν ο εν λόγω εξοπλισμός κρίνεται αναγκαίος από το οικείο κράτος μέλος σε συντονισμό με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως τον διαχειριστή υποδομής.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα συστήματα κλάσης Β παροπλίζονται, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 στο κεντρικό δίκτυο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2045 στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 στο συνολικό δίκτυο, υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, με εξαίρεση τα τμήματα των αστικών κόμβων που χρησιμοποιούνται επίσης από προαστιακές επιβατικές αμαξοστοιχίες εξοπλισμένες με ειδικά συστήματα προστασίας αμαξοστοιχιών κλάσης Β.

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

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS εγκαθίσταται στη σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου από τις 31 Δεκεμβρίου 2030, στην περίπτωση της κατασκευής νέας γραμμής, ή από τις 31 Δεκεμβρίου 2040, στην περίπτωση αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης.

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

7. Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 6 δεν εφαρμόζονται σε απομονωμένα δίκτυα.

8. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 7, κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 6. Οποιοδήποτε αίτημα εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους που δίνει αρνητικό αποτέλεσμα και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα. Οι αιτούμενες εξαιρέσεις συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

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

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

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

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

Άρθρο 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:

α) Για κάθε εσωτερικό διασυνοριακό τμήμα ο χρόνος παραμονής όλων των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών δεν υπερβαίνει τα 25 λεπτά κατά μέσο όρο, με εξαίρεση τα τμήματα όπου πραγματοποιείται αλλαγή εύρους τροχιάς ή όπου οι έλεγχοι που διενεργούνται σε σύνορο στο οποίο δεν έχουν ακόμη καταργηθεί οι έλεγχοι σε αμαξοστοιχίες κατ' εφαρμογή του σημείου 1.2 του παραρτήματος VI του κανονισμού (ΕΕ) 2016/399 δεν επιτρέπουν την επίτευξη αυτού του χρονικού ορίου· ως χρόνος παραμονής μιας αμαξοστοιχίας σε διασυνοριακό τμήμα νοείται ο συνολικός πρόσθετος χρόνος διαμετακόμισης που μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη του σημείου διέλευσης των συνόρων, ανεξάρτητα από τις διαδικασίες στα σύνορα ή παραμέτρους που σχετίζονται με τις υποδομές ή είναι λειτουργικής, τεχνικής και διοικητικής φύσης· ο χρόνος παραμονής δεν περιλαμβάνει τον χρόνο που δεν μπορεί να αποδοθεί στη διέλευση των συνόρων, όπως λειτουργικές διαδικασίες οι οποίες διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται πλησίον του σημείου διέλευσης των συνόρων αλλά δεν σχετίζονται εγγενώς με τη διέλευση· και

β) τουλάχιστον το 75 % των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο κατά μήκος ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών φθάνουν στον προορισμό τους, ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης εάν ο προορισμός τους είναι εκτός της Ένωσης, την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση έως 30 λεπτών λόγω αιτιών που μπορούν να αποδοθούν στον διαχειριστή ή τους διαχειριστές υποδομών της Ένωσης· καθυστερήσεις που σημειώνονται σε τρίτες χώρες και οφείλονται σε αυτές κατά τη διέλευση εμπορευματικών αμαξοστοιχιών δεν λαμβάνονται υπόψη.

2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστεί ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για τις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών στο κεντρικό δίκτυο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 για τις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 για τις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών του συνολικού δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 3, ισχύουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικές διαδρομές ανά ώρα και ανά κατεύθυνση μπορούν να κατανεμηθούν σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων (συμπεριλαμβανομένων της μηχανής ή των μηχανών)· και

β) σε μονές τροχιές, τουλάχιστον μία σιδηροδρομική διαδρομή ανά δύο ώρες και ανά κατεύθυνση μπορεί να κατανεμηθεί σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων (συμπεριλαμβανομένων της μηχανής ή των μηχανών)·

Άρθρο 20

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών

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

α) μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, κατά περίπτωση·

β) μετριασμό του θορύβου και των κραδασμών που προκαλούνται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως με μέτρα για το τροχαίο υλικό και την υποδομή, μεταξύ άλλων με φράκτες προστασίας από την ηχορύπανση·

γ) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων·

δ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ε) με την επιφύλαξη της διενέργειας ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, ανάπτυξη υποδομής για αμαξοστοιχίες μήκους άνω των 740 μέτρων και έως 1 500 μέτρων και φορτίο ανά άξονα 25,0 τόνων κατά την κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό σιδηροδρομικών γραμμών για εμπορευματική κυκλοφορία·

στ) ανάπτυξη και εγκατάσταση καινοτόμων τεχνολογιών για σιδηροδρόμους, με αξιοποίηση, ειδικότερα, του έργου της κοινής επιχείρησης Shift2Rail και της κοινής επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», ιδίως όσον αφορά την αυτόματη λειτουργία αμαξοστοιχιών, την προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ψηφιακή συνδεσιμότητα για τους επιβάτες με βάση το ERTMS και τις ψηφιακές αυτόματες ζεύξεις καθώς και τη συνδεσιμότητα με βάση το 5G και τις δορυφορικές και αδρανειακές μονάδες για τις μονάδες γεωεντοπισμού του ERTMS·

ζ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση σιδηροδρομικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα, και ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων κοντά στους σταθμούς προκειμένου να προαχθούν οι ενεργοί τρόποι μεταφοράς·

η) ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων για τους σιδηροδρόμους, όπως το υδρογόνο ή οι αμαξοστοιχίες με συσσωρευτή για τα τμήματα και τις σιδηροδρομικές οδούς εισόδου που εξαιρούνται από την απαίτηση ηλεκτροδότησης·

θ) για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, παροχή ενός προτύπου για τη διασφάλιση της κυκλοφορίας εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που φέρουν τυποποιημένα ημιρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρα με φορτίο ύψους 33 εκ., χωρίς καμία πρόσθετη απαίτηση για ειδική άδεια παροχής υπηρεσιών· και

ι) αναβάθμιση σε γραμμές διπλής τροχιάς για τμήματα στα οποία παρουσιάζεται συμφόρηση και υφίστανται εμπόδια ως προς τη μεταφορική ικανότητα·

ΤΜΗΜΑ 2

Υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Άρθρο 21

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνουν ειδικότερα:

α) ποταμούς·

β) διώρυγες·

γ) λίμνες και λιμνοθάλασσες·

δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές και σχετικά μέτρα πρόληψης και μετριασμού πλημμυρών και ξηρασίας τα οποία μπορούν να έχουν θετικές επιπτώσεις στην εσωτερική ναυσιπλοΐα·

ε) πλωτές οδούς πρόσβασης και συνδέσεις τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που συνδέονται μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, ιδίως σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιους λιμένες·

στ) χώρους ελλιμενισμού και ανάπαυσης·

ζ) λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των βασικών λιμενικών υποδομών υπό μορφή εσωτερικών λεκανών, κρηπιδότοιχων, θέσεων προσόρμισης, μόλων, αποβαθρών, φραγμάτων, επιχώσεων, πλατφορμών, εγγειοβελτιωτικών έργων και της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·

η) τον σχετικό εξοπλισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 2·

θ) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των RIS·

ι) τις συνδέσεις των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με τους άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

ια) υποδομές που σχετίζονται με εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων· και

ιβ) υποδομές αναγκαίες για εργασίες μηδενικών αποβλήτων και μέτρα κυκλικής οικονομίας.

2. Ο εξοπλισμός που σχετίζεται με τις εσωτερικές οδούς ναυσιπλοΐας μπορεί να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων και αποθήκευσης εμπορευμάτων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ο σχετικός εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει ιδίως τη χρήση συστημάτων πρόωσης και λειτουργίας τα οποία μειώνουν τη ρύπανση, παραδείγματος χάριν των υδάτων και του αέρα, την ενεργειακή κατανάλωση και την ένταση άνθρακα. Μπορεί επίσης να περιλαμβάνει εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων, υποδομές τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας από τις ακτές και άλλων εναλλακτικών καυσίμων για τροφοδοσία και παραγωγή, καθώς και παγοθραυστικό εξοπλισμό, εξοπλισμό για υδρολογικές υπηρεσίες, για βυθοκόρηση του διαύλου ναυσιπλοΐας, του λιμένα και των εισόδων του για την εξασφάλιση της πλωτότητας καθόλη τη διάρκεια του έτους.

3. Για να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) έχει ετήσιο όγκο μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων άνω των 500 000 τόνων, όταν ο συνολικός ετήσιος όγκος μεταφορτωνόμενων εμπορευμάτων βασίζεται στον μέσο όρο της τελευταίας τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat· και

β) βρίσκεται στο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 22

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του συνολικού δικτύου:

α) συνδέονται με την οδική ή τη σιδηροδρομική υποδομή·

β) διαθέτουν τουλάχιστον έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις· και

γ) διαθέτουν εγκαταστάσεις για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, στις οποίες μπορεί να συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων, εγκαταστάσεις απαερίωσης, μέτρα μείωσης της ηχορύπανσης καθώς και μέτρα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804.

Άρθρο 23

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 22 παράγραφος 2 και πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, και στο άρθρο 22 παράγραφος 1 στοιχείο γ), έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συντήρηση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ώστε να είναι δυνατή η αποδοτική, αξιόπιστη και ασφαλής πλοήγηση για τους χρήστες μέσω της εξασφάλισης των ελάχιστων απαιτήσεων για τις πλωτές οδούς και των ελάχιστων απαιτήσεων για το επίπεδο υπηρεσιών που καθορίζονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας).

Τα κράτη μέλη αποτρέπουν την υποβάθμιση της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας, καθώς και την υποβάθμιση της τρέχουσας κατάστασης όσων τμημάτων του δικτύου υπερβαίνουν ήδη τις εν λόγω ελάχιστες απαιτήσεις έως τις 18 Ιουλίου 2024.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, ιδίως ότι:

α) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες, οι λιμνοθάλασσες, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι σχετικές οδοί πρόσβασης παρέχουν βάθος πλωτής διόδου τουλάχιστον 2,5 μέτρων και ελάχιστο ύψος κάτω από μη ανοιγόμενες γέφυρες τουλάχιστον 5,25 μέτρων σε συγκεκριμένη στάθμη αναφοράς υδάτων, η υπέρβαση των οποίων επιτρέπεται σε καθορισμένο αριθμό ημερών ετησίως κατά στατιστικό μέσο όρο·

β) τα κράτη μέλη δημοσιεύουν σε δικτυακό τόπο προσβάσιμο στο ευρύ κοινό τον αριθμό των ημερών κατ' έτος που αναφέρεται στο στοιχείο α) στη διάρκεια των οποίων η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερβαίνει ή δεν φθάνει τη συγκεκριμένη στάθμη αναφοράς υδάτων για το βάθος πλοήγησης της πλωτής διόδου καθώς και τους μέσους χρόνους αναμονής σε κάθε κλεισιάδα·

γ) οι χειριστές κλεισιάδων εξασφαλίζουν ότι οι κλεισιάδες λειτουργούν και συντηρούνται κατά τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι χρόνοι αναμονής· και

δ) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες και οι λιμνοθάλασσες διαθέτουν RIS για όλες τις υπηρεσίες, σύμφωνα με την οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([50]), ώστε να διασφαλίζεται η ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο των χρηστών εκατέρωθεν των συνόρων.

Για τους σκοπούς του στοιχείου α) της παρούσας παραγράφου, η στάθμη αναφοράς υδάτων προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό ημερών ετησίως κατά τις οποίες η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερέβη τη συγκεκριμένη στάθμη αναφοράς υδάτων. Με την επιφύλαξη της έγκρισης των οικείων κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες καταρτίζονται σε στενή συνεργασία με τα εν λόγω κράτη μέλη, σε διαβούλευση με τους οικείους Ευρωπαίους Συντονιστές και, ανάλογα με την περίπτωση, σε διαβούλευση με τις επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θεσπίζονται από διεθνείς συμφωνίες, με τις οποίες καθορίζονται οι αναφερόμενες στο στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου στάθμες αναφοράς υδάτων ανά διάδρομο, ανά πλωτή οδό ή ανά τμήμα πλωτής οδού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις συνάδουν με τις απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί με διεθνείς συμβάσεις, με συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών που έχουν θεσπιστεί από τις επιτροπές εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίες έχουν συσταθεί από τις εν λόγω συμβάσεις και συμφωνίες. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού.

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 ανά πλωτή οδό ή, κατά περίπτωση, ανά τμήμα πλωτής οδού, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, στη βιοποικιλότητα ή στην πολιτιστική κληρονομιά. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη κατά περίπτωση. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

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

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

5. Σε περίπτωση ανωτέρας βίας, μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες, τα κράτη μέλη αποκαθιστούν τις συνθήκες πλωτότητας στο πρότερο καθεστώς τους.

6. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τη διασφάλιση συνεκτικής προσέγγισης σχετικά με την εφαρμογή της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας στην Ένωση. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να καλύπτουν ιδίως:

α) ειδικές παραμέτρους για ποταμούς ελεύθερης ροής·

β) συμπληρωματικές παραμέτρους για πλεύσιμο πλάτος καναλιών·

γ) εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικής ενέργειας με σκοπό τη διασφάλιση πρόσβασης σε εναλλακτικά καύσιμα σε όλο τον διάδρομο·

δ) χρήση ψηφιακών εφαρμογών του δικτύου και διαδικασίες αυτοματοποίησης·

ε) ανθεκτικότητα των υποδομών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές ή τις σκόπιμες διαταραχές· ή

στ) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για καύσιμα ενέργειας και συστήματα πρόωσης μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Άρθρο 24

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

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

α) κατά περίπτωση, επίτευξη υψηλότερων προτύπων για τον εκσυγχρονισμό υφιστάμενων πλωτών οδών και τη δημιουργία νέων, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς·

β) μέτρα πρόληψης και μετριασμού κατά των πλημμυρών και της ξηρασίας·

γ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας και της βιωσιμότητας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, μεταξύ άλλων εντός των αστικών κόμβων·

δ) εκσυγχρονισμός και επέκταση της δυναμικότητας των υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελλιμενισμού και ανάπαυσης και των υπηρεσιών τους που απαιτούνται για τις πολυτροπικές μεταφορές τόσο εντός και όσο εκτός της λιμενικής περιοχής και κατά μήκος της πλωτής οδού·

ε) προώθηση και ανάπτυξη μέτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των υποδομών μεταφορών και μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και μέτρων για τον μετριασμό των επιπτώσεων στα υδατικά συστήματα και την βιοποικιλότητα που εξαρτάται από τα ύδατα, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας ή σχετικών διεθνών συμφωνιών·

στ) ανάπτυξη και χρήση πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με μικρό βύθισμα, κατάλληλων για χαμηλή στάθμη υδάτων·

ζ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς·

η) προώθηση δράσεων για την αποτροπή της υποβάθμισης των απαιτήσεων για τις πλωτές οδούς, συμπεριλαμβανομένων μέσων παρακολούθησης των συνθηκών των διαύλων ναυσιπλοΐας· και

θ) κατά περίπτωση, βελτίωση των συνθηκών ναυσιπλοΐας, κατά μήκος των εσωτερικών πλωτών οδών κατά την κατασκευή νέων γεφυρών ή την ανακαίνιση μη ανοιγόμενων γεφυρών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στο ελεύθερο ύψος τους σε σχέση με τις υφιστάμενες γέφυρες συγκεκριμένου τμήματος πλωτής οδού.

ΤΜΗΜΑ 3

Υποδομές θαλάσσιων μεταφορών και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος

Άρθρο 25

Συνιστώσες υποδομών

1. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος συνδέει και ενσωματώνει τις θαλάσσιες συνιστώσες που περιγράφονται στην παράγραφο 2 με το χερσαίο δίκτυο μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης θαλάσσιων διαδρομών μικρών αποστάσεων και μέσω της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος των κρατών μελών και των διασυνδέσεών τους με την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένης της γεωγραφικής ζώνης των εξόχως απόκεντρων περιοχών, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματική, διατηρήσιμη και βιώσιμη ενοποίηση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

2. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελείται από τα ακόλουθα:

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

β) δράσεις για ευρύτερα οφέλη που δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες και ωφελούν τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο και τον ευρύτερο 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· και

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

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

α) θαλάσσιους λιμένες, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών που απαιτούνται για τις μεταφορές εντός της λιμενικής περιοχής·

β) βασικές λιμενικές υποδομές όπως εσωτερικές λεκάνες, κρηπιδότοιχους, θέσεις προσόρμισης, πλατφόρμες, μόλους, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις και εγγειοβελτιωτικά έργα·

γ) θαλάσσιες διώρυγες·

δ) βοηθήματα ναυσιπλοΐας·

ε) εισόδους σε λιμένες, διαύλους ναυσιπλοΐας και κλεισιάδες·

στ) κυματοθραύστες·

ζ) τις συνδέσεις των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·

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

θ) υποδομές που σχετίζονται με εναλλακτικά καύσιμα·

ι) σχετικό εξοπλισμό, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εξοπλισμό για τη διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, μεταξύ άλλων για εργασίες μηδενικών αποβλήτων και μέτρα κυκλικής οικονομίας, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη μείωση του θορύβου και τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει πλωτότητα καθόλη τη διάρκεια του έτους, μεταξύ άλλων για θραύση πάγων, υδρολογικές έρευνες, και για βυθοκόρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του· και

ια) υποδομές οι οποίες διευκολύνουν τις λιμενικές δραστηριότητες που σχετίζονται με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των υπεράκτιων αιολικών πάρκων.

4. Για να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας θαλάσσιος λιμένας πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατικής κίνησής του υπερβαίνει το 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των θαλάσσιων λιμένων της Ένωσης, με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·

β) ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου του, για τη διακίνηση χύδην ή μη χύδην φορτίου, υπερβαίνει το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου που διακινείται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης, με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·

γ) ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου του, για τη διακίνηση χύδην ή/και μη χύδην φορτίου, υπερβαίνει ετησίως τους 500 000 τόνους και η συμβολή του στη διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού της ΕΕ και στην επιτάχυνση της ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας αποτελεί μία από τις κύριες δραστηριότητες του λιμένα με την τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου να είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·

δ) βρίσκεται σε νήσο και αποτελεί το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 του συνολικού δικτύου κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1059/2003· ή

ε) βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή ή περιφερειακή περιοχή, σε ακτίνα άνω των 200 χλμ από τον πλησιέστερο λιμένα του συνολικού δικτύου.

Άρθρο 26

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

α) εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους θαλάσσιους λιμένες του συνολικού δικτύου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804·

β) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου είναι εξοπλισμένοι με τις αναγκαίες υποδομές για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, ιδίως με εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([51])·

γ) τα VTMIS και SafeSeaNet υλοποιούνται σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ· και

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

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

α) οι θαλάσσιοι λιμένες του συνολικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο φορτίου άνω των 2 εκατομμυρίων τόνων συνδέονται με τις σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές και, όπου είναι δυνατό, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς· η τιμή αναφοράς του εν λόγω συνολικού όγκου είναι ο τελευταίος διαθέσιμος μέσος όρος τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat·

β) κάθε θαλάσσιος λιμένας του συνολικού δικτύου που εξυπηρετεί εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις·

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

γ) οι θαλάσσιες διώρυγες, οι δίαυλοι ναυσιπλοΐας λιμένων και οι εκβολές ποταμών που συνδέουν δύο θάλασσες ή που παρέχουν πρόσβαση από θαλάσσης σε θαλάσσιους λιμένες πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις του άρθρου 23 που εφαρμόζονται στις εσωτερικές πλωτές οδούς· και

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

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

3. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 27

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το κεντρικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών του κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 26 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών του κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 26 παράγραφος 2 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

3. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 28

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη θαλάσσιων υποδομών και τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο

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

α) αναβάθμιση της πρόσβασης από θαλάσσης, όπως κυματοθραύστες, θαλάσσιες διώρυγες, δίαυλοι ναυσιπλοΐας, κλειδώματα και βοηθήματα ναυσιπλοΐας·

β) κατασκευή ή αναβάθμιση βασικών λιμενικών υποδομών, όπως εσωτερικών λεκανών, υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, κρηπιδότοιχων, θέσεων προσόρμισης, πλατφορμών, μόλων, αποβαθρών, φραγμάτων, επιχώσεων και εγγειοβελτιωτικών έργων·

γ) τη βελτίωση της υποδομής που διασυνδέει τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, τον εξοπλισμό και τα συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 37 στοιχεία α), β) και δ)· καθώς και τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών που απαιτούνται για τις μεταφορές εντός ή σε σημείο παρακείμενο της λιμενικής περιοχής, εάν χρειάζεται για τη σύνδεση με το διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών·

δ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητας·

ε) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών·

στ) βελτίωση της ανθεκτικότητας των εφοδιαστικών αλυσίδων και του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, μεταξύ άλλων σε σχέση με την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή·

ζ) μέτρα μείωσης του θορύβου και ενεργειακής απόδοσης·

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·

θ) δράσεις που συνδέονται με την προώθηση ευρύτερων επωφελών δράσεων και συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης βελτιωμένης πρόσβασης σε εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές·

ι) προώθηση των μεταφορών με πορθμεία μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ως βιώσιμου τρόπου μεταφοράς επιβατών·

ια) δράσεις με στόχο την αύξηση του μεριδίου των εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ άλλων για συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, με τη μετάβαση από τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, προκειμένου να μειωθεί το αρνητικό εξωτερικό κόστος, όπως οι εκπομπές και η κυκλοφοριακή συμφόρηση· και

ιβ) βελτίωση της πρόσβασης σε εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές και περιφερειακές περιοχές.

ΤΜΗΜΑ 4

Υποδομές οδικών μεταφορών

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.

2. Οι οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου και προσδιορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος Ι είναι οι οδοί που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα και διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς.

3. Ο σχετικός οδικός εξοπλισμός που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) μπορεί να περιλαμβάνει, ιδίως, εξοπλισμό διαχείρισης της κυκλοφορίας, ενημέρωσης και οδικής καθοδήγησης, είσπραξης διοδίων ή τελών χρήσης, ασφάλειας, άμβλυνσης των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης οχημάτων με εναλλακτικούς κινητήρες, και ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα.

Άρθρο 30

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών για το συνολικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

α) η ασφάλεια των υποδομών οδικών μεταφορών εξασφαλίζεται, παρακολουθείται και, όταν κρίνεται αναγκαίο, βελτιώνεται σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ·

β) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με υψηλές προδιαγραφές ποιότητας και ασφάλειας·

γ) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας, μεταξύ άλλων, κατά περίπτωση, με τη χρήση μέτρων μείωσης του θορύβου και της συλλογής, επεξεργασίας και απελευθέρωσης της απορροής υδάτων·

δ) οι οδικές σήραγγες μήκους άνω των 500 μέτρων είναι σύμφωνες με την οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([52])·

([52]) Οδηγία 2004/54/ΕΚ 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).

ε) κατά περίπτωση, η διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/520 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([53]) και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/204 της Επιτροπής ([54]) και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/203 της Επιτροπής ([55])·

στ) κατά περίπτωση, τα διόδια ή τα τέλη χρήσης επιβάλλονται σύμφωνα με την οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([56])·

ζ) κάθε σύστημα ευφυών μεταφορών στις υποδομές οδικών μεταφορών συμμορφώνεται με την οδηγία 2010/40/ΕΕ και εγκαθίσταται κατά τρόπο συνεπή με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτής· και

η) εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο οδικό δίκτυο, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, οι οδοί που αναφέρονται στο άρθρο 29 παράγραφος 1 στοιχείο α) του συνολικού δικτύου πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) η οδός σχεδιάζεται, κατασκευάζεται ή αναβαθμίζεται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων·

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

γ) εγκαθίστανται συστήματα ζύγισης εν κινήσει ανά 300 χλμ κατά μέσο όρο στο δίκτυο ενός κράτους μέλους.

Για τους σκοπούς του στοιχείου γ) του πρώτου εδαφίου, κατά την εγκατάσταση συστημάτων ζύγισης εν κινήσει, τα κράτη μέλη μπορούν να εστιάζουν σε οδικά τμήματα με υψηλή ένταση εμπορευματικής κυκλοφορίας. Τα συστήματα ζύγισης εν κινήσει επιτρέπουν τον εντοπισμό οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων που είναι πιθανό να υπερβαίνουν τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που καθορίζονται στην οδηγία 96/53/ΕΚ.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εγκατάσταση ή τη χρήση των μέσων για τον εντοπισμό συμβάντων ή συνθηκών που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη συλλογή των σχετικών στοιχείων για την οδική κυκλοφορία, με σκοπό την παροχή ελάχιστων καθολικών πληροφοριών για την κυκλοφορία, όπως ορίζεται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 886/2013 της Επιτροπής ([57]):

α) για τις υφιστάμενες υποδομές του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030· και

β) για τη νέα υποδομή του συνολικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050 ή, σε περίπτωση που το οδικό τμήμα ολοκληρωθεί πριν από την ημερομηνία αυτή, έως την ημερομηνία ολοκλήρωσής του.

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. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση, λαμβανομένου επίσης υπόψη ότι οι σχετικές υποδομές υπόκεινται σε εκτιμήσεις επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, ελέγχους και επιθεωρήσεις και, εφόσον απαιτείται, σε διορθωτικά μέτρα σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη κατά περίπτωση. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος

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

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

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

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

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

μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 31

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

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου συμμορφώνονται με το άρθρο 30 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδοί, όπως αναφέρεται στο άρθρο 29 παράγραφος 1 στοιχείο α) πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για τις οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 για τις οδικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου:

α) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων·

β) οι οδοί διαθέτουν, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστική λωρίδα που δεν προορίζεται για την κυκλοφορία είτε με άλλα μέσα που εξασφαλίζουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας· και

γ) οι οδοί δεν διασταυρώνονται στο ίδιο επίπεδο με άλλη οδό, με σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, λωρίδα για ποδήλατα ή λωρίδα για πεζούς.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 συμμορφώνονται με τα ακόλουθα:

α) διατίθενται χώροι ανάπαυσης κατά μήκος των οδών του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου σε μέγιστη απόσταση 60 χλμ μεταξύ τους, οι οποίοι παρέχουν επαρκώς ασφαλή χώρο στάθμευσης, και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού· και

β) πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης κατά μήκος των οδών του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ή σε απόσταση οδήγησης 3 χλμ από την πλησιέστερη έξοδο οδού του διευρωπαϊκού δικτύου, με μέση μέγιστη απόσταση 150 χλμ μεταξύ δύο τέτοιων σημείων, με παροχή επαρκούς χώρου στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα και σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Τα κράτη μέλη μπορούν να επικεντρώνονται σε οδικά τμήματα με υψηλή ένταση εμπορευματικής κυκλοφορίας.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 30 παράγραφος 3:

α) για την υφιστάμενη υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και για την υφιστάμενη υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030· και

β) για τη νέα υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 και για τη νέα υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 ή, σε περίπτωση που το οδικό τμήμα ολοκληρωθεί πριν από την ημερομηνία αυτή, έως την ημερομηνία ολοκλήρωσής του.

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. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση, λαμβανομένου επίσης υπόψη ότι οι σχετικές υποδομές υπόκεινται σε εκτιμήσεις επιπτώσεων στην οδική ασφάλεια, ελέγχους και επιθεωρήσεις και, εφόσον απαιτείται, σε διορθωτικά μέτρα σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ. Το αίτημα εξαίρεσης γίνεται σε συντονισμό με το ή τα γειτονικά κράτη μέλη σε περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων. Τα γειτονικά κράτη μέλη μπορούν να παράσχουν γνώμη στο κράτος μέλος που ζητεί την εξαίρεση. Το κράτος μέλος επισυνάπτει τις γνώμες των γειτονικών κρατών μελών στο αίτημά του. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 32

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη των οδικών υποδομών

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

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·

β) μετριασμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις υφιστάμενες οδούς, ιδίως μέσω της έξυπνης διαχείρισης της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένων δυναμικών τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης ή διοδίων που μεταβάλλονται ανάλογα με την ώρα της ημέρας, την εβδομάδα ή την εποχή·

γ) βελτίωση διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών για τη βελτίωση του ελέγχου της συμμόρφωσης με το νομικό πλαίσιο της Ένωσης για τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των έξυπνων και αυτοματοποιημένων εργαλείων εφαρμογής της νομοθεσίας και των υποδομών επικοινωνιών·

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

ε) ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που παρέχουν επαρκή χώρο στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 στο συνολικό δίκτυο.

ΤΜΗΜΑ 5

Υποδομές αεροπορικών μεταφορών

Άρθρο 33

Συνιστώσες υποδομών

1. Οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:

α) εναέριο χώρο, διαδρομές και αεροδιαδρόμους·

β) αερολιμένες, μεταξύ άλλων τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για τις δραστηριότητες εδάφους και τις μεταφορικές δραστηριότητες στον χώρο των αερολιμένων και των κάθετων αερολιμένων (vertiports)·

γ) τις συνδέσεις των αερολιμένων με τους άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

δ) τα συστήματα ATM/ANS και τον σχετικό εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένου του διαστημικού εξοπλισμού·

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

στ) υποδομές για την επιτόπια παραγωγή εναλλακτικών καυσίμων, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση των κλιματικών, περιβαλλοντικών εκπομπών και των εκπομπών θορύβου των αερολιμένων ή των σχετικών λειτουργιών αερολιμένων όπως η επίγεια εξυπηρέτηση, οι πτητικές λειτουργίες και η μεταφορά επιβατών στο έδαφος·

ζ) υποδομές που χρησιμοποιούνται για τη χωριστή συλλογή αποβλήτων, την αποτροπή της δημιουργίας αποβλήτων και δραστηριότητες στον τομέα της κυκλικής οικονομίας· και

η) διαστημοδρόμια.

2. Για να αποτελεί μέρος του συνολικού δικτύου, ένας αερολιμένας πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) για εμπορικούς αερολιμένες, ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,2 % του συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου όλων των αερολιμένων της Ένωσης·

β) για επιβατικούς αερολιμένες, η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση ανέρχεται τουλάχιστον στο 0,1 % του συνολικού ετήσιου όγκου επιβατικής κίνησης όλων των αερολιμένων της Ένωσης, εκτός εάν ο εν λόγω αερολιμένας βρίσκεται σε ακτίνα άνω των 100 χλμ από τον πλησιέστερο αερολιμένα του συνολικού δικτύου, ή σε ακτίνα άνω των 200 χλμ όταν η περιοχή στην οποία βρίσκεται διαθέτει σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας.

Η συνολική ετήσια επιβατική κίνηση και ο συνολικός ετήσιος όγκος φορτίου βασίζονται στον τελευταίο διαθέσιμο μέσο όρο τριετίας, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.

Άρθρο 34

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

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

α) οι αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των δώδεκα εκατομμυρίων επιβατών συνδέονται με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένου του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, όπου είναι δυνατό, επιτρέποντας υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, εκτός εάν ειδικοί γεωγραφικοί περιορισμοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν τις εν λόγω συνδέσεις·

β) οι αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών και κάτω των δώδεκα εκατομμυρίων επιβατών συνδέονται με το διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο ή, όταν ο αερολιμένας βρίσκεται εντός ή πλησίον αστικού κόμβου του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, με τον εν λόγω αστικό κόμβο, με σιδηρόδρομο, μετρό, ελαφρύ αστικό σιδηρόδρομο, τραμ, τελεφερίκ ή, κατ' εξαίρεση, με άλλες λύσεις δημόσιων μεταφορών μηδενικών εκπομπών, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050, εκτός εάν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν τις εν λόγω συνδέσεις·

γ) κάθε αερολιμένας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις·

δ) στις υποδομές αεροπορικών μεταφορών εφαρμόζονται κοινά βασικά πρότυπα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας έναντι έκνομων ενεργειών, όπως έχουν θεσπιστεί από την Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([58])·

ε) η υποδομή διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας καθιστά εφικτή την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, σύμφωνα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 549/2004, (ΕΚ) αριθ. 550/2004, (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και (ΕΕ) 2018/1139, και των αερομεταφορών, προκειμένου να βελτιωθούν οι επιδόσεις και η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών, καθώς και την υλοποίηση των εκτελεστικών κανόνων και των προδιαγραφών της Ένωσης·

στ) εγκαθίστανται υποδομές εναλλακτικών καυσίμων σε αερολιμένες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804· και

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

Ο συνολικός ετήσιος όγκος επιβατών που αναφέρεται στα στοιχεία α), β) και ζ) του πρώτου εδαφίου βασίζεται στον τελευταίο διαθέσιμο μέσο όρο τριετίας στις 18 Ιουλίου 2024, με βάση τα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Eurostat.

2. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, η Επιτροπή εκδίδει σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και ζ), λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, της μη ύπαρξης σιδηροδρομικού συστήματος στο έδαφος, αρνητικού αποτελέσματος της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους ή δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 35

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών αεροπορικών μεταφορών

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

α) αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και της λειτουργικής απόδοσης αερολιμένων·

β) υποστήριξη της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και διαλειτουργικών συστημάτων, ιδίως εκείνων που αναπτύσσονται στο πλαίσιο του έργου SESAR σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποσκοπούν στη διασφάλιση ασφαλούς και πλήρους ενσωμάτωσης των νέων εναέριων οχημάτων, επανδρωμένων και μη επανδρωμένων·

γ) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης, ιδίως με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας·

δ) βελτίωση των πολυτροπικών διασυνδέσεων μεταξύ αερολιμένων και υποδομών άλλων τρόπων μεταφοράς καθώς και μεταξύ αερολιμένων και αστικών κόμβων, κατά περίπτωση·

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

ε) βελτίωση της βιωσιμότητας και μετριασμός των επιπτώσεων στο κλίμα, το περιβάλλον και τον θόρυβο, ιδίως με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, εναλλακτικών καυσίμων, αεροσκαφών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και υποδομών μηδενικών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και άλλων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804, καθώς και καυσίμων που συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([59])·

στ) σύνδεση των αερολιμένων του συνολικού δικτύου και του κεντρικού δικτύου με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών με το δίκτυο και, κατά περίπτωση, με τους αντίστοιχους αστικούς κόμβους, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ, με σιδηρόδρομο, μετρό, ελαφρύ αστικό σιδηρόδρομο, τελεφερίκ, ή, κατ' εξαίρεση, με άλλες λύσεις δημόσιων μεταφορών μηδενικών εκπομπών· και

ζ) υποδομές για την παροχή προκλιματιζόμενου αέρα σε σταθμευμένα αεροσκάφη σε απομακρυσμένες θέσεις στάθμευσης και σε θέσεις επαφής αεροσκαφών στους αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης κάτω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών.

ΤΜΗΜΑ 6

Υποδομές για πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς

Άρθρο 36

Προσδιορισμός των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών

1. Οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών είναι τερματικοί σταθμοί ανοικτοί και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και:

α) βρίσκονται στους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, ή σε σημείο παρακείμενο των εν λόγω λιμένων·

β) βρίσκονται στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, ή σε σημείο παρακείμενο των εν λόγω λιμένων·

γ) βρίσκονται στους αερολιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ· ή

δ) ταξινομούνται ως τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή ως τερματικοί σταθμοί κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίζουν την επαρκή χωρητικότητα των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών για την εξυπηρέτηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες και τις μελλοντικές ροές κυκλοφορίας, ιδίως δε τις ροές που εξυπηρετούν αστικούς κόμβους, βιομηχανικά κέντρα, λιμένες και κόμβους εφοδιαστικής.

3. Έως τις 19 Ιουλίου 2027, τα κράτη μέλη διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στο έδαφός τους. Η εν λόγω ανάλυση περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα ακόλουθα:

α) εξέταση των τρεχουσών και των μελλοντικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων, ανά τρόπο μεταφοράς·

β) προσδιορισμό των υφιστάμενων πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στο έδαφός τους και αξιολόγηση της ανάγκης νέων πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών ή πρόσθετης χωρητικότητας μεταφόρτωσης εμπορευμάτων στους υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς· και

γ) ανάλυση του τρόπου διασφάλισης της επαρκούς κατανομής πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες που προσδιορίζονται στο στοιχείο β), λαμβανομένων υπόψη των τερματικών σταθμών που βρίσκονται σε παραμεθόριες περιοχές γειτονικών κρατών μελών.

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με πράκτορες διαμετακόμισης, μεταφορείς, φορείς εφοδιαστικής καθώς και άλλους σχετικούς ενδιαφερομένους που δραστηριοποιούνται στο έδαφός τους. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της ανάλυσης.

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

([59]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (ReFuelEU Aviation) (ΕΕ L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Σε περίπτωση που από την ανάλυση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 προκύψει η ανάγκη για νέους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς ή για πρόσθετη χωρητικότητα μεταφόρτωσης σε υφιστάμενους τερματικούς σταθμούς, τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένων τοποθεσιών όπου έχουν εντοπιστεί τέτοιες ανάγκες.

Το σχέδιο δράσης κοινοποιείται στην Επιτροπή το αργότερο δώδεκα μήνες μετά την ολοκλήρωση της ανάλυσης που αναφέρεται στην παράγραφο 3.

Με βάση το εν λόγω σχέδιο δράσης, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κατάλογο των τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και των τερματικών σταθμών κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών τους οποίους προτίθενται να προσθέσουν στα παραρτήματα I και II.

5. Για να αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να περιλαμβάνεται στο παράρτημα II, ο τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή ο τερματικός σταθμός κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η ετήσια μεταφόρτωση εμπορευμάτων υπερβαίνει για τη διακίνηση μη χύδην φορτίων τους 800 000 τόνους ή για τη διακίνηση χύδην φορτίων το 0,1 % του αντίστοιχου συνολικού ετήσιου όγκου φορτίου που διακινείται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες της Ένωσης·

β) είναι ο κύριος τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που ορίζει το κράτος μέλος για περιφέρεια NUTS 2, σε περίπτωση που στην εν λόγω περιφέρεια NUTS 2 δεν υπάρχει τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που να συνάδει με το στοιχείο α)·

γ) προτείνεται να προστεθεί στα παραρτήματα I και II από το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 37

Συνιστώσες υποδομών

Οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί περιλαμβάνουν ιδίως:

α) υποδομές διασύνδεσης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς εντός του χώρου του τερματικού σταθμού και στην περιοχή πλησίον αυτού·

β) εξοπλισμό όπως γερανοί, μεταφορικές ταινίες ή άλλα μηχανήματα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και για την τοποθέτηση και την αποθήκευση των εμπορευμάτων·

γ) ειδικές ζώνες όπως ζώνη εισόδου, ενδιάμεση ζώνη ασφαλείας και ζώνη αναμονής, ζώνη μεταφόρτωσης εμπορευμάτων και λωρίδες οδήγησης ή φόρτωσης·

δ) συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές που σχετίζονται με αποδοτικές λειτουργίες του τερματικού σταθμού όπως εκείνες που διευκολύνουν τον σχεδιασμό χωρητικότητας υποδομών, τις μεταφορές, τις συνδέσεις μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων· και

ε) υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα.

Άρθρο 38

Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις ότι όλοι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, οι οποίοι είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς και χρήστες χωρίς διακρίσεις και επιβάλλουν διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις στους θαλάσσιους λιμένες και τους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II και σε όλους τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τους τερματικούς σταθμούς κατά μήκος των εσωτερικών πλωτών οδών που προσδιορίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I και απαριθμούνται στο παράρτημα II, πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) συνδέονται με τουλάχιστον δύο τρόπους μεταφοράς που είναι διαθέσιμοι στην περιοχή·

β) είναι εξοπλισμένοι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, είτε εντός του τερματικού σταθμού είτε εντός της απόστασης των 3 χλμ από τον τερματικό σταθμό, με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 52) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, ο οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και, κατά περίπτωση, με έναν σταθμό ανεφοδιασμού, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 59) του εν λόγω κανονισμού, ο οποίος χρησιμοποιείται για υδρογόνο και προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων· και

γ) είναι εξοπλισμένοι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 με ψηφιακά εργαλεία για να διευκολύνονται τα ακόλουθα:

i) οι αποδοτικές λειτουργίες του τερματικού σταθμού στις οποίες μπορούν να περιλαμβάνονται φωτοπύλες, σύστημα λειτουργίας τερματικού σταθμού, ψηφιακός έλεγχος εισόδου/εξόδου οδηγών, κάμερες ή άλλοι αισθητήρες στον εξοπλισμό μεταφόρτωσης εμπορευμάτων καθώς και συστήματα καμερών σιδηροτροχιών· και

ii) η παροχή ροών πληροφοριών εντός του τερματικού σταθμού και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στην εφοδιαστική αλυσίδα και στον τερματικό σταθμό κατά τρόπο που επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών με ανοικτά και διαλειτουργικά συστήματα.

2. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και πραγματοποιούν κάθετη μεταφόρτωση εμπορευμάτων, διαθέτουν αρκετή χωρητικότητα μεταφόρτωσης και μπορούν να χειρίζονται τους ακόλουθους τύπους διατροπικών μονάδων φόρτωσης δυνάμενων να μεταφερθούν με γερανό: εμπορευματοκιβώτιο, ελαφρύ εμπορευματοκιβώτιο ή ημιρυμουλκούμενο.

3. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1, οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι με το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο ή το εκτεταμένο κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να δέχονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, αμαξοστοιχίες μήκους 740 μέτρων χωρίς χειρισμό ή, εάν αυτό δεν είναι οικονομικά εφικτό, ότι λαμβάνονται επαρκή μέτρα για τη βελτίωση της λειτουργικής απόδοσης της υποδοχής αμαξοστοιχιών μήκους 740 μέτρων.

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

4. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη χορήγηση εξαιρέσεων από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο, λόγω ειδικών γεωγραφικών περιορισμών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, ιδίως όταν ο τερματικός σταθμός βρίσκεται σε χωρικά περιορισμένη περιοχή, αρνητικού αποτελέσματος ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον ή τη βιοποικιλότητα. Κάθε τέτοιο αίτημα τεκμηριώνεται με επαρκή αιτιολόγηση. Ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει τη χορήγηση πολλαπλών εξαιρέσεων σε ένα ενιαίο αίτημα.

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

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

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

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

Άρθρο 39

Πρόσθετες προτεραιότητες για την ανάπτυξη υποδομών πολυτροπικών μεταφορών

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

α) διευκόλυνση των διασυνδέσεων μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς·

β) άρση των κύριων τεχνικών και διοικητικών εμποδίων στις πολυτροπικές μεταφορές, μεταξύ άλλων με την εφαρμογή eFTI·

γ) ανάπτυξη ομαλής ροής πληροφοριών που συμβάλλει στις υπηρεσίες μεταφορών σε όλο το διευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών·

δ) διευκόλυνση της διαλειτουργικότητας για την ανταλλαγή δεδομένων, την πρόσβαση σε δεδομένα και την περαιτέρω χρήση δεδομένων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς·

ε) προώθηση, κατά περίπτωση, της δυνατότητας των βοηθητικών γραμμών και των πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών να εξυπηρετούν αμαξοστοιχίες 740 μέτρων χωρίς χειρισμό·

στ) επέκταση και ηλεκτροδότηση των βοηθητικών γραμμών αναχωρήσεων και αφίξεων, προσαρμογές των συστημάτων σηματοδότησης και βελτιώσεις της διαμόρφωσης των τροχιών·

ζ) προώθηση, όπου ενδείκνυται, της μετάβασης των βοηθητικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm· και

η) προώθηση υποδομών πολυτροπικών μεταφορών οι οποίες διευκολύνουν την αποτελεσματική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

ΤΜΗΜΑ 7

Αστικοί κόμβοι

Άρθρο 40

Συνιστώσες αστικών κόμβων

1. Ο αστικός κόμβος περιλαμβάνει ιδίως:

α) υποδομές μεταφορών στον αστικό κόμβο που αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των παρακάμψεων· και

β) σημεία πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, τα οποία είναι ανοικτά σε όλους τους μεταφορείς και χρήστες χωρίς διακρίσεις, ιδίως λιμένες, αερολιμένες καθώς και σιδηροδρομικοί σταθμοί, τερματικοί σταθμοί λεωφορείων και πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί.

2. Οι πόλεις στο κέντρο κάθε αστικού κόμβου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ. Για να αποτελεί μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΙ, ένας αστικός κόμβος πρέπει να έχει πληθυσμό τουλάχιστον 100 000 κατοίκων ή, εάν δεν υπάρχει αστικός κόμβος σε μια περιφέρεια NUTS 2, να αποτελεί τον κύριο κόμβο της εν λόγω περιφέρειας NUTS 2.

Άρθρο 41

Απαιτήσεις για τους αστικούς κόμβους

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

α) τη διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804·

β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027:

i) την έγκριση και παρακολούθηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για κάθε αστικό κόμβο, το οποίο περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μέτρα για την ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, για την προώθηση αποδοτικής κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της αστικής εφοδιαστικής, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης και, κατά περίπτωση, για την αξιολόγηση της προσβασιμότητας του χρήστη στις μεταφορές· και

ii) τη συλλογή και την υποβολή στην Επιτροπή δεδομένων αστικής κινητικότητας ανά αστικό κόμβο στους τομείς της βιωσιμότητας, της ασφάλειας και της προσβασιμότητας σύμφωνα με τους δείκτες και τη μεθοδολογία που αναφέρονται στην παράγραφο 2·

γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, την ανάπτυξη πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της πρόσβασης σε υποδομές δημόσιων μεταφορών και της ενεργού κινητικότητας, και οι οποίοι είναι εξοπλισμένοι με τουλάχιστον έναν σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 52) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, που προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση λεωφορείων και πούλμαν. Τα κράτη μέλη εξετάζουν επίσης την ανάπτυξη στους εν λόγω κόμβους σταθμού ανεφοδιασμού, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 59) του εν λόγω κανονισμού, ο οποίος χρησιμοποιείται για υδρογόνο και προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση λεωφορείων και πούλμαν· και

δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, την ανάπτυξη, με την επιφύλαξη της διενέργειας ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, τουλάχιστον ενός πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού, εάν δεν υπάρχει ήδη τέτοιος τερματικός σταθμός, με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων εντός ή πλησίον του αστικού κόμβου.

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

2. Κατά την έγκριση και την παρακολούθηση των ΣΒΑΚ, οι τοπικές αρχές, σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές όποτε συντρέχει περίπτωση, καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλίσουν ότι τα ΣΒΑΚ είναι σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του παραρτήματος V, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις διευρωπαϊκές ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

Το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2025, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για:

α) τον καθορισμό, σε περιορισμένο αριθμό, των δεικτών οι οποίοι πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη συλλογή δεδομένων που προβλέπεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου·

β) τη θέσπιση μεθοδολογίας για τη συλλογή και την υποβολή δεδομένων σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου· και

γ) τον καθορισμό επιμέρους προθεσμιών για την υποβολή των εν λόγω δεδομένων.

Οι προθεσμίες αυτές ορίζονται από τρία έως πέντε έτη.

Η εκτελεστική πράξη καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές και τοπικές αρχές τους και, στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνονται υπόψη η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα των δεδομένων σε τοπικό επίπεδο καθώς και των υφιστάμενων σχεδίων αστικής κινητικότητας.

Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή δημιουργεί επίσης, το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2025, διαδικτυακή διεπαφή που επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να υποβάλλουν τα ΣΒΑΚ και τους δείκτες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) και επιτρέπει στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι έχουν υποβληθεί τα ΣΒΑΚ και οι δείκτες.

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.

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.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΥΦΥΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 43

Συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές

1. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διαμορφώνονται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, για πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις μεταφορές, τη βελτίωση της ανθεκτικότητας, της ασφάλειας, της προστασίας, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των λειτουργικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών. Τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές διευκολύνουν επίσης την αδιάλειπτη σύνδεση μεταξύ υποδομών και κινητών περιουσιακών στοιχείων.

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

α) για τους σιδηροδρόμους: ERTMS, εφαρμογές τηλεματικής για υπηρεσίες εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, όπως αναφέρεται στην τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας, ιδίως αποτελέσματα από την κοινή επιχείρηση Shift2Rail και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι»·

β) για τις εσωτερικές πλωτές οδούς: RIS·

γ) για τις οδικές μεταφορές: ITS·

δ) για τις θαλάσσιες μεταφορές: για συστήματα κίνησης πλοίων, υπηρεσίες VTMIS και για την ανταλλαγή πληροφοριών το EMSWe·

ε) για τις αεροπορικές μεταφορές: συστήματα ATM/ANS, ιδίως εκείνα που απορρέουν από το έργο SESAR· και

στ) για τις πολυτροπικές μεταφορές: eFTI.

3. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να προωθούν άλλα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές, κατά περίπτωση, με συντονισμένο και εναρμονισμένο τρόπο στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Μεταξύ αυτών μπορούν να περιλαμβάνονται βελτιώσεις της ψηφιοποίησης για τους σιδηροδρόμους, η προώθηση του χώρου δεδομένων κινητικότητας της Ένωσης και πλαισίων που διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων, όταν έχουν θεσπιστεί από την Ένωση, για τη διαφάνεια και τη βελτιστοποίηση της αλυσίδας εφοδιασμού, καθώς και κατάλληλες υποδομές ΤΠΕ που επιτρέπουν την έξυπνη επιβολή με βάση την ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μεταξύ οικονομικών φορέων και αρχών επιβολής, η οποία είναι αναγκαία για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις εφαρμοστέες κανονιστικές απαιτήσεις, μεταξύ άλλων ενόσω τα οχήματα είναι εν κινήσει.

Άρθρο 44

Υπηρεσίες βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών

Τα κράτη μέλη προωθούν έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών με χρήση της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων αρνητικών κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, και αποσκοπούν να:

α) βελτιώνουν τη βιώσιμη χρήση των υποδομών μεταφοράς, μεταξύ άλλων μέσω της αποτελεσματικής διαχείρισής τους·

β) προωθούν την εγκατάσταση καινοτόμων υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές και της ανάπτυξης βοηθητικής υποδομής που είναι αναγκαία για την επίτευξη κυρίως περιβαλλοντικών στόχων και στόχων που σχετίζονται με την ασφάλεια των εν λόγω υπηρεσιών·

γ) διευκολύνουν τις υπηρεσίες πολυτροπικών μεταφορών, μεταξύ άλλων τις αναγκαίες συνοδευτικές ροές πληροφοριών, και βελτιώνουν τη συνεργασία των συμμετεχόντων στην εφοδιαστική αλυσίδα, συμπεριλαμβανομένων των πρακτόρων διαμετακόμισης, τον μεταφορέων, των παρόχων υπηρεσιών και των πελατών τους·

δ) τονώνουν την αποδοτικότητα των πόρων καθώς και τη λειτουργία με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές, ιδίως στα πεδία των τεχνολογιών, των μεταφορών, της έλξης οχημάτων, των συστημάτων ώθησης οχημάτων/πλοίων και του σχεδιασμού συστημάτων και λειτουργιών· ή

ε) βελτιώνουν τις συνδέσεις με τις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως τις εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές καθώς και περιοχές με ολιγάριθμο πληθυσμό, προωθώντας τις τακτικές και συχνές υπηρεσίες.

Άρθρο 45

Νέες τεχνολογίες και καινοτομία

Προκειμένου το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών να συμβαδίζει με καινοτόμες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή προωθούν, με συντονισμένο τρόπο, έργα κοινού ενδιαφέροντος που αποσκοπούν ιδίως να:

α) στηρίζουν και προωθούν την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές μέσω της μετάβασης σε μηδενικών και χαμηλών εκπομπών οχήματα, τρένα, πλοία και αεροσκάφη που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και άλλες καινοτόμες και βιώσιμες τεχνολογίες για τις μεταφορές και τα δίκτυα·

β) προωθούν βιώσιμες αναδυόμενες τεχνολογίες για την ενίσχυση και τη διευκόλυνση των μεταφορών και της κινητικότητας επιβατών και εμπορευμάτων·

γ) ενισχύουν την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές μέσω της τόνωσης της ενεργειακής απόδοσης, εισάγουν λύσεις μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που τροφοδοτούνται από εναλλακτικά καύσιμα και παρέχουν αντίστοιχες υποδομές, όπου είναι δυνατό μέσω συνεργειών με το διευρωπαϊκό δίκτυο ενέργειας·

δ) στηρίζουν τη χρήση και την εγκατάσταση νέων ψηφιακών τεχνολογιών, ιδίως, προωθούν την ανταλλαγή δεδομένων και τις υποδομές συνδεσιμότητας αδιάλειπτης κάλυψης στο σύνολο του δικτύου, με σκοπό να εξασφαλιστεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο και οι υψηλότερες δυνατές επιδόσεις των ψηφιακών υποδομών και να επιτευχθούν υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης, με ιδιαίτερη έμφαση στον σιδηροδρομικό τομέα·

ε) βελτιώνουν την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα της κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων·

στ) βελτιώνουν τη λειτουργία, τη διαχείριση, την προσβασιμότητα, τη διαλειτουργικότητα, τη συνδυαστικότητα και την απόδοση του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας όπως την ανάπτυξη λύσεων τύπου «κινητικότητα ως υπηρεσία»·

ζ) προωθούν αποτελεσματικούς τρόπους για την παροχή προσβάσιμων και ευκολονόητων πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και την πολυτροπικότητα καθώς και σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών τους όσον αφορά τις μεταφορές·

η) προωθούν μέτρα για τη μείωση των αρνητικών εξωτερικών παραγόντων, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·

θ) εισάγουν τεχνολογία για την ασφάλεια·

ι) βελτιώνουν την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών στις διαταράξεις και την κλιματική αλλαγή μέσω των αναβαθμίσεων και του σχεδιασμού των υποδομών καθώς και μέσω ψηφιακών, ασφαλών στον κυβερνοχώρο λύσεων που αποσκοπούν στην προστασία του δικτύου στο πλαίσιο φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών· και

ια) προωθούν περαιτέρω την ανάπτυξη και την εγκατάσταση συστημάτων ΤΠΕ και νέων τεχνολογιών για τις μεταφορές εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

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.

Άρθρο 46

Ανθεκτικότητα των υποδομών

1. Κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε κατάλληλη προσπάθεια για τη βελτίωση της ασφάλειας και της ανθεκτικότητας των υποδομών στην κλιματική αλλαγή, στους φυσικούς κινδύνους, στις υβριδικές απειλές, στις ανθρωπογενείς καταστροφές, στα ατυχήματα και στις λειτουργικές διακοπές καθώς και στις σκόπιμες διαταραχές που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Ειδικότερα, εξετάζονται τα ακόλουθα:

α) οι αλληλεξαρτήσεις, οι συνδέσεις και οι αλυσιδωτές επιπτώσεις με άλλα δίκτυα όπως το δίκτυο τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρικής ενέργειας·

β) η ασφάλεια, η προστασία και οι επιδόσεις σε περίπτωση ύπαρξης πολλαπλών κινδύνων·

γ) η ποιότητα των δομικών υποδομών στη διάρκεια του συνόλου του κύκλου ζωής τους, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις περιβαλλοντικές συνθήκες και στη μελλοντική εξέλιξη των κλιματικών συνθηκών·

δ) οι ανάγκες πολιτικής προστασίας για την αντιμετώπιση των διαταραχών, μεταξύ άλλων των σχετικών με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων· και

ε) η κυβερνοασφάλεια και η ανθεκτικότητα των υποδομών, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στις διασυνοριακές υποδομές.

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή διενεργείται λαμβανομένων υπόψη των πλέον πρόσφατων βέλτιστων πρακτικών και κατευθυντήριων γραμμών προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι υποδομές μεταφορών είναι ανθεκτικές στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω των σχετικών μέτρων προσαρμογής και της ενσωμάτωσης του κόστους των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ανάλυση κόστους-οφέλους. 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.

3. Έως τις 19 Ιουλίου 2026, η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, διενεργεί αξιολόγηση της ανθεκτικότητας και της ευπάθειας του κεντρικού δικτύου στις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, με βάση την οποία μπορεί να εκπονεί και να δημοσιοποιεί βέλτιστες πρακτικές σχετικά με πιθανά μέτρα προσαρμογής για τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας του δικτύου.

Άρθρο 47

Κίνδυνοι για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη

1. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να διασφαλίσουν ότι η υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προστατεύεται από κινδύνους για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, με την αξιολόγηση των δυνητικών κινδύνων για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη που απορρέουν από τη συμμετοχή ή τη συμβολή οποιασδήποτε επιχείρησης τρίτης χώρας σε έργο κοινού ενδιαφέροντος.

2. Τα κράτη μέλη, κατά τον προσδιορισμό του κατά πόσο η συμμετοχή ή η συνεισφορά επιχείρησης τρίτης χώρας σε έργο κοινού ενδιαφέροντος είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές από την άποψη της ασφάλειας ή της δημόσιας τάξης, μπορούν να εξετάσουν τις δυνητικές επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, επί των ακόλουθων:

α) την παροχή εισροών που είναι απαραίτητες για την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των υποδομών· και

β) την πρόσβαση σε ευαίσθητες πληροφορίες, μεταξύ άλλων σε δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα ή την ικανότητα ελέγχου των εν λόγω πληροφοριών σε συνδυασμό με την κατασκευή, τη λειτουργία και τη συντήρηση των υποδομών.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη, ιδίως, τους παράγοντες που απαριθμούνται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

3. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452, δεδομένης της αποκλειστικής ευθύνης κάθε κράτους μέλους για την εθνική του ασφάλεια, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της ΣΕΕ, και δεδομένου του δικαιώματος κάθε κράτους μέλους να προστατεύει τα ουσιώδη συμφέροντα ασφάλειάς του σύμφωνα με το άρθρο 346 ΣΛΕΕ, οποτεδήποτε ένα κράτος μέλος κρίνει ότι η συμμετοχή ή η συνεισφορά επιχείρησης τρίτης χώρας σε έργο κοινού ενδιαφέροντος είναι πιθανό να επηρεάσει τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών από την άποψη της ασφάλειας ή της δημόσιας τάξης, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή για κάθε κατάλληλο μέτρο που λαμβάνει για τον μετριασμό αυτού του κινδύνου.

4. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στη συμμετοχή ή τη συνεισφορά σε έργο κοινού ενδιαφέροντος φυσικού προσώπου, μεταξύ άλλων φυσικού προσώπου που εκτελεί, εντός επιχείρησης τρίτης χώρας, για ορισμένο χρονικό διάστημα υπηρεσίες για λογαριασμό άλλου προσώπου και υπό τη διεύθυνσή του, έναντι των οποίων το εν λόγω φυσικό πρόσωπο λαμβάνει αμοιβή.

Άρθρο 48

Στρατιωτική κινητικότητα

1. Κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών στα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αλληλεπικαλύπτονται με το στρατιωτικό δίκτυο μεταφορών όπως προσδιορίζεται στις «Στρατιωτικές απαιτήσεις για τη στρατιωτική κινητικότητα εντός και εκτός της ΕΕ» που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο στις 26 Ιουνίου 2023 και στις 23 Οκτωβρίου 2023 και σε οποιοδήποτε μεταγενέστερο έγγραφο το οποίο αναθεωρεί τις εν λόγω απαιτήσεις και εγκρίνεται στη συνέχεια, τα κράτη μέλη εξετάζουν την ανάγκη, τη συνάφεια και τη σκοπιμότητα υπέρβασης των απαιτήσεων που καθορίζονται στο κεφάλαιο III του παρόντος κανονισμού, με σκοπό την κάλυψη του βάρους, του μεγέθους ή της κλίμακας των στρατιωτικών μεταφορών στρατευμάτων και υλικού.

2. Έως τις 19 Ιουλίου 2025 και λαμβάνοντας υπόψη τις συνταγματικές επιταγές των κρατών μελών, η Επιτροπή διενεργεί μελέτη για τον προσδιορισμό των δυνατοτήτων μετακινήσεων μεγάλης κλίμακας σε σύντομο χρονικό διάστημα σε ολόκληρη την Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της στρατιωτικής κινητικότητας. Κατά τη διενέργεια της μελέτης αυτής, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα κράτη μέλη.

Άρθρο 49

Συντήρηση και κύκλος ζωής έργων

Με την επιφύλαξη της ευθύνης των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και τη διαχείριση της συντήρησης των υποδομών, καθώς και με την επιφύλαξη, κατά περίπτωση, της αρχής της ετήσιας διάρκειας του προϋπολογισμού, τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να εξασφαλίσουν ότι:

α) οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συντηρούνται κατά τρόπο ώστε να παρέχεται, καθόλη τη διάρκεια ζωής τους, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας προσαρμοσμένο στη ροή της κυκλοφορίας, και ότι λαμβάνονται υπόψη κατά το στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της αναβάθμισης οι ανάγκες προληπτικής συντήρησης, οι βελτιώσεις της ανθεκτικότητάς τους και το εκτιμώμενο κόστος για όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών·

β) υφίσταται μακροπρόθεσμος σχεδιασμός συντήρησης του οδικού δικτύου και, κατά περίπτωση, των υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας· και

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.

Άρθρο 50

Προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες

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

α) άτομα που βρίσκονται σε κατάσταση φτώχειας στον τομέα των μεταφορών ή σε ευάλωτη κατάσταση, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα· και

β) άτομα που διαμένουν σε εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές καθώς και σε περιοχές με ολιγάριθμο πληθυσμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΙΖΟΝΤΙΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ

Άρθρο 51

Το μέσο των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και οριζόντιες προτεραιότητες

1. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών αποτελούν μέσο για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης των τμημάτων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και αποσκοπούν, ειδικότερα, στη βελτίωση των διασυνοριακών συνδέσεων, στη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων, στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης εντός της Ένωσης και, κατά περίπτωση, στη βελτίωση των συνδέσεων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών των γειτονικών χωρών.

2. Για την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές και τη συμβολή στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών επικεντρώνονται στα ακόλουθα:

α) ενοποίηση των μεταφορών με στόχο ειδικότερα την ενίσχυση των πλέον φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, ιδίως των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων·

β) διαλειτουργικότητα και συνέχεια του δικτύου·

γ) συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, κυρίως με σκοπό την ανάπτυξη διαλειτουργικού συστήματος εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών και υψηλών επιδόσεων δικτύου επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, μεταξύ άλλων με υψηλή ταχύτητα, σε ολόκληρη την Ένωση, καθώς και με σκοπό την εξασφάλιση αποτελεσματικής και βιώσιμης ενοποίησης των εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων υποδομών με άλλους τρόπους μεταφοράς·

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

ε) προώθηση της εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

3. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών διευκολύνουν τα κράτη μέλη να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές.

4. Το ERTMS και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελούν τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Τα μέσα που θεσπίζονται σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο διευκολύνουν την έγκαιρη εγκατάσταση του ERTMS και την ενσωμάτωση των υποδομών και υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Άρθρο 52

Συντονισμός των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

1. Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, η Επιτροπή, σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβούλευσης με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καθώς και, κατά περίπτωση, με τις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, ορίζει έναν Ευρωπαίο Συντονιστή για κάθε διάδρομο και για κάθε οριζόντια προτεραιότητα.

2. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει των γνώσεών του σε θέματα σχετικά με τις μεταφορές, θέματα χρηματοδότησης ή κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μειζόνων έργων, καθώς και βάσει της εμπειρίας του στη χάραξη ενωσιακών πολιτικών. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται για θητεία διάρκειας έως τεσσάρων ετών, με δυνατότητα ανανέωσης. Η αποστολή του Ευρωπαίου Συντονιστή αφορά την υλοποίηση ενός και μόνον διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας.

3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαίου Συντονιστή προσδιορίζει τον τρόπο εκτέλεσης των καθηκόντων του που αναφέρονται στις παραγράφους 5, 6 και 7.

4. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής, η οποία παρέχει την αναγκαία γραμματειακή υποστήριξη.

5. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές:

α) στηρίζουν τη συντονισμένη υλοποίηση του οικείου ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή της οριζόντιας προτεραιότητας·

β) καταρτίζουν πρόγραμμα εργασιών από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, σε συνεννόηση με τις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, και παρακολουθούν την υλοποίησή του σύμφωνα με το άρθρο 54·

γ) διαβουλεύονται με το Φόρουμ του διαδρόμου ή το συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες αντίστοιχα σε σχέση με το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του και ενημερώνουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα το Φόρουμ σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος εργασιών·

δ) υποβάλλουν αναφορά στα κράτη μέλη, στις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στην Επιτροπή και, κατά περίπτωση, σε άλλες οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή οριζόντιας προτεραιότητας για τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν, και ιδίως όταν η ανάπτυξη διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας παρακωλύεται, ώστε να συμβάλουν στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων· και

ε) υποβάλλουν ετήσια έκθεση κατάστασης προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων· στην εν λόγω ετήσια έκθεση κατάστασης δίνεται έμφαση στην πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις βασικές προτεραιότητες και επενδύσεις, παρέχεται περιγραφή της φύσης των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την υλοποίησή τους και προτείνονται πιθανές λύσεις.

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:

α) συμβάλλουν στον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των επενδυτικών αναγκών για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στις εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα οφέλη που παρέχονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και τις συνολικές ημερομηνίες ολοκλήρωσης, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό· και

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.

7. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών:

α) συνεργάζονται στενά με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να συμβάλλουν στον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων και των επενδυτικών αναγκών για τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών· και

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.

8. Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών συνεργάζονται στενά με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη προκειμένου να διευκολύνουν, κατά περίπτωση, τις επαφές και τον συντονισμό μεταξύ των εκπροσώπων των θαλάσσιων και των εσωτερικών πλωτών οδών με σκοπό την αύξηση των συνεργειών τους.

9. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαίου Συντονιστή κατά την εξέταση αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση βάσει του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή τις οριζόντιες προτεραιότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ευρωπαίου Συντονιστή, ώστε να εξασφαλίζονται η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη συνδεσιμότητα του δικτύου. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επαληθεύει εάν τα έργα που προτείνουν τα κράτη μέλη ή οι γειτονικές χώρες, κατά περίπτωση, για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του ΜΣΕ συνάδουν με τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών που αναφέρεται στην παράγραφο 5 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου.

10. Σε περίπτωση που ο Ευρωπαίος Συντονιστής δεν είναι σε θέση να διεκπεραιώσει την αποστολή του κατά τρόπο ικανοποιητικό και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή, κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, να ανακαλέσει τον διορισμό του. Η Επιτροπή ενημερώνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την απόφασή της και ορίζει νέο Ευρωπαίο Συντονιστή σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 53

Διακυβέρνηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων

1. Για κάθε ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών και κάθε οριζόντια προτεραιότητα, ο αντίστοιχος Ευρωπαίος Συντονιστής επικουρείται στην άσκηση των καθηκόντων του όσον αφορά το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του από γραμματεία και από συμβουλευτικό φόρουμ, το «Φόρουμ του διαδρόμου» και το «συμβουλευτικό φόρουμ για την οριζόντια προτεραιότητα» αντίστοιχα.

2. Το «Φόρουμ του διαδρόμου» συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαίο Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν 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.

3. Η Επιτροπή διαβουλεύεται με τις γειτονικές χώρες που αποτελούν μέρος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών σχετικά με τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου για τα οικεία τμήματα του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών.

4. Κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, ο Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί να συστήνει και να προεδρεύει σε ομάδες εργασίας για τον διάδρομο, οι οποίες επικεντρώνονται στα ακόλουθα:

α) διαλειτουργικότητα και εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και υποδομών·

β) συντονισμένη ανάπτυξη και υλοποίηση έργων υποδομών σε διασυνοριακά τμήματα·

γ) υπηρεσίες διασυνοριακών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών·

δ) επιχειρησιακά σημεία συμφόρησης·

ε) αστικοί κόμβοι·

στ) συνεργασία με τρίτες χώρες· και

ζ) άλλα θέματα που κρίνονται αναγκαία.

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.

5. Το συμβουλευτικό φόρουμ για την οριζόντια προτεραιότητα συγκροτείται και προεδρεύεται από τον Ευρωπαίο Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση και σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών και των σχετικών τομέων μπορούν να συμμετέχουν στο συμβουλευτικό φόρουμ για την οριζόντια προτεραιότητα. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν αρμόδιο εθνικό εκπρόσωπο που συμμετέχει στον συντονισμό της εγκατάστασης του ERTMS στο εν λόγω κράτος μέλος, ο οποίος παρίσταται στο συμβουλευτικό φόρουμ για το ERTMS. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να συστήνει ad hoc ομάδες εργασίας.

6. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαίο Συντονιστή, συμμετέχουν στο Φόρουμ του διαδρόμου και στο συμβουλευτικό φόρουμ για την οριζόντια προτεραιότητα και του παρέχουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για την άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, μεταξύ άλλων πληροφορίες για την ανάπτυξη των διαδρόμων στα σχετικά εθνικά σχέδια και προγράμματα τα οποία συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

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. Ομοίως, όσον αφορά την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187, μπορεί επίσης να ζητεί τη γνώμη των εντεταλμένων αρχών, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 6) της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, ο Ευρωπαίος Συντονιστής που είναι αρμόδιος για το ERTMS συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([60]) και με την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», και ο Ευρωπαίος συντονιστής για τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο συνεργάζεται στενά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([61]).

Άρθρο 54

Πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαίου Συντονιστή

1. Κάθε Ευρωπαίος Συντονιστής των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καταρτίζει, το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2026 και στη συνέχεια κάθε τέσσερα έτη, πρόγραμμα εργασιών το οποίο παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας της αρμοδιότητάς του και της συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και με τις προτεραιότητες όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξή του.

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. Το πρόγραμμα εργασιών ενός ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών εγκρίνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Ζητείται η γνώμη των γειτονικών χωρών που αποτελούν μέρος ευρωπαϊκού διαδρόμου. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο το πρόγραμμα εργασιών προς ενημέρωση.

Κατά την κατάρτιση του προγράμματος εργασιών, ο Ευρωπαίος Συντονιστής λαμβάνει υπόψη το εκτελεστικό σχέδιο που αναφέρεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

3. Το πρόγραμμα εργασιών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του οικείου διαδρόμου, η οποία περιλαμβάνει, ειδικότερα, τα ακόλουθα:

α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του διαδρόμου, ιδίως των διασυνοριακών τμημάτων·

β) ανάλυση της κατάστασης συμμόρφωσης του διαδρόμου με τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών του παρόντος κανονισμού και της σχετικής επιτευχθείσας προόδου, συμπεριλαμβανομένων πιθανών καθυστερήσεων·

γ) προσδιορισμό των ελλειπόντων κρίκων και των σημείων συμφόρησης που παρακωλύουν την ανάπτυξη του διαδρόμου, με ιδιαίτερη έμφαση στα διασυνοριακά τμήματα·

δ) ανάλυση των απαιτούμενων επενδύσεων, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων πόρων χρηματοδότησης που έχουν δεσμευτεί ή/και προβλέπονται για την υλοποίηση των έργων που είναι αναγκαία για την ανάπτυξη και την ολοκλήρωση του διαδρόμου, ιδίως των διασυνοριακών τμημάτων·

ε) περιγραφή των πιθανών λύσεων για την αντιμετώπιση των επενδυτικών αναγκών και των σημείων συμφόρησης, ειδικότερα όσον αφορά τις γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών του διαδρόμου και τις συνδέσεις του, με σκοπό την τήρηση των προθεσμιών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

στ) σχέδιο, το οποίο μπορεί να εμπεριέχει ενδιάμεσα ενδεικτικά ορόσημα, για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, ψηφιακών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποδοτικότητας και της προσβασιμότητας των πολυτροπικών μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή στις σιδηροδρομικές μεταφορές και τα διασυνοριακά τους τμήματα και τους εθνικούς ελλείποντες κρίκους.

([60]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1).

([61]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

Για την ανάλυση των επενδύσεων και την κατάρτιση του σχεδίου, ο Ευρωπαίος Συντονιστής:

i) λαμβάνει υπόψη τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που αναφέρονται στο άρθρο 60 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού·

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·

iii) λαμβάνει υπόψη τα σχετικά με τον διάδρομο στοιχεία της ανάλυσης, τα σχέδια δράσης που εκπονούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού και τον κατάλογο που αναφέρεται στο άρθρο 18 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 για τις πτυχές που σχετίζονται με τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς·

iv) λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα της παρακολούθησης που διενεργείται σύμφωνα με το άρθρο 52 παράγραφος 7 στοιχείο β) για την πτυχή που σχετίζεται με τις επιβατικές υπηρεσίες· και

v) λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και τις εργασίες των εντεταλμένων αρχών, όπως ορίζεται στην οδηγία (ΕΕ) 2021/1187·

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·

η) προσδιορισμό των μέτρων σε αστικούς κόμβους, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τις αρμόδιες τοπικές αρχές και τα εθνικά σημεία επαφής για τα ΣΒΑΚ, τα οποία μπορούν να συμβάλλουν στην αποτελεσματική λειτουργία των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στον διάδρομο και στην επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ παράλληλα συνάδουν με τα σχετικά ΣΒΑΚ·

θ) προσδιορισμό, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, των προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη του διαδρόμου·

ι) ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στην υποδομή και, όπου ενδείκνυται, πρόταση μέτρων για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή· και

ια) τα ληπτέα μέτρα για μετριασμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, της ηχορύπανσης και, κατά περίπτωση, άλλων αρνητικών εξωτερικών παραγόντων.

4. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση και όπου ενδείκνυται, στις γειτονικές χώρες κατά την υλοποίηση του προγράμματος εργασιών, ιδίως σε ό,τι αφορά:

α) τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, συμβάλλοντας στον προσδιορισμό των προβλημάτων και των σημείων συμφόρησης όσον αφορά την υλοποίηση, συμπεριλαμβανομένων των επιχειρησιακών ζητημάτων, σε κάθε διάδρομο ή για κάθε οριζόντια προτεραιότητα·

β) τον σχεδιασμό έργων και επενδύσεων, το σχετικό κόστος και το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή της οριζόντιας προτεραιότητας· και

γ) τις εργασίες στο εποπτικό όργανο ή σε ανάλογο διοικητικό όργανο μιας ενιαίας οντότητας, κατά περίπτωση, για τον συντονισμό, την κατασκευή ή τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6.

Άρθρο 55

Εκτελεστικές πράξεις

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, με την επιφύλαξη της έγκρισης από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την υλοποίηση κάθε ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών που καλύπτει τα κύρια διασυνοριακά τμήματά του, καθώς και για την υλοποίηση περιορισμένου αριθμού άλλων ειδικών έργων σε εθνικά τμήματα τα οποία είναι καίριας σημασίας για τη λειτουργία του διαδρόμου, προκειμένου να υλοποιηθούν ελλείποντες κρίκοι ή να εξαλειφθούν σημαντικά σημεία συμφόρησης. Η επιλογή των έργων που θα συμπεριληφθούν στις εκτελεστικές πράξεις βασίζεται στην ανάλυση που συμφωνήθηκε με τα κράτη μέλη στο πρώτο

πρόγραμμα εργασίας των Ευρωπαίων Συντονιστών που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 54 του παρόντος κανονισμού. Στόχος των εκτελεστικών πράξεων είναι η διασφάλιση συνεκτικού καθορισμού προτεραιοτήτων για τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων με τον καθορισμό ενδεικτικών οροσήμων και του αναμενόμενου χρονοδιαγράμματος για την υλοποίηση των προσδιορισμένων έργων. Οι εκτελεστικές πράξεις καταρτίζονται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και επικαιροποιούνται ανά τετραετία ή κατόπιν αιτήματος αυτών των κρατών μελών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.

2. Με επιφύλαξη του άρθρου 8 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, καθώς και της έγκρισης των ενδιαφερόμενων κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την υλοποίηση διασυνοριακών τμημάτων ή για την υλοποίηση των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Οι εκτελεστικές πράξεις καταρτίζονται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και επικαιροποιούνται ανά τετραετία ή κατόπιν αιτήματος αυτών των κρατών μελών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την τροποποίηση των εκτελεστικών πράξεων στις οποίες παραπέμπουν οι παράγραφοι 1 και 2 προκειμένου να ληφθούν υπόψη η επιτευχθείσα πρόοδος, οι καθυστερήσεις που σημειώθηκαν ή τα επικαιροποιημένα εθνικά προγράμματα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 61 παράγραφος 3.

4. Μέχρι την πλήρη εφαρμογή των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο και εφόσον οι πράξεις αυτές δεν προβλέπουν κάτι διαφορετικό, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή ανά διετία έκθεση σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο, στην οποία παρουσιάζονται, ειδικότερα, οι χρηματοδοτικές δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο εθνικό σχέδιο προϋπολογισμού. Η έκθεση μπορεί να παραπέμπει στις πληροφορίες που συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 57.

Άρθρο 56

Συνεργασία με γειτονικές χώρες που συμμετέχουν στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών και στις οριζόντιες προτεραιότητες

1. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή οριζόντιας προτεραιότητας που εκτείνεται σε συγκεκριμένες γειτονικές χώρες δικαιούται να συνεργάζεται με τις χώρες αυτές και να τις εμπλέκει στις σχετικές δραστηριότητες του διαδρόμου, όπως το φόρουμ του διαδρόμου ή οι ομάδες εργασίας που συγκροτούνται σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφοι 2 και 4 ή στο συμβουλευτικό φόρουμ της οριζόντιας προτεραιότητας, κατά περίπτωση.

2. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς, κατά την εκτέλεση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή με οριζόντιες προτεραιότητες που εκτείνονται σε γειτονικές χώρες οι οποίες είναι μέλη των εν λόγω διεθνών οργανισμών.

3. Η Ένωση μπορεί να συνάπτει συμφωνίες υψηλού επιπέδου με τις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες προκειμένου να επιτυγχάνεται συντονισμένη και συγχρονισμένη προσέγγιση όσον αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 57

Υποβολή έκθεσης και παρακολούθηση

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην περάτωση του δικτύου διευρωπαϊκών μεταφορών μέσω της υλοποίησης έργων κοινού ενδιαφέροντος και σχετικά με τις αντίστοιχες επενδύσεις.

2. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν ετήσια τεχνικά δεδομένα σχετικά με τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών που καθορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙΙ, εκτός εάν οι πληροφορίες αυτές έχουν ήδη συλλεχθεί στο επίπεδο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τους σκοπούς άλλων ενωσιακών εφαρμογών ή βάσεων δεδομένων.

3. Η σχετική διαβίβαση εξασφαλίζεται με αυτοματοποιημένο τρόπο μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Έως ότου η λειτουργία αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων στο TENtec καταστεί πλήρως λειτουργική, η διαβίβαση αυτή εξασφαλίζεται ανά διετία.

4. Όσον αφορά τις επενδύσεις που σχετίζονται με έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν χρηματοοικονομικά στοιχεία ανά διετία με τη μορφή ετήσιων συγκεντρωτικών δεδομένων ανά τρόπο μεταφοράς και ανά δίκτυο (κεντρικό δίκτυο, εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και συνολικό δίκτυο).

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.

6. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη δημόσια και εύκολη πρόσβαση στο σύστημα TENtec, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων με τα εθνικά συστήματα και άλλες σχετικές ενωσιακές εφαρμογές και πηγές δεδομένων. Το σύστημα TENtec περιλαμβάνει επικαιροποιημένες πληροφορίες που αφορούν συγκεκριμένα έργα και σχετίζονται με τις μορφές και τα ποσά ενωσιακής συγχρηματοδότησης καθώς και την πρόοδο κάθε έργου.

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

7. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να εξασφαλίζουν την ποιότητα, την πληρότητα και τη συνοχή των δεδομένων που περιλαμβάνονται στο σύστημα πληροφοριών TENtec. Συνεργάζονται προκειμένου να καταστεί δυνατή η αυτοματοποιημένη ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ εθνικών συστημάτων και πηγών δεδομένων και του συστήματος TENtec.

Άρθρο 58

Επικαιροποίηση του δικτύου

1. Με επιφύλαξη της έγκρισης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους σύμφωνα με το άρθρο 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 62 για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II του παρόντος κανονισμού, προκειμένου:

α) να ληφθούν υπόψη οι μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο άρθρο 21 παράγραφος 3 στοιχείο α), στο άρθρο 25 παράγραφος 4 στοιχεία α) και β) και στο άρθρο 33 παράγραφος 2, καθώς και από τα ποσοτικά όρια και τις ποιοτικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 25 παράγραφος 4 στοιχείο γ)· Εν προκειμένω, η Επιτροπή:

i) συμπεριλαμβάνει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του συνολικού δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία τριετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας τους υπερέβη το αντίστοιχο όριο· και

ii) αποκλείει θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες του συνολικού δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας τους ήταν χαμηλότερος του 85 % του αντίστοιχου ορίου, με εξαίρεση τους θαλάσσιους λιμένες που περιλαμβάνονται στο συνολικό δίκτυο για τους οποίους πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 25 παράγραφος 4 στοιχείο δ) ή ε), ή κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους·

β) να συμπεριληφθούν οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι θαλάσσιοι λιμένες και αερολιμένες του συνολικού δικτύου ή του κεντρικού δικτύου, κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, όταν η συγκεκριμένη υποδομή έχει αποκτήσει περαιτέρω ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία λόγω της γεωστρατηγικής σημασίας της για την Ένωση και εφόσον αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του σχετικού τμήματος του κεφαλαίου III ή, εναλλακτικά, όταν δικαιολογείται ευλόγως η τήρηση των σχετικών προθεσμιών για τη συμμόρφωση των εν λόγω απαιτήσεων·

γ) να συμπεριληφθούν οι αστικοί κόμβοι στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, εφόσον αποδεικνύεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 40 παράγραφος 2·

δ) να αποκλεισθούν οι αστικοί κόμβοι από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών εφόσον αποδεικνύεται ότι δεν πληρούν πλέον τις απαιτήσεις του άρθρου 40 παράγραφος 2, κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους·

ε) να αποκλεισθούν οι αστικοί κόμβοι που πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 40 παράγραφος 2 από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, σε εξαιρετικές και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, με τη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών του οικείου αστικού κόμβου·

στ) να συμπεριληφθούν στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικοί σταθμοί κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών που προσδιορίζονται από το κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 5, να αποκλεισθούν σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους ή να αποκλεισθούν πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφος 1 στοιχεία α), β) και γ) κατόπιν αιτήματος των ενδιαφερόμενων κρατών μελών· ή

ζ) να προσαρμοσθούν, με βάση τις πληροφορίες που παρέχει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 57 παράγραφος 1, οι χάρτες για τις οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές υποδομές με αυστηρά περιορισμένο τρόπο, ώστε να αντικατοπτρίζουν την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την περάτωση του δικτύου. Κατά την αναπροσαρμογή αυτών των χαρτών, η Επιτροπή δεν προβαίνει σε καμία αναπροσαρμογή χάραξης οδού πέραν αυτής που επιτρέπεται από τη σχετική απόφαση έγκρισης έργου.

Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στατιστικές των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών των κρατών μελών, ενώ εξαιρούνται τα έτη που επηρεάζονται από απρόβλεπτους παράγοντες που προκαλούν σημαντική μείωση των ροών κυκλοφορίας.

Όταν αποκλείονται αστικοί κόμβοι από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο του στοιχείου δ), κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους, η αίτηση συνοδεύεται από τη γνώμη των αρμόδιων αρχών του οικείου αστικού κόμβου.

Η προσαρμογή που αναφέρεται στο στοιχείο ζ) του πρώτου εδαφίου μπορεί να περιλαμβάνει την προσαρμογή του καθεστώτος νέων κατασκευών που επισημαίνονται ως διακεκομμένες γραμμές στους χάρτες των παραρτημάτων, συμπεριλαμβανομένων, με τη συγκατάθεση του γειτονικού κράτους μέλους ή των γειτονικών κρατών μελών, των διασυνοριακών τους συνδέσεων. Η προσαρμογή μπορεί επίσης να περιλαμβάνει την αναβάθμιση διασυνοριακών τμημάτων, με την επιφύλαξη της συγκατάθεσης αμφότερων των εμπλεκόμενων κρατών μελών.

2. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που περιλαμβάνει αστικό κόμβο κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα ΙΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου:

α) παρατείνει τις προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) κατά τρία έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 και τις 31 Δεκεμβρίου 2033 αντίστοιχα· για τους αστικούς κόμβους που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ μετά τη λήξη των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή γ), παρατείνει τις προθεσμίες αυτές κατά τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης· και

β) παρατείνει την ισχύουσα προθεσμία για την εκπλήρωση των απαιτήσεων του άρθρου 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ) κατά πέντε έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2045· για τους αστικούς κόμβους που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 41 παράγραφος 1 στοιχείο δ), παρατείνει την λόγω προθεσμία κατά πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

3. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που περιλαμβάνει τερματικό σταθμό οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τα οριζόμενα στα παραρτήματα Ι και ΙΙ, σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο στ) του παρόντος άρθρου:

α) παρατείνει τις προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 38 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και στο άρθρο 38 παράγραφος 2 κατά τρία έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033· για τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ μετά τη λήξη των προθεσμιών που προβλέπονται στο άρθρο 38 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και στο άρθρο 38 παράγραφος 2, παρατείνει τις προθεσμίες αυτές κατά τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης. και

β) παρατείνει την προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 38 παράγραφος 3 κατά πέντε έτη, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2045· για τους τερματικούς σταθμούς οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 38 παράγραφος 3, παρατείνει την λόγω προθεσμία κατά πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της προαναφερόμενης κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

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

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

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 172 δεύτερη παράγραφος ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 62 του παρόντος κανονισμού για την τροποποίηση του παραρτήματός IV του παρόντος κανονισμού προκειμένου να περιλαμβάνει ή να προσαρμόζει ενδεικτικούς χάρτες δικτύων υποδομών μεταφορών γειτονικών χωρών. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις βασίζονται σε συμφωνίες υψηλού επιπέδου για τα δίκτυα υποδομών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών.

Άρθρο 59

Συμμετοχή ενδιαφερομένων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα

Οι εθνικές διαδικασίες αναφορικά με τη συμμετοχή και τις διαβουλεύσεις με περιφερειακές και τοπικές αρχές και την κοινωνία των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, στα στάδια σχεδιασμού και κατασκευής των έργων. Για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187, πρέπει να τηρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία Η Επιτροπή προάγει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών στον τομέα αυτό, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διαβουλεύσεις και τη συμπερίληψη ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

Άρθρο 60

Εναρμόνιση των εθνικών σχεδίων με την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνάδουν με την πολιτική μεταφορών της Ένωσης και με τις προτεραιότητες και τις προθεσμίες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Λαμβάνουν επίσης υπόψη, μεταξύ άλλων, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών για τους σχετικούς διαδρόμους και τις οριζόντιες προτεραιότητες για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, στις εκτελεστικές πράξεις στις οποίες παραπέμπει το άρθρο 55 παράγραφοι 1 και 2.

2. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα σχετικά εθνικά προσχέδια ή σχέδια προγραμμάτων που συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ή περίληψη αυτών, καθώς και κάθε σημαντική τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατό μετά την έναρξη δημόσιας διαβούλευσης για το εκάστοτε σχέδιο ή πρόγραμμα.

Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει γνώμη σχετικά με τη συνοχή των εθνικών προσχεδίων και των σχεδίων προγραμμάτων με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών των αντίστοιχων ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, καθώς και των οριζόντιων προτεραιοτήτων και στις εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφοι 1 και 2. Η γνώμη δεν θίγει την εγκυρότητα των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων και δεν εμποδίζει την έγκριση και την εφαρμογή τους.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν επίσης στην Επιτροπή τα τελικά εθνικά σχέδια ή προγράμματα αμέσως μετά την έγκρισή τους.

Άρθρο 61

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Για τους σκοπούς του άρθρου 23 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([62]).

3. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει την εκτελεστική πράξη που περιλαμβάνεται στο σχέδιο και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 62

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

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

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 και στο άρθρο 58 παράγραφοι 1 και 5 ανατίθεται στην Επιτροπή για πέντε έτη από τις 18 Ιουλίου 2024. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλλει αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Οι εξουσιοδοτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 και το άρθρο 58 παράγραφοι 1 και 5 μπορούν να ανακληθούν ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 3 και του άρθρου 58 παράγραφοι 1 και 5 τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 63

Επανεξέταση

1. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαίων Συντονιστών, αξιολογεί την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου και, ειδικότερα, τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Κατά την αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη η ετήσια έκθεση κατάστασης και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές δυνάμει του άρθρου 52 παράγραφος 5 στοιχείο ε) και του άρθρου 54 παράγραφος 1 αντίστοιχα, καθώς και τα εθνικά σχέδια και προγράμματα που αναφέρονται στο άρθρο 60 παράγραφος 1.

2. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαίων Συντονιστών, επανεξετάζει την υλοποίηση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του συνολικού δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί:

α) τη συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό·

β) την πρόοδο που σημειώνεται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων τυχόν πιθανών καθυστερήσεων·

γ) τις μεταβολές των ροών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων·

δ) τις εξελίξεις σε εθνικές επενδύσεις στις υποδομές των μεταφορών· και

ε) την ανάγκη τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Η αξιολόγηση εξετάζει επίσης τις επιπτώσεις από την εξέλιξη των μοντέλων κυκλοφορίας και τις σχετικές εξελίξεις στα επενδυτικά σχέδια των υποδομών.

3. Κατά τη διενέργεια αυτής της επανεξέτασης, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσο το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο, όπως προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, είναι πιθανό να συνάδουν με τα κεφάλαια II, III και IV έως τις προθεσμίες της 31ης Δεκεμβρίου 2040 και της 31ης Δεκεμβρίου 2050, κατά περίπτωση, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της οικονομικής και δημοσιονομικής κατάστασης στην Ένωση και τα επιμέρους κράτη μέλη. Η Επιτροπή αξιολογεί επίσης, σε συνεννόηση με τα κράτη μέλη, κατά πόσο το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο θα πρέπει να τροποποιηθούν για να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις των ροών μεταφορών και του εθνικού επενδυτικού σχεδιασμού.

Άρθρο 64

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

1. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το συνολικό δίκτυο σε σύγκριση με το ενδεικτικό αναμενόμενο χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται σε εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 55, η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να αιτιολογήσει ή να αιτιολογήσουν την καθυστέρηση. Το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη διαβιβάζουν την εν λόγω αιτιολόγηση εντός τριμήνου από το σχετικό αίτημα. Βάσει της δοθείσας απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η, προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.

2. Σε περίπτωση που το τμήμα που παρουσιάζει καθυστέρηση αφορά ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, ο Ευρωπαίος Συντονιστής συμμετέχει στη διαδικασία ώστε να βοηθήσει τα κράτη μέλη στην αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα.

3. Με επιφύλαξη της διαδικασίας του άρθρου 258 ΣΛΕΕ και του άρθρου 8 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή μπορεί, αφού εξετάσει τους λόγους που προβάλλονται από το ενδιαφερόμενο ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου, σε περίπτωση που η σημαντική καθυστέρηση στην έναρξη ή την περάτωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο συνολικό δίκτυο καταλογίζεται στο κράτος μέλος ή στα κράτη μέλη χωρίς επαρκή αιτιολόγηση, να παράσχει στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συστάσεις με σκοπό την εξάλειψη της εν λόγω καθυστέρησης και την πρόληψη ή τη μείωση περαιτέρω καθυστερήσεων.

Άρθρο 65

Εξαιρέσεις

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

Οι διατάξεις σχετικά με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm για τις σιδηροδρομικές γραμμές του άρθρου 17 δεν ισχύουν για την Ιρλανδία, τα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές.

Άρθρο 66

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153

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

Άρθρο 67

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010

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

1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

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

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

2) Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ορισμοί του άρθρου 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (*).

2. Επιπλέον των ορισμών στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 1, νοείται ως:

α) "εμπορευματικός διάδρομος": οι γραμμές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (**), και στο παράρτημα ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων της σιδηροδρομικής υποδομής και του εξοπλισμού της, καθώς και των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ·

β) "εκτελεστικό σχέδιο": το έγγραφο στο οποίο εκτίθενται τα μέσα, η στρατηγική και τα μέτρα τα οποία σκοπεύουν να εφαρμόσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη και τα οποία είναι αναγκαία και επαρκή για την οργάνωση και τη διαχείριση του εμπορευματικού διαδρόμου·

γ) "τερματικός σταθμός": η εγκατάσταση η οποία κείται σε κάποιο σημείο του εμπορευματικού διαδρόμου και είναι ειδικά διευθετημένη ώστε να επιτρέπει είτε τη φόρτωση εμπορευμάτων σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες ή τη μεταφόρτωση σε/την εκφόρτωση εμπορευμάτων από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και την ολοκλήρωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με οδικές, θαλάσσιες, ποτάμιες και αεροπορικές υπηρεσίες είτε τον σχηματισμό ή την τροποποίηση της σύνθεσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών· και, κατά περίπτωση, η διεκπεραίωση συνοριακών διαδικασιών στα σύνορα με ευρωπαϊκές τρίτες χώρες·

δ) "Ευρωπαίος Συντονιστής": ο συντονιστής που αναφέρεται στο άρθρο 52 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

(*) ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32.
(**) ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.».

3) Ο τίτλος του κεφαλαίου ΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ**».

4) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Οργάνωση και διακυβέρνηση των εμπορευματικών διαδρόμων

1. 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. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και κατόπιν συμφωνίας της Επιτροπής, η περίοδος μπορεί να παραταθεί σε 24 μήνες. Η εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή της οργάνωσης και της διαχείρισης του διαδρόμου σύμφωνα με τα άρθρα 9 έως 19 του παρόντος κανονισμού στη νέα γεωγραφική εναρμόνιση.

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.».

5) Τα άρθρα 4 έως 7 διαγράφονται.

6) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν εκτελεστική επιτροπή υπεύθυνη για τον καθορισμό των γενικών στόχων του εμπορευματικού διαδρόμου, την εποπτεία και τη λήψη μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά η παράγραφος 7 του παρόντος άρθρου και τα άρθρα 9 και 11, το άρθρο 14 παράγραφος 1 και το άρθρο 22. Η

εκτελεστική επιτροπή αποτελείται από εκπροσώπους των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών. Η εκτελεστική επιτροπή προβαίνει σε τακτική αξιολόγηση της συνέπειας μεταξύ των γενικών στόχων και των στόχων που καθορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

2. Για κάθε εμπορευματικό διάδρομο, οι οικείοι διαχειριστές υποδομής και, κατά περίπτωση, οι φορείς κατανομής στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, συγκροτούν διοικητικό συμβούλιο υπεύθυνο για τη λήψη των μέτρων, όπως προβλέπουν ρητά οι παράγραφοι 5, 7, 8 και 9 του παρόντος άρθρου και τα άρθρα 9 έως 12, το άρθρο 13 παράγραφος 1, το άρθρο 14 παράγραφοι 2, 6 και 9, το άρθρο 16 παράγραφος 1, το άρθρο 17 παράγραφος 1 και τα άρθρα 18 και 19 του παρόντος κανονισμού. Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από εκπροσώπους των διαχειριστών υποδομής.»·

β) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«2α. Κράτος μέλος που έκανε χρήση του άρθρου 5 παράγραφος 4 πριν από τις 18 Ιουλίου 2024 μπορεί να αποφασίσει ότι, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 10 έτη από τις 18 Ιουλίου 2024, οι διαχειριστές υποδομής που είναι υπεύθυνοι για τη σιδηροδρομική υποδομή στο έδαφός του δεν συμμετέχουν στο διοικητικό συμβούλιο που συγκροτείται σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος κοινοποιεί αμελλητί την απόφασή του στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη που συμμετέχουν στον σχετικό εμπορευματικό διάδρομο.

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

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

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

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

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

γ) οι παράγραφοι 4 έως 8 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η εκτελεστική επιτροπή λαμβάνει αποφάσεις κατόπιν αμοιβαίας συναίνεσης των εκπροσώπων των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών που συμμετέχουν στην εκτελεστική επιτροπή.

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

6. Οι αρμοδιότητες της εκτελεστικής επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου δεν θίγουν την ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

7. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από τους διαχειριστές και τους ιδιοκτήτες των τερματικών σταθμών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων, εφόσον απαιτείται, των λιμένων θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η συμβουλευτική ομάδα μπορεί να γνωμοδοτεί για κάθε πρόταση του διοικητικού συμβουλίου που έχει άμεσες συνέπειες στις επενδύσεις και στη διαχείριση των τερματικών σταθμών. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ιδίας πρωτοβουλίας. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τις γνώμες αυτές. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου και της συμβουλευτικής ομάδας, η τελευταία μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην

εκτελεστική επιτροπή. Η εκτελεστική επιτροπή ενημερώνει τον ενδιαφερόμενο Ευρωπαίο Συντονιστή και ενεργεί ως ενδιάμεσος φορέας εκδίδοντας και γνωμοδοτώντας επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. Ο ενδιαφερόμενος Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να εκδώσει γνώμη επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. Η οριστική απόφαση λαμβάνεται ωστόσο από το διοικητικό συμβούλιο.

8. Το διοικητικό συμβούλιο συγκροτεί περαιτέρω συμβουλευτική ομάδα αποτελούμενη από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται για τη χρήση του εμπορευματικού διαδρόμου. Η εν λόγω συμβουλευτική ομάδα γνωμοδοτεί επί οιασδήποτε πρότασης του διοικητικού συμβουλίου που έχει συνέπειες για τις επιχειρήσεις αυτές. Μπορεί επίσης να εκδίδει γνώμες ιδίας πρωτοβουλίας. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τις γνώμες αυτές. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ του διοικητικού συμβουλίου και της συμβουλευτικής ομάδας, η τελευταία μπορεί να παραπέμψει το ζήτημα στην εκτελεστική επιτροπή. Η εκτελεστική επιτροπή ενημερώνει τον Ευρωπαίο Συντονιστή και τους ρυθμιστικούς φορείς που αναφέρονται στο άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ τους οποίους αφορά ο εμπορευματικός διάδρομος. Η εκτελεστική επιτροπή ενεργεί ως ενδιάμεσος και εκδίδει γνώμη επί του ζητήματος σε εύθετο χρόνο. Ο ενδιαφερόμενος Ευρωπαίος Συντονιστής μπορεί επίσης να εκδώσει γνώμη επί του θέματος σε εύθετο χρόνο. Η οριστική απόφαση λαμβάνεται από το διοικητικό συμβούλιο.

(*) ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 1.»·

δ) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

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

7) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Μέτρα ανάπτυξης του εμπορευματικού διαδρόμου

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

Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει:

α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του εμπορευματικού διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων των σημείων συμφόρησης, και το πρόγραμμα των μέτρων που είναι αναγκαία για τη βελτίωση της οργάνωσης και της διαχείρισής του·

β) τα ουσιώδη στοιχεία της μελέτης στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 3·

γ) τους σκοπούς του εμπορευματικού διαδρόμου, ιδίως όσον αφορά τις επιδόσεις του που εκφράζονται μέσω της ποιότητας εξυπηρέτησης και της χωρητικότητας του εμπορευματικού διαδρόμου σύμφωνα με το άρθρο 19 του παρόντος κανονισμού και, κατά περίπτωση, τους ποσοτικούς ή ποιοτικούς στόχους που σχετίζονται με τους εν λόγω σκοπούς. Οι σκοποί και οι στόχοι λαμβάνουν υπόψη τις προτεραιότητες του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·

δ) τα μέτρα για την εκτέλεση των άρθρων 12 έως 19 και τα μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων του εμπορευματικού διαδρόμου, με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 3, με σκοπό την επίτευξη των σκοπών και των στόχων που αναφέρονται στο στοιχείο γ) της παρούσης παραγράφου·

ε) τις απόψεις και την αξιολόγηση των συμβουλευτικών ομάδων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 σχετικά με την ανάπτυξη του διαδρόμου·

στ) συνοπτική παρουσίαση της συνεργασίας και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης που αναφέρεται στο άρθρο 11, συμπεριλαμβανομένων των γνωμών των συμβουλευτικών ομάδων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8, και συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων των άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Κατά την κατάρτιση του εκτελεστικού σχεδίου, το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει υπόψη τους στόχους και τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαίου Συντονιστή, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 54 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679. Το εκτελεστικό σχέδιο περιλαμβάνει παραπομπή στα στοιχεία του προγράμματος εργασιών που είναι σχετικά με τη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση στον διάδρομο.

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

2. Το διοικητικό συμβούλιο επανεξετάζει ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τουλάχιστον κάθε τέσσερα έτη, το εκτελεστικό σχέδιο, λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο υλοποίησής του, την αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον εμπορευματικό διάδρομο και τις επιδόσεις που υπολογίζονται σύμφωνα με τους στόχους της παραγράφου 1 στοιχείο γ).

3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί και ενημερώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη της αγοράς μεταφορών όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον εμπορευματικό διάδρομο για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών. Η μελέτη εξετάζει επίσης, εφόσον απαιτείται, το κοινωνικοοικονομικό κόστος και τα οφέλη που απορρέουν από την ανάπτυξη του εμπορευματικού διαδρόμου.

4. Το εκτελεστικό σχέδιο λαμβάνει υπόψη την ανάπτυξη των τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένης της ανάλυσης της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς καθώς και τα σχέδια δράσης των κρατών μελών του εμπορευματικού διαδρόμου που αναφέρονται στο άρθρο 36 παράγραφοι 3 και 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

5. Το διοικητικό συμβούλιο λαμβάνει, εφόσον απαιτείται, μέτρα για τη συνεργασία με τις περιφερειακές ή τις τοπικές διοικήσεις, ή αμφότερες, στο πλαίσιο του εκτελεστικού σχεδίου.».

8) Το άρθρο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 11

Σχεδιασμός επενδύσεων

1. Η εκτελεστική επιτροπή και το διοικητικό συμβούλιο ενός εμπορευματικού διαδρόμου συνεργάζονται με τον αρμόδιο Ευρωπαίο Συντονιστή για τον εμπορευματικό διάδρομο όσον αφορά τις ανάγκες υποδομών και επενδύσεων που προκύπτουν από τη σιδηροδρομική εμπορευματική κίνηση για την υποστήριξη της κατάρτισης του προγράμματος εργασιών που αναφέρεται στο άρθρο 54 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

2. Το διοικητικό συμβούλιο διαβουλεύεται με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 σχετικά με τις ανάγκες ανάπτυξης των υποδομών και επενδύσεων. Η διαβούλευση βασίζεται σε επαρκή, επικαιροποιημένη τεκμηρίωση του σχεδιασμού των υποδομών σε επίπεδο διαδρόμου και σε εθνικό επίπεδο. Οι γνώμες των συμβουλευτικών ομάδων σχετικά με τις επενδύσεις τεκμηριώνονται με επαρκή αιτιολόγηση. Η εκτελεστική επιτροπή διασφαλίζει τον επαρκή συντονισμό μεταξύ των εν λόγω δραστηριοτήτων διαβούλευσης και των μηχανισμών συντονισμού σε εθνικό επίπεδο, όπως ορίζονται στο άρθρο 7ε της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

3. Η συνεργασία και η διαβούλευση αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

α) τις ανάγκες χωρητικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που σχετίζονται με τον σχεδιασμό των υποδομών και των επενδύσεων, ιδίως όσον αφορά εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης χωρητικότητας δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, καθώς και κάθε υποδομής που έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένη δυνάμει του άρθρου 47 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·

β) τις απαιτήσεις για τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αφορούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως ορίζονται στα κεφάλαια ΙΙ και ΙΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·

γ) την ανάγκη για στοχευμένες επενδύσεις με σκοπό την εξάλειψη των τοπικών σημείων συμφόρησης, βελτιώσεις σε κόμβους και σιδηροδρομικές οδούς εισόδου ή τεχνικό εξοπλισμό για την ενίσχυση των λειτουργικών επιδόσεων.».

9) Στο άρθρο 13 οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η μονοαπευθυντική θυρίδα αποφασίζει επί των αιτήσεων εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής για τον προκαθορισμό των διαδρόμων των αμαξοστοιχιών που καθορίζει το άρθρο 14 παράγραφος 3 και για το απόθεμα χωρητικότητας που καθορίζει το άρθρο 14 παράγραφος 5. Κατανέμει τη χωρητικότητα σύμφωνα με τους κανόνες κατανομής της χωρητικότητας της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Ενημερώνει αμελλητί τους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής για τις αιτήσεις αυτές και τις αποφάσεις που έλαβε.

4. Για οιαδήποτε αίτηση εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής που δεν μπορεί να απαντηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 3, η μονοαπευθυντική θυρίδα διαβιβάζει αμελλητί οποιεσδήποτε αιτήσεις εκχώρησης χωρητικότητας υποδομής στους αρμόδιους διαχειριστές υποδομής και, ανάλογα με την περίπτωση, στους φορείς κατανομής που προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι οποίοι αποφασίζουν σύμφωνα με το άρθρο 38 και το κεφάλαιο IV Τμήμα 3 της εν λόγω οδηγίας και ανακοινώνουν την απόφαση αυτή στη μονοαπευθυντική θυρίδα για περαιτέρω επεξεργασία.».

10) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η εκτελεστική επιτροπή καθορίζει το πλαίσιο κατανομής της χωρητικότητας υποδομής στον εμπορευματικό διάδρομο σύμφωνα με το άρθρο 39 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, οι διαχειριστές υποδομής του εμπορευματικού διαδρόμου καθορίζουν από κοινού και οργανώνουν διεθνείς προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ αναγνωρίζοντας τις ανάγκες χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών. Διευκολύνουν τον καθορισμό των δρομολογίων, της συχνότητας και των ωρών αναχώρησης και άφιξής τους, και τον προσδιορισμό των κατάλληλων δρομολογίων για εμπορευματικές μεταφορές, προκειμένου να αυξηθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω του εμπορευματικού διαδρόμου. Οι εν λόγω προκαθορισμένες σιδηροδρομικές διαδρομές δημοσιεύονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την οριστική ημερομηνία αποδοχής των αιτήσεων χωρητικότητας στις οποίες αναφέρεται το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Οι διαχειριστές υποδομής πολλών εμπορευματικών διαδρόμων μπορούν, εάν χρειασθεί, να συντονίσουν προκαθορισμένες διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές που παρέχουν χωρητικότητα στους αντίστοιχους εμπορευματικούς διαδρόμους.»·

γ) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Οι διαχειριστές υποδομής, εφόσον το δικαιολογούν οι ανάγκες της αγοράς και η αξιολόγηση για την οποία γίνεται λόγος στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, καθορίζουν από κοινού το απόθεμα χωρητικότητας για διεθνείς εμπορευματικές αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν στους εμπορευματικούς διαδρόμους, αναγνωρίζοντας την ανάγκη χωρητικότητας άλλων τύπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των επιβατικών μεταφορών, και διατηρούν αυτό το απόθεμα στον οριστικό πίνακα δρομολογίων τους, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται ταχέως και δεόντως στα ad hoc αιτήματα για χωρητικότητα κατά το άρθρο 48 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Η χωρητικότητα αυτή παραμένει διαθέσιμη έως το χρονικό όριο πριν από την προγραμματισμένη ώρα που αποφασίζει το διοικητικό συμβούλιο. Το εν λόγω χρονικό όριο δεν υπερβαίνει τις 60 ημέρες.»·

δ) η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Εκτός από περιπτώσεις ανωτέρας βίας, συμπεριλαμβανομένων επειγουσών και απροβλέπτων εργασιών αποφασιστικής σημασίας για την ασφάλεια, σιδηροδρομική διαδρομή που έχει εκχωρηθεί για εμπορευματική μεταφορά δυνάμει του παρόντος άρθρου δεν μπορεί να ακυρωθεί λιγότερο από δύο μήνες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία στον πίνακα δρομολογίων, εάν ο αιτών δεν συμφωνήσει με αυτή την ακύρωση. Στην περίπτωση αυτή, ο διαχειριστής υποδομής προσπαθεί να προτείνει στον αιτούντα σιδηροδρομική διαδρομή αντίστοιχης ποιότητας και αξιοπιστίας, πράγμα το οποίο ο αιτών έχει το δικαίωμα να δεχθεί ή να απορρίψει. Η παρούσα παράγραφος δεν θίγει κανένα από τα δικαιώματα που μπορεί να έχει ο αιτών δυνάμει συμφωνίας όπως σημειώνεται στο άρθρο 44 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Σε κάθε περίπτωση, ο αιτών μπορεί να παραπέμψει το θέμα στον ρυθμιστικό φορέα στον οποίο αναφέρεται το άρθρο 20 του παρόντος κανονισμού.»·

ε) η παράγραφος 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«10. Οι αναφορές στους διαχειριστές υποδομής στις παραγράφους 4 και 9 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνουν, ανάλογα με την περίπτωση, τους φορείς κατανομής που προβλέπει το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.».

11) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Εγκεκριμένοι αιτούντες

Παρά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 41 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, αιτούντες οι οποίοι δεν είναι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ή διεθνείς όμιλοι που συνιστούν τις επιχειρήσεις αυτές, όπως πράκτορες διαμετακόμισης, μεταφορείς εμπορευμάτων και φορείς συνδυασμένων μεταφορών, μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις για σιδηροδρομικές διαδρομές σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 και για απόθεμα χωρητικότητας σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 5. Για τη χρήση παρόμοιας σιδηροδρομικής διαδρομής για μεταφορά εμπορευμάτων στον εμπορευματικό διάδρομο, οι εν λόγω αιτούντες αναθέτουν στη σιδηροδρομική επιχείρηση την ευθύνη της σύναψης σύμβασης με τον διαχειριστή υποδομής σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.».

12) Το άρθρο 17 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε αρμόδιος διαχειριστής υποδομής θεσπίζει κανόνες προτεραιότητας για τη διαχείριση μεταξύ των διαφόρων τύπων κυκλοφορίας στο τμήμα των εμπορευματικών διαδρόμων για το οποίο είναι αρμόδιος ο συγκεκριμένος διαχειριστής υποδομής, σύμφωνα με τους κοινούς στόχους ή κατευθύνσεις κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, ή αμφότερα. Οι εν λόγω κανόνες προτεραιότητας δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.».

13) Στο άρθρο 18, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στις δηλώσεις δικτύου των εθνικών δικτύων που αφορούν τον εμπορευματικό διάδρομο, οι οποίες καταρτίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·».

14) Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

Ποιότητα υπηρεσιών στον εμπορευματικό διάδρομο

1. Το διοικητικό συμβούλιο του εμπορευματικού διαδρόμου προωθεί τη συμβατότητα μεταξύ των συστημάτων επιδόσεων στον εμπορευματικό διάδρομο, σύμφωνα με το άρθρο 35 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

2. Το διοικητικό συμβούλιο παρακολουθεί τις επιδόσεις των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στους αιτούντες στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των ουσιωδών καθηκόντων τους, εντός του πεδίου εφαρμογής των άρθρων 12 έως 18 και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον εμπορευματικό διάδρομο. Οι επιδόσεις παρακολουθούνται από ποσοτική και ποιοτική άποψη, κατά περίπτωση, με βάση δείκτες επιδόσεων που σχετίζονται με τους σκοπούς και τους στόχους του εμπορευματικού διαδρόμου οι οποίοι καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ). Το διοικητικό συμβούλιο διαβουλεύεται με τις συμβουλευτικές ομάδες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφοι 7 και 8 και με τον Ευρωπαίο Συντονιστή για τους σχετικούς δείκτες επιδόσεων.

3. Το διοικητικό συμβούλιο αξιολογεί τα αποτελέσματα της παρακολούθησης επιδόσεων όσον αφορά τους σκοπούς και τους στόχους που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και τις λειτουργικές προτεραιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

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

15) Το άρθρο 20 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι ρυθμιστικοί φορείς στους οποίους αναφέρεται το άρθρο 55 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ συνεργάζονται για να παρακολουθούν τον ανταγωνισμό στον σιδηροδρομικό εμπορευματικό διάδρομο. Ειδικότερα, εξασφαλίζουν την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στον διάδρομο και είναι υπεύθυνοι για την προσφυγή που προβλέπεται δυνάμει του άρθρου 56 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας. Ανταλλάσσουν τις αναγκαίες πληροφορίες που λαμβάνουν από τους διαχειριστές υποδομής και άλλους αρμόδιους.»·

β) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 και τις οποίες ζητεί ο ρυθμιστικός φορέας του κράτους μέλους στο οποίο εδρεύει ο εκπρόσωπος. Ο εν λόγω ρυθμιστικός φορέας δικαιούται να διαβιβάσει αυτές τις πληροφορίες σχετικά με τη συγκεκριμένη διεθνή σιδηροδρομική διαδρομή στους ρυθμιστικούς φορείς στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου».

16) Το άρθρο 21 διαγράφεται.

17) Τα άρθρα 22 και 23 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 22

Παρακολούθηση της υλοποίησης

Κάθε τέσσερα έτη από την ημερομηνία δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου, η εκτελεστική επιτροπή του άρθρου 8 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού υποβάλλει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της υλοποίησης του συγκεκριμένου εκτελεστικού σχεδίου για τον διάδρομο αυτό. Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των εν λόγω αποτελεσμάτων και κοινοποιεί την εν λόγω ανάλυση στην επιτροπή του άρθρου 62 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Άρθρο 23

Έκθεση

Η Επιτροπή εξετάζει περιοδικά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, για πρώτη φορά μέχρι τις 10 Νοεμβρίου 2015, και στη συνέχεια ανά τετραετία.».

18) Το παράρτημα διαγράφεται.

Άρθρο 68

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 καταργείται από τις 18 Ιουλίου 2024.

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

Άρθρο 69

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 13 Ιουνίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Η Πρόεδρος*
R. METSOLA	H. LAHBIB

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I	Χάρτες του συνολικού, του εκτεταμένου κεντρικού και του κεντρικού δικτύου
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	Κατάλογος των κόμβων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III	Χάραξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV	Ενδεικτικοί χάρτες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που επεκτείνεται σε συγκεκριμένες τρίτες χώρες
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V	Κατευθυντήριες γραμμές σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας για αστικούς κόμβους
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI	Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII	Πίνακας αντιστοιχίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΧΑΡΤΕΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ, ΤΟΥ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Εσωτερικές πλωτές οδοί

Δίκτυο	Καθεστώς		
Κεντρικό	Έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί		
Κεντρικό	Νέα κατασκευή		

Σιδηρόδρομοι

Δίκτυο	Καθεστώς	Συμβατικοί	≥ 200 km/h*
Κεντρικό	Σιδ. που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2030		
Κεντρικό	Νέα κατασκευή σιδηροδρόμου για το 2030		
Εκτεταμένο	Σιδ. που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2040		
Εκτεταμένο	Νέα κατασκευή σιδηροδρόμου για το 2040		
Συνολικό	Σιδ. που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2050		
Συνολικό	Νέα κατασκευή σιδηροδρόμου για το 2050		
Συν./ Κεντρικό	Πρόβλεψη		

Δρόμοι

Δίκτυο	Καθεστώς		
Κεντρικό	Δρόμος που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2030		
Κεντρικό	Νέα κατασκευή δρόμων για το 2030		
Εκτεταμένο	Δρόμος που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2040		
Εκτεταμένο	Νέα κατασκευή δρόμων για το 2040		
Συνολικό	Δρόμος που έχει ολοκληρωθεί και/ή θα αναβαθμιστεί ως το 2050		
Συνολικό	Νέα κατασκευή δρόμων για το 2050		
Συν./ Κεντρικό	Πρόβλεψη		

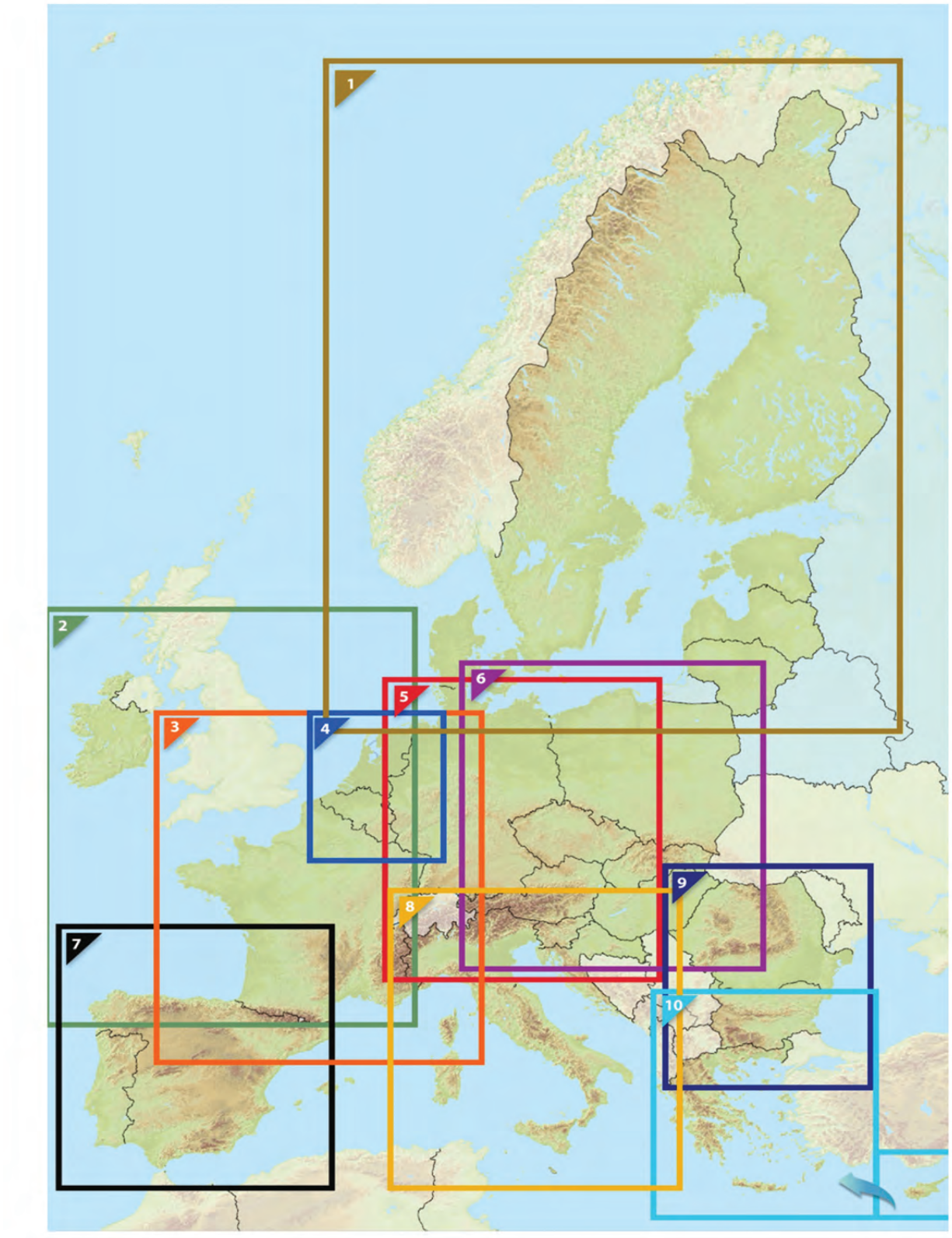
Κόμβοι

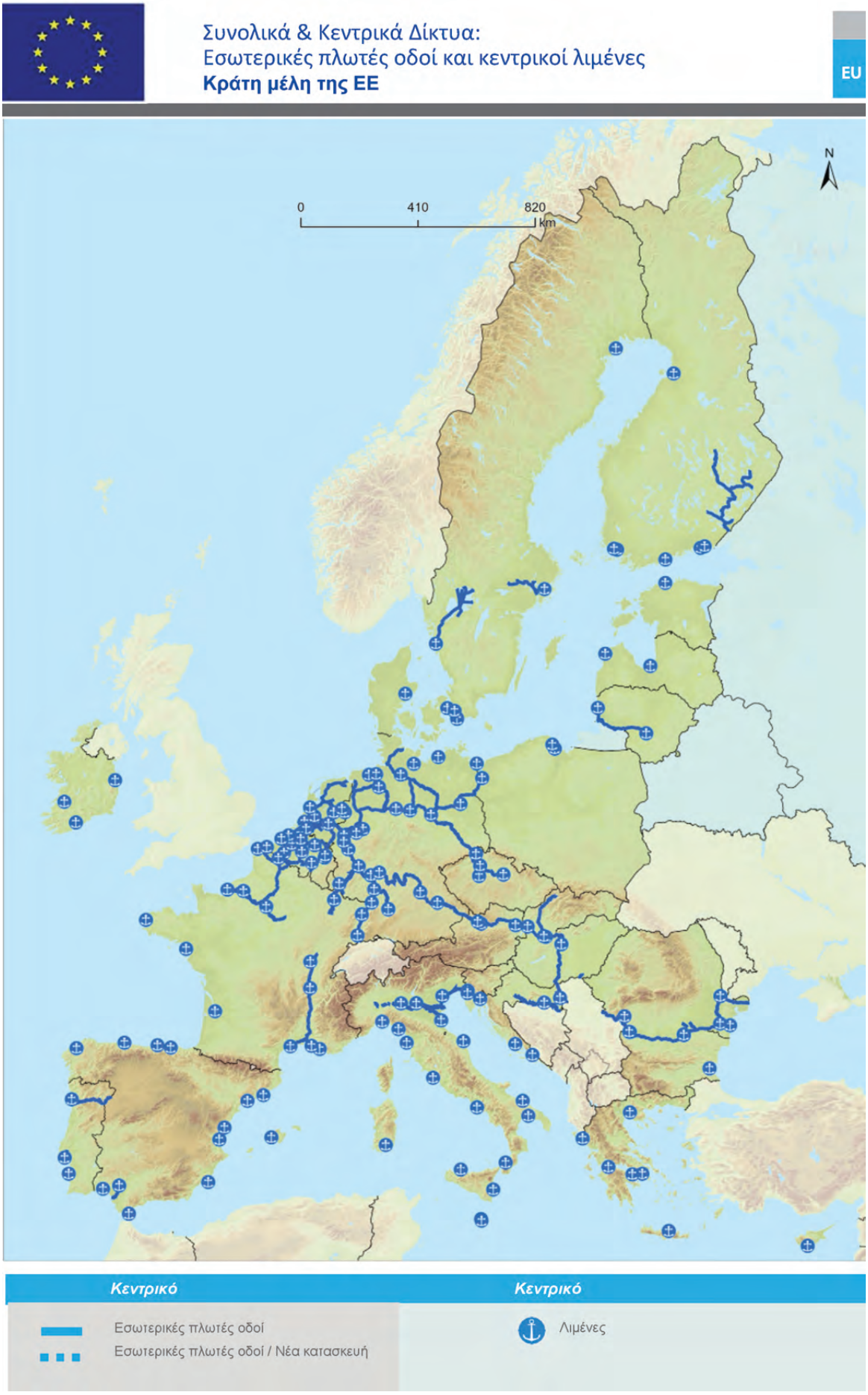
Κεντρικό	Λιμένες**		
Συνολικό	Λιμένες**		
Κεντρικό	Αερολιμένες**		
Συνολικό	Αερολιμένες**		
Κεντρικό	Σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT) / Τερματικοί σταθμοί κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών		
Συνολικό	Σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT) / Τερματικοί σταθμοί κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών		
	Πρωτεύουσες		
	Αστικοί κόμβοι		

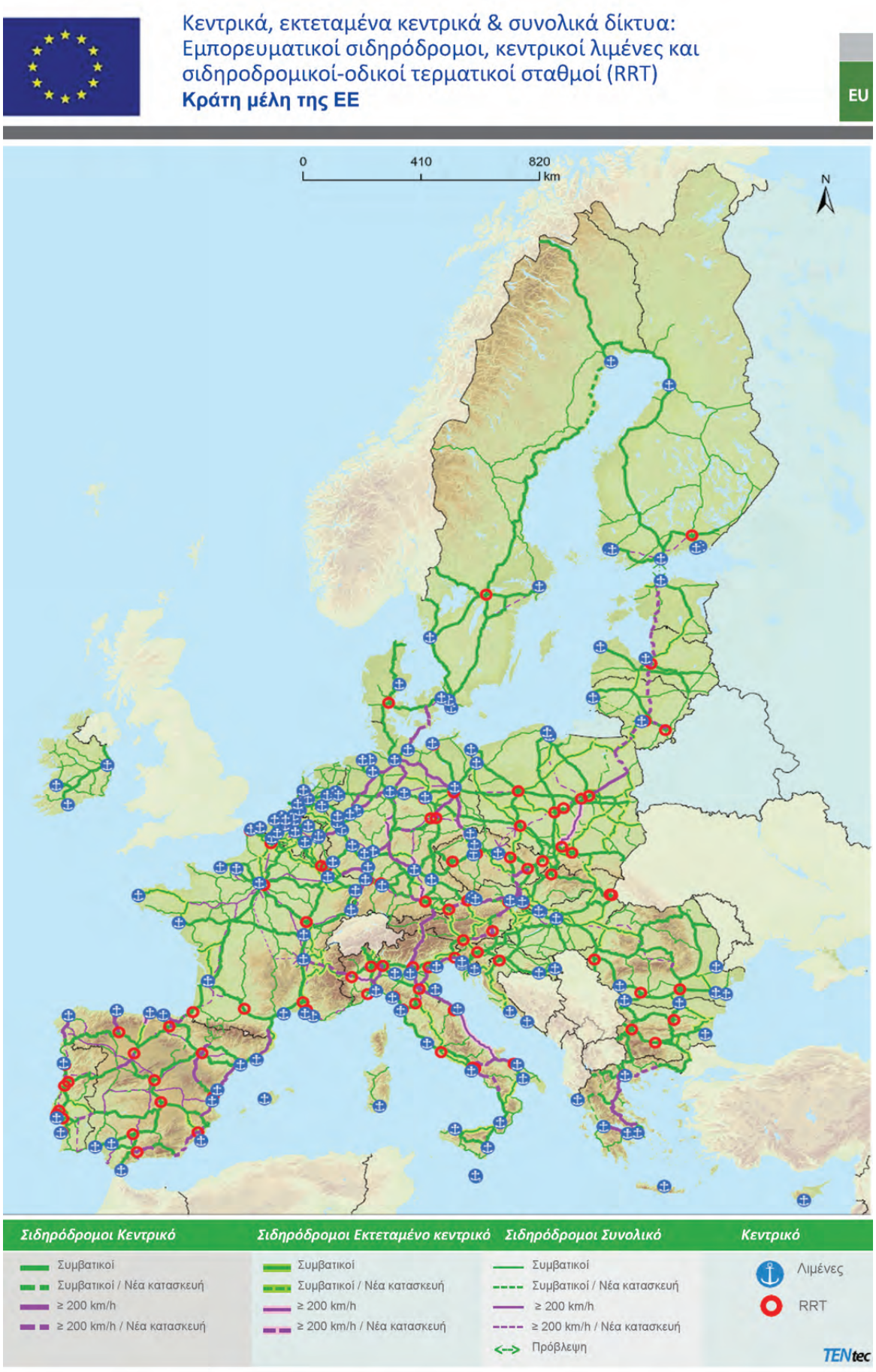
* Ταχύτητα της τάξης των 200km/h, δίνεται ως ενδεικτική μέση τιμή χωρίς νομικές συνέπειες

** Περιλαμβάνουν τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς

Ευρετήριο χαρτών για τα κράτη μέλη της ΕΕ




Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και κεντρικοί λιμένες
Κράτη μέλη της ΕΕ
EU
N
0
410
820
km
Κεντρικό
Εσωτερικές πλωτές οδοί
Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή
Κεντρικό
Λιμένες


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, κεντρικοί λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Κράτη μέλη της ΕΕ
EU
0
410
820
km
N
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατασκευή
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατασκευή
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατασκευή
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατασκευή
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατασκευή
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατασκευή
Πρόβλεψη
Κεντρικό
Λιμένες
RRT
TENtec

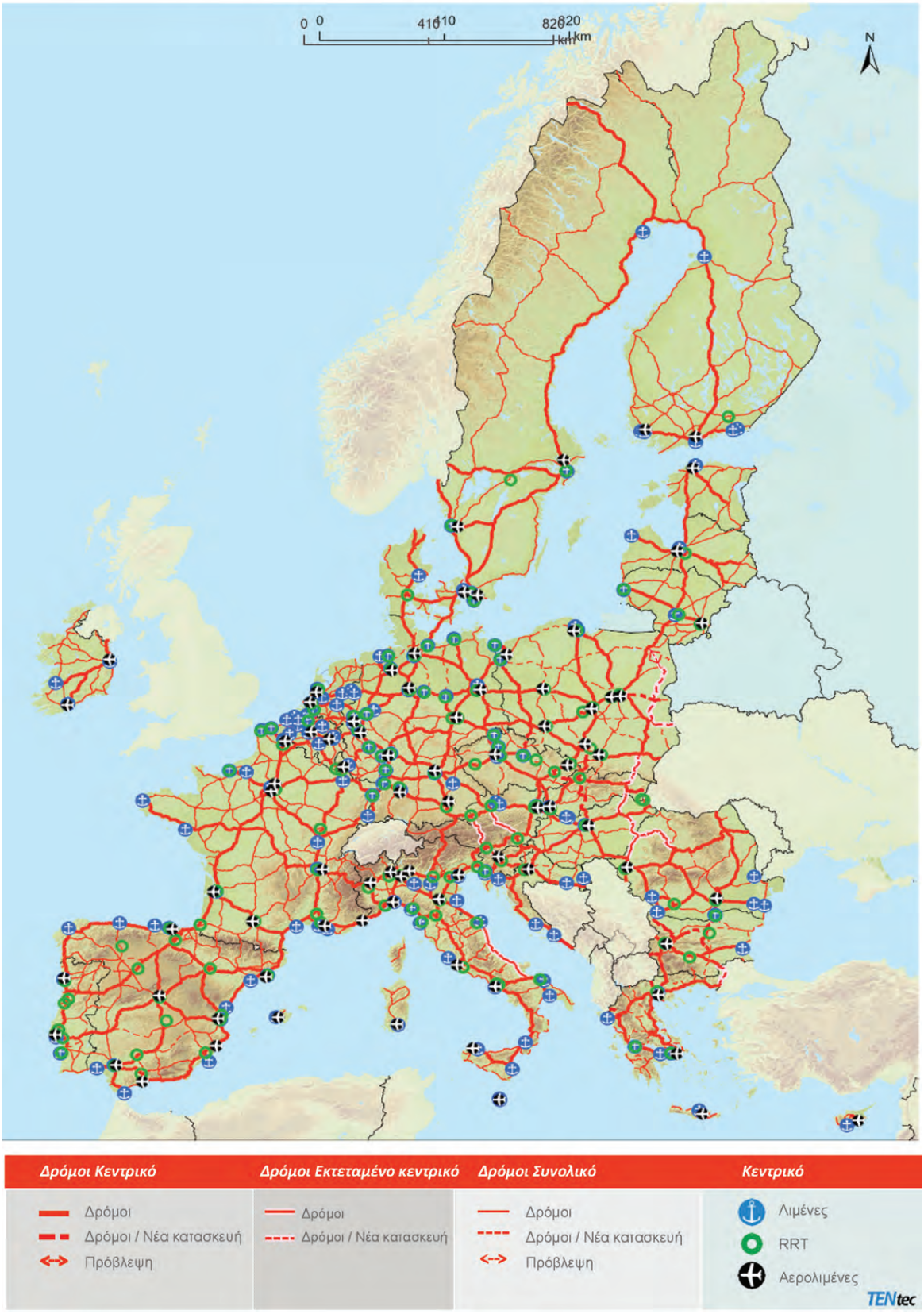
Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και κεντρικοί αερολιμένες
Κράτη μέλη της ΕΕ

EU



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Δρόμοι, κεντρικοί λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT) και αερολιμένες
Κράτη μέλη της ΕΕ

EU



Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0 200 400 km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Tallinn
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elbląg
Kiel
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν. Κεντρ.
Λιμένες
RRT
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

1



Σιδηρόδρομοι Κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Συνολικό	Συν. Κεντρ.	Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί	Συμβατικοί	Συμβατικοί	Αερολιμένες	Πρωτεύουσες
Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.		Αστικοί κόμβοι
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.		
Πρόβλεψη		Πρόβλεψη		

TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0 200 400 km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Riga
Siauliai
Panevėžys
Klaipeda
Kaunas
Vilnius
Göteborg
Borås
Jönköping
Aalborg
Halmstad
Århus
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Odense
Kiel
Rostock
Tricity
Elblag
Koszalin
Olsztyn
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερο-
λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Κεντρικό	Συνολικό	Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Εσωτερικές πλωτές οδοί Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή	Λιμένες	Λιμένες	Πρωτεύουσες Αστικοί κόμβοι

TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και οδικοί-σιδηροδρομικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0 175 350 km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Caen
Rouen
Amiens
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Angers
Nantes
Tours
Poitiers
Limoges
Dijon
Nancy
Reims
Bordeaux
Toulouse
Ferrol
Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
Ourense
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι/ Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι/ Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερο-λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Κεντρικό	Συνολικό	Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Εσωτερικές πλωτές οδοί Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή	Λιμένες	Λιμένες	Πρωτεύουσες Αστικοί κόμβοι

TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0 150 300 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Caen
Rouen
Brest
Rennes
Le Mans
Angers
Nantes
Tours
Orléans
Reims
Amiens
Metz
Nancy
Dijon
Besançon
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Lyon
Bordeaux
Toulouse
Montpellier
Nîmes
Aix-en-Provence
Marseille
Toulon
Perpignan
Barcelona
Tarragona-Reus
Girona
Zaragoza
Lleida/Lérida
Pamplona
Vitoria-Gasteiz
Bilbao
San Sebastián
Santander
Logroño
Burgos
Castellón
Genova
Torino
Milano
Bergamo
Monza
Novara
Aosta
Ajaccio
Sassari
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν.
Λιμένες
RRT
Κεντρ.
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3



Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0 55 110 km
N
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Alkmaar
Zwolle
Haarlem
Amsterdam
Almere
Leiden
Den Haag
Amersfoort
Apeldoorn
Enschede
Zoetermeer
Utrecht
Rotterdam
Arnhem
Münster
Dordrecht
Nijmegen
's-Hertogenbosch
Breda
Tilburg
Middelburg
Hamm
Recklinghausen
Bottrop
Herne
Oberhausen
Duisburg
Gelsenkirchen
Bochum
Dortmund
Eindhoven
Venlo
Essen
Mülheim
Brugge
Krefeld
Hagen
Antwerpen
Wuppertal
Mönchengladbach
Neuss
Düsseldorf
Gent
Solingen
Leverkusen
Bruxelles/Brussel
Leuven
Hasselt
Köln
Maastricht
Siegen
Lille
Aachen
Ottignies
Bonn
Liège
Namur
Charleroi
Koblenz
Amiens
Trier
Arlon
Luxembourg
Kaiserslautern
Reims
Saarbrücken
Metz
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν.
Λιμένες
RRT
Κεντρ.
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα

Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

4



Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5


0
150
300
km
N
Århus
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Odense
Kiel
Rostock
Lübeck
Bremerhaven
Hamburg
Bremen
Oldenburg
Emden
Leeuwarden
Groningen
Alkmaar
Haarlem
Amsterdam
Zwolle
Apeldoorn
Arnhem
Enschede
Osnabrück
Münster
Bielefeld
Gütersloh
Paderborn
Hamm
Hannover
Wolfsburg
Braunschweig
Hildesheim
Magdeburg
Potsdam
Berlin
Szczecin
Gdańsk
Tricity
Elbląg
Koszalin
Olsztyn
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Gorzów Wielkopolski
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Wrocław
Legnica
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biała
Ostrava
Olomouc
Žilina
Brno
Nitra
Bratislava
Wien
Sankt Pölten
Linz
Budapest
Székesfehérvár
Kecskemét
Pécs
Osijek
Varaždin
Maribor
Graz
Klagenfurt
Ljubljana
Zagreb
Rijeka
Trieste
Udine
Venezia
Padova
Vicenza
Verona
Brescia
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Torino
Grenoble
Annecy
Aosta
Piacenza
Parma
Reggio Emilia
Modena
Bologna
Ferrara
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Split
Livorno
Prato
Firenze
Genova
Nice
Aix-en-Provence
Marseille
Dijon
Besançon
Mulhouse
Freiburg
Basel
Bregenz
Innsbruck
Bolzano
Trento
Salzburg
München
Augsburg
Ulm
Landshut
Regensburg
Ingolstadt
Nürnberg
Erlangen
Fürth
Würzburg
Aschaffenburg
Darmstadt
Frankfurt am Main
Wiesbaden
Mainz
Koblenz
Gießen
Siegen
Bonn
Köln
Leverkusen
Solingen
Wuppertal
Neuss
Aachen
Maastricht
Hasselt
Leuven
Antwerpen
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Roermond
Nijmegen
Arnhem
Utrecht
Amersfoort
Almere
Lelystad
Kassel
Göttingen
Halle
Leipzig
Dresden
Chemnitz
Erfurt
Jena
Weimar
Gera
Zwickau
Plauen
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Plzeň
České Budějovice
Děčín
Ústí nad Labem
Liberec
Walbrzych
Arlon
Luxembourg
Trier
Metz
Nancy
Strasbourg
Saarbrücken
Kaiserslautern
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Heilbronn
Offenburg
Colmar
Mulhouse
Freiburg
Basel
Dijon
Besançon
Grenoble
Annecy
Aosta
Torino
Novara
Milano
Monza
Bergamo
Brescia
Verona
Vicenza
Padova
Venezia
Udine
Trieste
Rijeka
Ljubljana
Zagreb
Varaždin
Maribor
Graz
Klagenfurt
Villach
Innsbruck
Bregenz
Basel
Mulhouse
Freiburg
Colmar
Strasbourg
Nancy
Metz
Saarbrücken
Kaiserslautern
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Heilbronn
Würzburg
Aschaffenburg
Darmstadt
Frankfurt am Main
Wiesbaden
Mainz
Koblenz
Gießen
Siegen
Bonn
Köln
Leverkusen
Solingen
Wuppertal
Neuss
Aachen
Maastricht
Hasselt
Leuven
Antwerpen
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Roermond
Nijmegen
Arnhem
Utrecht
Amersfoort
Almere
Lelystad
Zwolle
Apeldoorn
Enschede
Osnabrück
Münster
Bielefeld
Gütersloh
Paderborn
Hamm
Hannover
Wolfsburg
Braunschweig
Hildesheim
Magdeburg
Potsdam
Berlin
Kassel
Göttingen
Halle
Leipzig
Dresden
Chemnitz
Erfurt
Jena
Weimar
Gera
Zwickau
Plauen
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Plzeň
České Budějovice
Děčín
Ústí nad Labem
Liberec
Walbrzych
Legnica
Wrocław
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biała
Ostrava
Olomouc
Žilina
Brno
Nitra
Bratislava
Wien
Sankt Pölten
Linz
Budapest
Székesfehérvár
Kecskemét
Pécs
Osijek
Varaždin
Maribor
Graz
Klagenfurt
Villach
Ljubljana
Zagreb
Rijeka
Trieste
Udine
Venezia
Padova
Vicenza
Verona
Brescia
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Torino
Grenoble
Annecy
Aosta
Piacenza
Parma
Reggio Emilia
Modena
Bologna
Ferrara
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Split
Livorno
Prato
Firenze
Genova
Nice
Aix-en-Provence
Marseille
Dijon
Besançon
Mulhouse
Freiburg
Basel
Bregenz
Innsbruck
Bolzano
Trento
Salzburg
München
Augsburg
Ulm
Landshut
Regensburg
Ingolstadt
Nürnberg
Erlangen
Fürth


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν. Κεντρικό
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Amsterdam
Luxembourg
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο Κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συν.
Κεντρ.
Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Αερολιμένες
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι/ Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι/ Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερο-λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

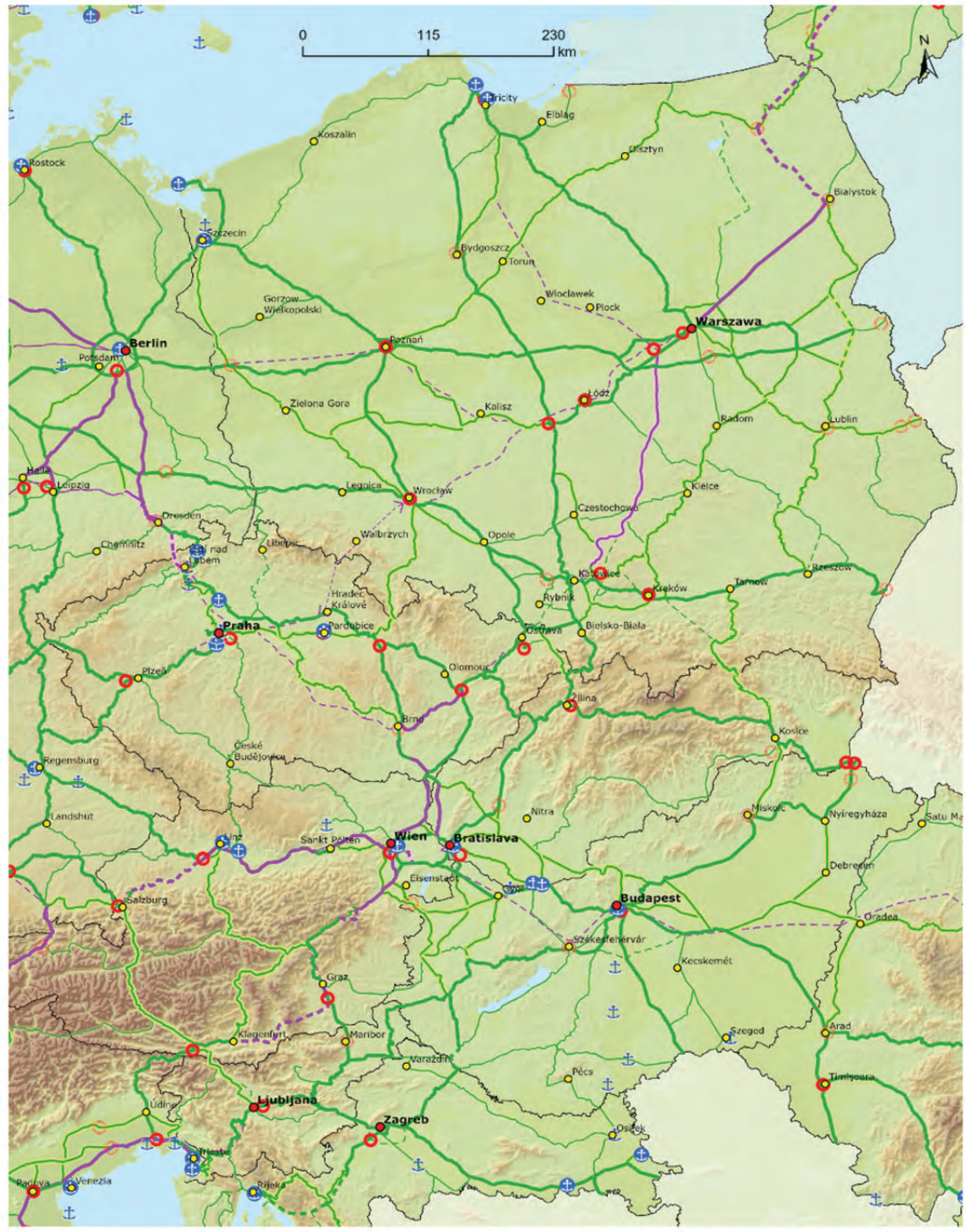
Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



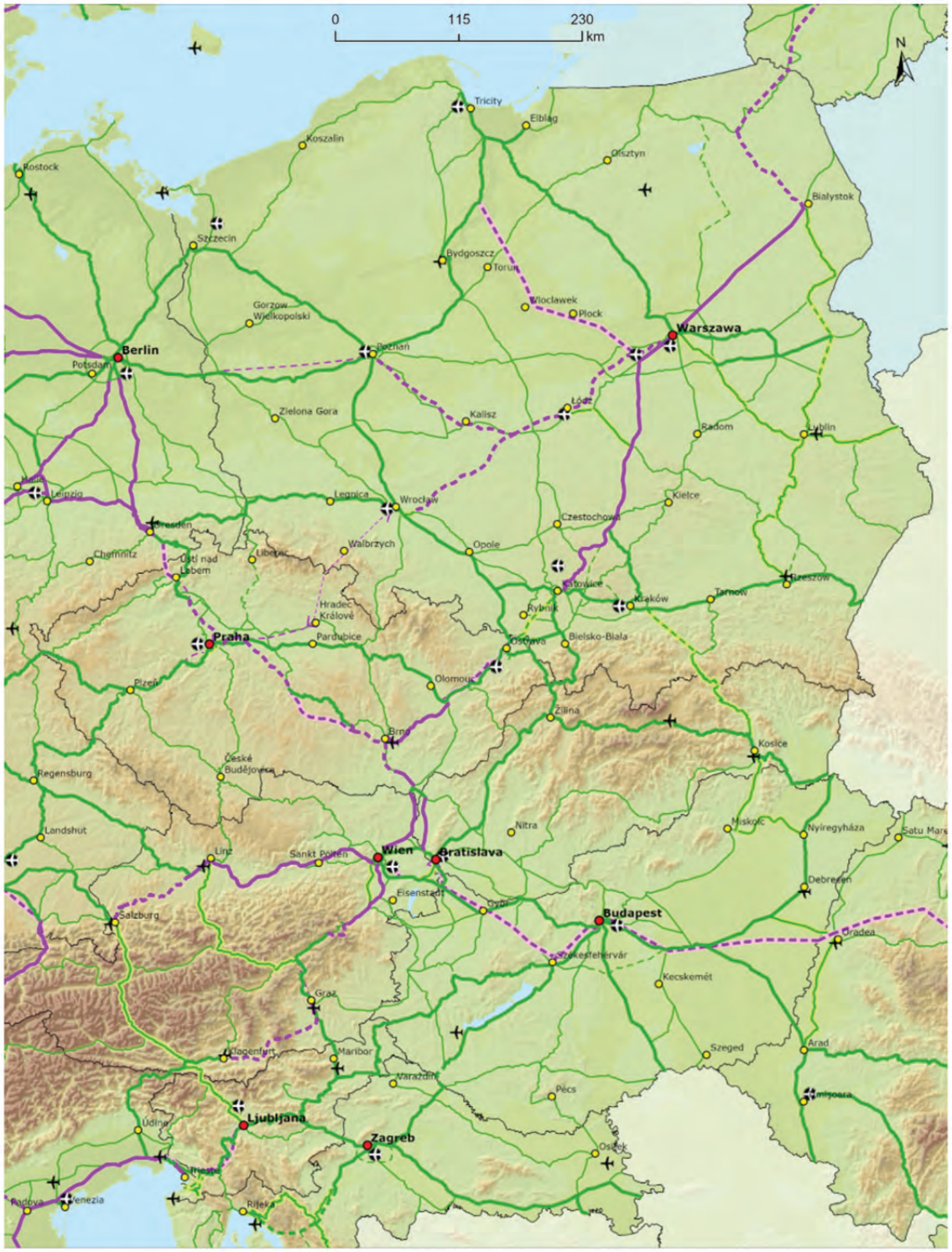
Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU **HU** MT NL AT **PL** PT RO SI **SK** FI SE

6




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Tricity
Elblag
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznan
Zielona Gora
Kalisz
Lodz
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wroclaw
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Usti nad Labem
Liberec
Katowice
Krakow
Rzeszow
Tarnow
Hradec Kralove
Rybnik
Praha
Pardubice
Ostrava
Bielsko-Biala
Olomouc
Plzen
Zilina
Brno
Ceske Budejovice
Regensburg
Landshut
Linz
Sankt Polten
Wien
Bratislava
Nitra
Miskolc
Nyiregyhaza
Debrecen
Eisenstadt
Salzburg
Budapest
Szekesfehervar
Kecskemet
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varazdin
Pecs
Timisoara
Ljubljana
Udine
Zagreb
Osijek
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι/ Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν. Κεντρ.
Λιμένες
RRT
Αερολιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί σταθμοί, λιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-εμπορευματικών μεταφορών (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Σιδηροδρομικοί επιβατικοί, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα

Δρόμοι, λιμένες, τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών και αερολιμένες

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Δρόμοι Κεντρικό	Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό	Δρόμοι Συνολικό	Συνολικό	Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Δρόμοι	Δρόμοι	Δρόμοι		Λιμένες	Πρωτεύουσες
Δρόμοι/ Νέα κατ.	Δρόμοι/ Νέα κατ.	Δρόμοι/ Νέα κατ.		RRT	Αστικοί κόμβοι
Πρόβλεψη		Πρόβλεψη		Αερο-λιμένες	

TENtec

Συνολικά και κεντρικά δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Κεντρικό	Συνολικό	Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Εσωτερικές πλωτές οδοί Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή	Λιμένες	Λιμένες	Πρωτεύουσες Αστικοί κόμβοι

TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



Σιδηρόδρομοι Κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Συνολικό	Συν.	Κεντρικό Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί	Συμβατικοί	Συμβατικοί	Λιμένες	Πρωτεύουσες
Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.	RRT	Αστικοί κόμβοι
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.		
Πρόβλεψη		Πρόβλεψη		

TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE

8



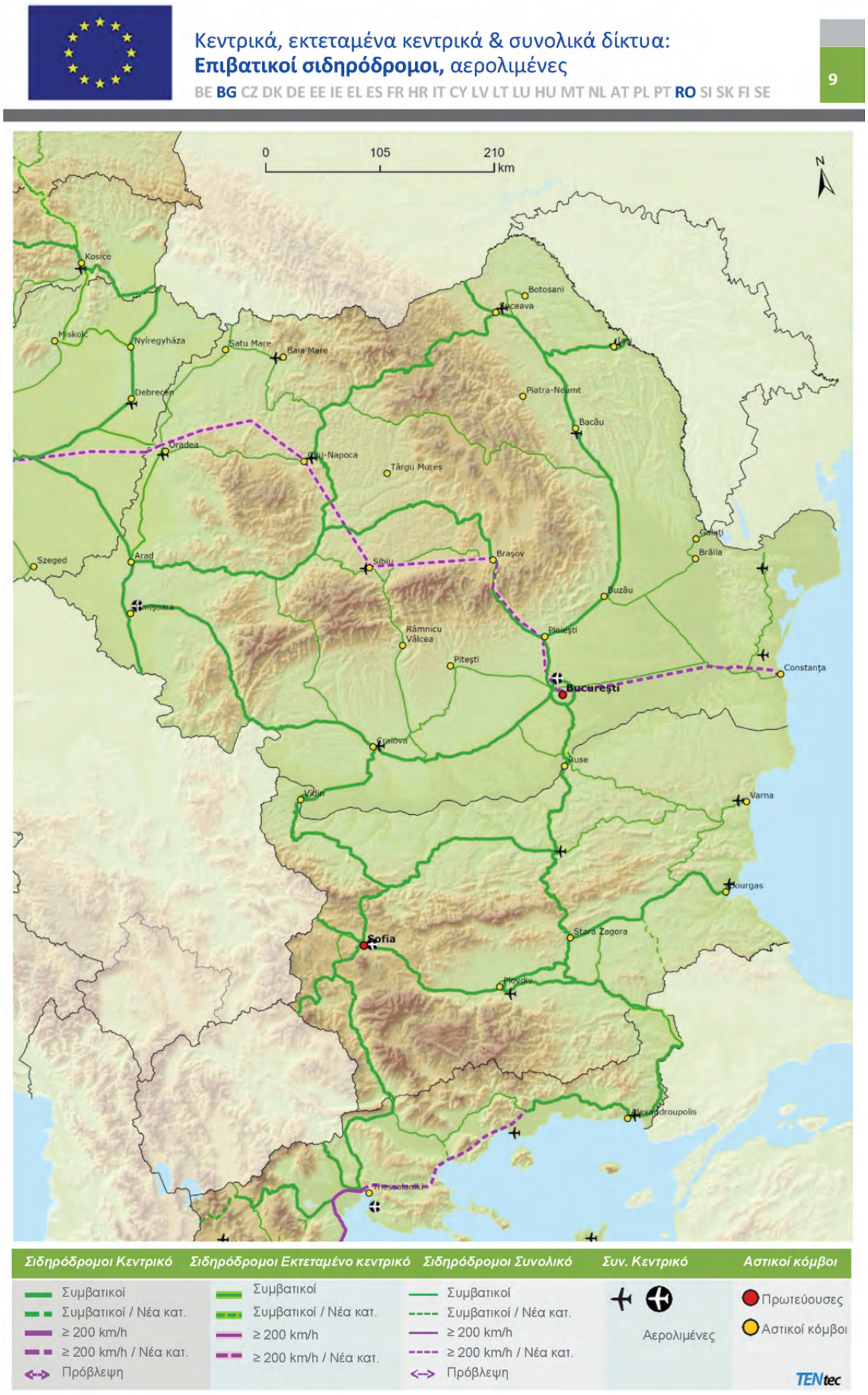

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερολιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Συνολικά και κεντρικά δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

9




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Botoşani
Suceava
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Galaţi
Brăila
Buzău
Szeged
Arad
Sibiu
Braşov
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συν.
Κεντρικό
Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Λιμένες
RRT
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Botosani
Suceava
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Galaţi
Brăila
Buzău
Braşov
Sibiu
Arad
Szeged
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Bucureşti
Constanţa
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Burgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συν. Κεντρικό
Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Αερολιμένες
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0 105 210 km
N
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Szeged
Arad
Sibiu
Brașov
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Ploiești
Buzău
Galați
Brăila
București
Constanța
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Burgas
Stara Zagora
Sofia
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερο-λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Συνολικά και κεντρικά δίκτυα:
Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Ioannina
Volos
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 25 50 km
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0 135 270 km
Κεντρικό
Εσωτερικές πλωτές οδοί
Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή
Συνολικό
Λιμένες
Κεντρικό
Λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

10




Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα:
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι, αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Kalamata
Mitilini
Syros
Rodos
Chania
Heraklion
Lefkosia
0 135 270 km
0 25 50 km
Σιδηρόδρομοι Κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Σιδηρόδρομοι Συνολικό
Συμβατικοί
Συμβατικοί / Νέα κατ.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συν. Κεντρικό
Αερολιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec


Κεντρικά, εκτεταμένα κεντρικά & συνολικά δίκτυα
Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Kalamata
Mitilini
Rodos
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Δρόμοι Κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Δρόμοι Συνολικό
Δρόμοι
Δρόμοι / Νέα κατ.
Πρόβλεψη
Συνολικό
Κεντρικό
Λιμένες
RRT
Αερο-λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΚΟΜΒΩΝ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
BE	Aalst				Συνολικό	
	Albertkanaal ή Canal Albert				Κεντρικό	
	Antwerpen	X		Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Arlon	X				
	Athus					Κεντρικό
	Avelgem				Συνολικό	
	Brugge	X		Κεντρικό (Zeebrugge)		
	Brussel ή Bruxelles	X	Κεντρικό (Nationaal ή National)		Κεντρικό	
	Charleroi	X	Συνολικό		Συνολικό (Kanaal Charleroi-Brussel ή Canal Charleroi-Bruxelles) Συνολικό (Sambre)	
	Gent	X		Κεντρικό	Κεντρικό	
	Grimbergen				Συνολικό	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Κεντρικό (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Κεντρικό		Κεντρικό (Albertkanaal ή Canal Albert) Κεντρικό (Maas ή Meuse)	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Mons				Συνολικό (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Κεντρικό (Maas ή Meuse) Συνολικό (Sambre)	
	Oostende		Συνολικό (Oostende)	Συνολικό		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Συνολικό	
	Tournai				Συνολικό (Schelde ή Escaut)	
	Willebroek				Συνολικό	
BG	Burgas	X	Συνολικό	Κεντρικό		
	Dragoman					Συνολικό
	Gorna Oryahovitsa		Συνολικό			Κεντρικό
	Lom				Συνολικό	
	Oryahovo				Συνολικό	
	Plovdiv	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Ruse	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Silistra				Συνολικό	
	Sofia	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Συνολικό
	Svishtov				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Varna	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Vidin	X			Κεντρικό	
CZ	Brno	X	Συνολικό			Συνολικό
	Česká Třebová					Κεντρικό
	České Budějovice	X				
	Děčín				Κεντρικό	Κεντρικό
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Συνολικό	Συνολικό
	Mělník				Κεντρικό	Κεντρικό
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Pardubice	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Plzeň	X				Κεντρικό
	Praha	X	Κεντρικό (Václav Havel)		Κεντρικό (Radotín) Συνολικό (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Κεντρικό (Praha Uhříněves)
	Přerov					Κεντρικό
	Ústí nad Labem	X			Συνολικό	Συνολικό
DK	Aalborg	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Aabenraa/Enstedværket			Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Århus	X		Κεντρικό		
	Billund		Συνολικό			
	Esbjerg			Συνολικό		
	Fredericia			Συνολικό		
	Frederikshavn			Συνολικό		
	Gedser			Συνολικό		
	Helsingør			Συνολικό		
	Hirtshals			Συνολικό		
	Høje-Taastrup					Συνολικό
	København	X	Κεντρικό (Kastrup)	Κεντρικό		
	Køge			Συνολικό		
	Odense	X		Συνολικό		
	Padborg					Συνολικό
	Rødby			Συνολικό		
	Rønne		Συνολικό	Συνολικό		
	Λιμένας φεριμπότ Sjællands Odde			Συνολικό		
	Spodsbjerg			Συνολικό		
	Tårs (Nakskov)			Συνολικό		
	Taulov					Κεντρικό (Taulov/Fredericia)

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
DE	Aachen	X				
	Andernach				Συνολικό	Συνολικό
	Aschaffenburg				Συνολικό	Συνολικό
	Augsburg	X				
	Bendorf				Συνολικό	
	Bergkamen				Συνολικό	
	Berlin	X	Κεντρικό (Berlin – Brandenburg)		Κεντρικό	Κεντρικό (Berlin – Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Συνολικό	
	Borkum			Συνολικό		
	Bottrop	X			Συνολικό	
	Brake (Unterweser)			Συνολικό	Συνολικό	
	Bramsche				Συνολικό	
	Brandenburg an der Havel				Συνολικό	
	Braunschweig	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Breisach am Rhein				Συνολικό	
	Bremen	X	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Bremerhaven	X		Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Brunsbüttel			Συνολικό	Συνολικό	
	Bülstringen				Συνολικό	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Συνολικό		Συνολικό
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Συνολικό	
	Dörpen				Συνολικό	Συνολικό
	Dortmund	X	Συνολικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Dresden	X	Συνολικό			Συνολικό
	Duisburg	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Düsseldorf	X	Κεντρικό		Κεντρικό	
	Emden			Συνολικό	Συνολικό	
	Emmerich				Συνολικό	Συνολικό
	Erfurt	X	Συνολικό			
	Erlangen	X				
	Esens			Συνολικό		
	Essen	X			Συνολικό	
	Estorf (Weser)				Συνολικό	
	Fehmarn			Συνολικό		
	Flörsheim am Rhein				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Frankfurt am Main	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Συνολικό	
	Germersheim				Συνολικό	Συνολικό
	Gernsheim				Συνολικό	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Συνολικό	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Συνολικό	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Συνολικό			
	Haldensleben				Συνολικό	Συνολικό
	Halle (Saale)	X				Κεντρικό (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Συνολικό	
	Hamburg	X	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Hamm	X			Κεντρικό	Συνολικό (Hamm-Bönen)
	Hanau				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Hannover	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Συνολικό	
	Helgoland			Συνολικό		
	Heringsdorf		Συνολικό			
	Herne	X			Συνολικό	Συνολικό (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof – Plauen		Συνολικό			
	Hohenhameln				Συνολικό	
	Ibbenbüren				Συνολικό	
	Iffezheim				Συνολικό	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Συνολικό (Karlsruhe/Baden-Baden)		Κεντρικό	Κεντρικό
	Kassel	X				Συνολικό
	Kehl				Συνολικό	
	Kelheim				Συνολικό	
	Kelsterbach				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Kiel	X		Συνολικό		
	Kleve				Συνολικό	
	Koblenz	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Köln	X	Κεντρικό (Köln/Bonn)		Κεντρικό	Κεντρικό
	Krefeld	X			Συνολικό	
	Lampertheim				Συνολικό	
	Landshut	X				
	Langeoog			Συνολικό		
	Leipzig	X	Κεντρικό (Leipzig/Halle)			Κεντρικό (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Συνολικό	Συνολικό
	Lingen (Ems)				Συνολικό	
	Lübeck	X		Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Ludwigshafen am Rhein	X			Συνολικό	
	Lünen				Συνολικό	
	Magdeburg	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Mainz	X			Κεντρικό	Κεντρικό
	Mannheim	X			Κεντρικό	Κεντρικό (Mannheim/ Ludwigshafen)
	Marl				Συνολικό	
	Memmingen		Συνολικό			

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Meppen				Συνολικό	
	Minden				Συνολικό	Συνολικό
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Συνολικό	
	München	X	Κεντρικό			Κεντρικό (München-Riem)
	Münster	X	Συνολικό (Münster/Osnabrück)		Συνολικό	
	Neuss	X			Συνολικό	
	Niedere Börde				Συνολικό	
	Niederkassel				Συνολικό	
	Norden			Συνολικό		
	Nordenham			Συνολικό	Συνολικό	
	Norderney			Συνολικό		
	Nürnberg	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Συνολικό	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Συνολικό	
	Paderborn	X	Συνολικό (Paderborn/Lippstadt)			

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Peine				Συνολικό	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Συνολικό	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Συνολικό	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Συνολικό	
	Regensburg	X			Κεντρικό	
	Rheinau				Συνολικό	
	Rheinberg				Συνολικό	
	Rheinmünster				Συνολικό	
	Rostock	X	Συνολικό (Rostock-Laage)	Κεντρικό		Κεντρικό
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Συνολικό	
	Sassnitz			Συνολικό		
	Schwarzheide					Συνολικό
	Siegen	X				
	Singen					Συνολικό
	Solingen	X				

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Spelle				Συνολικό	
	Speyer				Συνολικό	
	Stade			Συνολικό	Συνολικό	Συνολικό
	Stolzenau				Συνολικό	
	Straubing				Συνολικό	
	Stuttgart	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				Συνολικό	
	Trier	X			Συνολικό	
	Ulm	X				Συνολικό (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Συνολικό	
	Wangerooge			Συνολικό		
	Wesel				Συνολικό	
	Wesseling				Συνολικό	
	Weeze		Συνολικό (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Συνολικό			
	Wiesbaden	X			Συνολικό	
	Wilhelmshaven			Κεντρικό		
	Wismar			Συνολικό		
	Wolfsburg	X				

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Worms				Συνολικό	Συνολικό
	Wörth am Rhein				Συνολικό	Συνολικό
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Συνολικό		
	Kärdla		Συνολικό			
	Koidula					Συνολικό
	Kuivastu			Συνολικό		
	Kuressaare		Συνολικό			
	Pärnu		Συνολικό	Συνολικό		
	Paldiski νότιος λιμένας			Συνολικό		
	Rohuküla			Συνολικό		
	Sillamäe			Συνολικό		
	Tallinn	X	Κεντρικό	Κεντρικό (λιμένας παλιάς πόλης, λιμένας Muuga)		
	Tartu	X	Συνολικό			
	Virtsu			Συνολικό		
IE	Carraig Fhiáin ή Carrickfin		Συνολικό (Dún na nGall ή Donegal)			
	Corcaigh ή Cork	X	Κεντρικό	Κεντρικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Baile Átha Cliath ή Dublin	X	Κεντρικό	Κεντρικό (σύμπλεγμα λιμένων ευρύτερης περιοχής Δουβλίνου)		
	Gaillimh ή Galway	X		Συνολικό		
	Inis Mór ή Inishmore		Συνολικό			
	Ciarraí or Kerry – An Fearann Fuar ή Farranfore		Συνολικό			
	An Cnoc ή Knock		Συνολικό (Cúige Chonnacht ή Connaught)			
	Luimneach ή Limerick	X	Συνολικό (Sionainn ή Shannon)	Κεντρικό (Sionainn-Faing ή Shannon Foynes)		
	Ros Láir ή Rosslare			Συνολικό (Europort)		
	Port Láirge ή Waterford		Συνολικό	Συνολικό		
EL	Αίγινα			Συνολικό		
	Άγιοι Θεόδωροι			Κεντρικό		
	Αλεξανδρούπολη	X	Συνολικό	Συνολικό		Συνολικό
	Αργοστόλι			Συνολικό		
	Αστυπάλαια		Συνολικό			
	Αθήνα	X	Κεντρικό	Κεντρικό (Πειραιάς/Ικόνιο)		Κεντρικό (Πειραιάς/ Θριάσιο Πεδίο)
	Χαλκίδα	X		Συνολικό		
	Χανιά	X	Συνολικό	Συνολικό (Σούδα)		
	Χίος		Συνολικό	Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Φανερωμένη Σαλαμίνας			Συνολικό		
	Ελευσίνα			Συνολικό		
	Γαύριο			Συνολικό		
	Ηράκλειο	X	Κεντρικό (Καστέλι)	Κεντρικό		
	Ηγουμενίτσα			Κεντρικό		
	Ικαρία		Συνολικό			
	Ιωάννινα	X	Συνολικό			
	Καλαμάτα	X	Συνολικό			
	Κάλυμνος		Συνολικό			
	Κάρπαθος		Συνολικό			
	Κάσος		Συνολικό			
	Καστελόριζο		Συνολικό			
	Καστοριά		Συνολικό			
	Καβάλα		Συνολικό	Συνολικό		
	Κεφαλονιά		Συνολικό			
	Κέρκυρα	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Κύθηρα		Συνολικό			
	Κως		Συνολικό	Συνολικό		
	Κοζάνη	X				Συνολικό
	Κυλλήνη			Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Λαμία	X				Συνολικό
	Λάρισα	X				
	Λάρυμνα			Συνολικό		
	Λαύριο (Σούνιο)			Συνολικό		
	Λέρος		Συνολικό			
	Λήμνος		Συνολικό			
	Ληξούρι			Συνολικό		
	Μήλος		Συνολικό			
	Μύκονος		Συνολικό	Συνολικό		
	Μυτιλήνη	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Νάξος		Συνολικό	Συνολικό		
	Παλούκια Σαλαμίνας			Συνολικό		
	Πάρος		Συνολικό	Συνολικό		
	Πάτρα	X	Συνολικό (Άραξος)	Κεντρικό		Κεντρικό
	Πόρος Κεφαλληνίας			Συνολικό		
	Πόρος Τροιζηνίας			Συνολικό		
	Πρέβεζα		Συνολικό			
	Ραφήνα			Συνολικό		
	Ρέθυμνο			Συνολικό		
	Ρόδος	X	Συνολικό	Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Σάμος		Συνολικό			
	Σαντορίνη		Συνολικό	Συνολικό		
	Σητεία		Συνολικό	Συνολικό		
	Σκιάθος		Συνολικό	Συνολικό		
	Σκύρος		Συνολικό			
	Σύρος	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Θάσος			Συνολικό		
	Θεσσαλονίκη	X	Κεντρικό (Μακεδονία)	Κεντρικό		Κεντρικό
	Τήνος			Συνολικό		
	Βαθύ Σάμου			Συνολικό		
	Βόλος	X	Συνολικό (Νέα Αγχίαλος)	Συνολικό		
	Ζάκυνθος		Συνολικό	Συνολικό		
ES	A Coruña	X	Συνολικό	Κεντρικό		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Κεντρικό
	Alcúdia			Συνολικό		
	Algeciras	X		Κεντρικό (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Κεντρικό	Συνολικό		
	Μητροπολιτική περιοχή Almería	X	Συνολικό	Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Antequera (Bobadilla)					Κεντρικό
	Arrecife		Συνολικό (Lanzarote)	Συνολικό		
	Avilés		Συνολικό (Asturias)	Συνολικό		
	Badajoz	X	Συνολικό			Συνολικό
	Μητροπολιτική περιοχή Barcelona	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό
	Μητροπολιτική περιοχή Bilbao	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό
	Burgos	X	Συνολικό			Συνολικό
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Συνολικό (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Συνολικό		
	Cartagena	X		Κεντρικό		
	Castellón	X		Κεντρικό		
	Ceuta	X		Συνολικό		
	Córdoba	X				Κεντρικό
	El Hierro		Συνολικό	Συνολικό (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Συνολικό
	Elche	X				
	Ferrol	X		Συνολικό		
	Figueras					Συνολικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Gijón	X		Κεντρικό		
	Gerona	X	Συνολικό			
	Granada	X	Συνολικό			
	Huelva	X		Κεντρικό		
	Huesca					Συνολικό
	Ibiza		Συνολικό	Συνολικό (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Συνολικό			
	La Savina (Formentera)			Συνολικό (Cala Sabina)		
	Μητροπολιτική περιοχή Las Palmas de Gran Canaria	X	Κεντρικό (Las Palmas)	Κεντρικό (Las Palmas)		
	León	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Linares					Συνολικό
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Συνολικό
	Los Cristianos (Tenerife)			Συνολικό		
	Lugo	X				
	Μητροπολιτική περιοχή Madrid	X	Κεντρικό (Barajas)			Κεντρικό (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Συνολικό	Συνολικό		
	Málaga	X	Κεντρικό	Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Marbella	X				
	Melilla	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Monforte de Lemos					Συνολικό
	Motril			Συνολικό		
	Murcia	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Κεντρικό	Κεντρικό		
	Pamplona	X	Συνολικό			Συνολικό (Noain)
	Pasajes			Συνολικό		
	Pontevedra			Συνολικό (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Συνολικό (Fuerteventura)	Συνολικό		
	Sagunto			Συνολικό		Κεντρικό
	Salamanca	X	Συνολικό			Συνολικό
	San Cibrao			Συνολικό		
	San Sebastián de la Gomera		Συνολικό	Συνολικό		
	San Sebastián-Donostia	X	Συνολικό			Συνολικό (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Συνολικό (La Palma)	Συνολικό (Santa Cruz de la Palma)		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Μητροπολιτική περιοχή Santa Cruz de Tenerife	X	Συνολικό (Los Rodeos), κεντρικό (Reina Sofia)	Κεντρικό (συμπερ. Granadilla)		
	Santander	X	Συνολικό	Κεντρικό		Συνολικό (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Συνολικό			
	Μητροπολιτική περιοχή Sevilla	X	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Tarifa			Συνολικό		
	Tarragona-Reus	X	Συνολικό (Reus)	Κεντρικό (Tarragona)		
	Toledo					Συνολικό
	Tudela					Συνολικό
	Valencia	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό (Fonteta de Saint Lluís) Συνολικό (Silla)
	Valladolid	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Vigo	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Vilagarcia			Συνολικό		
	Vitoria-Gasteiz	X	Συνολικό			Κεντρικό (Jundiz)
	Zaragoza	X	Συνολικό			Κεντρικό
FR	Aiton-Bourgneuf					Συνολικό
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Amiens	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Συνολικό	
	Avignon					Κεντρικό
	Bastia		Συνολικό	Συνολικό		
	Bayonne			Συνολικό		Κεντρικό (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Συνολικό			
	Biarritz		Συνολικό			
	Bordeaux	X	Κεντρικό (Merignac)	Κεντρικό		Κεντρικό
	Boulogne-sur-Mer			Συνολικό		
	Brest	X	Συνολικό	Κεντρικό		
	Caen	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Calais			Κεντρικό		Κεντρικό (Channel Fixed Link)
	Cayenne	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Chalon-sur-Saône				Κεντρικό	
	Chalons-sur-Marne		Συνολικό (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Συνολικό		
	Clermont-Ferrand	X	Συνολικό			Συνολικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Dieppe			Συνολικό		
	Dijon	X				Κεντρικό
	Dunkerque			Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	Συνολικό (Point-à-Pitre)	Συνολικό		
	La Rochelle		Συνολικό	Συνολικό		
	Le Boulou					Συνολικό
	Le Havre	X		Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Le Mans	X				
	Lille	X	Κεντρικό (Lesquin)		Κεντρικό	Κεντρικό (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				Συνολικό	
	Limoges	X	Συνολικό			
	Lorient			Συνολικό		
	Μητροπολιτική περιοχή Lyon	X (συμπερ. Villeurbanne)	Κεντρικό (St Exupéry)		Κεντρικό	Κεντρικό
	Marquion (Cambrai)				Συνολικό	
	Martinique	X (Fort-de-France –Lamentin)	Συνολικό (Fort-de-France)	Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Marseille	X	Κεντρικό (Provence)	Κεντρικό (Marseille) Κεντρικό (Fos-sur-Mer)	Κεντρικό (Fos-sur-Mer)	Κεντρικό (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	Συνολικό	Συνολικό		
	Metz	X			Κεντρικό	
	Montpellier	X	Συνολικό			
	Mulhouse	X	Συνολικό (Mulhouse-Bale)		Κεντρικό (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Συνολικό	
	Nantes	X	Συνολικό (Nantes Atlantique)	Κεντρικό (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Συνολικό	
	Nice	X	Κεντρικό (Côte d'Azur)	Συνολικό		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Συνολικό	
	Noyon				Συνολικό	
	Orléans	X				Συνολικό
	Μητροπολιτική περιοχή Paris	X (συμπερ. Boulogne-Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	Κεντρικό (Charles de Gaulle) Κεντρικό (Orly)		Κεντρικό	Κεντρικό
	Péronne				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Perpignan	X				Συνολικό
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Συνολικό (Saint-Denis)	Συνολικό (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Συνολικό	
	Reims	X				
	Rennes	X				Συνολικό
	Roscoff			Συνολικό		
	Rouen	X		Κεντρικό	Κεντρικό	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Συνολικό		
	Saint-Martin			Συνολικό		
	Salaise-sur-Sanne				Συνολικό (Salaise-Sablons)	
	Sète			Κεντρικό	Κεντρικό	
	Strasbourg	X	Συνολικό (Entzheim)		Κεντρικό	Κεντρικό
	Thionville				Συνολικό	
	Toulon	X		Συνολικό		
	Toulouse	X	Κεντρικό (Blagnac)			Κεντρικό
	Tours	X				
	Valenciennes				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Villefranche-sur-Saône				Συνολικό	
HR	Cres			Συνολικό		
	Dubrovnik		Συνολικό	Συνολικό		
	Hvar			Συνολικό		
	Korčula			Συνολικό		
	Osijek	X	Συνολικό		Συνολικό	
	Ploče			Κεντρικό		
	Preko			Συνολικό		
	Pula		Συνολικό	Συνολικό		
	Rab			Συνολικό		
	Rijeka	X	Συνολικό	Κεντρικό		
	Rogac			Συνολικό		
	Šibenik			Συνολικό		
	Sisak				Συνολικό	
	Slavonski Brod				Κεντρικό	
	Split	X	Συνολικό	Κεντρικό		
	Stari Grad			Συνολικό		
	Supetar			Συνολικό		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Κεντρικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Zadar		Συνολικό	Συνολικό		
	Zagreb	X	Κεντρικό			Κεντρικό
IT	Alghero		Συνολικό			
	Ancona	X	Συνολικό	Κεντρικό		Κεντρικό (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Κεντρικό		
	Bari	X	Συνολικό	Κεντρικό		Κεντρικό
	Bergamo	X				Συνολικό (Cortenuova)
	Bologna	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Bolzano	X	Συνολικό			
	Brescia	X				Συνολικό
	Brindisi		Συνολικό	Συνολικό		
	Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate					Συνολικό
	Cagliari	X	Κεντρικό	Κεντρικό (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Συνολικό		
	Carloforte			Συνολικό		
	Casamicciola – Porto di Ischia			Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Catania	X	Συνολικό (Fontanarossa, διάδρομος έκτακτης ανάγκης Comiso)	Συνολικό		Συνολικό
	Cervignano					Κεντρικό
	Chioggia			Συνολικό	Συνολικό	
	Civitavecchia			Κεντρικό		
	Cremona				Κεντρικό	Συνολικό (PBL), συνολικό (Piadena)
	Faenza					Συνολικό
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Συνολικό			
	Fiumicino			Συνολικό		
	Foggia	X	Συνολικό			Συνολικό (Incoronata)
	Forlì	X				Συνολικό (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			Συνολικό		
	Gela			Συνολικό		
	Genova	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό (Vado)
	Gioia Tauro			Κεντρικό		
	Golfo Aranci			Συνολικό		
	Elba		Συνολικό			
	La Maddalena			Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	La Spezia			Κεντρικό		Κεντρικό (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Συνολικό			
	Lampedusa		Συνολικό			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Κεντρικό		Κεντρικό (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Κεντρικό	Συνολικό
	Marina di Carrara			Συνολικό		
	Messina	X		Συνολικό		
	Milano	X	Κεντρικό (Linate) Κεντρικό (Malpensa) Κεντρικό (Bergamo Orio al Serio)			Κεντρικό (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			Συνολικό		
	Modena	X				Συνολικό (Marzaglia)
	Monfalcone			Συνολικό	Συνολικό	
	Monza	X				
	Mortara					Συνολικό
	Napoli	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό (Nola), κεντρικό (Marcianise-Maddaloni)

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Novara	X				Κεντρικό (Novara-Agonate)
	Olbia		Συνολικό	Συνολικό		
	Orte					Συνολικό
	Ortona					Συνολικό
	Padova	X				Κεντρικό
	Palau			Συνολικό		
	Palermo	X	Κεντρικό	Κεντρικό (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria		Συνολικό			
	Parma	X				Συνολικό (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	Συνολικό			
	Pescara	X	Συνολικό			Συνολικό (Manoppello)
	Piacenza	X				Συνολικό
	Piombino			Συνολικό		
	Pisa		Συνολικό			
	Ponza			Συνολικό		
	Pordenone					Συνολικό
	Porto Empedocle			Συνολικό		
	Porto Levante			Συνολικό	Συνολικό	
	Porto Nogaro				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Porto Santo Stefano			Συνολικό		
	Porto Torres			Συνολικό		
	Portoferraio (Elba)			Συνολικό		
	Portogruaro					Συνολικό
	Portovesme			Συνολικό		
	Potenza	X				
	Prato	X				Κεντρικό
	Procida			Συνολικό		
	Ravenna	X		Κεντρικό	Κεντρικό	
	Reggio Calabria	X	Συνολικό	Συνολικό (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Συνολικό			
	Rivalta Scrivia					Συνολικό
	Roma	X	Κεντρικό (Fiumicino) Συνολικό (Ciampino)			Κεντρικό (Pomezia)
	Rovigo				Συνολικό	Συνολικό
	Salerno	X		Συνολικό		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Συνολικό		

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Siracusa	X		Συνολικό (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Κεντρικό		
	Terni	X				
	Torino	X	Κεντρικό			Κεντρικό (Orbassano)
	Trapani		Συνολικό	Συνολικό		
	Trento	X				Συνολικό
	Treviso		Συνολικό			
	Trieste	X	Συνολικό	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό	
	Verona	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Vicenza	X				
CY	Λευκωσία	X				
	Λεμεσός	X		Κεντρικό (συμπερ. Ζύγι)		
	Λάρνακα	X	Κεντρικό	Συνολικό		
	Πάφος		Συνολικό			
LV	Daugavpils		Συνολικό			
	Liepāja		Συνολικό	Συνολικό		
	Rīga	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό (Salaspils)

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Ventspils		Συνολικό	Κεντρικό		
LT	Jurbarkas				Συνολικό	
	Kaunas	X	Συνολικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Klaipėda	X		Κεντρικό		Κεντρικό
	Marijampolė					Συνολικό
	Palanga		Συνολικό			
	Panevėžys	X				Συνολικό
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Κεντρικό			Κεντρικό
LU	Luxembourg	X	Κεντρικό		Κεντρικό (Mertert)	Κεντρικό (Bettembourg)
HU	Baja				Συνολικό	
	Budapest	X	Κεντρικό (Liszt Ferenc)		Κεντρικό (Csepel)	Κεντρικό (Soroksár)
	Debrecen	X	Συνολικό			
	Dunaújváros				Συνολικό	
	Fényeslitke					Συνολικό (East-West Gate)
	Győr	X			Συνολικό (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Κεντρικό	
	Miskolc	X				Συνολικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Mohács				Συνολικό	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Συνολικό	
	Pécs	X				
	Sármellék		Συνολικό			
	Sopron					Συνολικό
	Szeged	X			Συνολικό	
	Székesfehérvár	X				Συνολικό
	Záhony					Κεντρικό
MT	Cirkewwa			Συνολικό		
	Marsaxlokk			Κεντρικό		
	Mgarr			Συνολικό		
	Valletta	X	Κεντρικό (Malta – Luqa)	Κεντρικό		
NL	Alblasserdam				Συνολικό	
	Alkmaar	X			Συνολικό	
	Almelo				Κεντρικό	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Συνολικό	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Κεντρικό (Schiphol)	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Συνολικό	
	Bergen op Zoom				Κεντρικό	
	Born				Συνολικό	
	Beverwijk			Συνολικό	Συνολικό	
	Breda	X				
	Cuijk				Συνολικό	
	Delfzijl/Eemshaven			Συνολικό		
	Den Bosch	X			Συνολικό	
	Den Haag	X				
	Den Helder			Συνολικό		
	Deventer				Κεντρικό	
	Dordrecht	X		Συνολικό	Συνολικό	
	Drachten				Συνολικό	
	Eemshaven			Συνολικό	Συνολικό	
	Eindhoven	X	Συνολικό			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Συνολικό	
	Geertruidenberg				Συνολικό	
	Gennep				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Gorinchem				Συνολικό	
	Gouda				Συνολικό	
	Groningen	X	Συνολικό		Συνολικό	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Συνολικό	Συνολικό	
	Heerenveen				Συνολικό	
	Hengelo				Κεντρικό	
	Kampen				Συνολικό	
	Leeuwarden	X			Συνολικό	
	Leiden	X				
	Lelystad				Συνολικό	
	Lemsterland				Συνολικό	
	Lochem				Συνολικό	
	Maasbracht				Συνολικό	
	Maasdriel				Συνολικό	
	Maastricht	X	Συνολικό Maastricht – Aachen)		Συνολικό	
	Meppel				Συνολικό	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Nijmegen	X			Κεντρικό	
	Oosterhout				Συνολικό	
	Oss				Συνολικό	
	Reimerswaal				Συνολικό	
	Roermond				Συνολικό	
	Rotterdam	X	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Sneek				Συνολικό	
	Stein				Συνολικό	
	Terneuzen, Vlissingen			Κεντρικό (Terneuzen), Κεντρικό (Vlissingen)	Κεντρικό (Terneuzen), Κεντρικό (Vlissingen)	
	Tiel				Συνολικό	
	Tilburg	X			Συνολικό	
	Utrecht	X			Κεντρικό	
	Veghel				Συνολικό	
	Velzen/Ijmuiden			Συνολικό		
	Venlo	X			Συνολικό	Συνολικό (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Συνολικό		
	Wageningen				Συνολικό	
	Wanssum				Συνολικό	
	Zaandam				Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Συνολικό	
	Zwolle	X			Συνολικό	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Συνολικό			Κεντρικό (Werndorf)
	Innsbruck	X	Συνολικό			
	Klagenfurt	X	Συνολικό			Κεντρικό (Villach-Fürnitz)
	Krems				Συνολικό	
	Linz-Wels	X (Linz)	Συνολικό (Linz)		Κεντρικό (Enns), κεντρικό (Linz)	Κεντρικό (Wels)
	Salzburg	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό (Wien), κεντρικό (Wien Süd)
	Wolfurt					Συνολικό
	Wörgl					Συνολικό
PL	Białystok	X				Συνολικό
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Συνολικό
	Bydgoszcz	X	Συνολικό			Συνολικό (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Chełm					Συνολικό
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Συνολικό
	Elbląg	X				
	Ełk					Συνολικό
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice/Górnośląska Metropolis	X	Κεντρικό (Pyrzowice)			Κεντρικό (Slawków) Συνολικό (Gliwice/Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Legnica	X				
	Lublin	X	Συνολικό			Συνολικό
	Łódź	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Malaszewicze/Terespol					Συνολικό
	Medyka/Zurawica					Συνολικό
	Olsztyn	X	Συνολικό (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Płock	X				
	Police			Συνολικό	Συνολικό	
	Poznań	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Συνολικό
	Rzeszów	X	Συνολικό			
	Szczecin – Świnoujście	X	Κεντρικό (Szczecin)	Κεντρικό (Szczecin), Κεντρικό (Świnoujście)	Κεντρικό (Szczecin), Κεντρικό (Świnoujście)	Κεντρικό (Szczecin), Κεντρικό (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (συμπερ. Gdańsk)	Κεντρικό (Gdánsk)	Κεντρικό (Gdańsk), κεντρικό (Gdynia)		Κεντρικό (Gdánsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Κεντρικό, εκτεταμένο κεντρικό (CPK)			Κεντρικό (Warszawa) Εκτεταμένο κεντρικό (CPK) Συνολικό (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Zduńska Wola					Κεντρικό
	Zielona Góra	X				

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
PT	Aveiro			Συνολικό		Συνολικό (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Συνολικό			
	Braga	X				Συνολικό (Lousado)
	Bragança		Συνολικό			
	Caniçal (Madeira)			Συνολικό		
	Coimbra	X				Κεντρικό (Alfarelos) Κεντρικό (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	Elvas					Συνολικό
	Entroncamento					Συνολικό
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Συνολικό			Συνολικό (Loulé)
	Figueira da Foz			Συνολικό		
	Flores (Açores)		Συνολικό	Συνολικό (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Συνολικό (Cristiano Ronaldo)	Συνολικό		
	Graciosa (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	Guarda					Συνολικό

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Horta (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	Leiria	X				
	Μητροπολιτική περιοχή Lisboa	X	Κεντρικό (Humberto Delgado)	Κεντρικό (Lisboa/Setúbal)	Κεντρικό (Lisboa/Setúbal)	Κεντρικό (Lisboa Norte) Κεντρικό (Alcont) Κεντρικό (Bobadela North) Κεντρικό (Bobadela Central) Κεντρικό (Bobadela South), συνολικό (Setúbal)
	Pico (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Συνολικό	Συνολικό		
	Poceirão					Κεντρικό
	Portimão			Συνολικό		
	Μητροπολιτική περιοχή Porto	X	Κεντρικό (Sá Carneiro)	Κεντρικό (Leixões)	Κεντρικό	Κεντρικό (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Συνολικό	Συνολικό		
	Santa Maria (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	São Jorge (Açores)		Συνολικό	Συνολικό		
	Sines			Κεντρικό		Κεντρικό (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Συνολικό	Συνολικό (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		Συνολικό			

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Συνολικό
	Aiud					Συνολικό
	Basarabi				Συνολικό	
	Bacău	X	Συνολικό			
	Baia Mare	X	Συνολικό			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Συνολικό	Συνολικό	
	Braşov	X				Συνολικό
	Bucureşti	X	Κεντρικό (Henri Coandă)		Συνολικό (1 Decembrie)	Κεντρικό
	Buzău	X				
	Calafat				Κεντρικό	
	Călăraşi				Συνολικό	
	Cernavoda				Κεντρικό	
	Cluj-Napoca	X	Συνολικό			Συνολικό
	Constanţa	X	Συνολικό	Κεντρικό (Constanta/Midia)	Κεντρικό (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Συνολικό			Κεντρικό
	Drobeta-Turnu Severin				Κεντρικό	
	Galaţi	X		Κεντρικό	Κεντρικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Giurgiu				Κεντρικό	
	Iaşi	X	Συνολικό			
	Măcin				Συνολικό	
	Mahmudia				Συνολικό	
	Medgidia				Συνολικό	
	Moldova Veche				Συνολικό	
	Oltenţa				Συνολικό	
	Oradea	X	Συνολικό			
	Ovidiu				Συνολικό	
	Piatra Neamt	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Συνολικό			
	Suceava	X	Συνολικό			Συνολικό
	Sulina				Συνολικό	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Tulcea		Συνολικό	Συνολικό	Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Turda					Συνολικό
SI	Koper			Κεντρικό		
	Ljubljana	X	Κεντρικό			Κεντρικό
	Maribor	X	Συνολικό			Συνολικό
	Portorož		Συνολικό			
SK	Bratislava	X	Κεντρικό		Κεντρικό	Κεντρικό
	Čierna nad Tisou					Κεντρικό
	Komárno				Κεντρικό	
	Košice	X	Συνολικό			Συνολικό
	Leopoldov-Šulekovo					Συνολικό
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Συνολικό			
	Žilina	X				Κεντρικό
FI	Eckerö			Συνολικό		
	Enontekiö		Συνολικό			
	Hanko			Συνολικό		
	Helsinki	X	Κεντρικό (Vantaa)	Κεντρικό		
	Inkoo			Συνολικό		
	Ivalo		Συνολικό			
	Joensuu		Συνολικό		Συνολικό	

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Jyväskylä	X	Συνολικό			
	Kajaani		Συνολικό			
	Kaskinen			Συνολικό		
	Kemi		Συνολικό (Kemi-Tornio)	Συνολικό		
	Kittila		Συνολικό			
	Kokkola			Συνολικό		
	Kotka-Hamina			Κεντρικό (Hamina), κεντρικό (Kotka)		
	Kouvola					Κεντρικό
	Kruunupyy		Συνολικό			
	Kuopio	X	Συνολικό			
	Kuusamo		Συνολικό			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Συνολικό		Συνολικό	
	Maarianhamina		Συνολικό	Συνολικό		
	Oulu	X	Συνολικό (Oulu)	Κεντρικό (Oulu)		
	Pori		Συνολικό	Συνολικό		
	Rauma			Συνολικό		
	Raahe			Συνολικό		
	Rovaniemi		Συνολικό			

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Savonlinna		Συνολικό			
	Tampere	X	Συνολικό			Συνολικό
	Tornio			Συνολικό		
	Turku-Naantali	X	Κεντρικό (Turku)	Κεντρικό (Turku), κεντρικό (Naantali)		
	Vaasa		Συνολικό			
SE	Älmhult					Συνολικό
	Ängelholm		Συνολικό			
	Arvidsjaur		Συνολικό			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Συνολικό			
	Gävle	X		Συνολικό		Συνολικό
	Göteborg	X	Κεντρικό (Landvetter)	Κεντρικό	Κεντρικό	Κεντρικό
	Grisslehamn			Συνολικό		
	Hagfors		Συνολικό			
	Halmstad	X		Συνολικό		
	Helsingborg	X		Συνολικό		
	Hemavan		Συνολικό			
	Jönköping	X	Συνολικό			Συνολικό

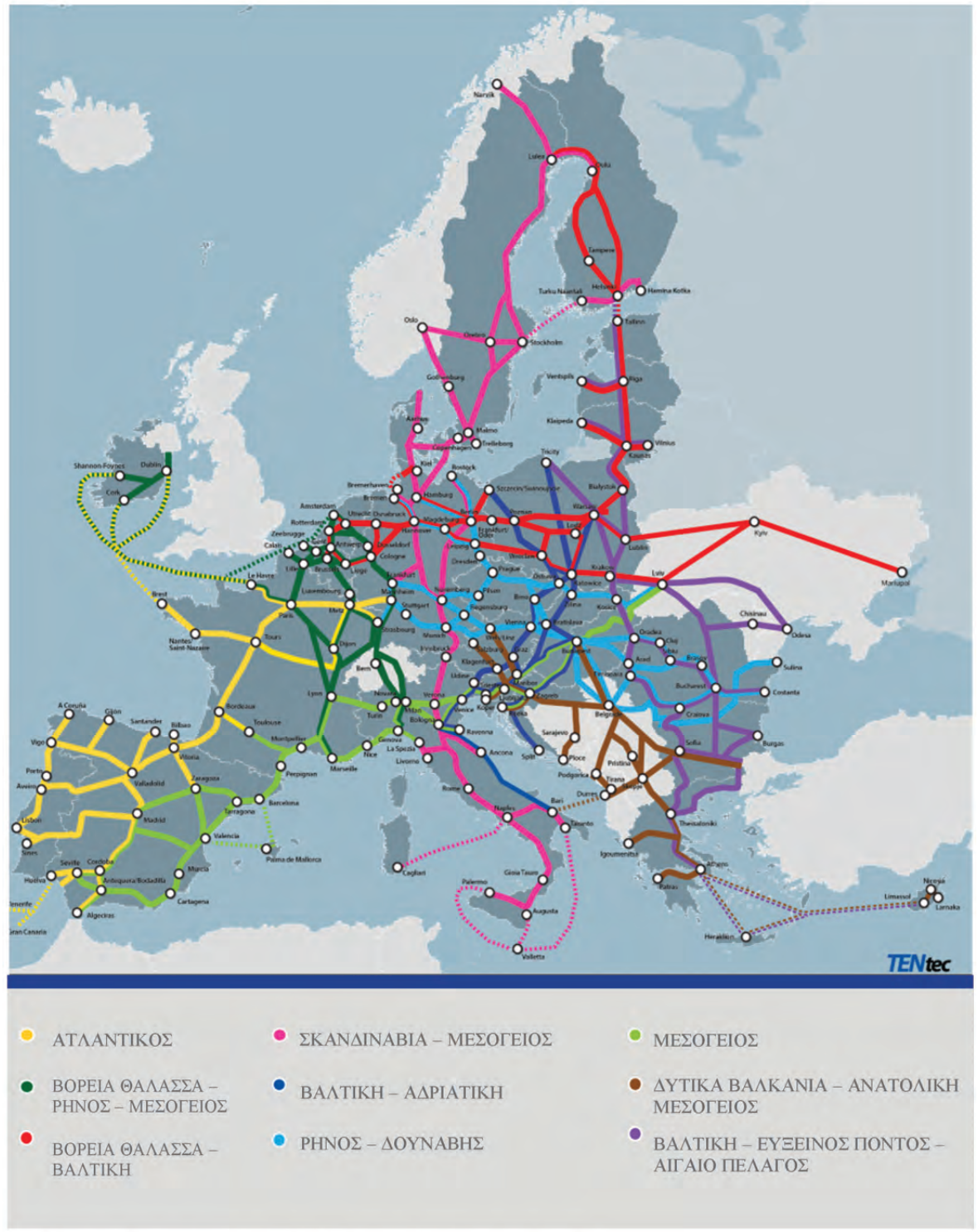
Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Kalmar		Συνολικό			
	Kapellskär (Norrtälje)			Συνολικό		
	Karlshamn			Συνολικό		
	Karlskrona			Συνολικό		
	Kiruna		Συνολικό			
	Köping			Συνολικό	Συνολικό	
	Linköping	X				
	Luleå		Συνολικό	Κεντρικό		Συνολικό
	Lund	X				
	Lycksele		Συνολικό			
	Malmö	X	Κεντρικό	Κεντρικό		Κεντρικό
	Mora		Συνολικό			
	Norrköping	X		Συνολικό		
	Nyköping		Συνολικό (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	Συνολικό			Κεντρικό (Hallsberg)
	Oskarshamn			Συνολικό		
	Östersund		Συνολικό			
	Oxelösund			Συνολικό		
	Pajala		Συνολικό			

Κράτος μέλος	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΚΟΜΒΟΥ	ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ-ΟΔΙΚΟΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ / ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ
	Piteå			Συνολικό		
	Ronneby		Συνολικό			
	Rosersberg (Sigtuna)					Συνολικό
	Skellefteå		Συνολικό			
	Södertälje	X			Συνολικό	
	Stenungsund			Συνολικό		
	Stockholm	X	Κεντρικό (Arlanda), συνολικό (Bromma)	Κεντρικό (Stockholm), συνολικό (Stockholm-Nynäshamn)	Κεντρικό	Κεντρικό
	Strömstad			Συνολικό		
	Sundsvall	X	Συνολικό	Συνολικό		Συνολικό
	Sveg		Συνολικό			
	Trelleborg			Κεντρικό		Κεντρικό
	Umeå	X	Συνολικό	Συνολικό		Συνολικό
	Uppsala	X				
	Varberg			Συνολικό		
	Västerås	X		Συνολικό	Συνολικό	
	Vilhelmina		Συνολικό			
	Visby		Συνολικό	Συνολικό		
	Ystad			Συνολικό		

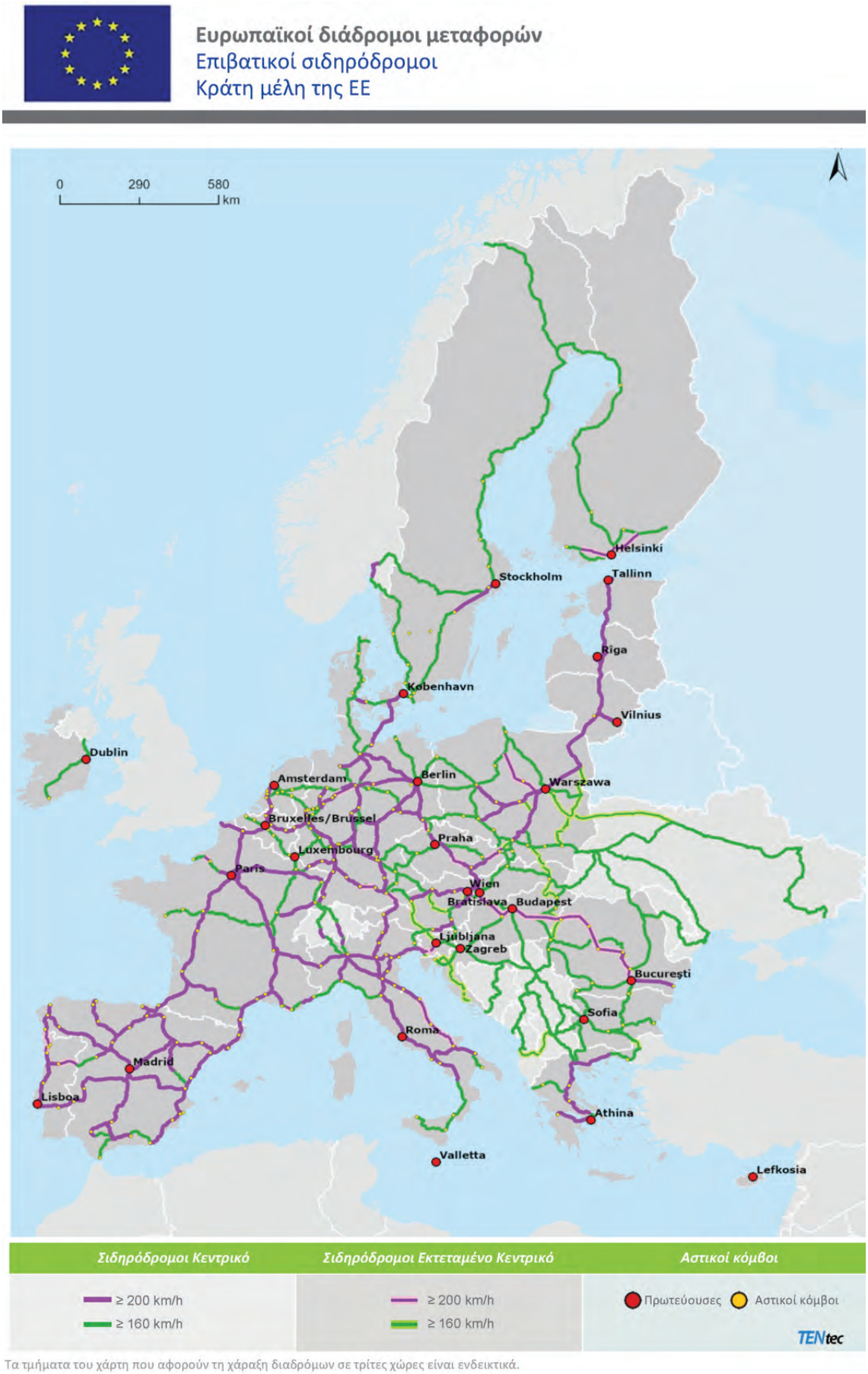
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΧΑΡΑΞΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

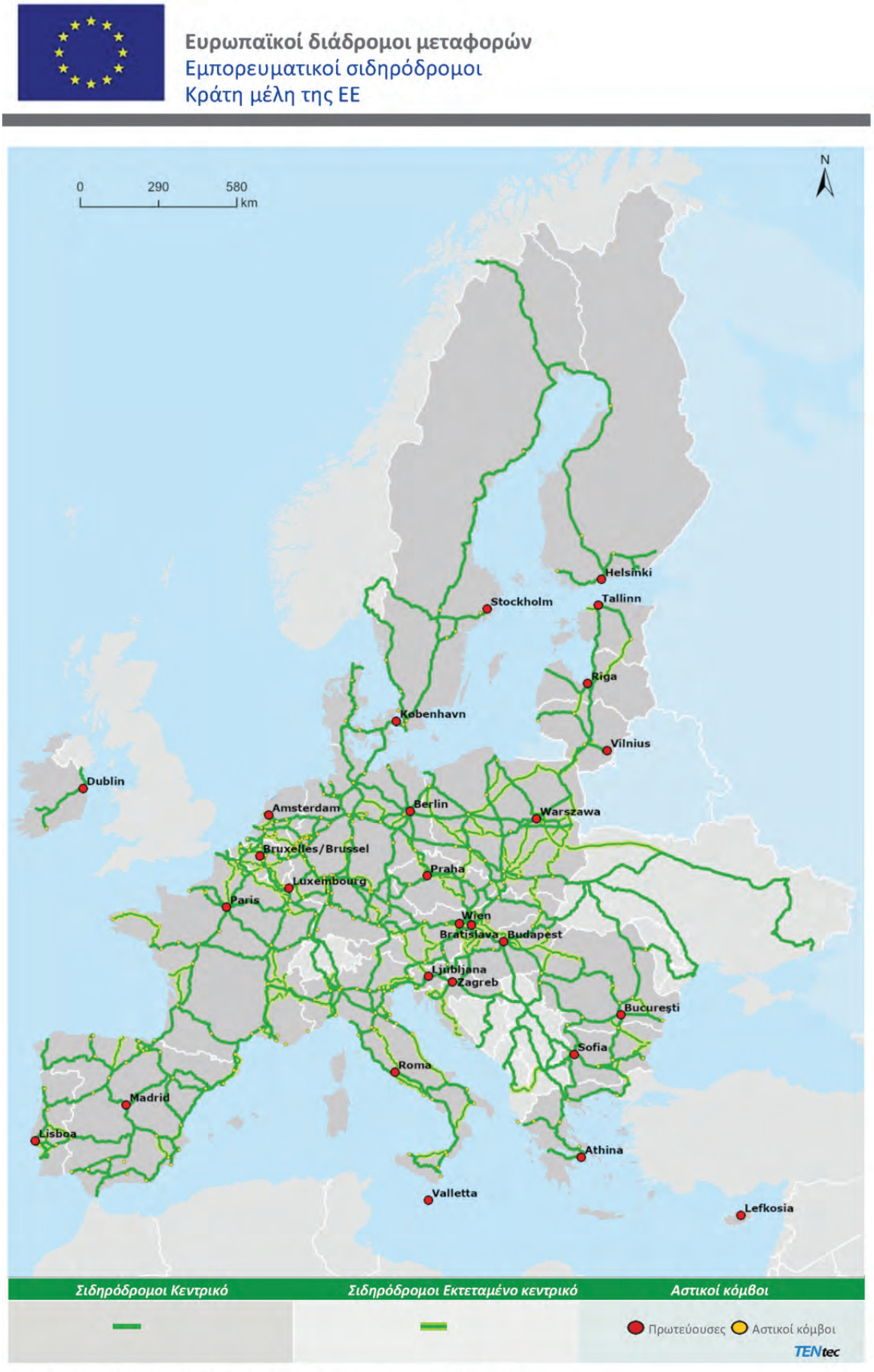
Ευρετήριο χαρτών για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

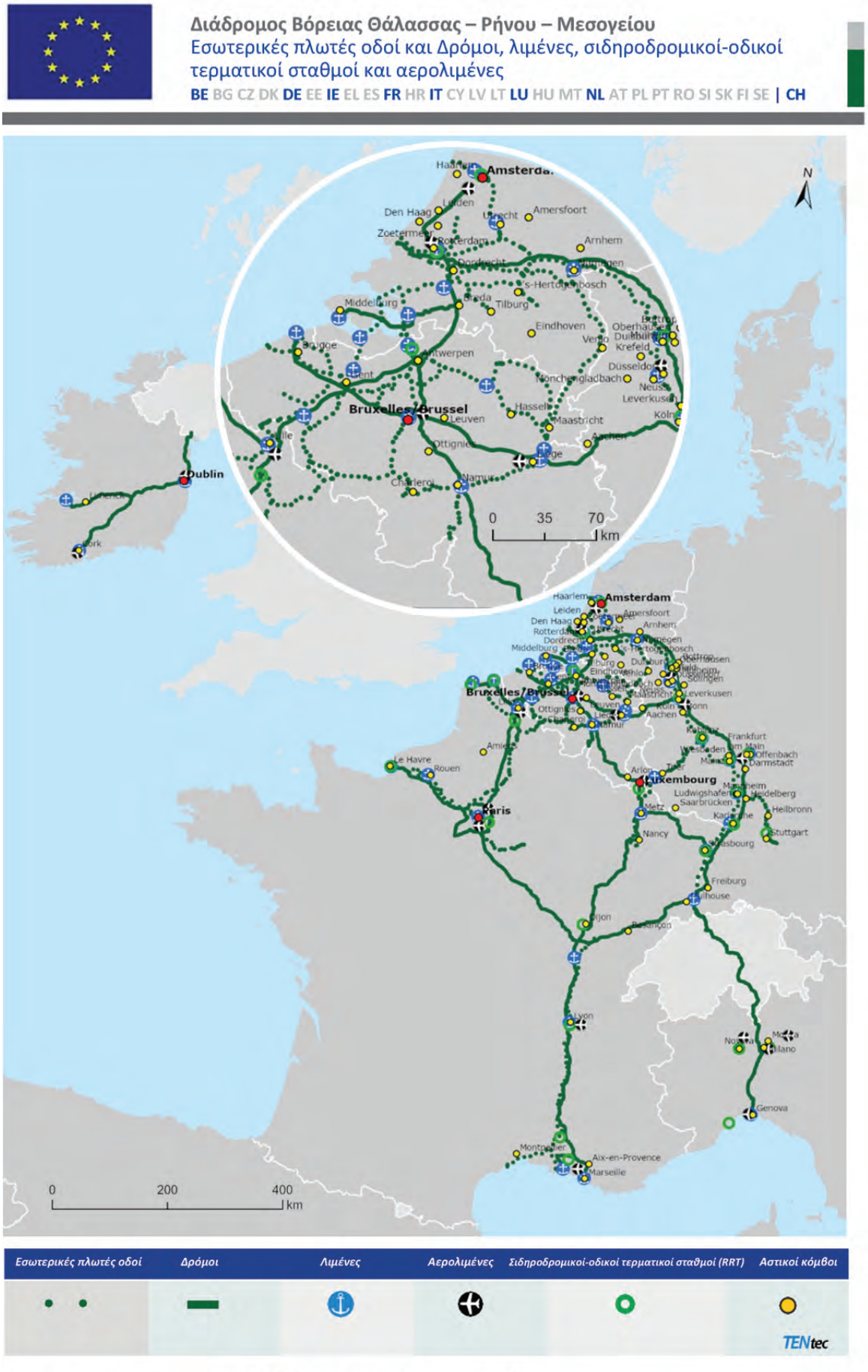
Διάδρομος Ατλαντικού
Εσωτερικές πλωτές οδοί και Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



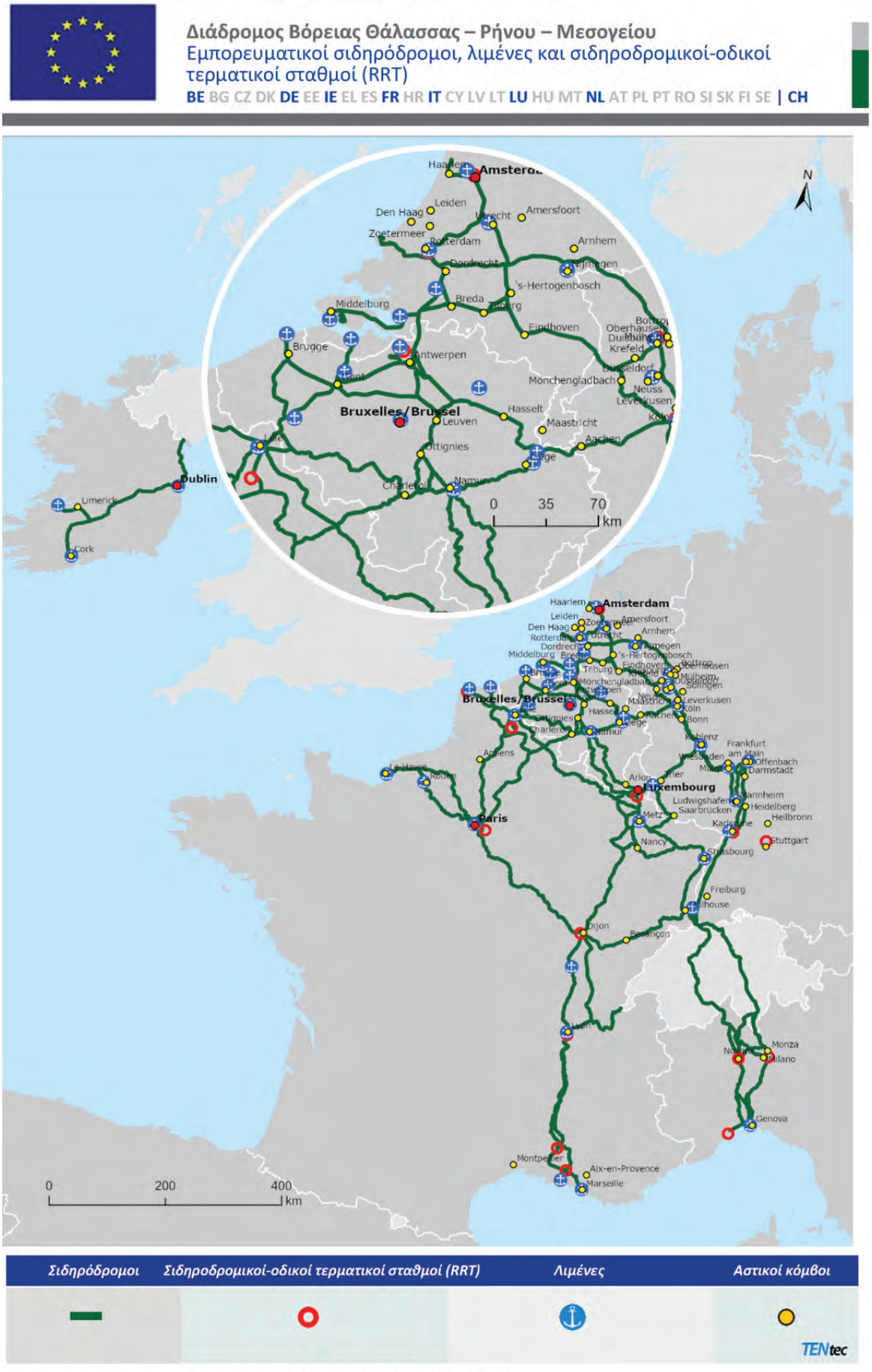
Διάδρομος Ατλαντικού
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK **DE** EE **IE** EL **ES** **FR** HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE



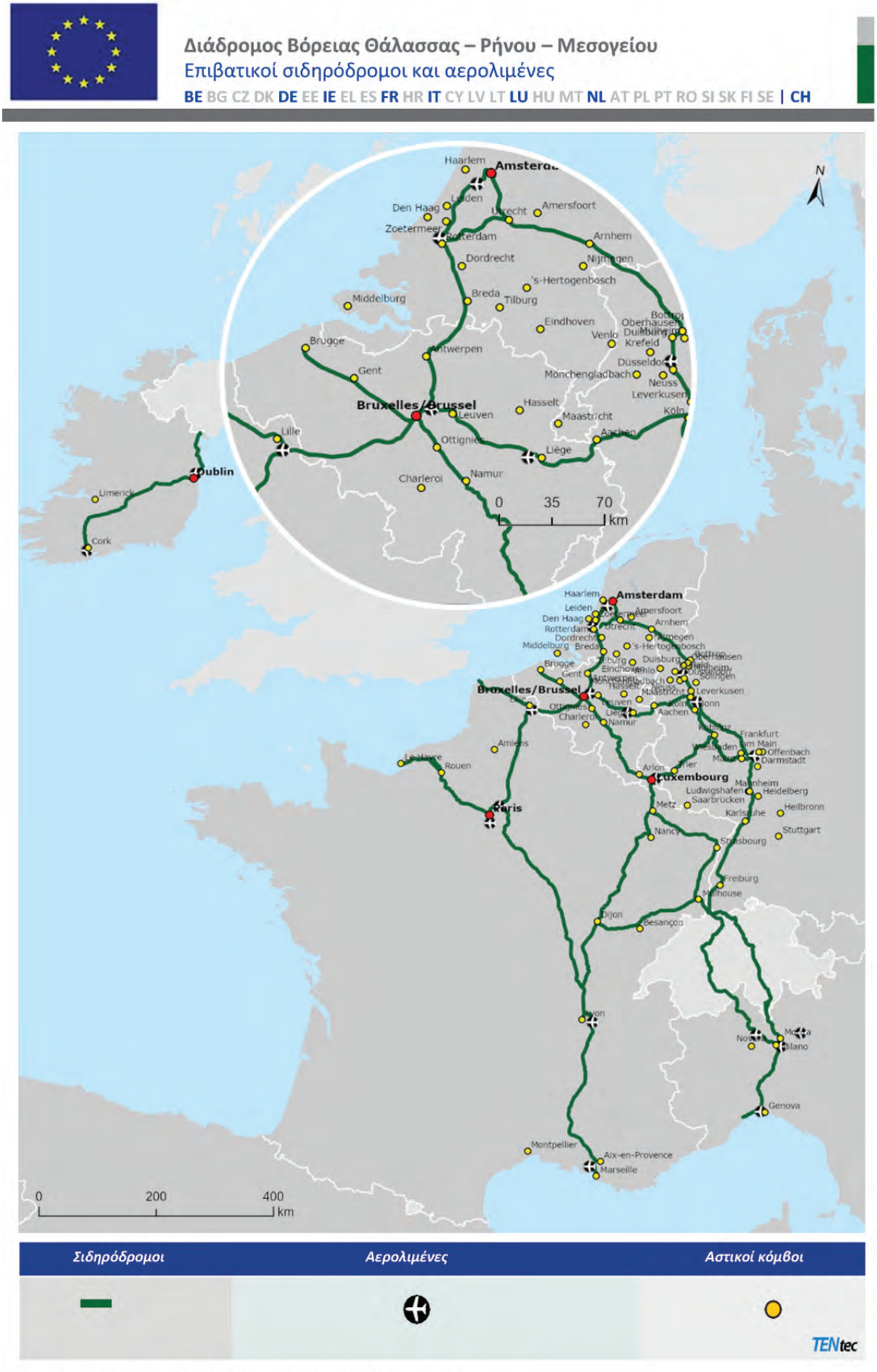

Διάδρομος Ατλαντικού
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Reims
Paris
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Σιδηρόδρομοι
Αερολιμένες
Αστικοί κόμβοι
TENtec



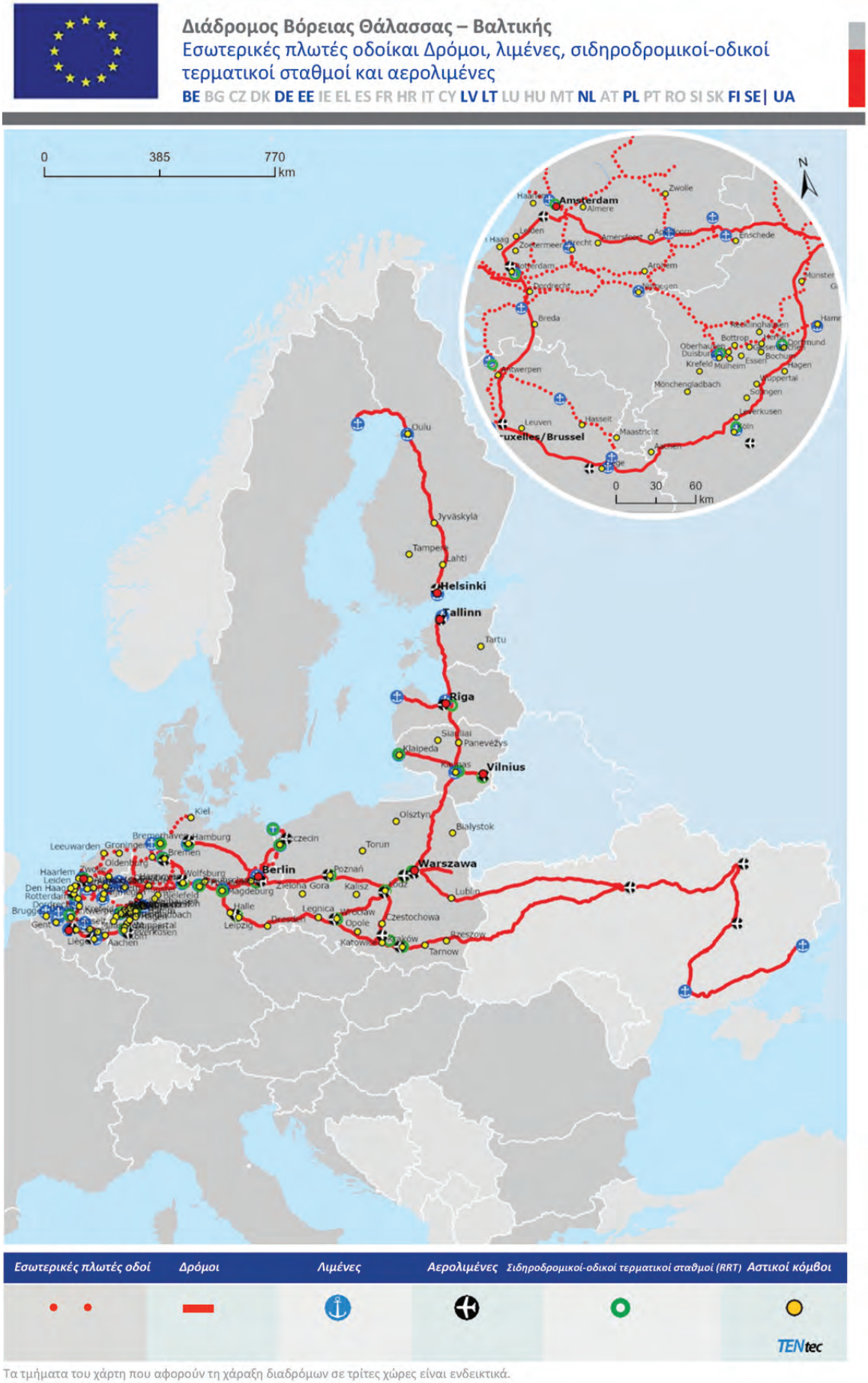
Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



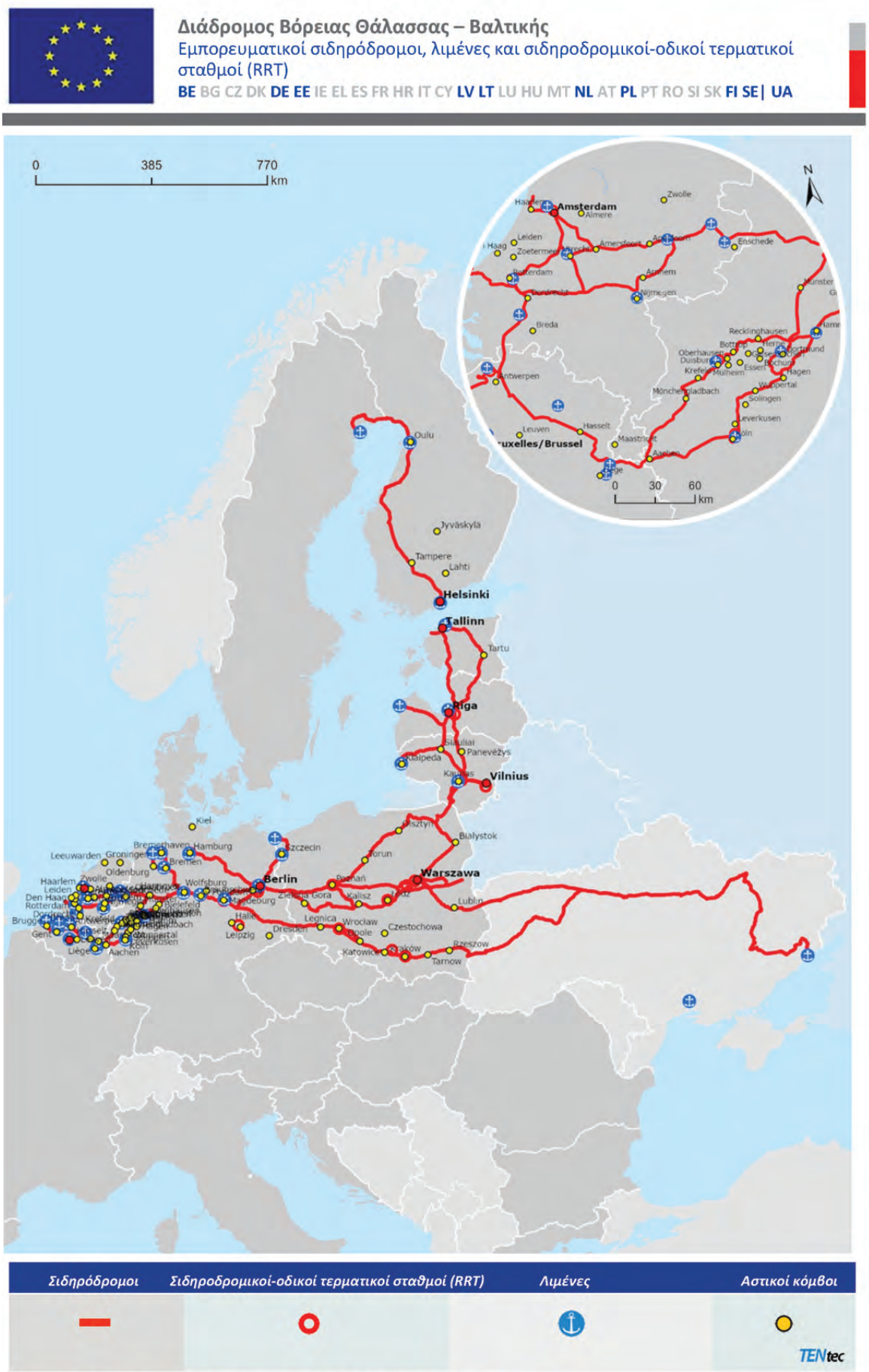
Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



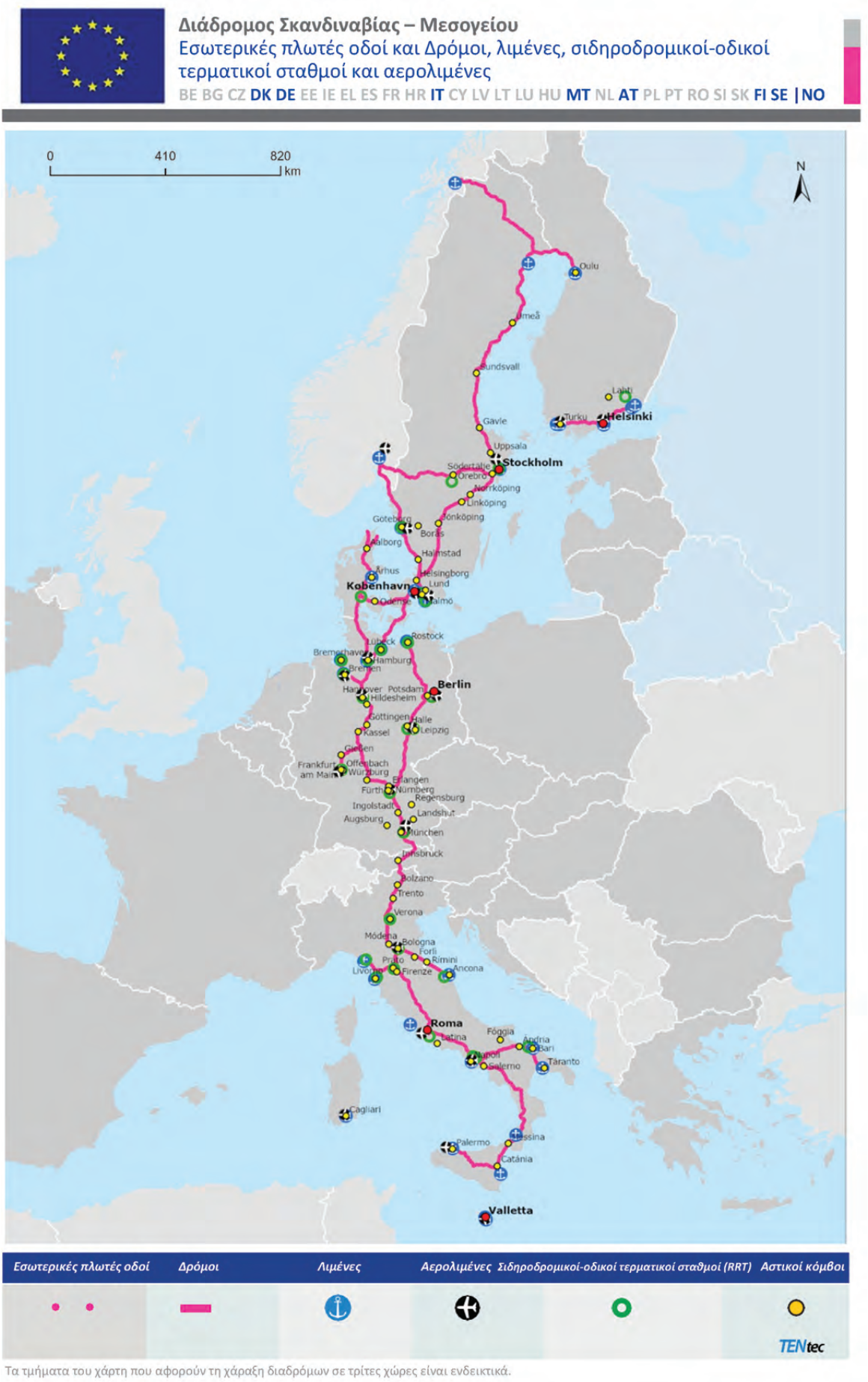
Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

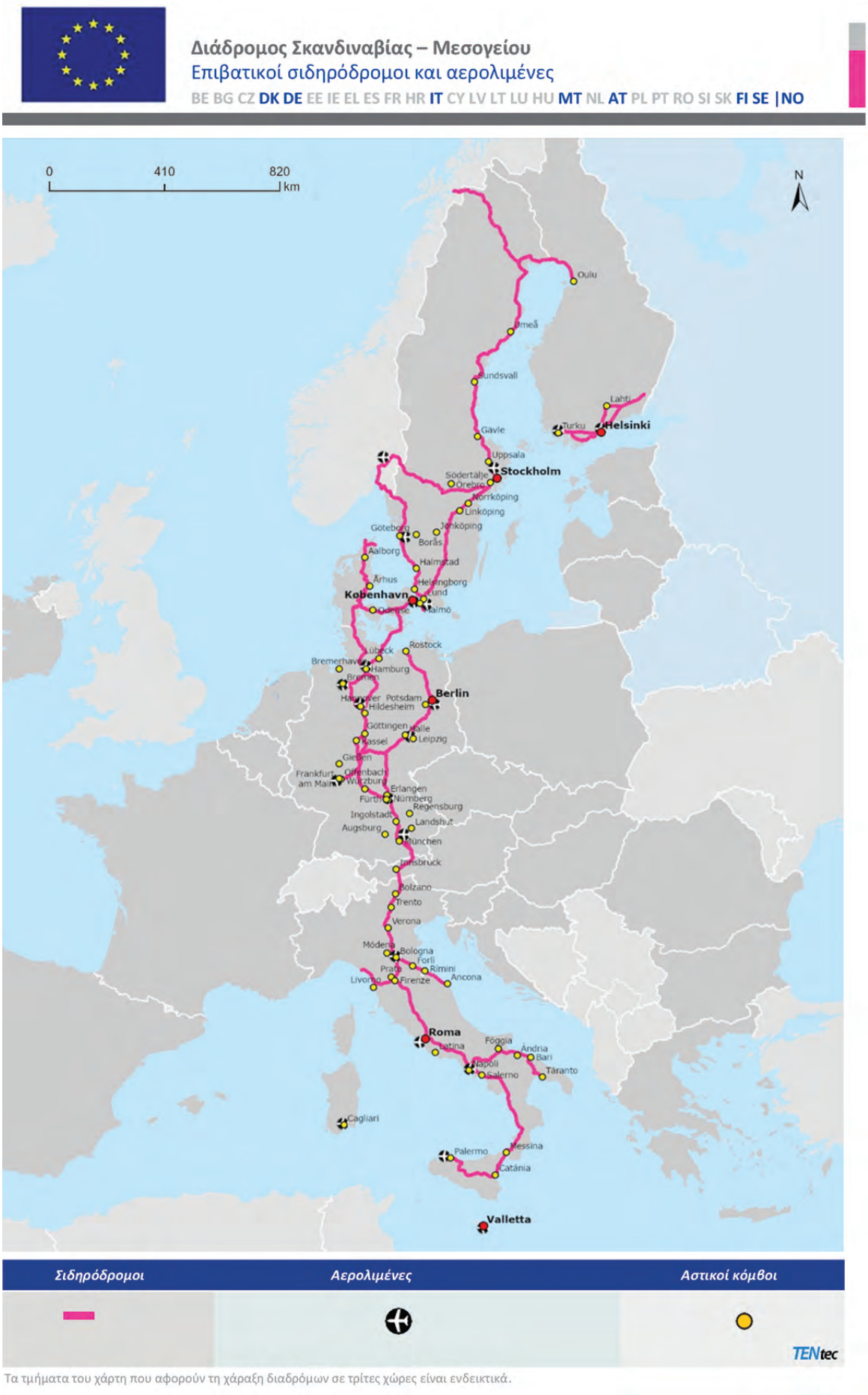


Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

Διάδρομος Σκανδιναβίας – Μεσογείου
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ **DK DE** EE IE EL ES FR HR **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL **AT** PL PT RO SI SK **FI SE** | **NO**



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

Διάδρομος Βαλτικής – Αδριατικής

Εσωτερικές πλωτές οδοί και Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες

BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU **HU** MT NL **AT** **PL** PT RO **SI** **SK** FI SE



Διάδρομος Βαλτικής – Αδριατικής
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG **CZ** DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU **HU** MT NL **AT** **PL** PT RO **SI** **SK** FI SE

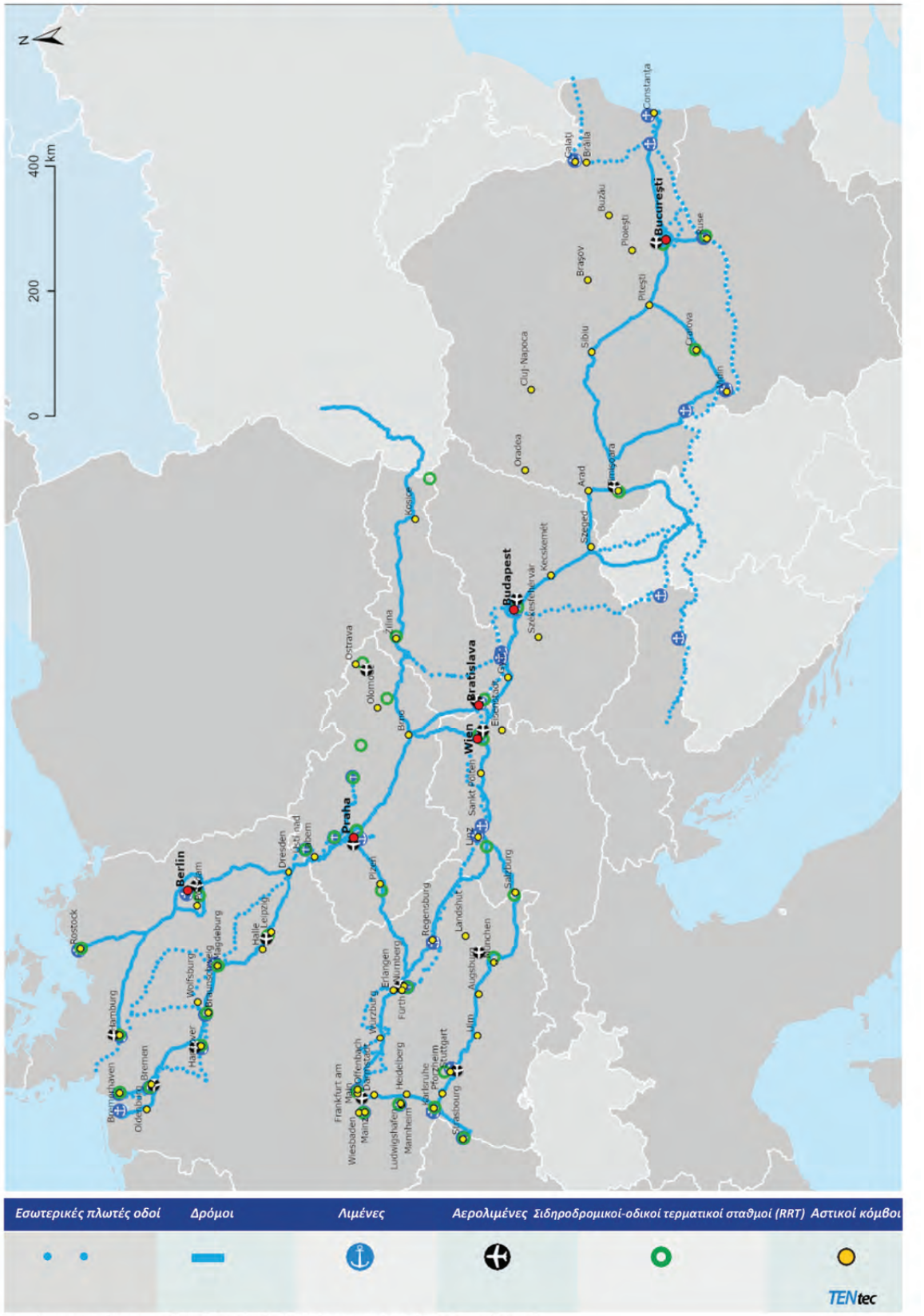



Διάδρομος Βαλτικής – Αδριατικής
Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biała
Žilina
Graz
Maribor
Udine
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Σιδηρόδρομοι
Αερολιμένες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

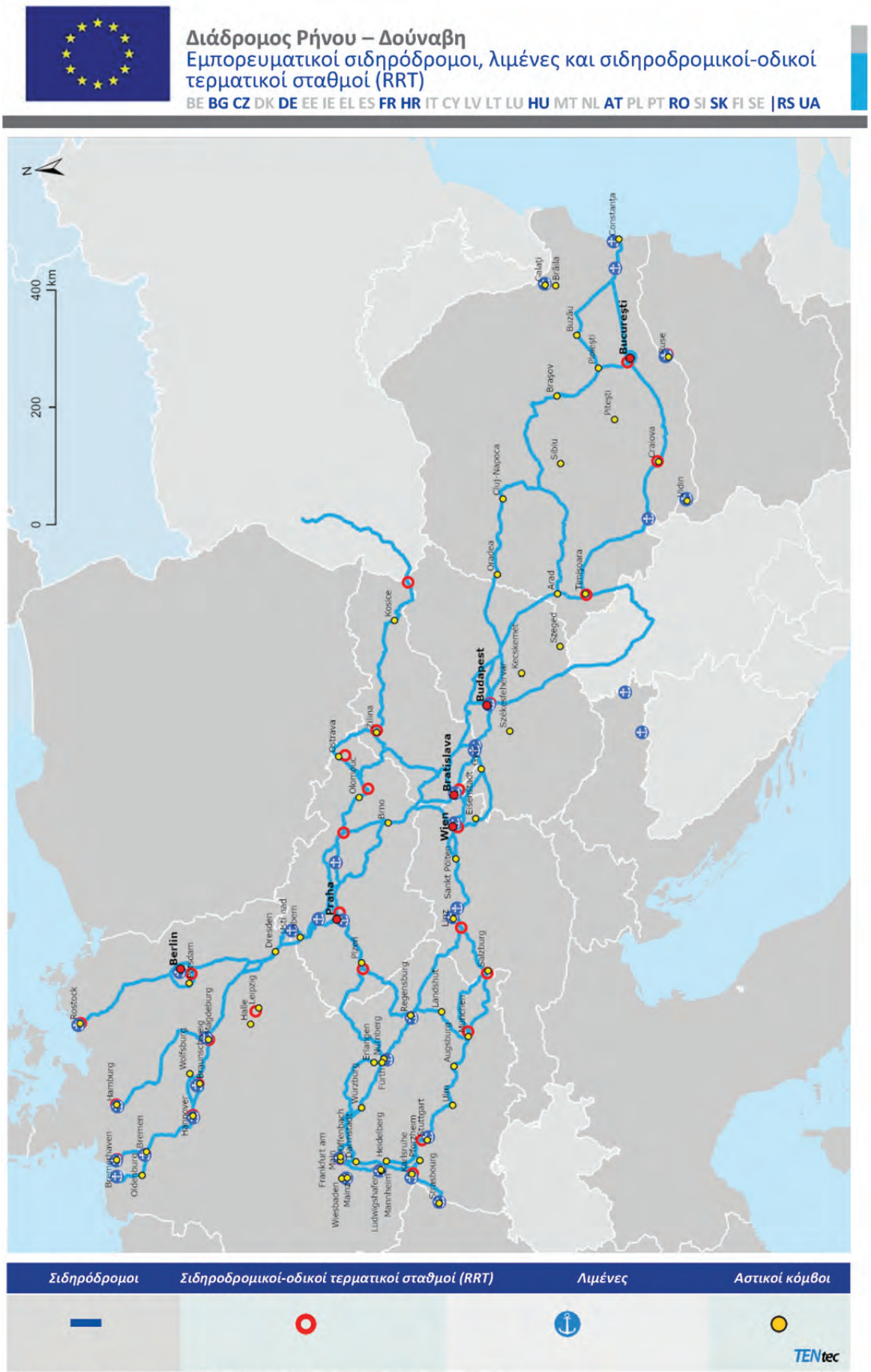
Διάδρομος Ρήνου – Δούναβη

Εσωτερικές πλωτές οδοί και Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες

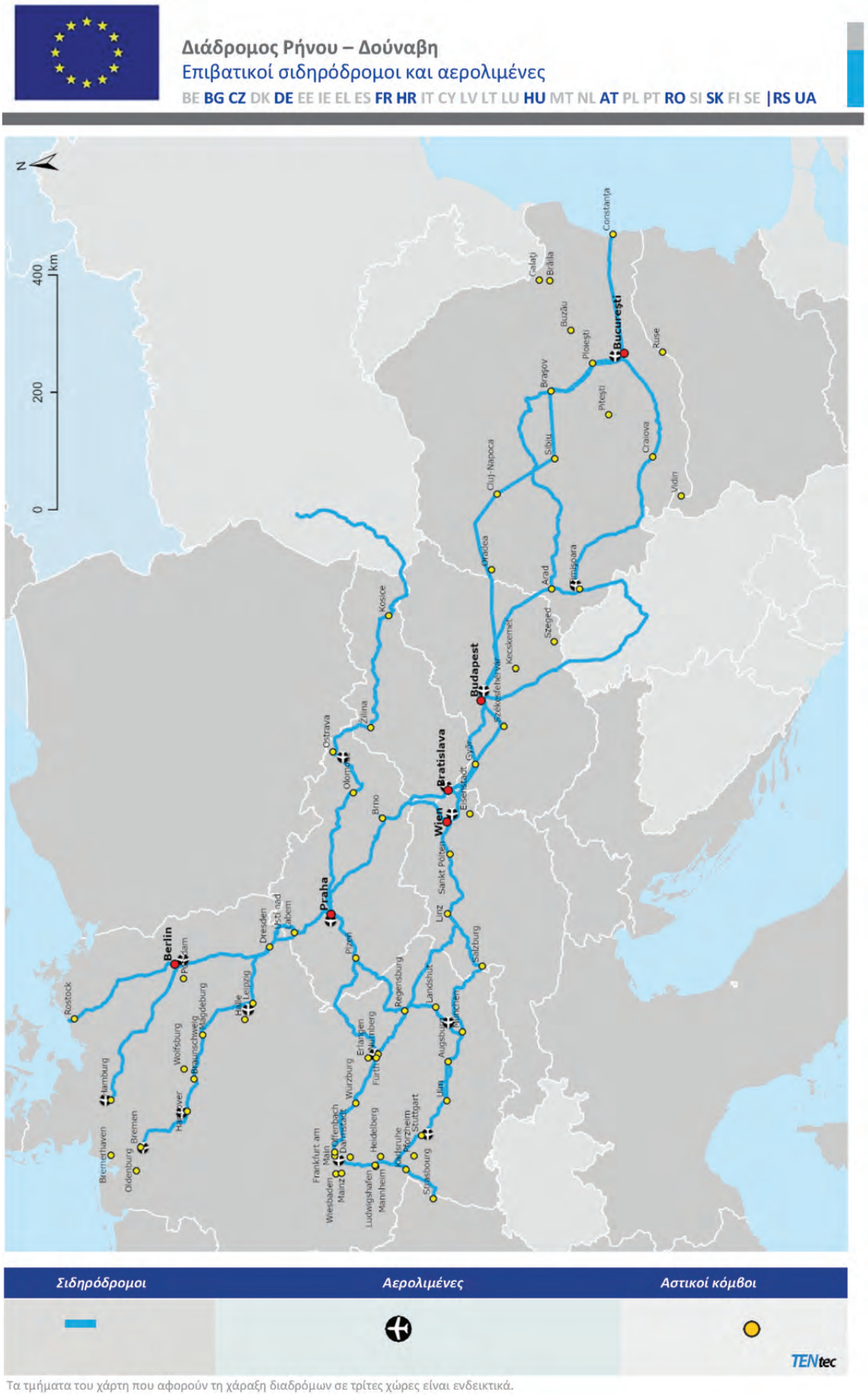
BE **BG** **CZ** DK **DE** EE IE EL ES **FR** **HR** IT CY LV LT LU **HU** MT NL **AT** PL PT **RO** SI **SK** FI SE | **RS** **UA**



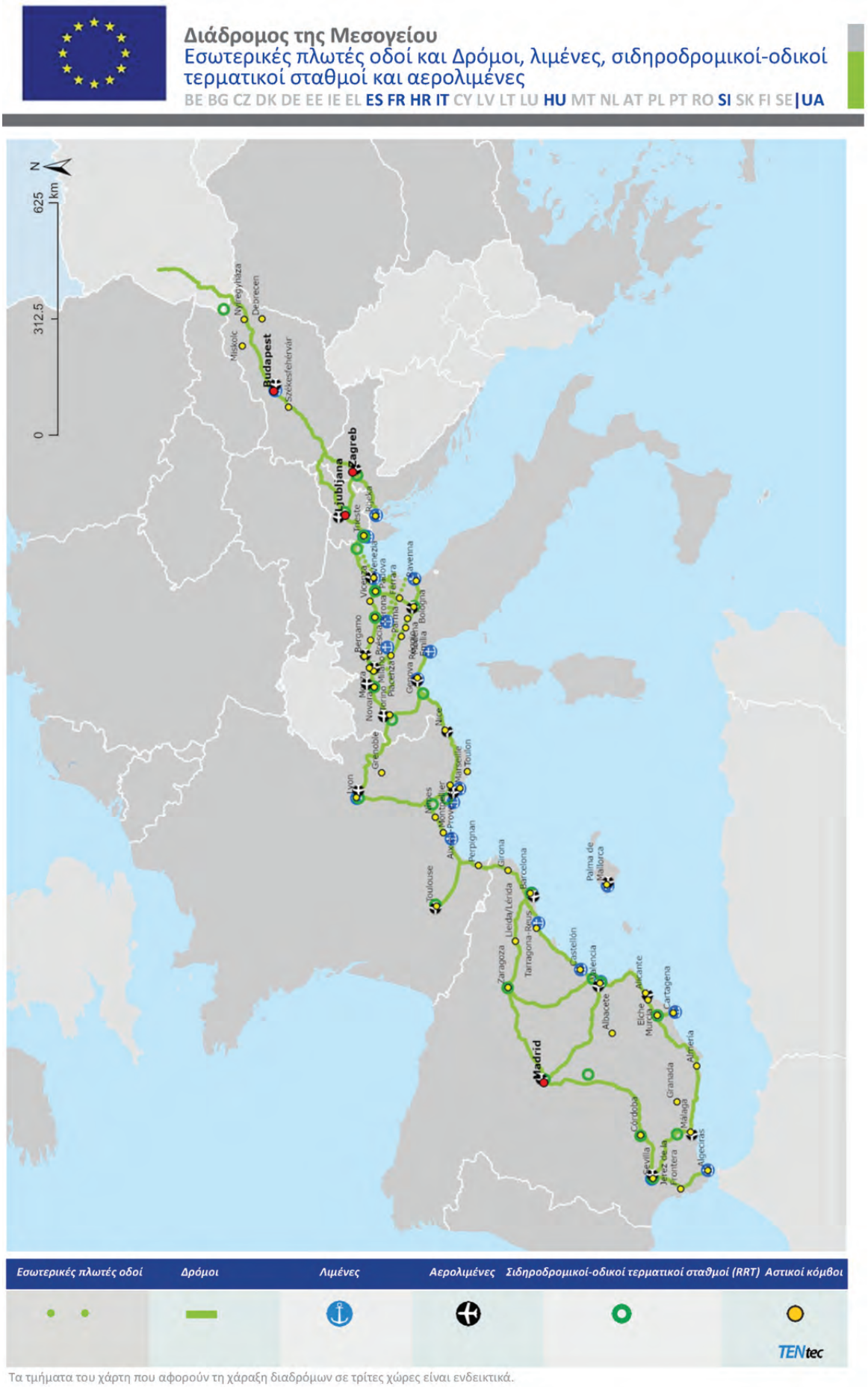
Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

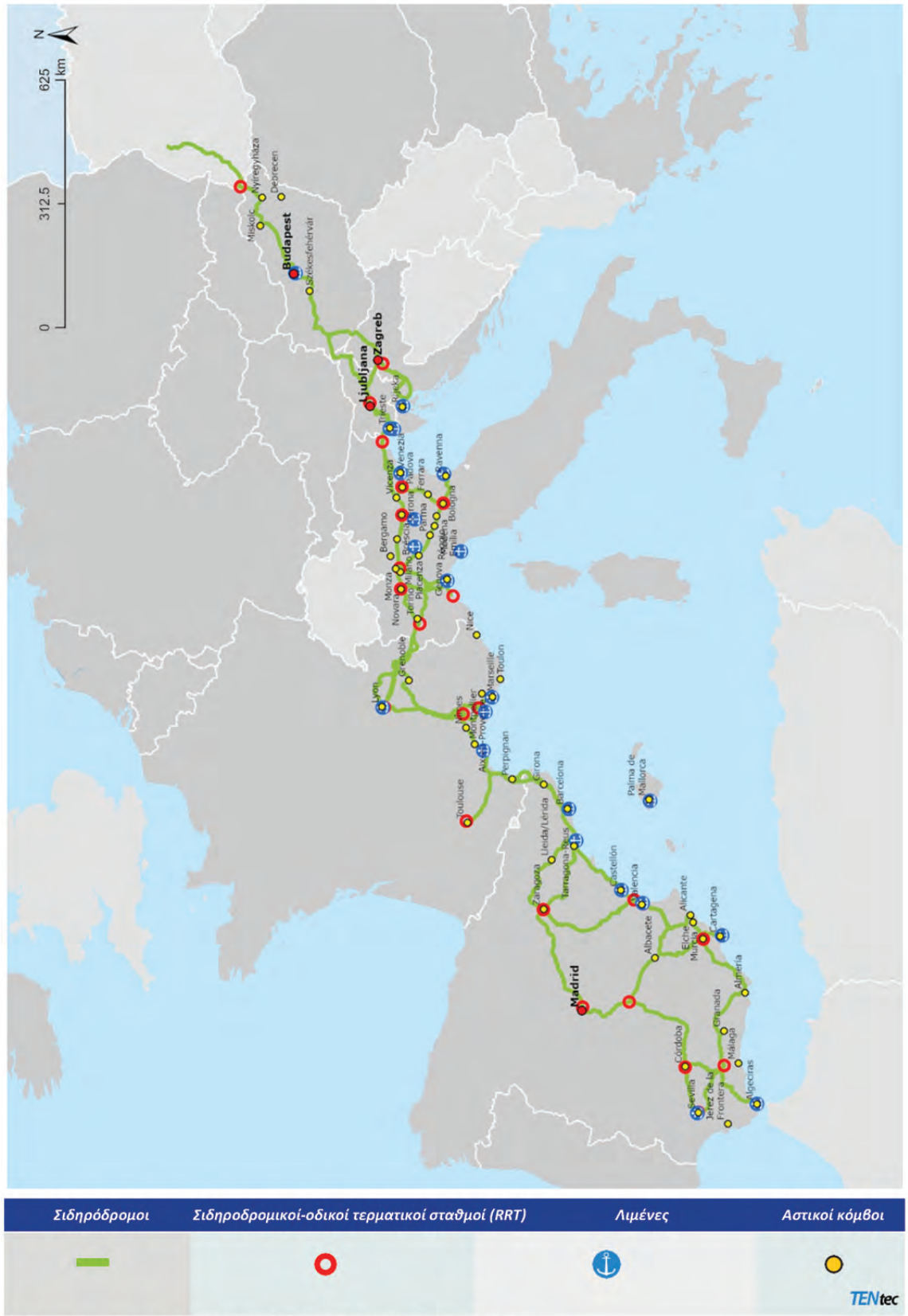


Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

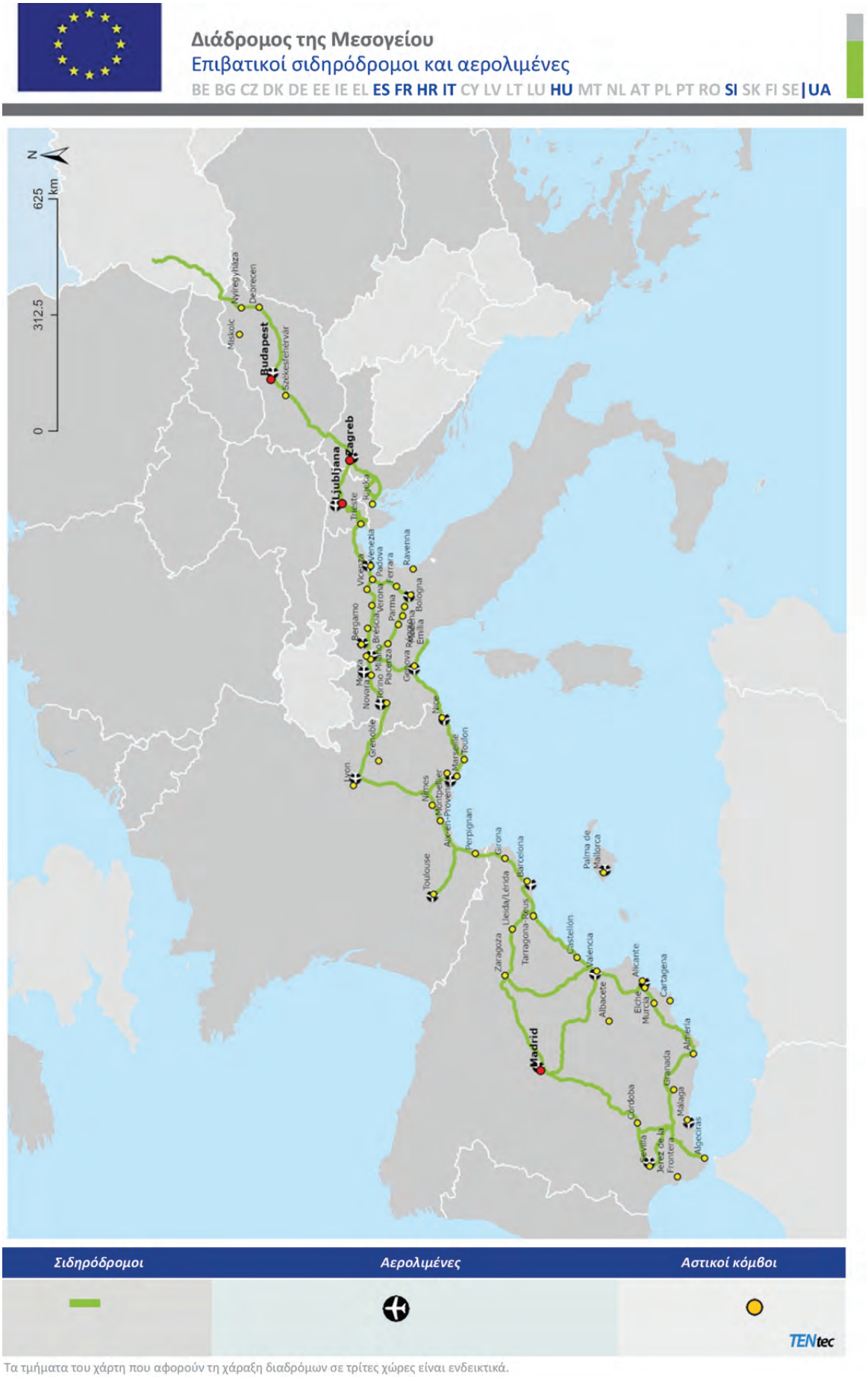


Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

Διάδρομος της Μεσογείου
Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES FR HR IT** CY LV LT LU **HU** MT NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE | **UA**



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



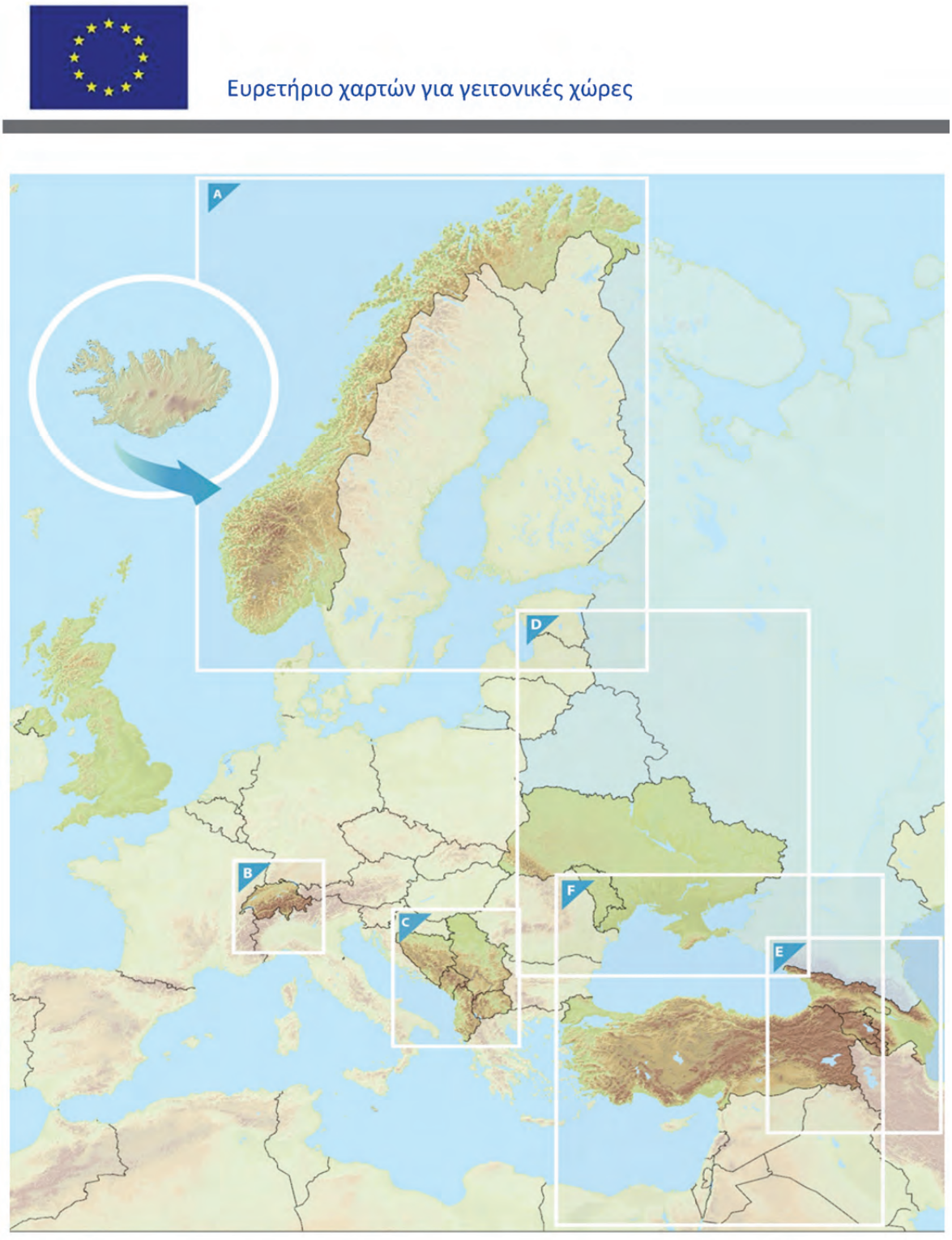
Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.



Τα τμήματα του χάρτη που αφορούν τη χάραξη διαδρόμων σε τρίτες χώρες είναι ενδεικτικά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΕΠΕΚΤΕΙΝΕΤΑΙ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ


Ευρετήριο χαρτών για γειτονικές χώρες
A
B
C
D
E
F

Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες **Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα: Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες Νορβηγία / Ισλανδία**

A



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Νορβηγία / Ισλανδία



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες **Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες Νορβηγία / Ισλανδία**

A



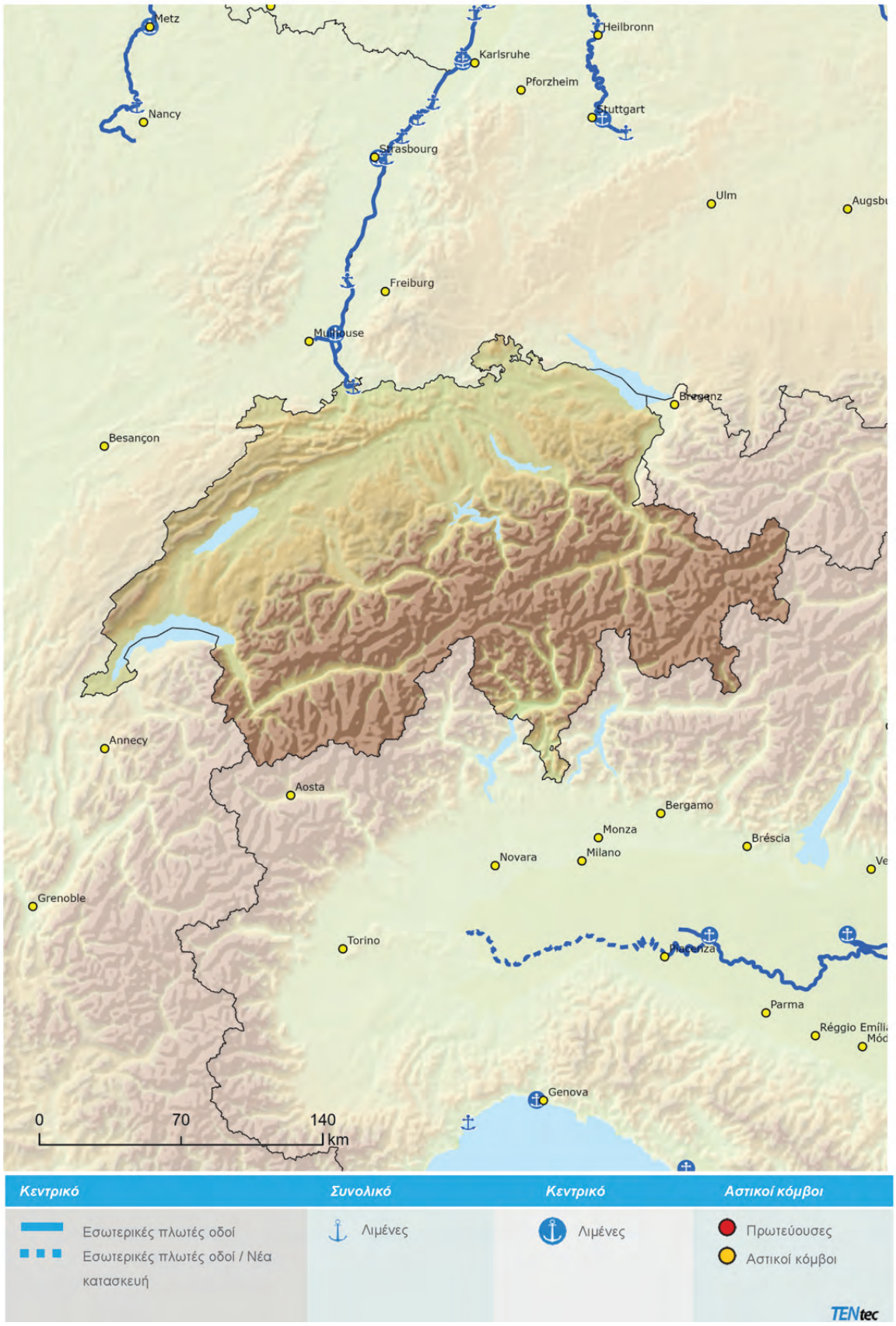
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Νορβηγία / Ισλανδία

A



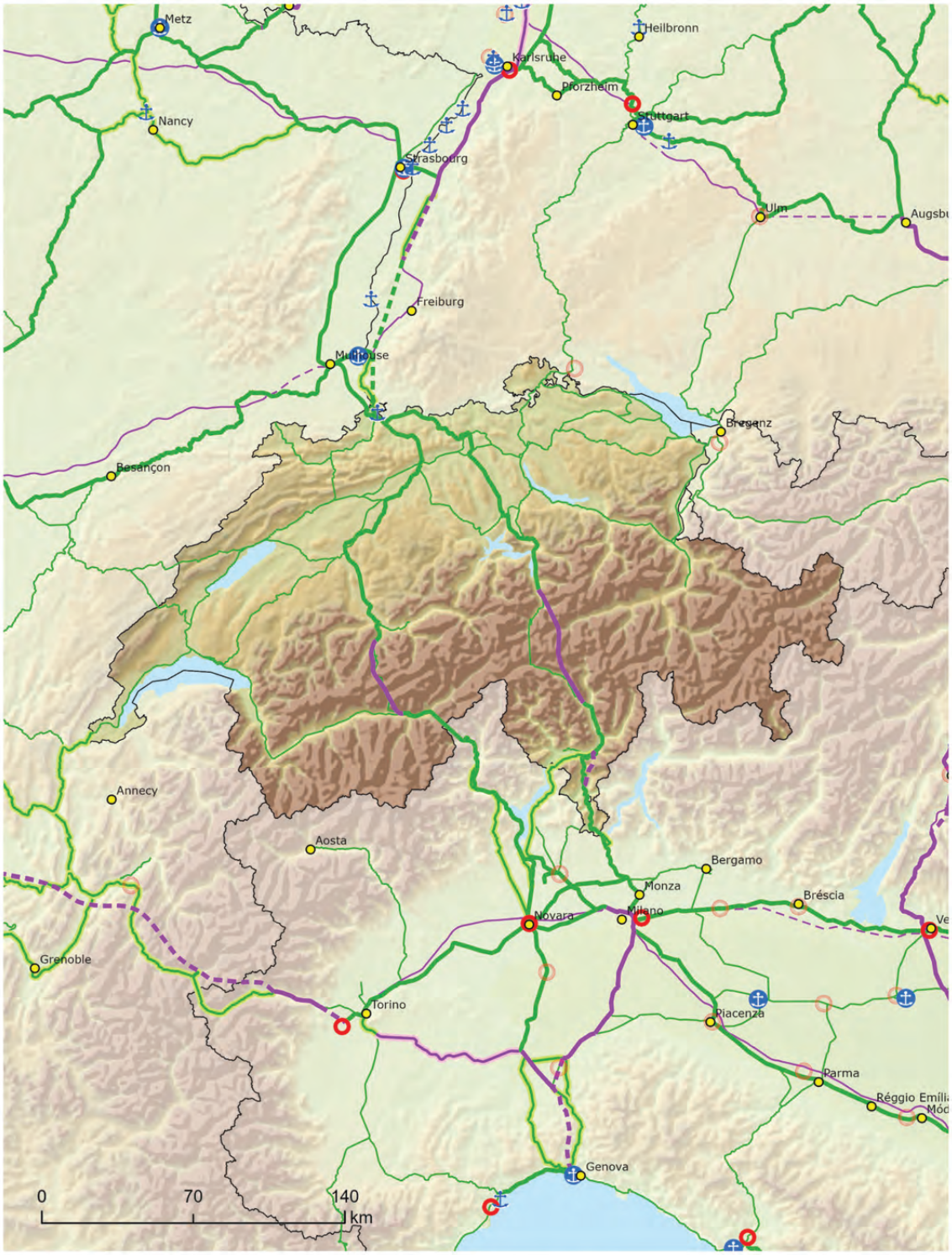
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικά & Κεντρικά Δίκτυα: Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
Ελβετία / Λιχτενστάιν

B



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Ελβετία / Λιχτενστάιν

B

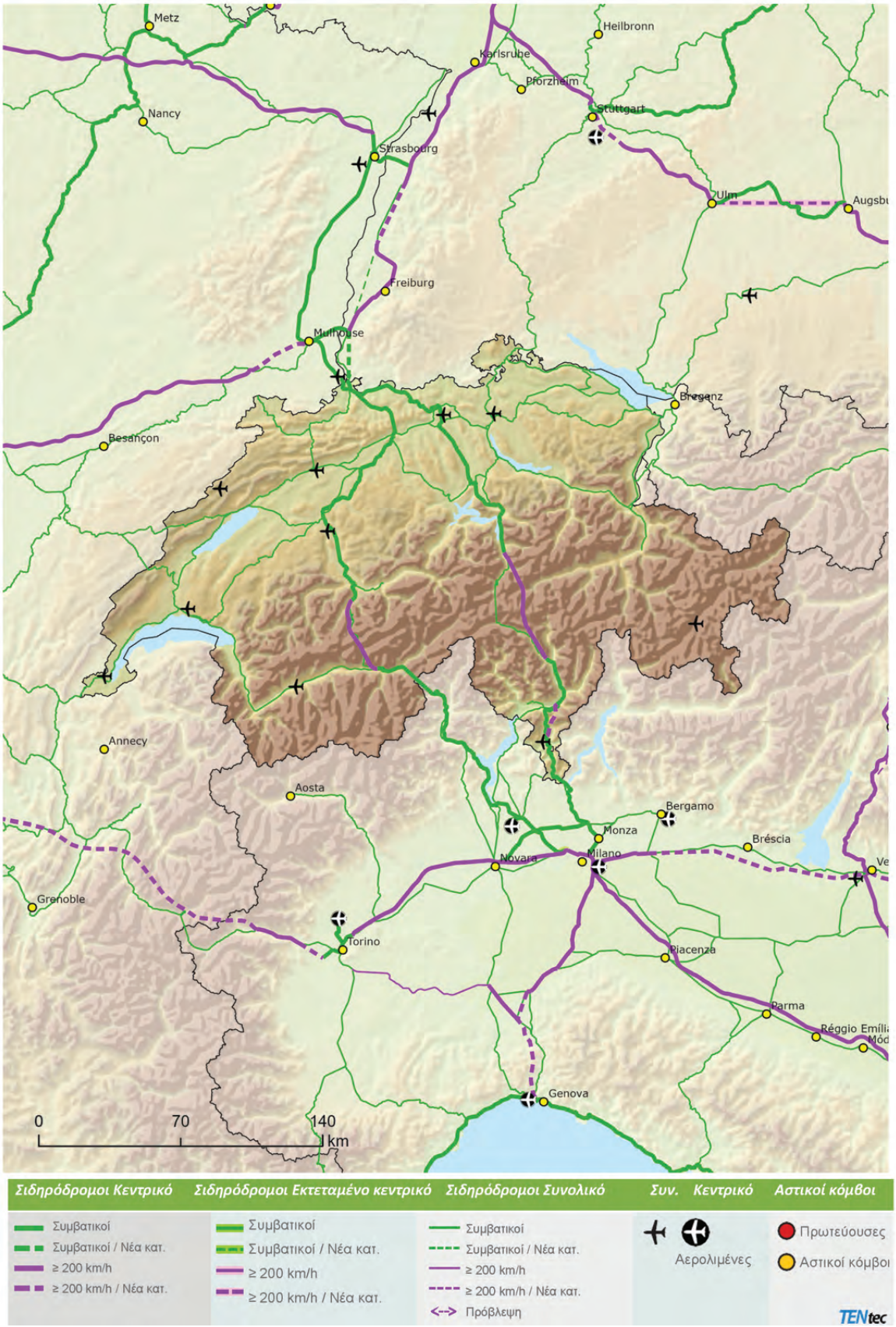


Σιδηρόδρομοι Κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Εκτεταμένο κεντρικό	Σιδηρόδρομοι Συνολικό	Συν. Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Συμβατικοί	Συμβατικοί	Συμβατικοί	Λιμένες	Πρωτεύουσες
Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.	Συμβατικοί / Νέα κατ.	RRT	Αστικοί κόμβοι
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.	≥ 200 km/h / Νέα κατ.		
		<--> Πρόβλεψη		

TENtec

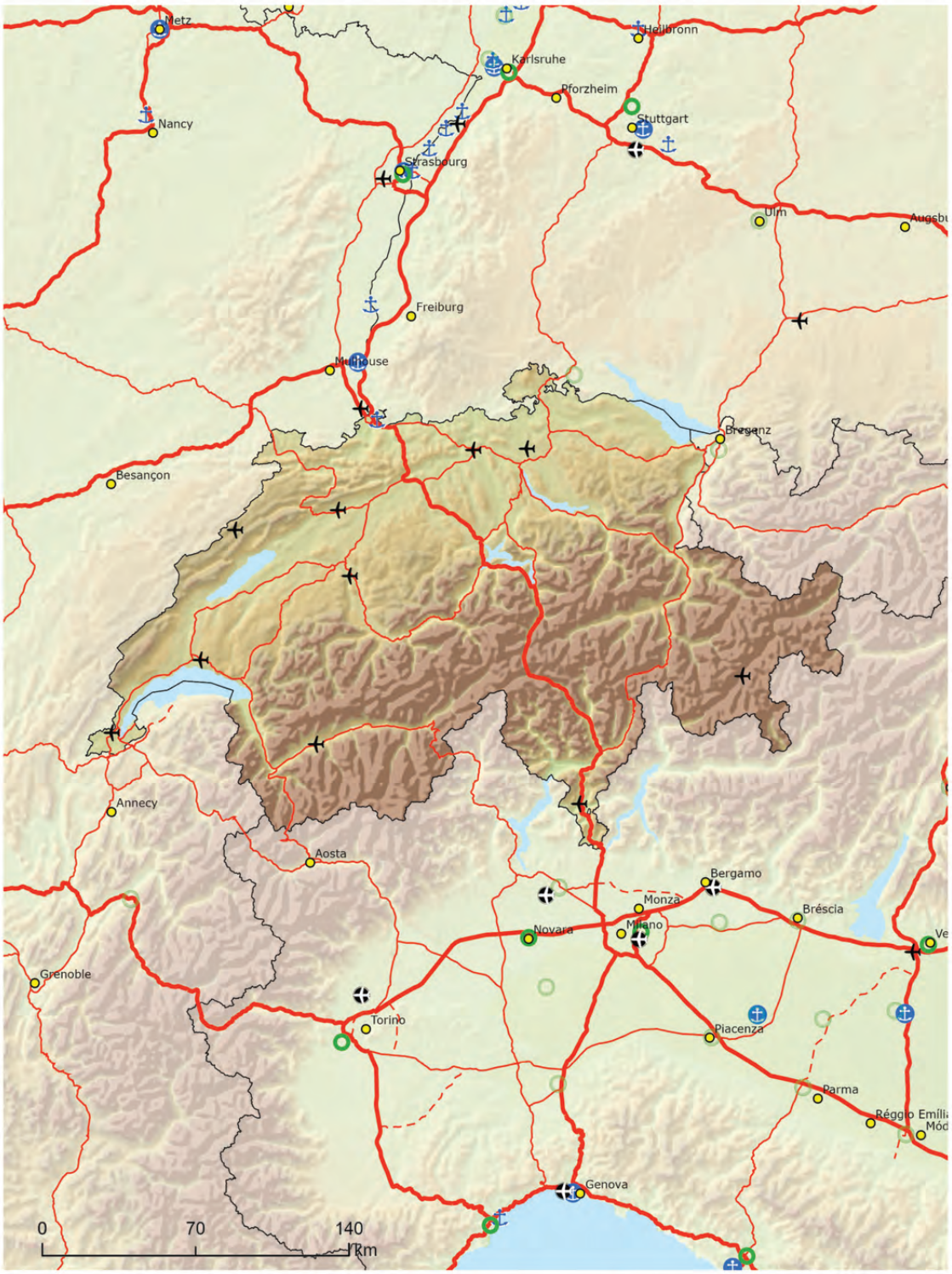
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες **Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες**
Ελβετία / Λιχτενστάιν

B



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Ελβετία / Λιχτενστάιν

A




Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικά & κεντρικά δίκτυα: Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
Περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων
C
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Kecskemét
Szeged
Arad
Timişoara
Zagreb
Osijek
Split
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Táranto
Lecce
Sofia
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
N
0
95
190
km
Κεντρικό
Εσωτερικές πλωτές οδοί
Εσωτερικές πλωτές οδοί / Νέα κατασκευή
Συνολικό
Λιμένες
Κεντρικό
Λιμένες
Αστικοί κόμβοι
Πρωτεύουσες
Αστικοί κόμβοι
TENtec

Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων

C



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες
Περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων

C



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Περιοχή των Δυτικών Βαλκανίων

C



Δρόμοι Κεντρικό	Δρόμοι Εκτεταμένο κεντρικό	Δρόμοι Συνολικό	Συνολικό	Κεντρικό	Αστικοί κόμβοι
Δρόμοι	Δρόμοι	Δρόμοι		Λιμένες	Πρωτεύουσες
Δρόμοι / Νέα κατ.	Δρόμοι / Νέα κατ.	Δρόμοι / Νέα κατ.		RRT	Αστικοί κόμβοι
		Πρόβλεψη		Αερολιμένες	

TENtec

Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικό δίκτυο: Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
Δίκτυο μεταφορών της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης: Μολδαβία / Ουκρανία

D



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Δίκτυο μεταφορών της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης: Μολδαβία / Ουκρανία

D



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Δίκτυο μεταφορών της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης: Μολδαβία / Ουκρανία

D



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & συνολικά δίκτυα: Σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Ανατολική Εταιρική Σχέση Αρμενία / Αζερμπαϊτζάν / Γεωργία

E



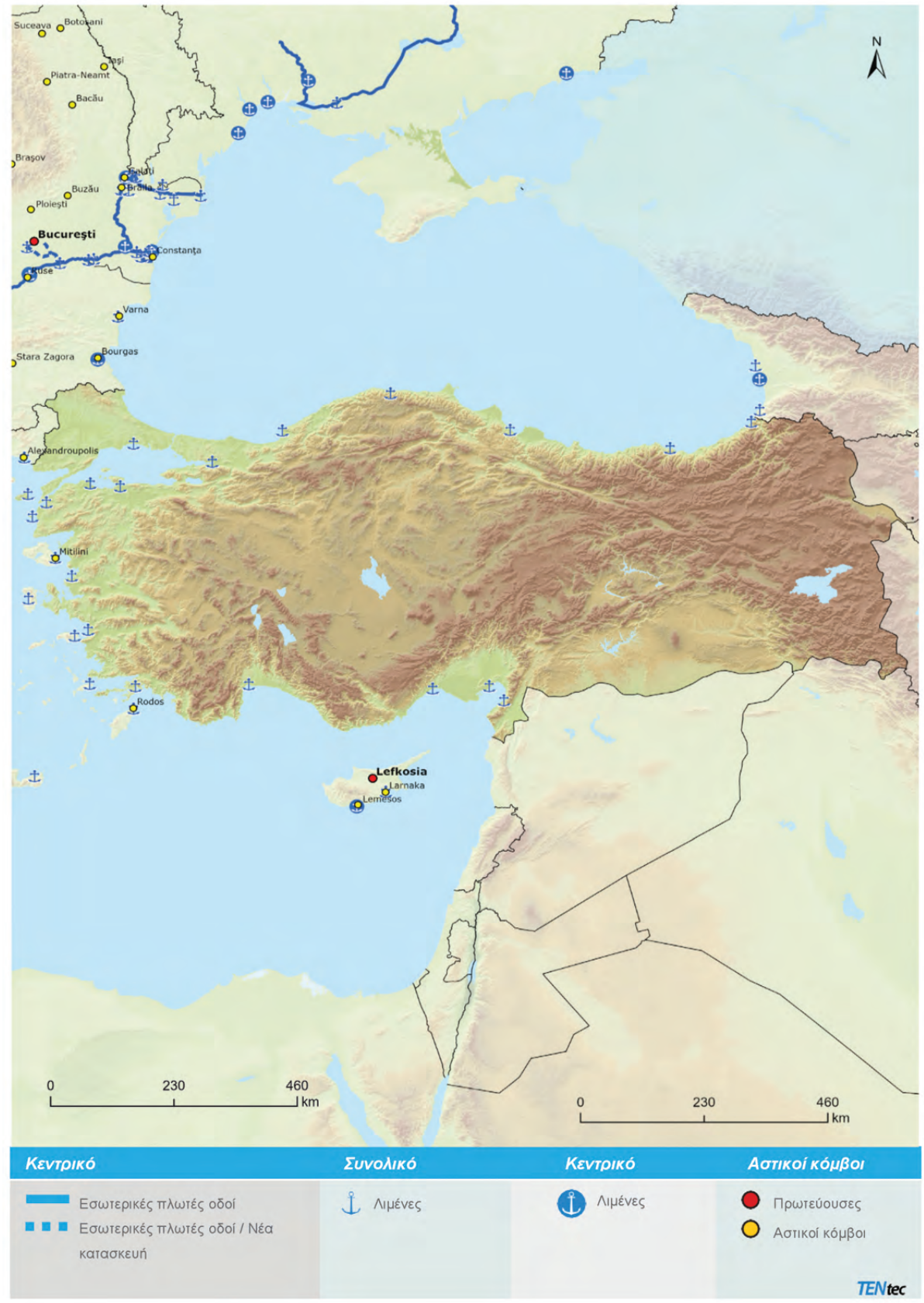
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Κεντρικά & Συνολικά Δίκτυα: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Ανατολική Εταιρική Σχέση Αρμενία / Αζερμπαϊτζάν / Γεωργία

E



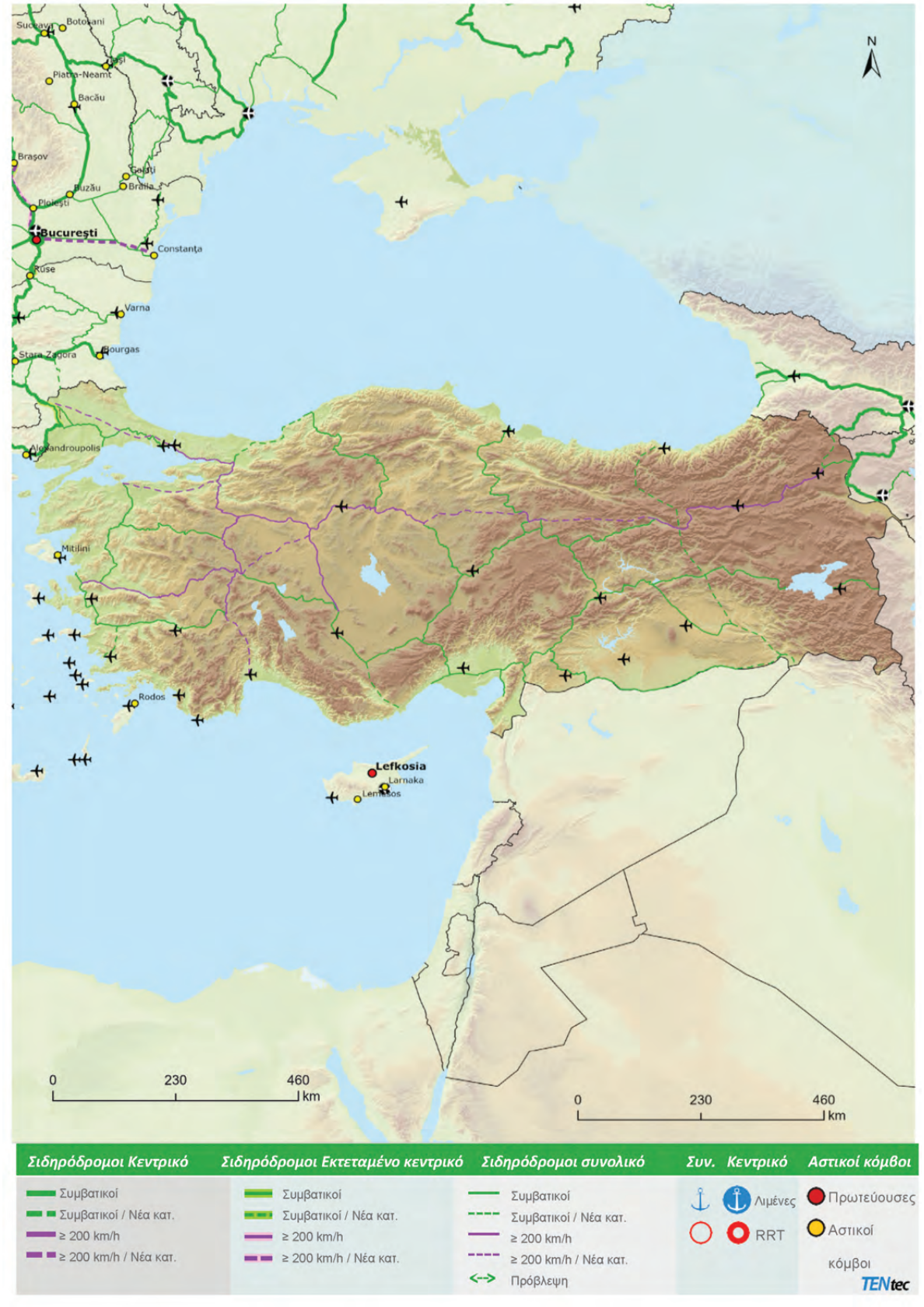
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικό δίκτυο: Εσωτερικές πλωτές οδοί και λιμένες
Τουρκία

F



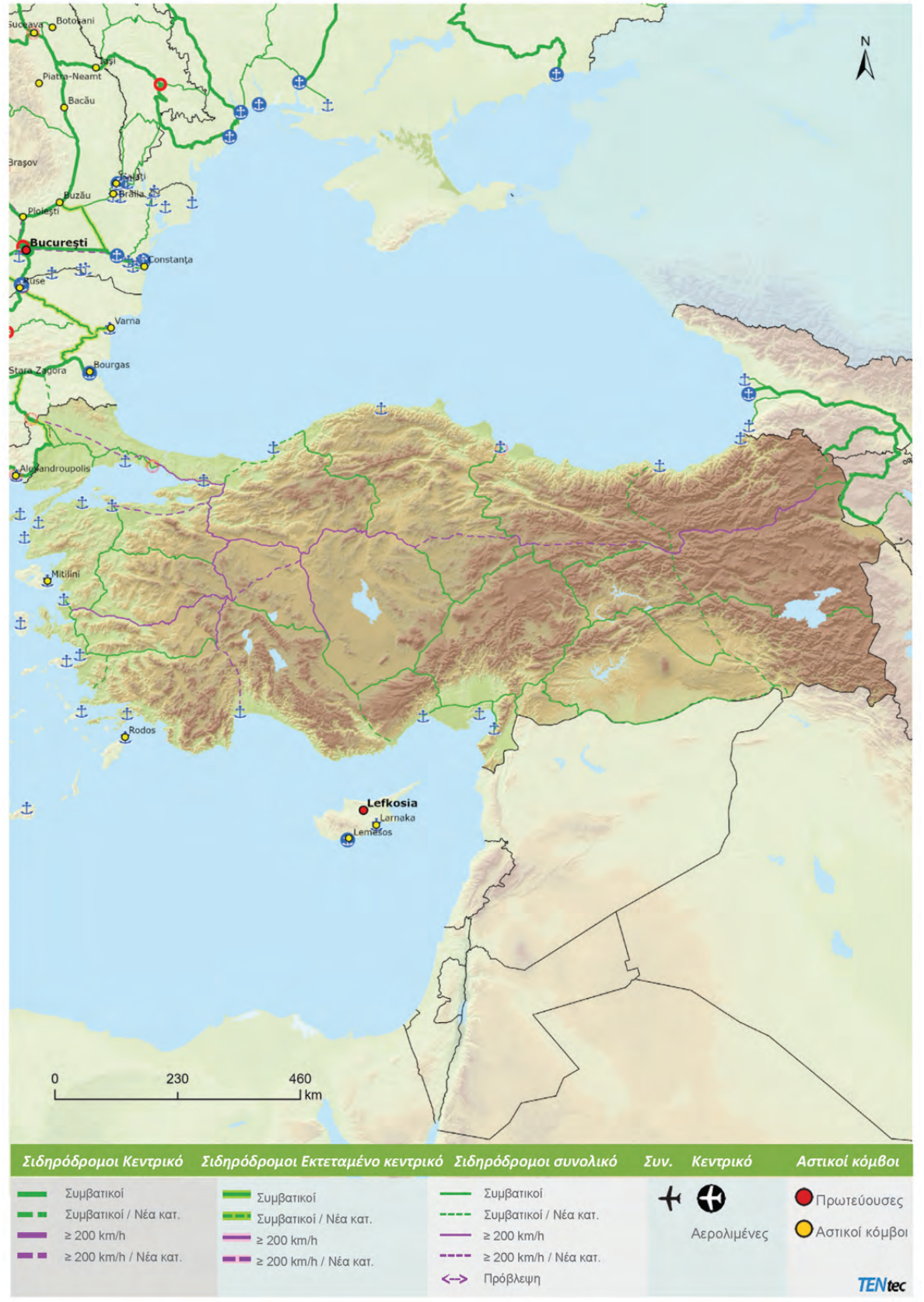
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικό δίκτυο: Εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι, λιμένες και σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί (RRT)
Τουρκία

F



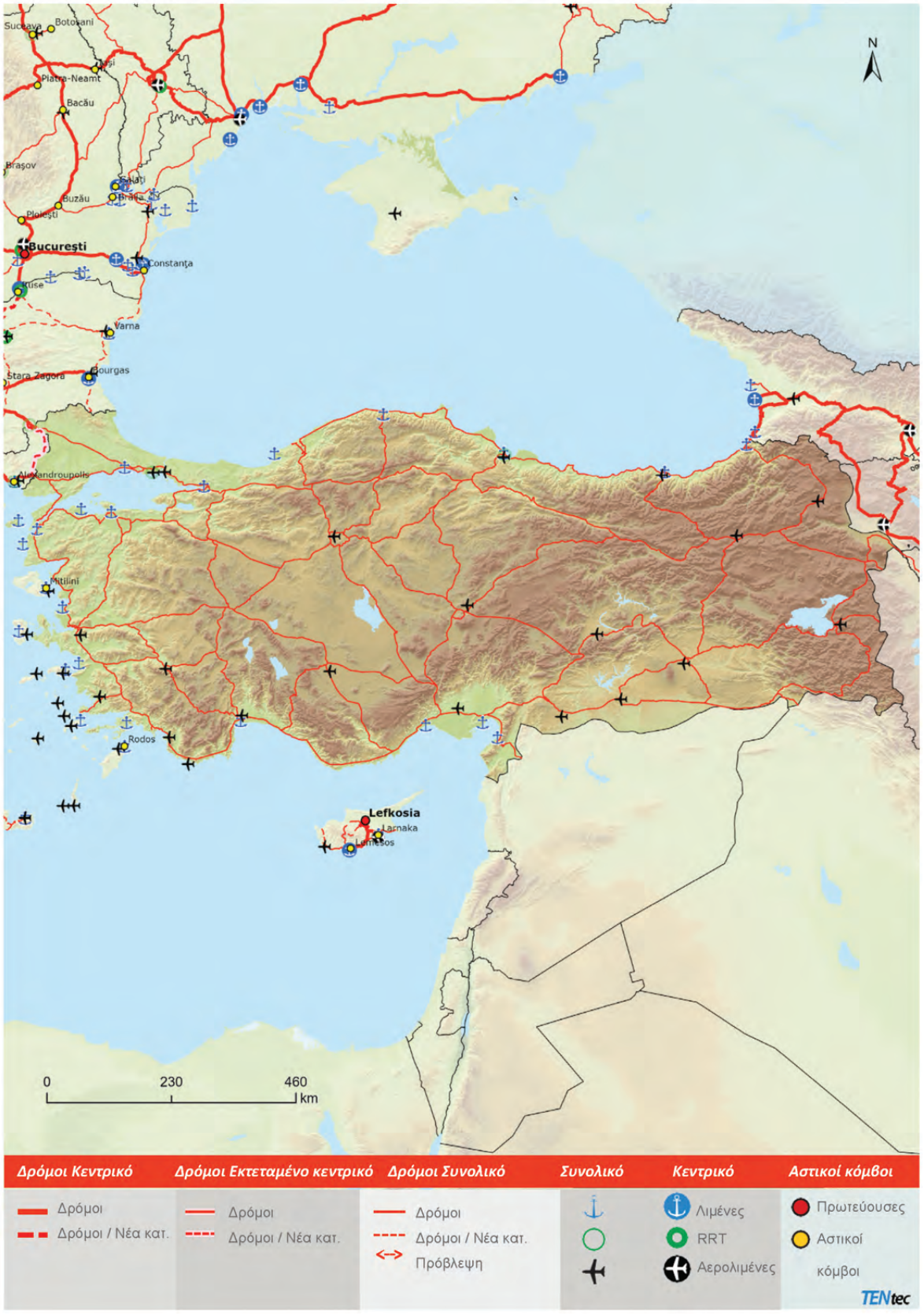
Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικό δίκτυο: Επιβατικοί σιδηρόδρομοι και αερολιμένες
Τουρκία

F



Ενδεικτική επέκταση σε γειτονικές χώρες
Συνολικό δίκτυο: Δρόμοι, λιμένες, σιδηροδρομικοί-οδικοί τερματικοί σταθμοί και αερολιμένες
Τουρκία

F



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥΣ ΚΟΜΒΟΥΣ

Στο παρόν παράρτημα παρατίθενται οι κατευθυντήριες γραμμές για τους αστικούς κόμβους όσον αφορά την ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

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.

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.

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.

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.

5. Συμμετοχική προσέγγιση: Η ανάπτυξη και η εφαρμογή του ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε μια ενοποιημένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβούλευσης μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης και των αρμόδιων αρχών. Θα πρέπει να ζητηθεί επίσης η συμμετοχή πολιτών, εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικών παραγόντων.

6. Δείκτες παρακολούθησης και επιδόσεων: Ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών. Η εφαρμογή του θα πρέπει να παρακολουθείται με τη χρήση δεικτών επιδόσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2021/1153

Το μέρος ΙΙΙ του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 τροποποιείται ως εξής:

1) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΕΣ ΚΡΙΚΟΙ»·

2) το σημείο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ενδεικτικοί κατάλογοι των προκαθορισμένων διασυνοριακών συνδέσεων και ελλειπόντων κρίκων»·

β) η πρώτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Ατλαντικός”» και η δεύτερη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

γ) η πέμπτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Βαλτική – Αδριατική”» και η έκτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

δ) η ένατη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Μεσόγειος”» και η δέκατη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

ε) η δέκατη τρίτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Βόρεια Θάλασσα – Βαλτική”» και η δέκατη τέταρτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

στ) η δέκατη έβδομη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Βόρεια Θάλασσα – Μεσόγειος”» και η δέκατη όγδοη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

ζ) η εικοστή πρώτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος”» και η εικοστή δεύτερη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

η) η εικοστή πέμπτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Ρήνος – Άλπεις”» και η εικοστή έκτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

ι) η τριακοστή σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Ρήνος – Δούναβης”» και η τριακοστή πρώτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται·

ια) η τριακοστή πέμπτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Σκανδιναβία – Μεσόγειος”» και η τριακοστή έκτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
Άρθρο 3	Άρθρο 3
Άρθρο 4	Άρθρο 4
Άρθρο 5	Άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 6	Άρθρο 6
Άρθρο 7	Άρθρο 8
Άρθρο 8	Άρθρο 9
Άρθρο 9 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 1
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 6 παράγραφος 1 και άρθρο 10 παράγραφος 4
—	Άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 10	Άρθρο 12
—	Άρθρο 13
Άρθρο 11	Άρθρο 14
Άρθρο 12 παράγραφος 1	Άρθρο 38 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ)	Άρθρο 15 παράγραφος 1
Άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο δ)	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο α)
—	Άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ)
—	Άρθρο 15 παράγραφοι 3 έως 6
Άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο ε)	—
Άρθρο 12 παράγραφος 3	Άρθρο 15 παράγραφος 7 και άρθρο 18 παράγραφος 8
—	Άρθρο 19
Άρθρο 13	Άρθρο 20
Άρθρο 14 παράγραφος 1	Άρθρο 21 παράγραφος 1
Άρθρο 14 παράγραφος 2	Άρθρο 21 παράγραφος 3
Άρθρο 14 παράγραφος 3	Άρθρο 21 παράγραφος 2
Άρθρο 15 παράγραφος 1	Άρθρο 22 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 15 παράγραφος 2	Άρθρο 22 παράγραφος 1 στοιχείο β)
—	Άρθρο 22 παράγραφος 1 στοιχείο γ)
—	Άρθρο 22 παράγραφος 2
—	Άρθρο 23 παράγραφος 1
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο α)	Άρθρο 23 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο β)	Άρθρο 23 παράγραφος 2

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	Παρών κανονισμός
Άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ)	Άρθρο 23 παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, στοιχείο δ)
—	Άρθρο 23 παράγραφοι 5 και 6
Άρθρο 16	Άρθρο 24
Άρθρο 17 παράγραφος 1	Άρθρο 29 παράγραφος 1
Άρθρο 17 παράγραφος 2	Άρθρο 29 παράγραφος 2
Άρθρο 17 παράγραφος 3	Άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχείο α)
—	Άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχεία β) και γ)
—	Άρθρο 30 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 17 παράγραφος 4	Άρθρο 29 παράγραφος 3
Άρθρο 18	Άρθρο 30 παράγραφος 1
Άρθρο 19	Άρθρο 32
Άρθρο 20 παράγραφος 1	Άρθρο 25 παράγραφος 3
Άρθρο 20 παράγραφος 2	Άρθρο 25 παράγραφος 4
Άρθρο 20 παράγραφος 3	Άρθρο 25 παράγραφος 3
Άρθρο 21	Άρθρο 25 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 22	Άρθρο 26
Άρθρο 23	Άρθρο 28
Άρθρο 24 παράγραφος 1	Άρθρο 33 παράγραφος 1
Άρθρο 24 παράγραφος 2	Άρθρο 33 παράγραφος 2
Άρθρο 25	Άρθρο 34
Άρθρο 26	Άρθρο 35
—	Άρθρο 36 παράγραφοι 1 έως 4
Άρθρο 27	Άρθρο 36 παράγραφος 5
—	Άρθρο 37
Άρθρο 28	Άρθρο 38
Άρθρο 29	Άρθρο 39
—	Άρθρο 40
Άρθρο 30	Άρθρο 41
—	Άρθρο 42
Άρθρο 31	Άρθρο 43
Άρθρο 32	Άρθρο 44
Άρθρο 33	Άρθρο 45
Άρθρο 34	Άρθρο 4 στοιχείο δ)
Άρθρο 35	Άρθρο 46
—	Άρθρο 47
—	Άρθρο 48
—	Άρθρο 49
Άρθρο 36	Άρθρο 5 παράγραφος 3

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	Παρών κανονισμός
Άρθρο 37	Άρθρο 50
Άρθρο 38 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 3 και άρθρο 10 παράγραφος 2
Άρθρο 38 παράγραφος 2	—
Άρθρο 38 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 1, άρθρο 10 παράγραφος 4 και άρθρο 63 παράγραφος 1
Άρθρο 39 παράγραφος 1	Άρθρο 5
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημεία i) και ii)	Άρθρο 16
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο iii)	Άρθρο 18
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο iv)	Άρθρο 17
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Άρθρο 23 παράγραφος 1 και άρθρο 27 παράγραφος 1
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	Άρθρο 31
Άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο δ)	Άρθρο 34 παράγραφος 1 στοιχείο στ)
Άρθρο 39 παράγραφος 3	Άρθρο 16 παράγραφος 11, άρθρο 18 παράγραφος 8 και άρθρο 31 παράγραφος 6
Άρθρο 40	—
Άρθρο 41 παράγραφος 1	Άρθρο 10 παράγραφος 3
Άρθρο 41 παράγραφος 2	Άρθρο 27 παράγραφος 2
—	Άρθρο 27 παράγραφος 3
Άρθρο 41 παράγραφος 3	Άρθρο 34 παράγραφος 1
Άρθρο 42	Άρθρο 51
Άρθρο 43	Άρθρο 7
Άρθρο 44	Άρθρο 11 παράγραφος 1
—	Άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 3
Άρθρο 45 παράγραφοι 1 έως 5	Άρθρο 52 παράγραφοι 1 έως 5
—	Άρθρο 52 παράγραφοι 7 και 8
Άρθρο 45 παράγραφος 6	Άρθρο 53 παράγραφος 7
Άρθρο 45 παράγραφος 7	Άρθρο 53 παράγραφος 6
Άρθρο 45 παράγραφος 8	Άρθρο 52 παράγραφος 9
Άρθρο 45 παράγραφος 9	Άρθρο 52 παράγραφος 10
Άρθρο 46 παράγραφος 1	Άρθρο 53 παράγραφος 1
—	Άρθρο 53 παράγραφος 3
Άρθρο 46 παράγραφος 2	Άρθρο 53 παράγραφος 4
—	Άρθρο 53 παράγραφος 5
Άρθρο 47 παράγραφος 1	Άρθρο 54
—	Άρθρο 55 παράγραφος 1
Άρθρο 47 παράγραφος 2	Άρθρο 55 παράγραφος 2
—	Άρθρο 55 παράγραφοι 3 και 4
Άρθρο 47 παράγραφος 3	Άρθρο 54 παράγραφος 4
Άρθρο 48	Άρθρο 52 παράγραφος 6

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013	Παρών κανονισμός
—	Άρθρο 56
Άρθρο 49 παράγραφος 1	Άρθρο 57
—	Άρθρο 60 παράγραφος 1
Άρθρο 49 παράγραφος 2	Άρθρο 60 παράγραφος 2
Άρθρο 49 παράγραφος 3	—
Άρθρο 49 παράγραφος 4	Άρθρο 58 παράγραφοι 1, 2 και 3
Άρθρο 49 παράγραφος 5	Άρθρο 58 παράγραφος 4
Άρθρο 49 παράγραφος 6	Άρθρο 58 παράγραφος 5
Άρθρο 50	Άρθρο 59
Άρθρο 51	Άρθρο 8 παράγραφος 8
Άρθρο 52	Άρθρο 61
Άρθρο 53	Άρθρο 62
Άρθρο 54	Άρθρο 63
Άρθρο 55	Άρθρο 8 παράγραφος 6
Άρθρο 56	Άρθρο 64
Άρθρο 57	Άρθρο 65
—	Άρθρο 66
—	Άρθρο 67
Άρθρο 58	Άρθρο 10 παράγραφος 2 και άρθρο 68
Άρθρο 59	Άρθρο 68
Άρθρο 60	Άρθρο 69
Παράρτημα I	Παράρτημα I
Παράρτημα II	Παράρτημα II
—	Παράρτημα III
Παράρτημα III	Παράρτημα IV
—	Παράρτημα V
—	Παράρτημα VI