



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Ενιαίο νομοθετικό κείμενο

5.5.2010

EP-PE_TC1-COD(2009)0110(PAR01)

*****I**

ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

που καθορίστηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 5 Μαΐου 2010 εν όψει της έγκρισης απόφασης αριθ. .../2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (αναδιατύπωση) (EP-PE_TC1-COD(2009)0110(PAR01))

PE 440.539

EL

Ενωμένη στην πολυμορφία

EL

ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

που καθορίσθηκε σε πρώτη ανάγνωση στις 5 Μαΐου 2010

εν όψει της έγκρισης απόφασης αριθ. .../2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (αναδιατύπωση)

(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 πρώτο εδάφιο,

έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 128, 18.5.2010, σ. 147.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Μαΐου 2010.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹, έχει επανειλημμένα τροποποιηθεί² ουσιωδώς. Ως εκ τούτου, επ' ευκαιρία των νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη η αναδιατύπωση της εν λόγω απόφασης για λόγους σαφήνειας.
- (2) Η δημιουργία και η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων συμβάλλουν στην υλοποίηση σημαντικών στόχων της Ένωσης, όπως η καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- (3) Η δημιουργία και η ανάπτυξη, σε όλη την Ένωση, διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των μεταφορών έχουν επίσης ως ειδικούς στόχους τη διασφάλιση συνεχούς κινητικότητας για τα πρόσωπα και τα αγαθά υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες ως και συνθήκες ασφαλείας, καθώς και την ενσωμάτωση όλων των μέσων μεταφοράς σε ένα ενιαίο σύνολο, λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα. Η δημιουργία απασχόλησης είναι μία από τις πιθανές συνέπειες του διευρωπαϊκού δικτύου.
- (4) Η αύξηση της κυκλοφορίας, ιδίως λόγω του αυξανόμενου μεριδίου των βαρέων φορτηγών οχημάτων, έχει προκαλέσει την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των σημείων συμφόρησης σε διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. Προκειμένου να διασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, απαιτείται να βελτιστοποιηθεί η δυναμικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

¹ ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1.

² Βλ. παράρτημα IV.

- (5) Η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων μπορεί, μεταξύ άλλων, να συμβάλει στην αποσυμφόρηση των χερσαίων οδών μεταφοράς.
- (6) Η ενσωμάτωση των δικτύων σε ευρωπαϊκή κλίμακα μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνον προοδευτικά βάσει της σύνδεσης των μέσων μεταφοράς, με στόχο την καλύτερη εκμετάλλευση των εγγενών πλεονεκτημάτων τους.
- (7) Τα σημεία διασύνδεσης, στα οποία περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι λιμένες, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι τερματικοί σταθμοί διατροφικών μεταφορών αποτελούν προϋπόθεση για την ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε ένα δίκτυο διατροφικών μεταφορών.
- (8) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, ήτοι ο καθορισμός των γενικών γραμμών και των προτεραιοτήτων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, συνεπώς, λόγω της ανάγκης συντονισμού των στόχων αυτών, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα απόφαση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (9) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που ανταποκρίνονται στους στόχους αυτούς και τα οποία εντάσσονται στις προτεραιότητες της δράσης όπως έχουν καθοριστεί. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μόνον έργα που παρουσιάζουν εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα.
- (10) Είναι σκόπιμο τα έργα προτεραιότητας να ανακηρυχθούν έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ώστε να επικεντρωθεί σε αυτά η ενωσιακή χρηματοδότηση και να συσταθούν μηχανισμοί ενθάρρυνσης του συντονισμού μεταξύ κρατών μελών, με στόχο τη διευκόλυνση της υλοποίησης των εν λόγω έργων εντός του επιθυμητού χρονοδιαγράμματος.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 170 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα πρέπει να συμβάλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Ένωσης. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για να μεγιστοποιηθεί η συνεκτικότητα μεταξύ των προσανατολισμών της Ένωσης ως προς τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και του προγραμματισμού των συναφών χρηματοδοτικών μέσων που διατίθενται σε ενωσιακό επίπεδο.

- (12) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση των έργων προτεραιότητας θα πρέπει να διευκολύνει τις μελλοντικές αναθεωρήσεις των προσανατολισμών και του καταλόγου έργων προτεραιότητας και θα πρέπει να συμβάλει στη βελτίωση των μεθόδων εκ των προτέρων αξιολόγησης που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη.
- (13) Ορισμένα δημόσια και ιδιωτικά σχέδια δυνάμενα να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις πρέπει να εγκρίνονται μόνον αφού εκτιμηθούν εκ των προτέρων οι επιπτώσεις αυτές, τηρουμένης της ισχύουσας νομοθεσίας της Ένωσης.
- (14) Οι απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος θα πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή της πολιτικής της Ένωσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, σύμφωνα με το άρθρο 11 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό συνεπάγεται την κατά προτεραιότητα προώθηση των υποδομών για περισσότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, συγκεκριμένα τους σιδηροδρόμους, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

- (15) Η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων¹, πρέπει να διεξάγεται μελλοντικά για όλα τα σχέδια και προγράμματα που καταλήγουν σε έργα κοινού ενδιαφέροντος. Η χρηματοδότηση για τις υποδομές των μεταφορών θα πρέπει επίσης να εξαρτάται από την τήρηση των διατάξεων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Ένωσης, ιδίως δε της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον², της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας³ και της οδηγίας 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών(κωδικοποιημένη έκδοση)⁴.
- (16) Στο πλαίσιο του γενικού στόχου της εξασφάλισης της βιώσιμης κινητικότητας των προσώπων και των εμπορευμάτων, είναι σκόπιμο να συσταθούν μηχανισμοί στήριξης της ανάπτυξης θαλασσίων αρτηριών μεταξύ κρατών μελών, ώστε να περιοριστεί η οδική συμφόρηση ή/και να βελτιωθεί η δυνατότητα πρόσβασης στις απόκεντρες και νησιωτικές περιοχές και στα απόκεντρα και νησιωτικά κράτη. Η σύσταση των μηχανισμών αυτών, πλαισιωμένη, μεταξύ άλλων, από διαδικασίες διαγωνισμών, θα πρέπει να είναι διαφανής και προσαρμοσμένη στις ανάγκες και δεν θα πρέπει να θίγει τις διατάξεις της Ένωσης περί ανταγωνισμού ή περί κρατικών συμβάσεων προμηθειών.

¹ ΕΕ L 197, 21.7.2001, σ. 30.

² ΕΕ L 175, 5.7.1985, σ. 40.

³ ΕΕ L 206, 22.7.1992, σ. 7.

⁴ ΕΕ L 20, 26.1.2010, σ. 7.

- (17) Η ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των κρατών που μετέχουν σε έργα στον ίδιο άξονα ενδέχεται να είναι αναγκαία για να βελτιωθεί η αποδοτικότητα των επενδύσεων και να διευκολυνθεί ο συγχρονισμός των επενδύσεων και η διαμόρφωση της χρηματοδότησης.
- (18) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει, ανά διετία, έκθεση για την εφαρμογή της παρούσας απόφασης και πριν από το 2010 θα συντάξει έκθεση σχετικά με την πορεία των έργων προτεραιότητας και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, θα προτείνει την τροποποίηση του καταλόγου των εν λόγω έργων .
- (19) Θα πρέπει να δοθεί σε μία επιτροπή η ειδική αρμοδιότητα να επικουρεί την Επιτροπή κατά την εξέταση της εφαρμογής και της ανάπτυξης των προσανατολισμών που καθορίζονται με την παρούσα απόφαση.
- (20) Για λόγους σαφήνειας, το παράρτημα Ι της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ είναι σκόπιμο να αντικατασταθεί από νέο παράρτημα που θα περιλαμβάνει τους χάρτες όλων των κρατών μελών· έτσι θα διασφαλιστεί ότι οι χάρτες οι οποίοι περιέχονται ήδη στην εν λόγω απόφαση, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006¹, συμπληρώνονται από αυτούς που περιέχονται στην πράξη προσχώρησης του 2003. Επιπλέον, η ημερομηνία-στόχος για την υλοποίηση του σχεδίου είναι το 2020 για όλα τα κράτη μέλη,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

¹ ΕΕ L 363, 20.12.2006, σ. 1.

ΤΜΗΜΑ 1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Άρθρο 1 Αντικείμενο

1. Η παρούσα απόφαση έχει ως αντικείμενο τον καθορισμό των προσανατολισμών που καλύπτουν τους στόχους, τις προτεραιότητες καθώς και τις γενικές γραμμές των μελετώμενων δράσεων στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Οι εν λόγω προσανατολισμοί προσδιορίζουν έργα κοινού ενδιαφέροντος, η υλοποίηση των οποίων συμβάλλει στην ανάπτυξη του δικτύου σε ενωσιακή κλίμακα.
2. Οι προσανατολισμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 συνιστούν γενικό πλαίσιο αναφοράς για την ενθάρρυνση των δράσεων των κρατών μελών και, ενδεχομένως, της Ένωσης με στόχο την υλοποίηση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της συνοχής, της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών καθώς και την πρόσβαση σ' αυτό. Οι προσανατολισμοί αυτοί έχουν επίσης ως στόχο να διευκολύνουν τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

3. Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα αυτόν, δηλαδή η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η τηλεματική των μεταφορών και των συναφών υπηρεσιών, καθορίζονται σύμφωνα με τις Συνθήκες στην οδηγία 2008/57/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος¹ και χωριστά από την παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2 Στόχοι

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αναπτύσσεται προοδευτικά σε ενωσιακή κλίμακα, με την προοπτική του 2020, ολοκληρώνοντας δίκτυα υποδομής χερσαίων, θαλασσίων και αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τα σχεδιαγράμματα που περιέχουν οι χάρτες του παραρτήματος I ή/και τις προδιαγραφές του παραρτήματος II.
2. Το δίκτυο πρέπει:
 - α) να διασφαλίζει, σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα, τη διαρκή και σταθερή κινητικότητα προσώπων και αγαθών, υπό τις καλύτερες δυνατές κοινωνικές συνθήκες και συνθήκες ασφάλειας, συνεισφέροντας ταυτόχρονα στην υλοποίηση των στόχων της Ένωσης, ιδίως σε θέματα περιβάλλοντος, καθώς και να συμβάλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής·

¹ EE L 191, 18.7.2008, σ. 1.

- β) να παρέχει στους χρήστες υποδομές υψηλής ποιότητας υπό αποδεκτούς οικονομικούς όρους·
- γ) να περιλαμβάνει το σύνολο των μέσων μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τα συγκριτικά πλεονεκτήματά τους·
- δ) να καθιστά δυνατή τη βέλτιστη χρησιμοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού·
- ε) να είναι στο μέτρο του εφικτού διαλειτουργικό εντός των τρόπων μεταφοράς και να ευνοεί τον συνδυασμό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·
- στ) να είναι, στο μέτρο του εφικτού, οικονομικά βιώσιμο·
- ζ) να καλύπτει όλο το έδαφος των κρατών μελών, ώστε να διευκολύνει την πρόσβαση εν γένει, να συνδέει τις νησιωτικές, απόκεντρες και μεσόγειες περιοχές με τις κεντρικές περιοχές και να συνδέει μεταξύ τους τις μεγάλες αστικές ζώνες και τις περιφέρειες της Ένωσης δίχως σημεία συμφόρησης·
- η) να μπορεί να συνδεθεί με τα δίκτυα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, προωθώντας ταυτόχρονα τη διαλειτουργικότητα και την πρόσβαση στα δίκτυα αυτά στο μέτρο που αυτό ανταποκρίνεται στο συμφέρον της Ένωσης.

Άρθρο 3
Έκταση του δικτύου

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αποτελείται από υποδομές μεταφορών, καθώς και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και συστήματα προσδιορισμού του στίγματος και πλοήγησης.
2. Οι υποδομές μεταφορών περιλαμβάνουν δίκτυα οδών, σιδηροδρομικών γραμμών και πλωτών οδών, θαλάσσιες αρτηρίες, λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες, καθώς και άλλα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς.
3. Τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα συστήματα προσδιορισμού του στίγματος και πλοήγησης περιλαμβάνουν τις απαραίτητες τεχνικές, πληροφορικές και τηλεπικοινωνιακές εγκαταστάσεις για τη διασφάλιση της αρμονικής λειτουργίας του δικτύου και την αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας.

Άρθρο 4
Γενικές γραμμές δράσης

Οι γενικές γραμμές δράσης της Ένωσης αφορούν:

- α) την κατάρτιση και την αναθεώρηση των σχεδίων δικτύου·
- β) τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος·

- γ) τη διευθέτηση του υπάρχοντος δικτύου·
- δ) την προώθηση της διαλειτουργικότητας του δικτύου·
- ε) το βέλτιστο συνδυασμό των τρόπων μεταφοράς μέσω, επίσης, της δημιουργίας κέντρων διασύνδεσης τα οποία, όσον αφορά τη φόρτωση, πρέπει να βρίσκονται, στο βαθμό του εφικτού, εκτός του κέντρου των πόλεων προκειμένου να διασφαλίζεται η ορθή λειτουργία του συνδυασμού των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·
- στ) την επιδίωξη της συνοχής και της συμπληρωματικότητας των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων, τηρουμένων των κανόνων που διέπουν έκαστο χρηματοδοτικό μέσο·
- ζ) δράσεις έρευνας και ανάπτυξης·
- η) συνεργασία και σύναψη ενδεδειγμένων συμφωνιών με τις τρίτες χώρες τις οποίες αφορά η ανάπτυξη του δικτύου·
- θ) την παρακίνηση των κρατών μελών και των διεθνών οργανισμών να υποστηρίζουν τους επιδιωκόμενους από την Ένωση στόχους·
- ι) την προώθηση της διαρκούς συνεργασίας των ενδιαφερόμενων μερών·
- ια) κάθε άλλη δράση που αποδεικνύεται απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων που παρατίθενται στο άρθρο 2 παράγραφος 2.

Άρθρο 5 Προτεραιότητες

Λαμβανομένων υπόψη των στόχων του άρθρου 2 παράγραφος 2 και των γενικών γραμμών των μέτρων που καθορίζονται στο άρθρο 4, οι προτεραιότητες αφορούν:

- α) τη δημιουργία και ανάπτυξη των κυρίων συνδέσεων και διασυνδέσεων που απαιτούνται για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την κάλυψη των ελλειπόντων τμημάτων και την ολοκλήρωση των μεγάλων αξόνων, ιδίως δε των διασυνοριακών τους τμημάτων, τη διέλευση μέσω φυσικών εμποδίων, και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των μεγάλων αξόνων·
- β) τη δημιουργία και την ανάπτυξη υποδομών που προωθούν τη διασύνδεση εθνικών δικτύων προκειμένου να διευκολυνθεί η σύνδεση των νησιωτικών ή οιονεί νησιωτικών, μεσόγειων, απόκεντρων και εξόχως απόκεντρων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης, και ιδίως να μειωθεί το υψηλό κόστος μεταφοράς από και προς τις περιοχές αυτές·
- γ) τα αναγκαία μέτρα για τη βαθμιαία υλοποίηση διαλειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων, όπου αυτό είναι εφικτό, δρομολογίων προσαρμοσμένων στη μεταφορά φορτίων·

- δ) τα αναγκαία μέτρα για την προαγωγή της ναυσιπλοΐας μεγάλων και μικρών αποστάσεων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- ε) τα μέτρα που απαιτούνται για την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών, ιδίως με σιδηροδρομικές προσβάσεις σε αερολιμένες, ανάλογα με την περίπτωση, καθώς και τις απαιτούμενες υποδομές και εγκαταστάσεις·
- στ) τη βελτιστοποίηση της δυναμικότητας και της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων και των νέων υποδομών, την προαγωγή των διατροφικών μεταφορών και τη βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του δικτύου, μέσω της δημιουργίας και της βελτίωσης τερματικών σταθμών διατροφικών μεταφορών και της υποδομής για την πρόσβαση σε αυτούς ή/και μέσω της ανάπτυξης ευφυών συστημάτων·
- ζ) την ενσωμάτωση των θεμάτων ασφάλειας και περιβάλλοντος στον σχεδιασμό και την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·
- η) την ανάπτυξη βιώσιμης κινητικότητας προσώπων και προϊόντων σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη.

Άρθρο 6 Δίκτυα των τρίτων χωρών

Η εκ μέρους της Ένωσης προαγωγή έργων κοινού ενδιαφέροντος, καθώς και της διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας των δικτύων προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή των δικτύων των τρίτων χωρών με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αποφασίζεται, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κατάλληλες διαδικασίες των Συνθηκών.

Άρθρο 7
Έργα κοινού ενδιαφέροντος

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συνιστούν κοινό στόχο, του οποίου η πραγματοποίηση εξαρτάται από τον βαθμό ωριμότητάς τους και τους διαθέσιμους χρηματοδοτικούς πόρους, χωρίς να τίγονται τυχόν χρηματοδοτικές δεσμεύσεις κράτους μέλους ή της Ένωσης.
2. Τηρουμένων των κανόνων των Συνθηκών, ιδίως όσον αφορά τα θέματα ανταγωνισμού, ως έργο κοινού ενδιαφέροντος νοείται κάθε έργο το οποίο:
 - α) επιδιώκει τους στόχους του άρθρου 2 παράγραφος 2·
 - β) αφορά το δίκτυο που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1·
 - γ) εντάσσεται στις προτεραιότητες που αναφέρονται στο άρθρο 5· και
 - δ) παρουσιάζει εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα, λαμβανομένου υπόψη του κοινωνικοοικονομικού κόστους και οφέλους.
3. Κάθε έργο πρέπει να αφορά ένα στοιχείο του δικτύου, όπως περιγράφεται στα άρθρα 9 έως 18 και συγκεκριμένα:
 - α) να αφορά τις συνδέσεις που επισημαίνονται στις σχηματικές απεικονίσεις του παραρτήματος I ή/και
 - β) να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές ή στα κριτήρια του παραρτήματος II.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε μέτρο που κρίνουν αναγκαίο στο πλαίσιο των αρχών που προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 2.

Άρθρο 8 Προστασία του περιβάλλοντος

1. Κατά το στάδιο σχεδιασμού και εκτέλεσης των έργων, τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος προβαίνοντας, σύμφωνα με την οδηγία 85/337/ΕΟΚ, σε εκτιμήσεις των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που πρόκειται να υλοποιηθούν και εφαρμόζοντας τις οδηγίες 92/43/ΕΟΚ και 2009/147/ΕΚ.

Από τις 21 Ιουλίου 2004, τα κράτη μέλη προβαίνουν σε περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και προγραμμάτων που αποβλέπουν στα έργα αυτά, ειδικότερα όταν αφορούν ανάπτυξη νέων οδών ή άλλων σημαντικών κομβικών υποδομών, σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα της περιβαλλοντικής αυτής εκτίμησης κατά την προετοιμασία των σχετικών σχεδίων και προγραμμάτων, σύμφωνα με το άρθρο 8 της οδηγίας 2001/42/ΕΚ.

2. Πριν από τις 21 Ιουλίου 2004, η Επιτροπή, κατόπιν συμφωνίας με τα κράτη μέλη, αναπτύσσει κατάλληλες μεθόδους για την εφαρμογή της στρατηγικής εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προκειμένου ιδίως να εξασφαλιστεί κατάλληλος συντονισμός, να αποφευχθεί η επικάλυψη προσπαθειών και να απλουστευθούν και να επιταχυνθούν οι διαδικασίες προγραμματισμού όσον αφορά διασυνοριακά έργα και διαδρόμους.

Τα αποτελέσματα των εργασιών αυτών και της περιβαλλοντικής εκτίμησης των έργων του διευρωπαϊκού δικτύου που εκτελούνται από κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 2001/42/ΕΚ λαμβάνονται υπόψη, όπου ενδείκνυται, από την Επιτροπή στην έκθεσή της σχετικά με την υλοποίηση των προσανατολισμών και τις πιθανές συνοδευτικές νομοθετικές προτάσεις για αναθεώρηση των προσανατολισμών, η οποία προβλέπεται με το άρθρο 22 της παρούσας απόφασης.

ΤΜΗΜΑ 2 ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 9 Χαρακτηριστικά

1. Το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο αποτελείται από υφιστάμενους, νέους ή προς διευθέτηση αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας, οι οποίοι:

- α) διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων· ή
 - β) καθιστούν δυνατή, στους άξονες που προσδιορίζονται με το δίκτυο, την παράκαμψη των κυριοτέρων αστικών κέντρων· ή
 - γ) εξασφαλίζουν τη διασύνδεση με τα άλλα μέσα μεταφορών· ή
 - δ) επιτρέπουν τη σύνδεση των μεσόγειων και των απόκεντρων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.
2. Το δίκτυο εξασφαλίζει στους χρήστες υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο υπηρεσιών, άνεσης και ασφάλειας, ενώ ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται από συνέχεια.
3. Το δίκτυο περιλαμβάνει την υποδομή για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την ενημέρωση των χρηστών, την αντιμετώπιση συμβάντων και έκτακτων περιστατικών, και την ηλεκτρονική είσπραξη τελών. Η εν λόγω υποδομή βασίζεται στην ενεργό συνεργασία μεταξύ των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και των παρεχόντων υπηρεσίες πληροφοριών σχετικά με τις διαδρομές και την κυκλοφορία και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, διασφαλίζοντας την αναγκαία συμπληρωματικότητα με εφαρμογές των οποίων η ανάπτυξη διευκολύνεται στο πλαίσιο του προγράμματος για τα διευρωπαϊκά δίκτυα τηλεπικοινωνίας.

ΤΜΗΜΑ 3
ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Άρθρο 10
Χαρακτηριστικά

1. Το σιδηροδρομικό δίκτυο περιλαμβάνει σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.
2. Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας που χρησιμοποιεί σύγχρονες ή νέες τεχνολογίες, αποτελείται από:
 - α) γραμμές ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες κατά κανόνα ίσες ή μεγαλύτερες των 250 km/h·
 - β) γραμμές ειδικά βελτιωμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h·
 - γ) γραμμές ειδικά βελτιωμένες για υψηλή ταχύτητα ή γραμμές ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα, συνδεδεμένες με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας που παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες λόγω τοπογραφικών ή περιβαλλοντικών περιορισμών, μορφολογίας του εδάφους ή χωροταξίας και των οποίων η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση.

Το εν λόγω σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας συνίσταται στις γραμμές που προσδιορίζονται στο τμήμα 3 του παραρτήματος Ι. Οι βασικές απαιτήσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που ισχύουν για τις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας που χρησιμοποιούν σύγχρονη τεχνολογία καθορίζονται βάσει της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας¹. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν προηγουμένως την Επιτροπή για την έναρξη λειτουργίας των γραμμών υψηλής ταχύτητας και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους.

3. Το συμβατικό σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελείται από γραμμές για τη συμβατική σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένης μεταφοράς του άρθρου 15, των σημείων πρόσβασης σε θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας κοινού ενδιαφέροντος, καθώς και των τερματικών σταθμών για εμπορεύματα που είναι ανοικτοί σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης. Οι βασικές απαιτήσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας που ισχύουν για τις συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές καθορίζονται σύμφωνα με την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος².
4. Το σιδηροδρομικό δίκτυο περιλαμβάνει τις υποδομές και τις εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών, οδικών και, ανάλογα με την περίπτωση, θαλάσσιων και αεροπορικών υπηρεσιών μεταφορών. Συναφώς, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στη διασύνδεση των περιφερειακών αεροδρομίων με το δίκτυο.

¹ ΕΕ L 235, 17.9.1996, σ. 6.

² ΕΕ L 110, 20.4.2001, σ. 1.

5. Το σιδηροδρομικό δίκτυο επιτελεί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες λειτουργίες:
- α) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διακίνηση επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις·
 - β) επιτρέπει τη διασύνδεση με αερολιμένες, ανάλογα με την περίπτωση·
 - γ) επιτρέπει την πρόσβαση σε περιφερειακά και τοπικά σιδηροδρομικά δίκτυα·
 - δ) διευκολύνει τη μεταφορά εμπορευμάτων με τον προσδιορισμό και την ανάπτυξη διαδρομών μεγάλης κυκλοφορίας ειδικά προσαρμοσμένων στη μεταφορά εμπορευμάτων ή διαδρομών στις οποίες έχουν προτεραιότητα οι εμπορικές αμαξοστοιχίες·
 - ε) διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις συνδυασμένες μεταφορές·
 - στ) επιτρέπει τη διασύνδεση, μέσω λιμένων κοινού ενδιαφέροντος, με τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων και τις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
6. Το σιδηροδρομικό δίκτυο προσφέρει στους χρήστες υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, χάρη στη συνέχειά του και στην προοδευτική επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του, ιδίως μέσω της τεχνικής εναρμόνισης και του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και χειρισμού ERTMS (ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας) που προτείνεται για το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή, ύστερα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη, καταρτίζει σχέδιο ανάπτυξης, που συντονίζεται με τα εθνικά σχέδια.

ΤΜΗΜΑ 4
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΙ
ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 11
Χαρακτηριστικά

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών οδών αποτελείται από ποταμούς και διώρυγες, καθώς και από διάφορες διακλαδώσεις που εξασφαλίζουν τη μεταξύ τους σύνδεση. Επιτρέπει ιδίως τη διασύνδεση μεταξύ των βιομηχανικών περιοχών και των σημαντικών αστικών κέντρων, καθώς και τη σύνδεσή τους με τους λιμένες.
2. Τα ελάχιστα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά για τις πλωτές οδούς του δικτύου αυτού αντιστοιχούν στις προδιαγραφές της κατηγορίας IV που επιτρέπει τη διέλευση πλοίου ή ωθούμενης συνοδείας μήκους 80 έως 85 m και πλάτους 9,50 m. Σε περίπτωση εκσυγχρονισμού ή δημιουργίας πλωτής οδού ενσωματωμένης στο εν λόγω δίκτυο, οι τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει να αντιστοιχούν τουλάχιστον στην κατηγορία IV, να επιτρέπουν να πληρούνται, μεταγενέστερα, οι προδιαγραφές της κατηγορίας Va/Vb και να καθιστούν δυνατή την ικανοποιητική διέλευση πλοίων που χρησιμοποιούνται σε συνδυασμένες μεταφορές. Οι προδιαγραφές της κατηγορίας Va επιτρέπουν τη διέλευση πλοίου ή ωθούμενης συνοδείας μήκους 110 m και πλάτους 11,40 m και οι προδιαγραφές της κατηγορίας Vb επιτρέπουν τη διέλευση ωθούμενης συνοδείας μήκους 172 m έως 185 m και πλάτους 11,40 m.

3. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως υπό την ιδιότητά τους ως σημείων διασύνδεσης μεταξύ των πλωτών οδών που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 15 και των λοιπών τρόπων μεταφοράς, αποτελούν στοιχείο του δικτύου.
4. Στο δίκτυο περιλαμβάνονται οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίοι:
- α) είναι ανοικτοί στην εμπορική κυκλοφορία·
 - β) ευρίσκονται επί του δικτύου πλωτών οδών, σύμφωνα με το σχεδιάγραμμα του τμήματος 4 του παραρτήματος I,
 - γ) διασυνδέονται με άλλους διευρωπαϊκούς άξονες μεταφορών, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα I, και
 - δ) είναι εξοπλισμένοι με εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης για τις διατροφικές μεταφορές ή ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινούνται ετησίως από αυτούς ανέρχεται σε 500 000 τόνους τουλάχιστον.

Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αναφέρονται στο στοιχείο δ) παρατίθενται στο παράρτημα I.

5. Το δίκτυο περιλαμβάνει επίσης την υποδομή διαχείρισης της κυκλοφορίας. Σ' αυτήν περιλαμβάνεται συγκεκριμένα η σύσταση διαλειτουργικού ευφυούς συστήματος κυκλοφορίας και μεταφορών, γνωστού ως River Information Services (υπηρεσίες πληροφοριών για τους ποταμούς), προκειμένου να βελτιστοποιηθούν η υφιστάμενη δυναμικότητα και ασφάλεια του δικτύου εσωτερικής ναυσιπλοΐας και η διαλειτουργικότητα με άλλους τρόπους μεταφορών.

ΤΜΗΜΑ 5
ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Άρθρο 12
Χαρακτηριστικά

1. Οι θαλάσσιοι λιμένες επιτρέπουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και αποτελούν τα σημεία εξυπηρέτησης των νησιών δια θαλάσσης και τα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών και των λοιπών τρόπων μεταφοράς. Προσφέρουν εξοπλισμό και υπηρεσίες στους μεταφορείς. Η υποδομή τους προσφέρει σειρά υπηρεσιών για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών πορθμείου και ναυσιπλοΐας μικρών και μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένης της ακτοπλοΐας, στο εσωτερικό της Ένωσης, καθώς και μεταξύ αυτής και των τρίτων χωρών.
2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών αντιστοιχούν σε μια από τις κατηγορίες Α, Β και Γ, οι οποίες ορίζονται ως εξής:
 - Α. Θαλάσσιοι λιμένες διεθνούς σημασίας: λιμένες οι οποίοι έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 200 000 επιβάτες και οι οποίοι, εκτός εάν αυτό είναι αδύνατο, είναι συνδεδεμένοι με χερσαία στοιχεία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και, κατά συνέπεια, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Β. Θαλάσσιοι λιμένες ενωσιακής σημασίας, οι οποίοι δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία Α: οι λιμένες αυτοί έχουν συνολικό ετήσιο όγκο διακίνησης τουλάχιστον 0,5 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ή 100 000 έως 199 999 επιβάτες, είναι συνδεδεμένοι, εκτός εάν αυτό είναι αδύνατο, με χερσαία στοιχεία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και διαθέτουν τις εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης που απαιτούνται για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Γ. Λιμένες περιφερειακής πρόσβασης: οι λιμένες αυτοί δεν πληρούν τα κριτήρια των κατηγοριών Α και Β, αλλά ευρίσκονται σε νησιωτικές, απόκεντρες ή εξόχως απόκεντρες περιοχές και συνδέουν τις περιοχές αυτές δια θαλάσσης ή/και με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

Οι θαλάσσιοι λιμένες της κατηγορίας Α εμφανίζονται στους ενδεικτικούς χάρτες των σχεδίων του τμήματος 5 του παραρτήματος Ι, οι οποίοι βασίζονται στα πλέον πρόσφατα στοιχεία περί λιμένων.

3. Επιπλέον των κριτηρίων που απαριθμούνται στο άρθρο 7, τα λιμενικά έργα κοινού ενδιαφέροντος που συνδέονται με λιμένες οι οποίοι περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων λιμένων, πληρούν τα κριτήρια και τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ.

Άρθρο 13 Θαλάσσιες αρτηρίες

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποσκοπεί στην συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε οργανωμένες θαλάσσιες διαδρομές κατά τρόπον ώστε να βελτιωθούν οι υφιστάμενες ή να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες συνδέσεις μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, προκειμένου να μειωθεί η οδική συμφόρηση ή/και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των απόκεντρων και των νησιωτικών περιοχών και κρατών. Οι θαλάσσιες αρτηρίες δεν θα πρέπει να αποκλείουν τη συνδυασμένη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων, εφόσον προέχει η μεταφορά φορτίων.
2. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποτελείται από εγκαταστάσεις και υποδομές που αφορούν τουλάχιστον δύο λιμένες σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις και υποδομές περιλαμβάνουν στοιχεία, τουλάχιστον σε ένα κράτος μέλος, όπως οι λιμενικές εγκαταστάσεις, τα ηλεκτρονικά συστήματα οργανωτικής υποστήριξης, οι διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και οι διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες, καθώς και η υποδομή για την άμεση πρόσβαση στους λιμένες από ξηράς και θαλάσσης, συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης της πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ιδίως δε της ύπαρξης εξοπλισμού για βυθοκόρηση και χειμέρια πρόσβαση με παγοθραυστικά.

3. Οι πλωτές οδοί ή τα κανάλια, όπως προσδιορίζονται στο τμήμα 4 του παραρτήματος Ι, που συνδέουν δύο ευρωπαϊκές θαλάσσιες αρτηρίες ή δύο τμήματα αυτών και συμβάλλουν ουσιαστικά στη σύντηξη των θαλάσσιων οδών, αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα και εξοικονομώντας χρόνο πλεύσης, αποτελούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών.
4. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη και είναι προσαρμοσμένα στις πραγματικές ανάγκες. Τα προτεινόμενα έργα λαμβάνουν, κατά κανόνα, τη μορφή συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βάσει διαδικασιών που προβλέπουν, πριν από τη χορήγηση ενίσχυσης από τους εθνικούς προϋπολογισμούς, συμπληρούμενης ενδεχομένως από ενωσιακές ενισχύσεις, διαδικασία διαγωνισμού με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:
 - α) δημόσια πρόσκληση υποβολής προτάσεων που οργανώνεται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με σκοπό την δημιουργία νέων συνδέσεων από τον λιμένα κατηγορίας Α ο οποίος ορίζεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 και τον οποίο επιλέγουν εκ των προτέρων στο εσωτερικό κάθε θαλάσσιας περιοχής του έργου αριθ. 21 που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

β) στο μέτρο που η θέση των λιμένων είναι συγκρίσιμη, δημόσια πρόσκληση υποβολής προτάσεων, που οργανώνεται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και απευθύνεται σε κοινοπραξίες στις οποίες συμμετέχουν τουλάχιστον ναυτιλιακές εταιρείες και λιμένες που βρίσκονται σε κάποια από τις θαλάσσιες περιοχές του έργου αριθ. 21 που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

5. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών:

α) επικεντρώνονται σε εγκαταστάσεις και υποδομές που συγκροτούν το δίκτυο των θαλάσσιων αρτηριών·

β) ως αποτέλεσμα της διαδικασίας διαγωνισμού της παραγράφου 4, μπορούν να περιλαμβάνουν, με την επιφύλαξη των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εναρκτήριες ενισχύσεις, εφόσον οι κρατικές ενισχύσεις κρίνονται απαραίτητες για την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου· οι εναρκτήριες ενισχύσεις είναι διάρκειας δύο ετών και χορηγούνται μόνον προς υποστήριξη δεόντως αιτιολογημένου κόστους κεφαλαίων· οι ενισχύσεις δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν το ελάχιστο ποσό που κρίνεται ότι απαιτείται για την έναρξη εκμετάλλευσης των συγκεκριμένων γραμμών· οι ενισχύσεις δεν επιτρέπεται να οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές, αντίθετα προς το κοινό συμφέρον·

γ) μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν δραστηριότητες που παρέχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως η ύπαρξη εγκαταστάσεων για παγοθραυστικές και βυθοκορητικές εργασίες, καθώς και συστήματα ενημέρωσης, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και ηλεκτρονικής υποβολής εκθέσεων.

6. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου υποβάλλονται για έγκριση στην Επιτροπή.
7. Η Επιτροπή, εντός τριών ετών, υποβάλλει στην επιτροπή του άρθρου 21 παράγραφος 1 αρχικό κατάλογο συγκεκριμένων έργων κοινού ενδιαφέροντος, συγκεκριμενοποιώντας έτσι την έννοια των θαλάσσιων αρτηριών.

Ο κατάλογος αυτός διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

ΤΜΗΜΑ 6 ΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

Άρθρο 14 Χαρακτηριστικά

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο αερολιμένων αποτελείται από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφος της Ένωσης, είναι ανοικτοί στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία και ανταποκρίνονται στα κριτήρια του τμήματος 6 του παραρτήματος II. Οι εν λόγω αερολιμένες ταξινομούνται διαφορετικά, ανάλογα με το επίπεδο και τον τύπο κυκλοφορίας που εξασφαλίζουν και ανάλογα με τη λειτουργία που επιτελούν στο πλαίσιο του δικτύου. Οι αερολιμένες αυτοί καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη των αεροπορικών συνδέσεων και τη διασύνδεση των αεροπορικών μεταφορών με άλλα μεταφορικά μέσα.
2. Τα διεθνή και ενωσιακά σημεία σύνδεσης αποτελούν το κυρίως διευρωπαϊκό δίκτυο των αερολιμένων. Οι συνδέσεις μεταξύ Ένωσης και υπόλοιπου κόσμου εξασφαλίζονται κατά το πλείστον από τα διεθνή σημεία σύνδεσης. Τα ενωσιακά σημεία σύνδεσης εξασφαλίζουν κυρίως τις συνδέσεις στο εσωτερικό της Ένωσης, ενώ οι γραμμές εκτός Ένωσης αποτελούν μικρό ακόμη μέρος των δραστηριοτήτων τους. Τα περιφερειακά σημεία σύνδεσης και πρόσβασης διευκολύνουν την πρόσβαση στο κυρίως δίκτυο ή συμβάλλουν στη σύνδεση των απόκεντρων και απομονωμένων περιοχών.

3. Τα διεθνή και τα ενωσιακά σημεία σύνδεσης θα συνδεθούν προοδευτικά με τις γραμμές υψηλής ταχύτητας του σιδηροδρομικού δικτύου, όπου κρίνεται σκόπιμο. Το δίκτυο περιλαμβάνει τις υποδομές και εγκαταστάσεις που επιτρέπουν την ολοκλήρωση υπηρεσιών σιδηροδρομικών και εναέριων μεταφορών και, ενδεχομένως, υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών.

ΤΜΗΜΑ 7
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 15
Χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών περιλαμβάνει:

- α) τις σιδηροδρομικές και πλωτές οδούς που είναι κατάλληλες για τις συνδυασμένες μεταφορές και τη θαλάσσια οδό οι οποίες, μαζί με τις τυχόν όσο το δυνατόν συντομότερες αρχικές ή/και τελικές οδικές διαδρομές, καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις·
- β) τους τερματικούς σταθμούς διατροπικών μεταφορών που διαθέτουν εγκαταστάσεις που επιτρέπουν τη μεταφόρτωση μεταξύ των σιδηροδρομικών, πλωτών, θαλάσσιων και οδικών οδών μεταφοράς·
- γ) προσωρινά το κατάλληλο τροχαίο υλικό, εφόσον το απαιτούν τα χαρακτηριστικά της υποδομής που δεν έχουν ακόμη προσαρμοσθεί.

ΤΜΗΜΑ 8
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Άρθρο 16
Χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης και ενημέρωσης για τη θαλάσσια κυκλοφορία περιλαμβάνει:

- α) τα συστήματα διαχείρισης της παράκτιας ή της λιμενικής θαλάσσιας κυκλοφορίας·
- β) τα συστήματα εντοπισμού του στίγματος των πλοίων·
- γ) τα συστήματα αναφοράς πεπραγμένων για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα·
- δ) τα συστήματα επικοινωνίας για τις περιπτώσεις κινδύνου και την ασφάλεια στη θάλασσα.

ΤΜΗΜΑ 9
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Άρθρο 17
Χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει τον εναέριο χώρο που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία, τους αεροδιαδρόμους, τα βοηθήματα της αεροπλοΐας, τα συστήματα προγραμματισμού και διαχείρισης των ροών της κυκλοφορίας και το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (κέντρα ελέγχου, μέσα επίβλεψης και επικοινωνίας) που είναι απαραίτητα για την ασφαλή και αποτελεσματική εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

ΤΜΗΜΑ 10
ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ

Άρθρο 18
Χαρακτηριστικά

Το διευρωπαϊκό δίκτυο συστημάτων εντοπισμού του στίγματος και πλοήγησης περιλαμβάνει τα δορυφορικά συστήματα εντοπισμού του στίγματος και πλοήγησης και τα συστήματα που καθορίζονται στα πλαίσια του μελλοντικού ευρωπαϊκού σχεδίου ραδιοπλοήγησης. Τα συστήματα αυτά προσφέρουν αξιόπιστη και αποτελεσματική υπηρεσία εντοπισμού του στίγματος και πλοήγησης που μπορεί να χρησιμοποιείται από όλα τα μέσα μεταφοράς.

ΤΜΗΜΑ 11
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Άρθρο 19
Ευρωπαϊός συντονιστής

1. Για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση ορισμένων έργων, ιδίως διασυνοριακών έργων ή τμημάτων διασυνοριακών έργων, μεταξύ των έργων που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 25, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει, κατόπιν συμφωνίας με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβουλεύσεως με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πρόσωπο επονομαζόμενο «ευρωπαϊός συντονιστής».
2. Ο ευρωπαϊός συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας σχετικά με ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεων όσον αφορά τη χρηματοδότηση και την κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική εκτίμηση μεγάλων έργων.
3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον ορισμό του ευρωπαϊού συντονιστή προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίο εκτελεί τα καθήκοντα κατά την παράγραφο 5.

4. Ο ευρωπαϊός συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η εντολή του ευρωπαϊού συντονιστή αφορά συνήθως ένα μόνον έργο, ιδίως στην περίπτωση διασυνοριακού έργου, αλλά, εάν χρειάζεται, μπορεί να καλύπτει ολόκληρο τον μείζονα άξονα. Ο ευρωπαϊός συντονιστής καταρτίζει μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του/της σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
5. Ο ευρωπαϊός συντονιστής:
 - α) προωθεί, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, κοινές μεθόδους αξιολόγησης έργων και συμβουλεύει, ανάλογα με την περίπτωση, τους αρμόδιους υλοποίησης των έργων σχετικά με τη χρηματοδοτική δέσμη των έργων·
 - β) συντάσσει ετήσια έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων που εμπíπτουν στην αρμοδιότητά του, τις νέες κανονιστικές ή άλλες εξελίξεις που ενδέχεται να επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά των έργων, καθώς και τις τυχόν δυσχέρειες και εμπόδια που μπορούν να επιφέρουν σημαντική καθυστέρηση ως προς τις ημερομηνίες που σημειώνονται στο παράρτημα ΙΙΙ·

- γ) διαβουλεύεται, μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης, τους χρήστες μεταφορών και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών, με σκοπό την πληρέστερη γνώση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών, των δυνατοτήτων για επενδυτικές χρηματοδοτήσεις και του τύπου των υπηρεσιών που πρέπει να παρέχονται για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εν λόγω χρηματοδότηση.
6. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον ευρωπαϊό συντονιστή και του/της παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκτέλεση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.
7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη γνώμη του ευρωπαϊού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων ενωσιακής χρηματοδότησης σχετικά με έργα ή ομάδες έργων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.

ΤΜΗΜΑ 12
ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 20
Εθνικά σχέδια και προγράμματα

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή περιλήψεις εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τα έργα που χαρακτηρίζονται έργα κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τα άρθρα 24 έως 27. Μετά την έγκρισή τους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.

Άρθρο 21
Επιτροπή για την παρακολούθηση των προσανατολισμών και την ανταλλαγή πληροφοριών

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή για την παρακολούθηση των προσανατολισμών και την ανταλλαγή πληροφοριών, αποκαλούμενη στο εξής «επιτροπή», η οποία απαρτίζεται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

2. Η εν λόγω επιτροπή ανταλλάσσει πληροφορίες για τα σχέδια και τα προγράμματα που κοινοποιούνται από τα κράτη μέλη και μπορεί να εξετάζει κάθε θέμα που αφορά την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Άρθρο 22 Έκθεση

Η Επιτροπή υποβάλλει, ανά διετία, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση σχετικά με την υλοποίηση των προσανατολισμών που περιγράφονται στην παρούσα απόφαση.

Η επιτροπή επικουρεί την Επιτροπή κατά την εκπόνηση της έκθεσης αυτής.

Εφόσον απαιτείται, η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετικές προτάσεις για την αναθεώρηση των προσανατολισμών· οι εν λόγω νομοθετικές προτάσεις μπορεί να περιλαμβάνουν, εφόσον απαιτείται, τροποποιήσεις του καταλόγου των έργων προτεραιότητας του παραρτήματος III ή προσθήκες στον εν λόγω κατάλογο έργων που συνάδουν με το άρθρο 23 παράγραφος 1. Κατά την αναθεώρηση λαμβάνονται ιδιαίτερος υπόψη σχέδια που συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή της Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 στοιχείο ε).

Άρθρο 23
Έργα προτεραιότητας

1. Τα έργα προτεραιότητας είναι έργα κοινού ενδιαφέροντος του άρθρου 7, κατά την εξέταση των οποίων επιβεβαιώνεται ότι:
 - α) αποσκοπούν στην εξάλειψη σημείων συμφόρησης ή στη συμπλήρωση ελλείπουσας σύνδεσης σε μείζονα άξονα του διευρωπαϊκού δικτύου, ιδίως δε έργα που είναι διασυνοριακά έργα, διασχίζουν φυσικά εμπόδια ή έχουν διασυνοριακό τμήμα·
 - β) είναι τέτοιας κλίμακας, ώστε ο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο προσδίδει σημαντική προστιθέμενη αξία·
 - γ) παρουσιάζουν, στο σύνολο του έργου, προοπτικές κοινωνικοοικονομικών καθαρών ωφελημάτων και άλλα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα·
 - δ) προσφέρουν σημαντική προστιθέμενη αξία για τη διευκόλυνση της κινητικότητας αγαθών και προσώπων μεταξύ κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της συμβολής τους στην διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων·
 - ε) συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή της Ένωσης, με την ενσωμάτωση των δικτύων των νέων κρατών μελών και τη βελτίωση των συνδέσεων με τις απόκεντρες και τις νησιωτικές περιοχές·

- στ) συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών, βελτιώνοντας την ασφάλεια και μειώνοντας τις περιβαλλοντικές ζημιές που προκαλούνται από τις μεταφορές, προωθώντας, ιδίως, τη μεταστροφή προς τη χρήση του σιδηροδρόμου, προς τις διατροπικές μεταφορές, τις πλωτές εσωτερικές οδούς και τις θαλάσσιες μεταφορές·
- ζ) αποδεικνύουν τη δέσμευση των ενδιαφερόμενων κρατών μελών για την έγκαιρη εκπόνηση των μελετών και τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αξιολόγησης, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η ολοκλήρωση των εργασιών στο πλαίσιο προσυμφωνηθείσας προθεσμίας, βάσει εθνικών έργων ή τυχόν άλλου ισοδύναμου εγγράφου για το εν λόγω έργο.
2. Τα έργα προτεραιότητας, για τα οποία οι εργασίες επρόκειτο να αρχίσουν πριν από το 2010, τα τμήματά τους, καθώς και οι συμφωνηθείσες προθεσμίες ολοκλήρωσης των εργασιών της παραγράφου 1 στοιχείο ζ), ορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.
3. Έως το 2010, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση προόδου των εργασιών και, εφόσον απαιτείται, προτείνει την τροποποίηση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ και πληρούν τους όρους της παραγράφου 1.

Άρθρο 24

Χαρακτηρισμός έργου ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

Τα έργα προτεραιότητας που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Ο χαρακτηρισμός αυτός αποδίδεται μόνον σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στις Συνθήκες και τις βασιζόμενες σε αυτήν νομοθετικές πράξεις.

Άρθρο 25

Έργα που χαρακτηρίζονται ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

1. Με την επιφύλαξη της νομικής βάσης των οικείων ενωσιακών χρηματοδοτικών μέσων, τα κράτη μέλη:
 - α) όταν υποβάλλουν τα έργα τους στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1084/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, για την ίδρυση Ταμείου Συνοχής¹, δίδουν προσηκούμενη προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος·
 - β) όταν υποβάλλουν τα έργα τους, στο πλαίσιο του προϋπολογισμού που διατίθεται για τα διευρωπαϊκά δίκτυα, σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας², δίδουν προσηκούμενη προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
2. Με την επιφύλαξη της νομικής βάσης των οικείων ενωσιακών χρηματοδοτικών μέσων, η Επιτροπή:

¹ ΕΕ L 210, 31.7.2006, σ. 79.

² ΕΕ L 162, 22.6.2007, σ. 1.

- α) ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη τα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος κατά τον σχεδιασμό του προγραμματισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων, ιδίως στις περιοχές του στόχου «Σύγκλιση», λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά σχέδια μεταφορών που εμπίπτουν στα υφιστάμενα πλαίσια ενωσιακής στήριξης·
 - β) μεριμνά ώστε οι χώρες που είναι επιλέξιμες για τον μηχανισμό προενταξιακής βοήθειας (ΜΠΒ), να δίδουν, κατά την υποβολή των έργων τους στο πλαίσιο του εν λόγω μηχανισμού, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1085/2006¹ του Συμβουλίου της 17ης Ιουλίου 2006, για τη θέσπιση μηχανισμού προενταξιακής βοήθειας (ΡΑ), προσηκούμενη προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
3. Στο πλαίσιο των προβλέψεων των χρηματοδοτικών της αναγκών, η Επιτροπή δίδει την προσηκούμενη προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

Άρθρο 26

Καθυστέρηση στην ολοκλήρωση έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος

1. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης, ως προς την προθεσμία του 2010, της έναρξης των εργασιών ενός από τα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, η Επιτροπή ζητά από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να της γνωστοποιήσουν τους λόγους της εν λόγω καθυστέρησης εντός τριών μηνών. Βάσει της απάντησης που δίδεται, η Επιτροπή ζητά τη γνώμη όλων των ενδιαφερομένων κρατών μελών προκειμένου να επιλύσει το πρόβλημα το οποίο προκάλεσε την καθυστέρηση.

¹ ΕΕ L 210, 31.7.2006, σ. 82.

Η Επιτροπή δύναται, κατόπιν διαβουλεύσεως με την επιτροπή, και στο πλαίσιο της ενεργού παρακολούθησης της υλοποίησης του έργου που έχει χαρακτηριστεί έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την αρχή της αναλογικότητας, να αποφασίζει τη θέσπιση καταλλήλων μέτρων. Παρέχεται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη η δυνατότητα να υποβάλλουν παρατηρήσεις σχετικά με τα εν λόγω μέτρα πριν από τη θέσπισή τους.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενημερώνεται αμέσως για κάθε μέτρο που θεσπίζεται.

Κατά τη θέσπιση των εν λόγω μέτρων, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη την αντίστοιχη ευθύνη των κρατών μελών που θίγονται από την καθυστέρηση και απέχει από τη λήψη μέτρων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την υλοποίηση του έργου σε κράτος μέλος που δεν ευθύνεται για την εν λόγω καθυστέρηση.

2. Σε περίπτωση που ένα από τα έργα που έχουν χαρακτηριστεί έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος δεν έχει ολοκληρωθεί εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος μετά την αναμενόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσής του που αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ, και που όλα τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για αυτή τη καθυστέρηση, η Επιτροπή επανεξετάζει το έργο σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 1, με στόχο τον αποχαρακτηρισμό του μέσω της διαδικασίας επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22 τρίτο εδάφιο.

Η Επιτροπή επανεξετάζει, οπωσδήποτε, το έργο μετά την παρέλευση περιόδου 15 ετών αφότου το έργο χαρακτηρίστηκε έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος κατά την έννοια της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 27

Κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική αξιολόγηση

1. Πέντε έτη από την ολοκλήρωση έργου που χαρακτηρίζεται έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ή ενός εκ των τμημάτων του, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αξιολογούν τις κοινωνικοοικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεών του για το εμπόριο και την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, την εδαφική συνοχή και την αειφόρο ανάπτυξη. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αυτής.
2. Όταν ένα έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος περιλαμβάνει διασυνοριακό τμήμα το οποίο είναι τεχνικά και οικονομικά αδιαίρετο, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συντονίζουν τις διαδικασίες τους για την αξιολόγηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεών του και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διενέργεια διακρατικής έρευνας, πριν χορηγήσουν άδεια κατασκευής και εντός του υφισταμένου πλαισίου.

3. Τα άλλα τμήματα των έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος συντονίζονται σε διμερή ή πολυμερή βάση από τα κράτη μέλη κατά περίπτωση.
4. Οι συντονισμένες δράσεις ή οι διακρατικές έρευνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από την ενωσιακή νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως όσον αφορά την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την έναρξη και τα αποτελέσματα των εν λόγω συντονισμένων δράσεων ή διακρατικών ερευνών. Η Επιτροπή περιλαμβάνει τις εν λόγω πληροφορίες στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 22 τρίτο εδάφιο.

Άρθρο 28 Διασυνοριακά τμήματα

Στο πλαίσιο ορισμένων έργων προτεραιότητας, εντοπίζονται τα διασυνοριακά τμήματα μεταξύ δύο κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένων των θαλασσίων αρτηριών, βάσει κριτηρίων που ορίζονται από την επιτροπή και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

Τα τμήματα αυτά είναι ιδίως τμήματα τεχνικώς και οικονομικώς αδιαίρετα ή ως προς τα οποία τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αναλαμβάνουν από κοινού δέσμευση και συγκροτούν κοινή δομή για τον σκοπό αυτόν.

Άρθρο 29
Κατάργηση

Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ καταργείται.

Οι αναφορές στην καταργούμενη απόφαση νοούνται ως αναφορές στην παρούσα απόφαση και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

Άρθρο 30
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 31
Αποδέκτες

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

[...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
