

## ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

**Διορθωτικό στην απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 167 της 30ής Απριλίου 2004)

Η απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

**ΑΠΟΦΑΣΗ αριθ. 884/2004/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**της 29ης Απριλίου 2004**

**για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 156 πρώτο εδάφιο,

τις προτάσεις της Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(2)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(3)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(4)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(5)</sup> θέσπισε τους κοινοτικούς προσανατολισμούς στον τομέα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, προσδιορίζοντας τα έργα κοινού ενδιαφέροντος η υλοποίηση των οποίων αναμένεται να συμβάλει στην ανάπτυξη του εν λόγω δικτύου, και καθορίζοντας, στο οικείο παράρτημα ΙΙΙ, τα ειδικά έργα στα οποία το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις συνόδους της Έσσης το 1994 και του Δουβλίνου το 1996 έδωσε ιδιαίτερη σημασία.
- (2) Η αύξηση της κυκλοφορίας, ιδιαίτερα 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.

- (3) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ το 2001 κάλεσε τα θεσμικά όργανα της Κοινότητας να εγκρίνουν αναθεωρημένους προσανατολισμούς για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με σκοπό να δοθεί προτεραιότητα, όπου κρίνεται σκόπιμο, στις επενδύσεις σε υποδομές για τους σιδηροδρόμους, τις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις διατροπικές μεταφορές και τις αποτελεσματικές διασυνδέσεις. Στο πλαίσιο αυτό, δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί η συμβολή των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των περιφερειακών αερολιμένων στην επίτευξη των στόχων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

- (4) Η επικείμενη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο στόχος της εξεύρεσης νέας ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς και της δημιουργίας δικτύου υποδομών κατάλληλου να ανταποκρίνεται στις αυξανόμενες ανάγκες, καθώς και το γεγονός ότι ο αναγκαίος χρόνος για την υλοποίηση ορισμένων έργων προτεραιότητας ενδέχεται να υπερβεί τα δέκα έτη, επιβάλλει την επανεξέταση του καταλόγου έργων που περιέχεται στο παράρτημα ΙΙΙ της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ.

- (5) Η Βουλγαρία, η Εσθονία, η Κύπρος, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβακία, η Σλοβενία, η Τουρκία και η Τσεχική Δημοκρατία έχουν συνάψει συμφωνίες σύνδεσης και ευρωπαϊκές συμφωνίες, στη συνέχεια δε υπέβαλαν αίτηση ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι αρμόδιες για τις μεταφορές αρχές ένδεκα εκ των χωρών αυτών εκπόνησαν, με την υποστήριξη της Επιτροπής, εκτίμηση των αναγκών όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών με σκοπό τον καθορισμό δικτύου βάσει των ιδίων αρχών που ορίσθηκαν στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ.

- (6) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης το 2002 υπογράμμισε τον στόχο της μείωσης της συμφόρησης σε περιοχές όπως οι Άλπεις, τα Πυρηναία και η Βαλτική Θάλασσα.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 362 Ε της 18.12.2001, σ. 205 και ΕΕ C 20 Ε της 28.1.2003, σ. 274.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 125 της 27.5.2002, σ. 75.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 7.

<sup>(4)</sup> Γνώμες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 30ής Μαΐου 2002 (ΕΕ C 187 Ε της 7.8.2003, σ. 130) και της 11ης Μαΐου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Απριλίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

- (7) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών του Δεκεμβρίου 2003 τόνισε ότι τα έργα προτεραιότητας όπως προσδιορίζονται με τους προσανατολισμούς έχουν καίρια σημασία για την ενίσχυση της συνοχής της εσωτερικής αγοράς, ιδίως ενόψει της επικείμενης διεύρυνσης της Ένωσης και της ανάγκης να αρθούν τα σημεία συμφόρησης ή/και να συμπληρωθούν ελλείποντες σύνδεσμοι στην κυκλοφορία (διαμετακόμιση) των αγαθών διαμέσου φυσικών ή άλλων εμποδίων ή διαμέσου συνόρων.
- (8) Κατά τη δεύτερη πανευρωπαϊκή διάσκεψη μεταφορών στην Κρήτη το 1994 και την τρίτη πανευρωπαϊκή διάσκεψη μεταφορών στο Ελσίνκι το 1997 δέκα πανευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών και τέσσερις πανευρωπαϊκοί χώροι προσδιορίστηκαν ως προτεραιότητες για συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών.
- (9) Στην έκθεση που υπέβαλε στην Επιτροπή στις 30 Ιουνίου 2003, η ομάδα υψηλού επιπέδου για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (εφεξής «η ομάδα υψηλού επιπέδου») προσδιόρισε περιορισμένο αριθμό έργων προτεραιότητας, χρησιμοποιώντας μεθοδολογία τα κριτήρια της οποίας περιλαμβάνουν, ιδίως, τη δυνητική οικονομική βιωσιμότητα των έργων, τον βαθμό δέσμευσης των ενδιαφερομένων κρατών μελών όσον αφορά την τήρηση προσυμφωνηθέντος κατά τον προγραμματισμό του έργου χρονοδιαγράμματος, τον αντίκτυπο των έργων στην κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων μεταξύ κρατών μελών και τον αντίκτυπο τους στη συνοχή και την αειφόρο ανάπτυξη. Στην έκθεση περιλαμβάνονται επίσης έργα στα νέα κράτη μέλη τα οποία θα προσχωρήσουν στην Ένωση την 1η Μαΐου 2004. Τα αποτελέσματα της συνεργασίας αυτής θα πρέπει να ληφθούν υπόψη.
- (10) Οι απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος θα πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της συνθήκης. 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.
- (11) Είναι ανάγκη να τεθεί σε εφαρμογή ο κεντρικός στόχος να αποσυνδεθούν οι αρνητικές συνέπειες της ανάπτυξης των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕγχΠ, όπως πρότεινε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της σχετικά με τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη.
- (12) 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 προγραμμάτων<sup>(1)</sup>, θα 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 κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, 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 περιβάλλον<sup>(2)</sup> και των οδηγιών 79/409/ΕΟΚ της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατήρησης των αγρίων πτηνών<sup>(3)</sup> και 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοσυστημάτων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας<sup>(4)</sup>.
- (13) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που να συνδυάζει, μεταξύ άλλων, μέτρα για την αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού τομέα, ιδιαίτερα όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών εμπορευμάτων, την προώθηση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, την παροχή κινήτρων για μεγαλύτερη συμπληρωματικότητα μεταξύ του σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας και των εναέριων μεταφορών, την προώθηση της ανάπτυξης διαλειτουργικών «ευφών» συστημάτων μεταφορών με στόχο τη διασφάλιση αυξημένης αποτελεσματικότητας και ασφάλειας του δικτύου.
- (14) Η αποτελεσματικότητα της κοινής πολιτικής μεταφορών εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τη συνοχή των μέτρων για την αναζωογόνηση του σιδηροδρομικού τομέα και την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής. Η οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων<sup>(5)</sup> προβλέπει διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων ανοιχτό σε διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων μετά το 2003. Οι γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων θα πρέπει να θεωρούνται τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου που καθορίζεται από τις κατευθυντήριες γραμμές της απόφασης αριθ.1692/96/ΕΚ, ώστε να μπορούν να επωφεληθούν από επενδύσεις και να προσελκύσουν μέρος της οδικής κυκλοφορίας.
- (15) Στο πλαίσιο του γενικού στόχου της εξασφάλισης της βιώσιμης κινητικότητας των προσώπων και των εμπορευμάτων, είναι σκόπιμο να συσταθούν μηχανισμοί στήριξης της ανάπτυξης θαλάσσιων αρτηριών μεταξύ κρατών μελών, ώστε να περιοριστεί η οδική συμφόρηση ή/και να βελτιωθεί η δυνατότητα πρόσβασης στις περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές και στα περιφερειακά 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 κοινοτικές διατάξεις περί ανταγωνισμού ή περί κρατικών συμβάσεων προμηθειών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 175 της 5.7.1985, σ. 40· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 156 της 25.6.2003, σ. 17).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 103 της 25.4.1979, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2003 (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 36).

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.



- (16) Η παροχή στήριξης για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών θα πρέπει να θεωρείται συμπληρωματική της παροχής κοινοτικής ενίσχυσης ως κινήτρου για την ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών εμπορευμάτων («πρόγραμμα Marco Polo») <sup>(1)</sup> και να βασίζεται στα ίδια κριτήρια. Ωστόσο, η χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης βάσει των δύο μέσων δεν θα πρέπει να είναι σωρευτική.
- (17) Είναι σκόπιμο τα έργα προτεραιότητας να ανακηρυχθούν έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ώστε να επικεντρωθεί σε αυτά η κοινοτική 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.
- (18) Σύμφωνα με το άρθρο 154 της συνθήκης, η πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα πρέπει να συμβάλλει στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής εντός της Κοινότητας. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για να μεγιστοποιηθεί η συνεκτικότητα μεταξύ των προσανατολισμών της Κοινότητας ως προς τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και του προγραμματισμού των συναφών χρηματοδοτικών μέσων που διατίθενται σε κοινοτικό επίπεδο.
- (19) 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 συμβάλλει στη βελτίωση των μεθόδων εκ των προτέρων αξιολόγησης που εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη.
- (20) Το γεγονός ότι τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μεμονωμένα εθνικές διαδικασίες εκτίμησης των περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων ενός έργου μπορεί να αποδειχθεί ασύμβατο με την υπερεθνική διάσταση των έργων που έχουν ανακηρυχθεί έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Για την αντιμετώπιση της κατάστασης, συνιστάται η ανάπτυξη, πέραν των κοινών μεθόδων αξιολόγησης, συντονισμένων διαδικασιών εκτίμησης και δημοσίου διαλόγου ή διαδικασιών διακρατικής εξέτασης που να καλύπτουν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και να εστιάζουν τόσο στις κοινωνικοοικονομικές όσο και στις περιβαλλοντικές πτυχές. Οι εν λόγω διαδικασίες θα πρέπει να εφαρμόζονται χωρίς να θίγονται οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την κοινοτική νομοθεσία περί προστασίας του περιβάλλοντος.
- (21) 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 χρηματοδότησής τους.
- (22) Τα διασυνοριακά τμήματα θα πρέπει να καθορίζονται από τα κράτη μέλη βάσει κριτηρίων που θα καθοριστούν από την
- επιτροπή του άρθρου 18 παράγραφος 2 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ. Οι υπάρχουσες παραπομπές σε διασυνοριακά τμήματα των έργων προτεραιότητας του παραρτήματος III της εν λόγω απόφασης δεν θα πρέπει να προδικάζουν τον καθορισμό διασυνοριακών τμημάτων σύμφωνα με τα κριτήρια αυτά.
- (23) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση του αντίκτυπου που θα έχει η υλοποίηση των συστάσεων της ομάδας υψηλού επιπέδου. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η υλοποίηση των έργων που προσδιόρισε η ομάδα, σε συνδυασμό με πολλά μέτρα που εντάσσονται στην κοινή πολιτική μεταφορών, όπως είναι η τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, αναμένεται να αποφέρουν σημαντικά οφέλη από πλευράς κέρδους χρόνου, περιορισμού των εκπομπών και της συμφόρησης, βελτίωσης της δυνατότητας πρόσβασης σε περιφερειακά κράτη μέλη και στα νέα κράτη μέλη, καθώς και αυξημένης γενικής ευημερίας.
- (24) Προκειμένου να τηρηθούν οι στόχοι των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις της πολιτικής μεταφορών που απορρέουν από τη διεύρυνση, είναι αναγκαίο να αυξηθούν σημαντικά οι πιστώσεις για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.
- (25) Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ότι είναι αναγκαίο να προωθήσει έργα διαφορετικά από τα έργα του παραρτήματος III της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ προκειμένου να επιτύχει στόχους για την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης, την καλύτερη ολοκλήρωση της διευρυμένης Ευρώπης και τη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στις παγκόσμιες αγορές, καθώς και να συμβάλει στον στόχο της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής και στις διατροφικές μεταφορές. Στα έργα αυτά θα πρέπει να δίδεται η δέουσα προτεραιότητα στο πλαίσιο των κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων.
- (26) Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

## Άρθρο 1

Η απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, ο αριθμός έτους «2010» αντικαθίσταται από τον αριθμό έτους «2020».
2. Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι υποδομές μεταφορών περιλαμβάνουν δίκτυα οδών, σιδηροδρομικών γραμμών και πλωτών οδών, θαλάσσιες αρτηρίες, λιμένες θαλάσσιες και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες, καθώς και άλλα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς.»

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 788/2004 (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 17).

3. Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «Άρθρο 5

#### Προτεραιότητες

Λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του άρθρου 2 και τις γενικές γραμμές 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 διασυννοριακών 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, περικλειστών, περιφερειακών και εξόχως απόκεντρων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας 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 διατροπικών μεταφορών και τη βελτίωση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας του δικτύου μέσω της δημιουργίας και της βελτίωσης τερματικών σταθμών διατροπικών μεταφορών και της υποδομής για την πρόσβαση σε αυτούς ή/και μέσω της ανάπτυξης ευφώνων 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 Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη.»

4. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «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 του Συμβουλίου 79/409/ΕΟΚ της 2ας Απριλίου 1979 περί διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (\*) και 92/43/ΕΟΚ.

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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (\*\*). 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 εν λόγω οδηγίας.

2. Έως 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 διασυννοριακά έργα και διαδρόμους.

Τα αποτελέσματα των εργασιών αυτών και της περιβαλλοντικής εκτίμησης των σχεδίων 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 προανατολισμών και τις πιθανές συνοδευτικές νομοθετικές προτάσεις για αναθεώρηση των προανατολισμών που προβλέπεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3.

(\*) ΕΕ L 103 της 25.4.1979, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2003 (ΕΕ L 122 της 16.5.2003, σ. 36).

(\*\*) ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30.»

5. Στο άρθρο 9, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 δε υποδομή βασίζεται στην ενεργή 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.»

6. Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «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 ιδιαίτερες ιδιότητες 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 παράρτημα 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 ταχύτητας (\*). 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 14, 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 συστήματος (\*\*).

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.

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·
- ζ) 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 το σκοπό αυτό, η Επιτροπή, ύστερα από διαβούλευση με τα κράτη μέλη, καταρτίζει σχέδιο ανάπτυξης, που συντονίζεται με τα εθνικά σχέδια.

(\*) ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 6· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

(\*\*) ΕΕ L 110 της 20.4.2001, σ. 1.»

7. Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3β. Οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας του δικτύου που διαθέτουν εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης για διατροπικές μεταφορές ή με ετήσιο εμπορευματικό κυκλοφοριακό φορτίο τουλάχιστον 500 000 τόνων απαριθμούνται στο παράρτημα Ι.»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. 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.»

8. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 12α

### Θαλάσσιες αρτηρίες

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποσκοπεί στην συγκέντρωση της ροής των εμπορευμάτων 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 περιφερειακών και 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 παράρτημα 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 την χορήγηση ενίσχυσης από τους εθνικούς προϋπολογισμούς συμπληρωμένης ενδεχομένως από κοινοτικές 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 των 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 του παραρτήματος 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 του παραρτήματος ΙΙΙ.

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

— επικεντρώνονται σε εγκαταστάσεις και υποδομές που συγκροτούν το δίκτυο των θαλάσσιων αρτηριών,

— ως αποτέλεσμα της διαδικασίας διαγωνισμού της παραγράφου 4, μπορούν να περιλαμβάνουν, με την επιφύλαξη των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης, 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,

— 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 εκδόσεων.

6. Η Επιτροπή, εντός τριών ετών, υποβάλλει στην επιτροπή του άρθρου 18 αρχικό κατάλογο συγκεκριμένων έργων κοινού ενδιαφέροντος, συγκεκριμενοποιώντας έτσι την έννοια των θαλάσσιων αρτηριών. Ο κατάλογος αυτός διαβιβάζεται επίσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

7. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου υποβάλλονται για έγκριση στην Επιτροπή.»

9. Στο άρθρο 13, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Τα διεθνή και τα κοινοτικά 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.»

## 10. Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«ΤΜΗΜΑ 10α

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Άρθρο 17α

**Ευρωπαίος 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 19α, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει, κατόπιν συμφωνίας με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβουλεύσεως με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πρόσωπο επονομαζόμενο “ευρωπαίος συντονιστής”. Ο ευρωπαίος συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η εντολή του ευρωπαϊκού συντονιστή αφορά συνήθως ένα μόνον έργο, ιδίως στην περίπτωση διασυνοριακού έργου, αλλά, εάν χρειάζεται, μπορεί να καλύπτει ολόκληρο τον μείζονα άξονα. Ο ευρωπαίος συντονιστής εκπονεί μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του/της σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

2. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του/της εν σχέσει με ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεων του/της όσον αφορά τη χρηματοδότηση και την κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική εκτίμηση μεγάλων έργων.

3. Η απόφαση της Επιτροπής για τον ορισμό του Ευρωπαϊκού Συντονιστή προσδιορίζει τον τρόπο με τον οποίον αυτός/αυτή εκτελεί τα καθήκοντα της παραγράφου 5.

4. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαίο Συντονιστή και του/της παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την εκτέλεση των καθηκόντων της παραγράφου 5.

5. Ο ευρωπαίος 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) εκπονεί ετήσια έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σχετικά με την πορεία υλοποίησης των έργων που εμπίπτουν 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 αναφέρονται στο παράρτημα III·

γ) διαβουλεύεται, μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους φορείς εκμετάλλευσης, τους χρήστες μεταφορών και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών, 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. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το κοινοτικό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού Συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης σχετικά με έργα ή ομάδες έργων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.»

## 11. Το άρθρο 18 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«Επιτροπή για την παρακολούθηση των προσανατολισμών και την ανταλλαγή πληροφοριών»

β) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. 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 το άρθρο 19α. Μετά την έγκρισή τους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.»

γ) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. 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 που συστήνεται με την παράγραφο 2 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 19 παράγραφος 1. Κατά την αναθεώρηση λαμβάνονται ιδιαιτέρως υπόψη σχέδια που συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 στοιχείο ε).»

## 12. Το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

**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 Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ενσωμάτωση των δικτύων των νέων κρατών μελών και τη βελτίωση των συνδέσεων με τις περιφερειακές 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, οι εργασίες για τα οποία προβλέπεται 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 III.
3. Έως το 2010, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση προόδου και, εφόσον απαιτείται, προτείνει την τροποποίηση του καταλόγου των έργων προτεραιότητας που προσδιορίζονται στο παράρτημα III σύμφωνα με την παράγραφο 1.»
13. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:
- «Άρθρο 19α
- Χαρακτηρισμός έργου ως ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος**
1. Τα έργα προτεραιότητας που προσδιορίζονται στο παράρτημα III χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Ο χαρακτηρισμός αυτός αποδίδεται μόνον σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στη συνθήκη και τις βασίζόμενες σε αυτήν νομικές πράξεις.
2. Με την επιφύλαξη της νομικής βάσης των οικείων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων:
- α) όταν υποβάλλουν τα έργα τους στο πλαίσιο του Ταμείου Συνοχής, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1164/94 του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 1994, για την ίδρυση του ταμείου συνοχής (\*), τα κράτη μέλη δίδουν προσηκούσα 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 9 και 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων (\*\*), τα κράτη μέλη δίδουν προσηκούσα προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος·
- γ) η Επιτροπή 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 αριθ. 1, λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά σχέδια μεταφορών που εμπίπτουν στα υφιστάμενα πλαίσια κοινοτικής στήριξης·
- δ) η Επιτροπή μεριμνά ώστε οι χώρες που είναι επιλέξιμες για το προενταξιακό μέσο διαρθρωτικών πολιτικών, να δίδουν, κατά την υποβολή των έργων τους στο πλαίσιο του εν λόγω μέσου, σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1267/1999 του Συμβουλίου, της 21 Ιουνίου 1999, για τη θέσπιση μέσου προενταξιακών διαρθρωτικών πολιτικών (\*\*\*), προσηκούσα προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
3. Στο πλαίσιο των προβλέψεων των χρηματοδοτικών της αναγκών, η Επιτροπή δίδει την προσηκούσα προτεραιότητα στα έργα που χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
4. 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.
- Η Επιτροπή δύναται, κατόπιν διαβουλεύσεως με την επιτροπή του άρθρου 18 παράγραφος 2, 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 θιγόμενα 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.

5. Σε περίπτωση που ένα από τα έργα που έχουν χαρακτηριστεί έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος δεν έχει ολοκληρωθεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος μετά την αναμενόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσής του που αναφέρεται στο παράρτημα III, και που όλα τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για αυτή τη καθυστέρηση, η Επιτροπή επανεξετάζει το έργο σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 4, με στόχο τον αποχαρκτηρισμό του μέσω της διαδικασίας επανεξέτασης του άρθρου 18 παράγραφος 3. 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.

6. 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 επιπτώσεων 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.

7. 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 επιπτώσεων του και καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη διενέργεια διακρατικής έρευνας πριν χορηγήσουν άδεια κατασκευής και εντός του υφισταμένου πλαισίου.

8. Άλλα τμήματα των έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος συντονίζονται σε διμερή ή πολυμερή βάση από τα κράτη μέλη κατά περίπτωση.

9. Οι συντονισμένες δράσεις ή διακρατικές έρευνες της παραγράφου 7 εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από την κοινοτική 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 του άρθρου 18 παράγραφος 3.

Άρθρο 19β

#### 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 που συστήνεται βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 2 και κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Τα τμήματα αυτά είναι ιδίως τμήματα τεχνικά και οικονομικά αδιαίρετα ή ως προς τα οποία τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη αναλαμβάνουν από κοινού δέσμευση και συγκροτούν κοινή δομή για τον σκοπό αυτόν.

(\*) EE L 130 της 25.5.1994, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 2003.

(\*\*) EE L 228 της 23.9.1995, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 807/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 143 της 30.4.2004, σ. 46).

(\*\*\*) (EE L 161 της 26.6.1999, σ. 73· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 769/2004 (EE L 123 της 27.4.2004, σ. 1).»

14. Τα άρθρα 20 και 21 διαγράφονται.

15. Τα παραρτήματα τροποποιούνται ως εξής:

1. Στο παράρτημα I, τα τμήματα 2, 3, 4 και 6 και οι προσαρτημένοι χάρτες αντικαθίστανται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας απόφασης.

2. Στο παράρτημα III:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Έργα προτεραιότητας οι εργασίες των οποίων προβλέπεται να αρχίσουν πριν από το 2010»·

β) το περιεχόμενο αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας απόφασης.

#### Άρθρο 2

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

#### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 29 Απριλίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. Mc DOWELL

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Το παράρτημα Ι της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Τα τμήματα 2, 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τμήμα 2: Το οδικό δίκτυο

|               |                        |
|---------------|------------------------|
| 2.0. Ευρώπη   | 2.8. Ιταλία            |
| 2.1. Βέλγιο   | 2.9. Λουξεμβούργο      |
| 2.2. Δανία    | 2.10. Κάτω Χώρες       |
| 2.3. Γερμανία | 2.11. Αυστρία          |
| 2.4. Ελλάδα   | 2.12. Πορτογαλία       |
| 2.5. Ισπανία  | 2.13. Φινλανδία        |
| 2.6. Γαλλία   | 2.14. Σουηδία          |
| 2.7. Ιρλανδία | 2.15. Ηνωμένο Βασίλειο |

Τμήμα 3: Το σιδηροδρομικό δίκτυο

|               |                        |
|---------------|------------------------|
| 3.0. Ευρώπη   | 3.8. Ιταλία            |
| 3.1. Βέλγιο   | 3.9. Λουξεμβούργο      |
| 3.2. Δανία    | 3.10. Κάτω Χώρες       |
| 3.3. Γερμανία | 3.11. Αυστρία          |
| 3.4. Ελλάδα   | 3.12. Πορτογαλία       |
| 3.5. Ισπανία  | 3.13. Φινλανδία        |
| 3.6. Γαλλία   | 3.14. Σουηδία          |
| 3.7. Ιρλανδία | 3.15. Ηνωμένο Βασίλειο |

Τμήμα 4: Το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένων»

2. Το τμήμα 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τμήμα 6: Το δίκτυο αερολιμένων

|                                                                |                                |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 6.0. Ευρώπη                                                    | 6.4. Γαλλία                    |
| 6.1. Βέλγιο/Δανία/Γερμανία/<br>Λουξεμβούργο/Κάτω Χώρες/Αυστρία | 6.5. Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο |
| 6.2. Ελλάδα                                                    | 6.6. Ιταλία                    |
| 6.3. Ισπανία/Πορτογαλία                                        | 6.7. Φινλανδία/Σουηδία»        |

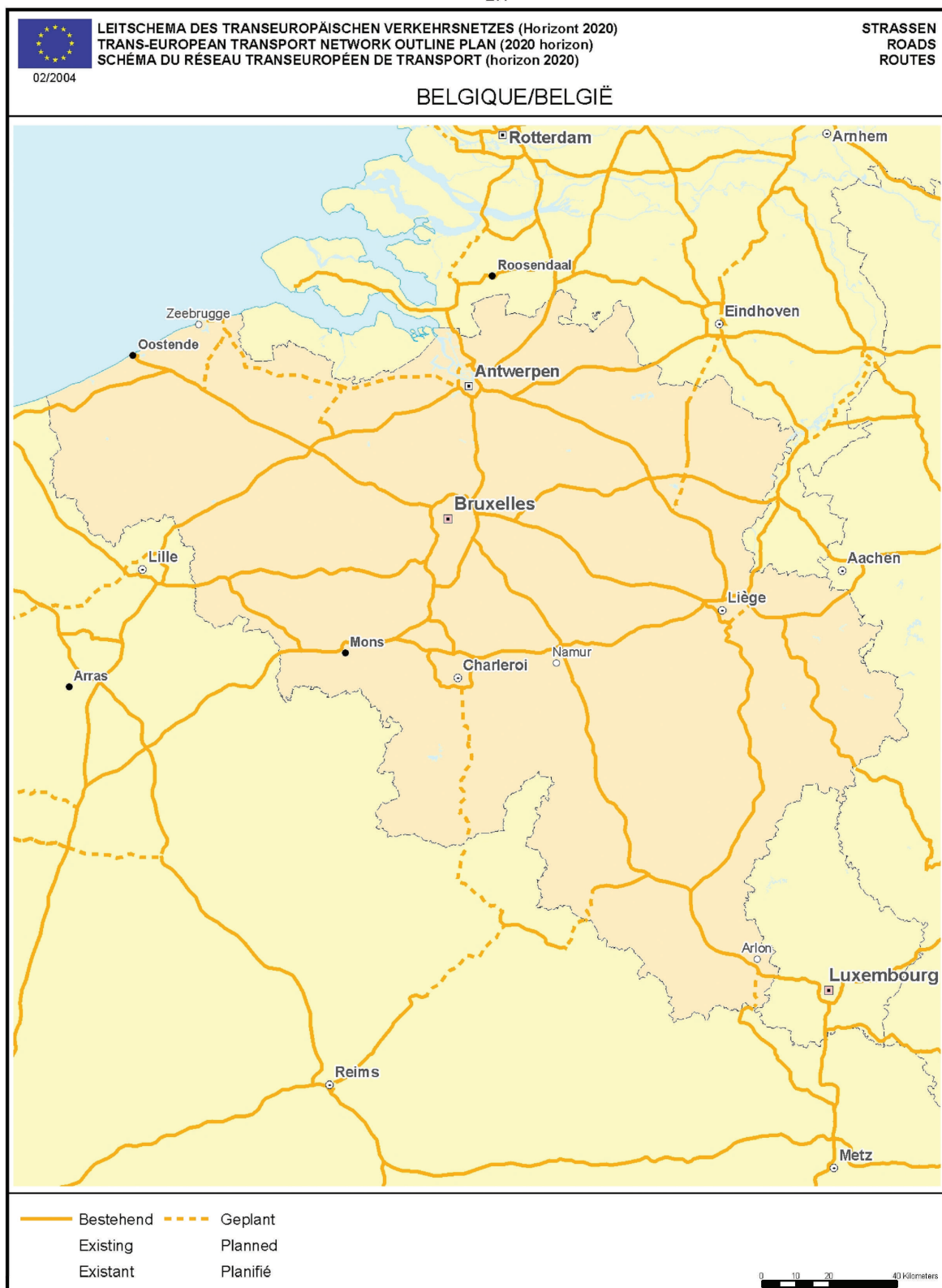
3. Οι ακόλουθοι χάρτες αντικαθιστούν τους αντίστοιχους χάρτες της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ.



2.0



2.1



## 2.2



## 2.3





## 2.4



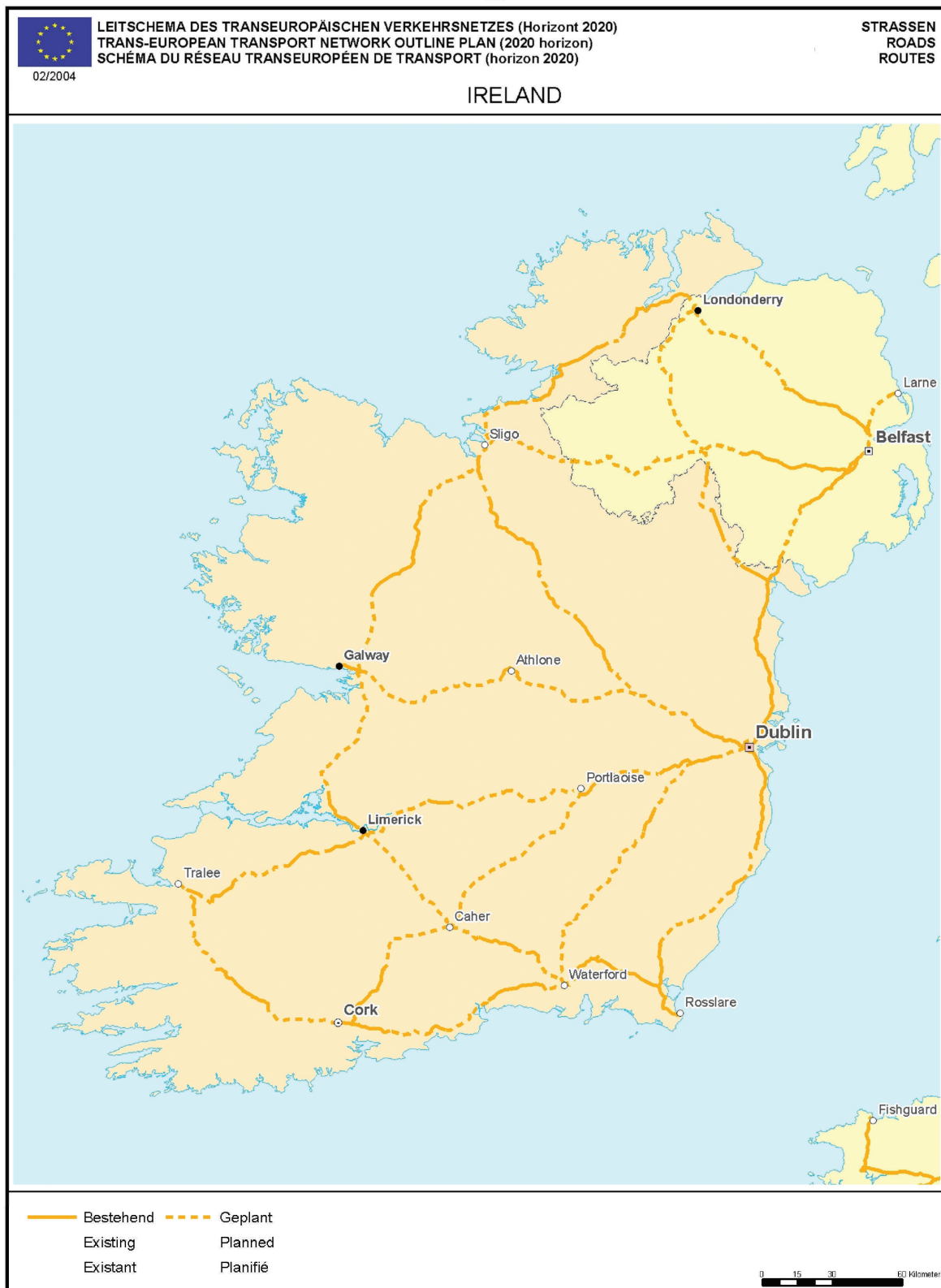
2.5



## 2.6



## 2.7

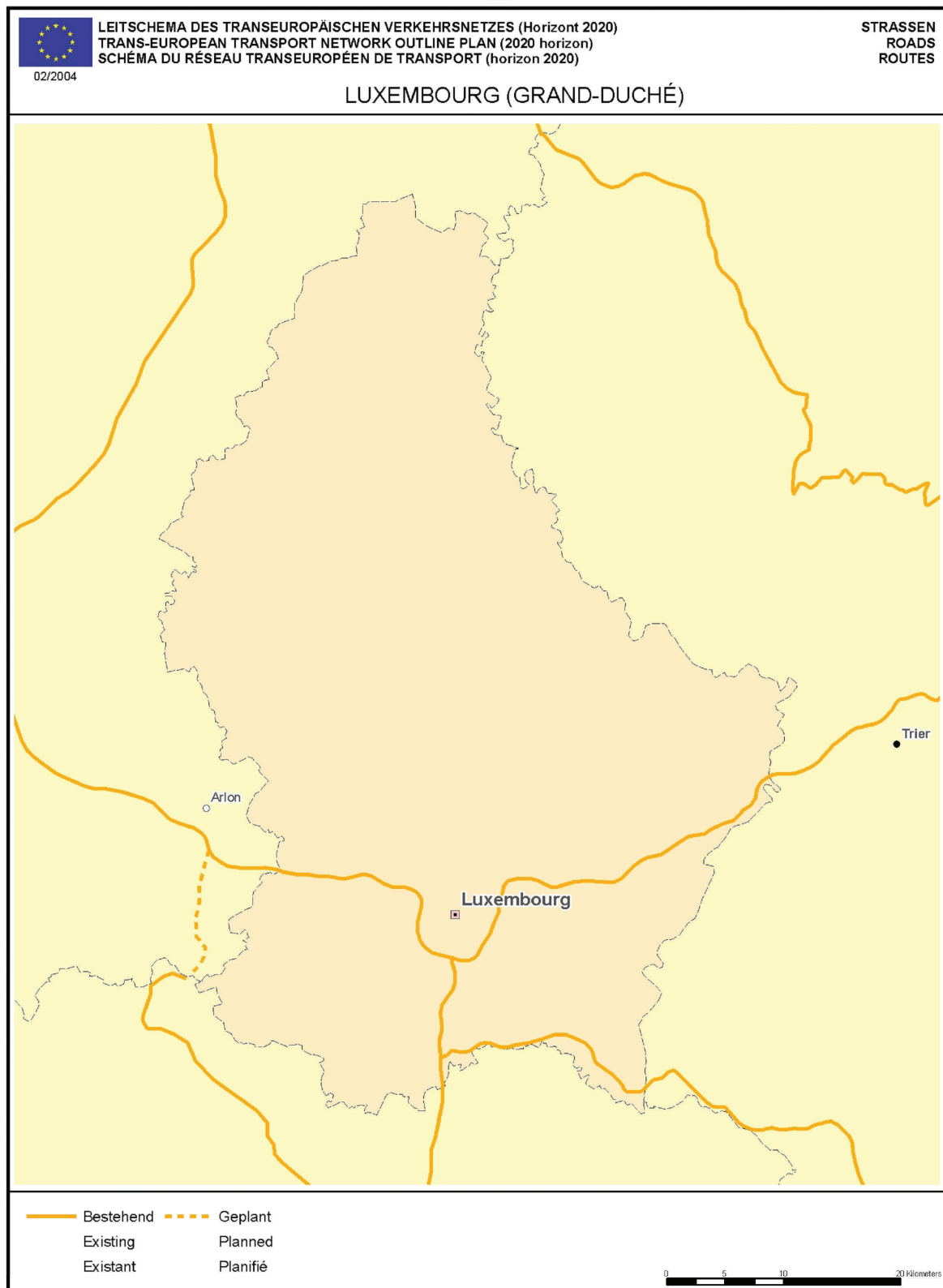




2.8



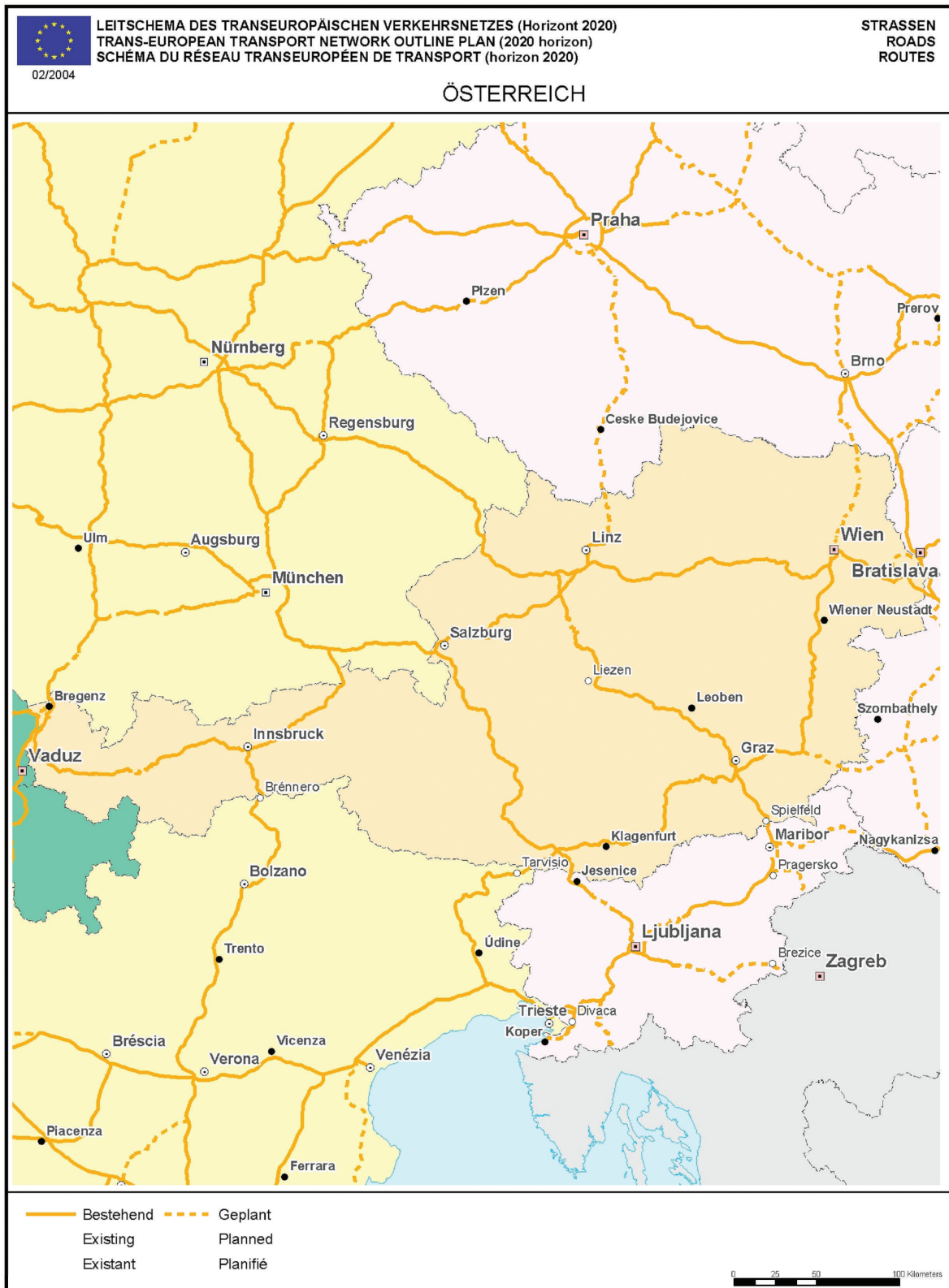
2.9



2.10



2.11

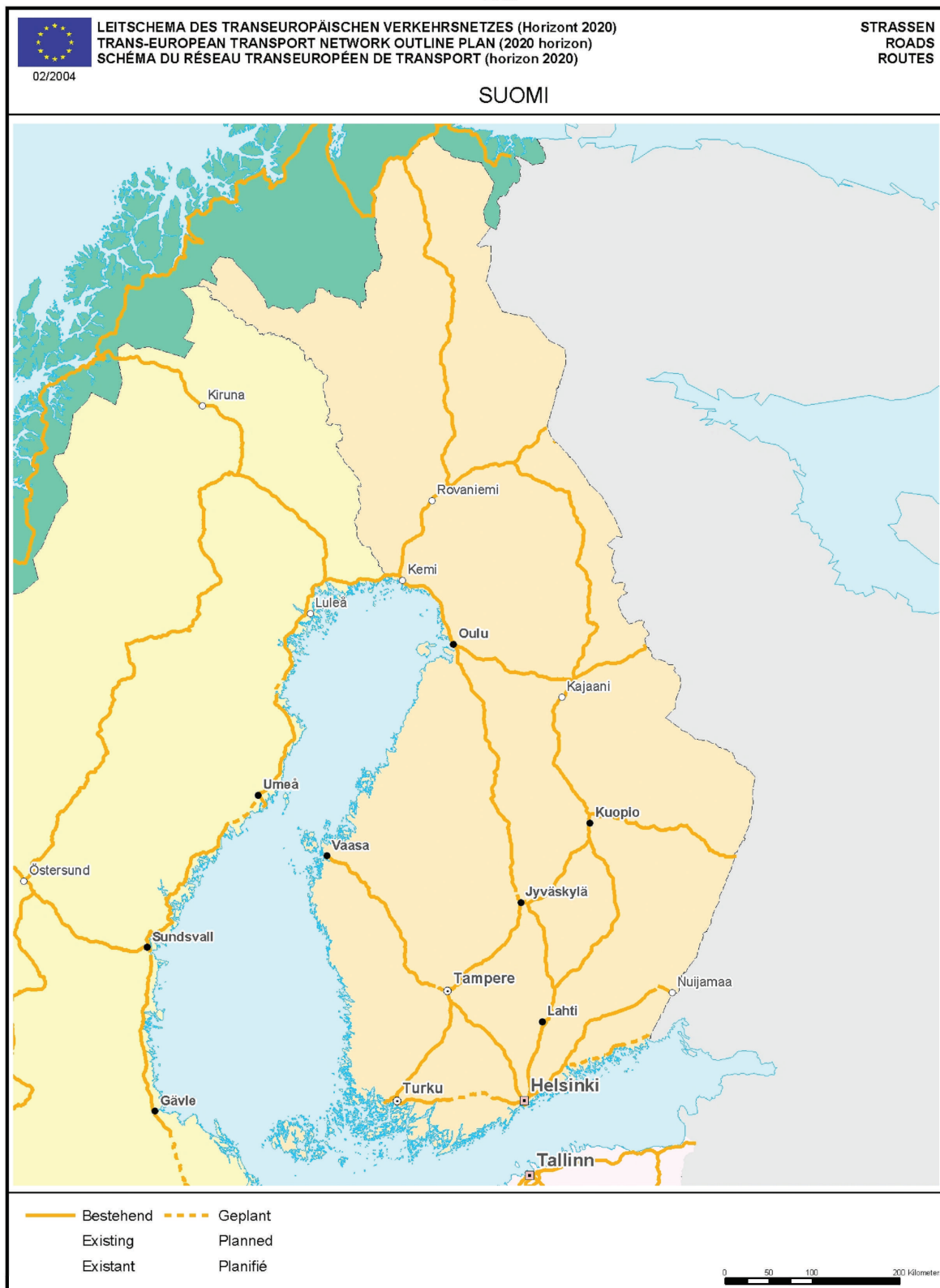


## 2.12





2.13





2.14



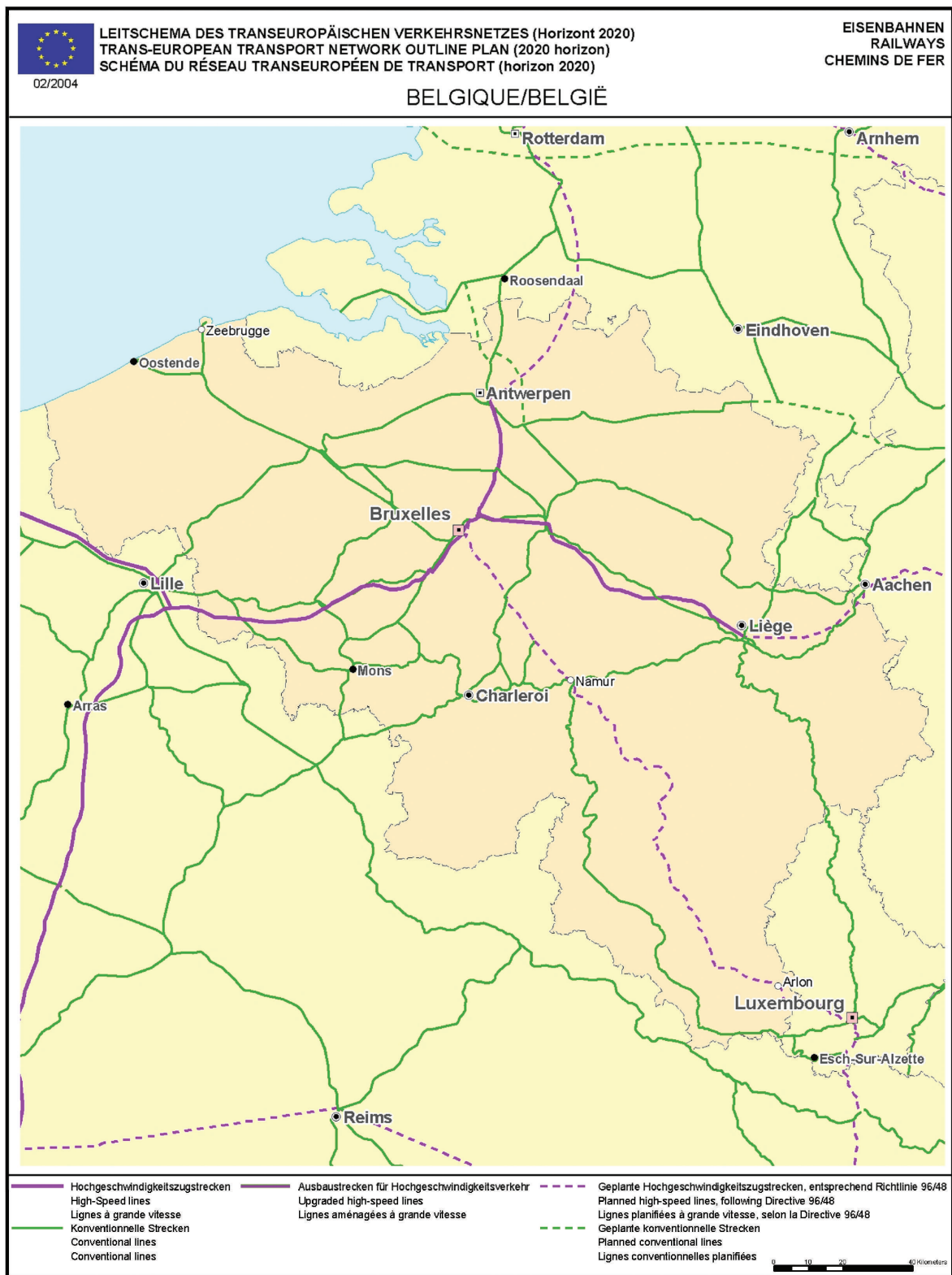
2.15



3.0



3-1





3-2



3-3





3-4



3-5



3-6



3-7



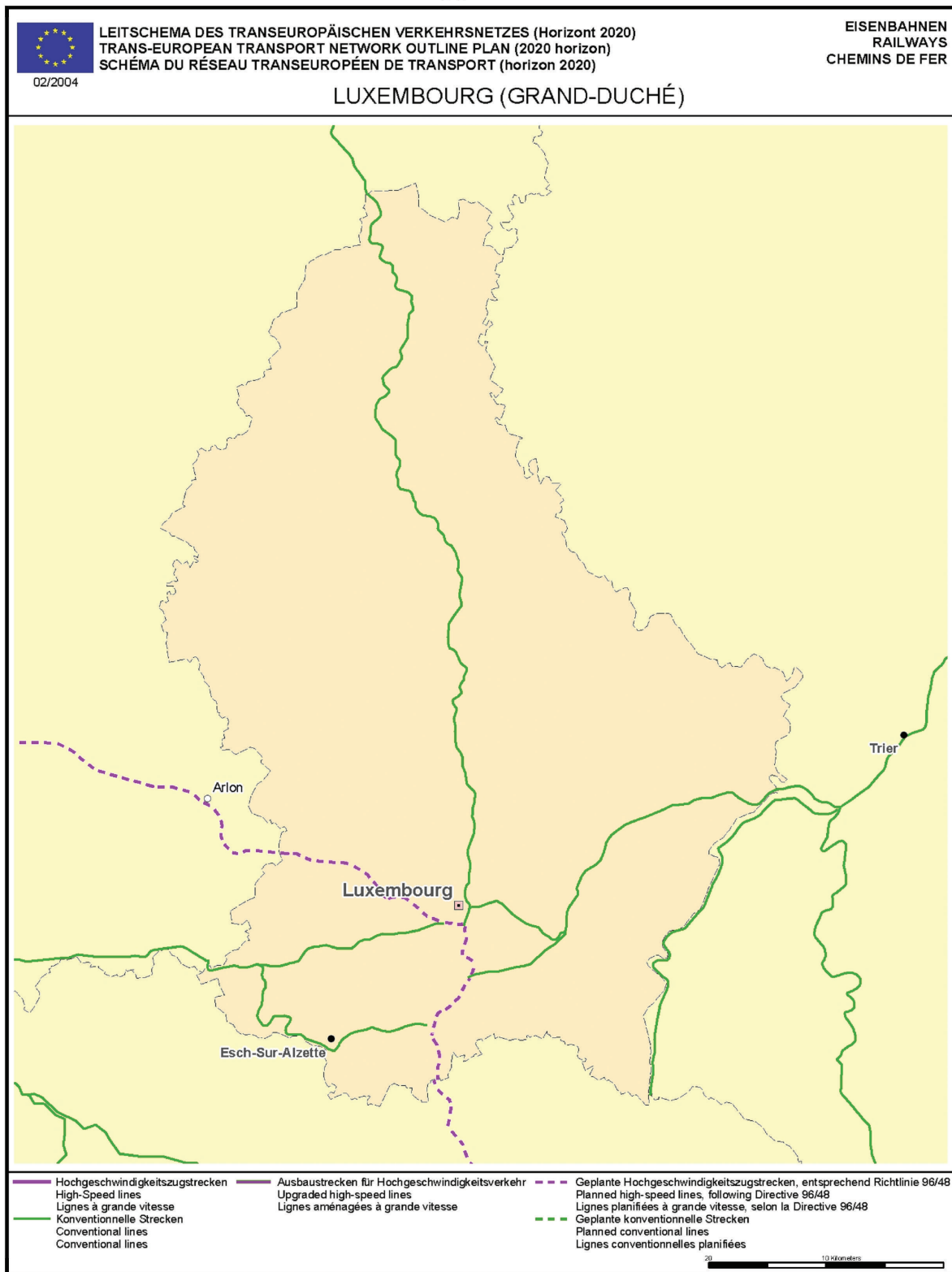


3-8





3-9



3-10



3-11



3-12



3-13





3-14



3-15



4.0







## 6.1





## 6.2



## 6.3



## 6.4



## 6.5



6.6





## 6.7



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα III της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

**ΕΡΓΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΑΡΧΙΣΟΥΝ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟ 2010**

1. Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολη-Μεσίνα-Παλέρμο
  - Χάλλη/Λειψία-Νυρεμβέργη (2015),
  - Νυρεμβέργη-Μόναχο (2006),
  - Μόναχο-Κουφστάιν (2015),
  - Κουφστάιν-Ίνσμπρουκ (2009),
  - Σήραγγα Μπρένερ (2015), διασυννοριακό τμήμα,
  - Βερόνα-Νάπολη (2007),
  - Μιλάνο-Μπολόνια (2006),
  - σιδηροδρομική/οδική γέφυρα στον πορθμό της Μεσσίνας (2015).
2. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο
  - σήραγγα της Μάγχης-Λονδίνο (2007),
  - Βρυξέλλες-Λιέγη-Κολωνία (2007),
  - Βρυξέλλες-Ρότερνταμ-Άμστερνταμ(2007) <sup>(1)</sup>.
3. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιοδυτικής Ευρώπης
  - Λισαβόνα/Πόρτο-Μαδρίτη (2011) <sup>(2)</sup>,
  - Μαδρίτη-Βαρκελώνη (2005),
  - Βαρκελώνη-Φιγέρας-Περπινιάν (2008),
  - Περπινιάν-Μονπελιέ (2015),
  - Μονπελιέ-Νιμ (2010),
  - Μαδρίτη-Βικτώρια-Ιρούν/Ενταί (2010),
  - Ιρούν/Ενταί-Νταξ, διασυννοριακό τμήμα (2010),
  - Νταξ-Μπορντώ (2020),
  - Μπορντώ-Τουρ (2015).
4. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας — ανατολικός κλάδος
  - Παρίσι-Μποντρεκούρ (2007),
  - Μετς-Λουξεμβούργο (2007),
  - Σααρμπρύκεν-Μανχάιμ (2007).
5. Γραμμή Betuwe (2007).

<sup>(1)</sup> Συμπεριλαμβανομένων των δύο σταθμών τρένων μεγάλης ταχύτητας στο Ρότερνταμ και στο Άμστερνταμ, οι οποίοι δεν περιελήφθησαν στο έργο που επικυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Έσσης το 1994.

<sup>(2)</sup> Συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων Λισαβόνα-Πόρτο (2013), Λισαβόνα-Μαδρίτη (2010) και Αβέιρο-Σαλαμάνκα (2015).

6. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Ντιβάτσα/Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-Ουκρανικά σύνορα <sup>(1)</sup>
- Λυών-Σαιν Ζαν ντε Μωριέν (2015),
  - σήραγγα Mont-Cenis (2015-2017), διασυνοριακό τμήμα,
  - Μπουσολέν-Τορίνο (2011),
  - Τορίνο-Βενετία (2010),
  - Βενετία-νότιο Ρόντσι-Τεργέστη-Ντιβάτσα (2015),
  - Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα (2015),
  - Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη (2015).
7. Οδικός άξονας Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη
- Εγνατία οδός (2006),
  - Pathe (2008),
  - αυτοκινητόδρομος Σόφια-Κουλάτα-ελληνοβουλγαρική μεθόριος (2010), με το τμήμα Προμαχώνας-Κουλάτα ως διασυνοριακό τμήμα,
  - αυτοκινητόδρομος Ναντλάκ-Σίμπιου (κλάδος προς Βουκουρέστι και Κωσταντζα) (2007).
8. Πολυτροπικός άξονας Πορτογαλία/Ισπανία-υπόλοιπη Ευρώπη <sup>(2)</sup>
- σιδηρόδρομος Λα Κορούνια-Λισαβόνα-Σίνες (2010),
  - σιδηρόδρομος Λισαβόνα-Βαλιαδολίδ (2010),
  - σιδηρόδρομος Λισαβόνα-Φάρο (2004),
  - αυτοκινητόδρομος Λισαβόνα-Βαλιαδολίδ (2010),
  - αυτοκινητόδρομος Λα Κορούνια-Λισαβόνα (2003),
  - αυτοκινητόδρομος Σεβίλλη-Λισαβόνα (ολοκληρώθηκε το 2001),
  - νέο αεροδρόμιο Λισαβόνας (2015).
9. Σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνραρ <sup>(3)</sup> (2001)
10. Μαλπένσα (ολοκληρώθηκε το 2001) <sup>(4)</sup>
11. Σταθερή ζεύξη Öresund (ολοκληρώθηκε το 2000) <sup>(5)</sup>
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός/οδικός άξονας)
- οδικά και σιδηροδρομικά έργα στη Σουηδία <sup>(6)</sup> (2010),
  - αυτοκινητόδρομος Ελσίνκι-Τούρκου (2010),
  - σιδηρόδρομος Κέραβα-Λάχτι (2006),
  - αυτοκινητόδρομος Ελσίνκι-Βάλιμα (2015),
  - σιδηρόδρομος Ελσίνκι-Βαϊνίκαλα (ρωσικά σύνορα) (2014).
13. Οδικός άξονας HB/Ιρλανδία/Μπενελούξ (2010)
14. Κύριος άξονας δυτικής ακτής (2007)
15. Galileo (2008)
16. Εμπορικός σιδηροδρομικός άξονας Σίνες-Μαδρίτη-Παρίσι
- νέος σιδηροδρομικός άξονας υψηλής δυναμικότητας μέσω Πυρηναίων,
  - σιδηροδρομική γραμμή Σίνες-Μπαδαχός (2010),
  - σιδηροδρομική γραμμή Αλγκεθίρας-Μπομπαντίγια (2010).

<sup>(1)</sup> Μέρη του εν λόγω άξονα αντιστοιχούν στον πανευρωπαϊκό διάδρομο V.

<sup>(2)</sup> Συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης των λιμένων και των αερολιμένων (2015) όπως επικυρώθηκε από τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια της Έσης και του Δουβλίνου.

<sup>(3)</sup> Το 2003 αποφασίστηκε περαιτέρω αύξηση του δυναμικού σε αυτή την γραμμή και προστέθηκε ως χωριστό έργο.

<sup>(4)</sup> Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

<sup>(5)</sup> Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

<sup>(6)</sup> Μερικά μικρά τμήματα οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών θα ολοκληρωθούν μεταξύ 2010 και 2015.

17. Σιδηροδρομικός άξονας Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα
- Μποντρεκούρ-Στρασβούργο-Στουτγάρδη (2015) με τη γέφυρα Κελ ως διασυνοριακό τμήμα,
  - Στουτγάρδη-Ουλμ (2012),
  - Μόναχο-Σάλτσμπουργκ (2015), διασυνοριακό τμήμα,
  - Σάλτσμπουργκ-Βιέννη (2012),
  - Βιέννη-Μπρατισλάβα (2010), διασυνοριακό τμήμα.
18. Άξονας εσωτερικής ναυσιπλοΐας Ρήνος/Μόζας-Μάιν-Δούναβης <sup>(1)</sup>
- Ρήνος-Μόζας (2019) με τον υδατοφράκτη του Λαναί ως διασυνοριακό τμήμα,
  - Φιλσχόφεν-Στράουμπινγκ (2013),
  - Βιέννη-Μπρατισλάβα (2015), διασυνοριακό τμήμα,
  - Παλκοβίτσοβο-Μοχάτς (2014),
  - σημεία συμφόρησης στη Ρουμανία και στη Βουλγαρία (2011).
19. Διαλειτουργικότητα σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας της ιβηρικής χερσονήσου
- Μαδρίτη-Ανδαλουσία (2010),
  - βορειοανατολικά (2010),
  - Μαδρίτη-Λεβάντε και Μεσόγειος (2010),
  - βόρειο-βορειοδυτικός διάδρομος, συμπεριλαμβανομένου του Βίγο-Πόρτο (2010),
  - Εξτρεμαδούρα (2010).
20. Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt
- σταθερή σιδηροδρομική/οδική ζεύξη του Fehmarn Belt (2014),
  - σιδηροδρομική γραμμή πρόσβασης στη Δανία από το Öresund (2015),
  - σιδηροδρομική γραμμή πρόσβασης στη Γερμανία από το Αμβούργο (2015),
  - σιδηροδρομική γραμμή Αννόβερο-Αμβούργο/Βρέμη (2015).
21. Θαλάσσιες αρτηρίες
- Έργα κοινού ενδιαφέροντος που προσδιορίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12α και αφορούν τις ακόλουθες θαλάσσιες αρτηρίες:
- θαλάσσια αρτηρία της Βαλτικής Θάλασσας [που συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με τα κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης συμπεριλαμβανομένης της οδού μέσω της Διώρυγας Βόρεια Θάλασσα/Βαλτική (κανάλι Κιέλου)] (2010),
  - θαλάσσια αρτηρία της δυτικής Ευρώπης (που οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία, μέσω του Ατλαντικού Τόξου, στη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας) (2010),
  - θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης (που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την ανατολική Μεσόγειο, ώστε να συμπεριλαμβάνεται η Κύπρος) (2010),
  - θαλάσσια αρτηρία της νοτιοδυτικής Ευρώπης (δυτική Μεσόγειος), που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία μαζί με τη Μάλτα, και έχει διασύνδεση με τη θαλάσσια αρτηρία της νοτιοανατολικής Ευρώπης <sup>(2)</sup> (2010).
22. σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη <sup>(3)</sup>
- σιδηροδρομική γραμμή ελληνοβουλγαρικά σύνορα-Κουλάτα-Σόφια-Vidin/Calafat (2015),
  - σιδηροδρομική γραμμή Κούρτιτσι-Μπρασόβ (προς Βουκουρέστι και Κωσταντζα) (2010),
  - σιδηροδρομική γραμμή Βουδαπέστη-Βιέννη (2010), διασυνοριακό τμήμα,
  - σιδηροδρομική γραμμή Μπρζέτολαβ-Πράγα-Νυρεμβέργη (2010), με το τμήμα Νυρεμβέργη-Πράγα ως διασυνοριακό τμήμα,
- σιδηροδρομικός άξονας Πράγας-Λιντς (2016).

<sup>(1)</sup> Μέρος του εν λόγω άξονα αντιστοιχεί στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VII.

<sup>(2)</sup> Συμπεριλαμβανομένου του Ευξείνου Πόντου.

<sup>(3)</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο IV.

23. Σιδηροδρομικός άξονας Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη <sup>(1)</sup>  
 — σιδηροδρομική γραμμή Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Κατοβίτσε (2015),  
 — σιδηροδρομική γραμμή Κατοβίτσε-Μπρζέτσαβ (2010),  
 — γραμμή Κατοβίτσε-Ζίλινα-Νόβε Μέστο Ναντ Βάχομ (2010).
24. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Ντούισμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσα  
 — Λυών-Μυλούζη-Μυλχάιμ <sup>(2)</sup>, με το τμήμα Μυλούζη-Μυλχάιμ ως διασυνورياκό τμήμα (2018),  
 — Γένοβα-Μιλάνο/Νοβάρα-ελβετική μεθόριος (2013),  
 — Βασιλεία-Καρλσρούη (2015),  
 — Φρανκφούρτη-Μανχάιμ (2012),  
 — Ντούισμπουργκ-Έμεριχ (2009) <sup>(3)</sup>,  
 — “σιδηροδρομικό δίκτυο του Ρήνου” Ράιτ-Αμβέρσα, διασυνورياκό τμήμα (2010).
25. Οδικός άξονας Γκντάνσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη <sup>(4)</sup>  
 — αυτοκινητόδρομος Γκντάνσκ-Κατοβίτσε (2010),  
 — αυτοκινητόδρομος Κατοβίτσε-Μπρνο/Ζίλινα (2010), διασυνورياκό τμήμα,  
 — αυτοκινητόδρομος Μπρνο-Βιέννη (2009), διασυνورياκό τμήμα.
26. Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/ηπειρωτική Ευρώπη  
 — οδικός/σιδηροδρομικός άξονας που συνδέει το Δουβλίνο με τον βορρά (Μπέλφαστ-Λαρν) και τον νότο (Κορκ) (2010) <sup>(5)</sup>,  
 — οδικός/σιδηροδρομικός άξονας Hull-Λίβερπουλ (2015),  
 — σιδηροδρομική γραμμή Felixstowe-Nuneaton (2011),  
 — σιδηροδρομική γραμμή Crewe-Holyhead (2008),
27. “ Σιδηροδρομική γραμμή Βαλτικής”, άξονας Βαρσοβία-Κάουνας-Ρίγα-Τάλιν-Ελσίνκι  
 — Βαρσοβία-Κάουνας (2010),  
 — Κάουνας-Ρίγα (2014),  
 — Ρίγα-Τάλιν (2016).
28. “ Eurocaprail” στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο  
 — Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο (2012).
29. Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής  
 — Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα (2012),  
 — Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα (2014).
30. Εσωτερική πλωτή οδός Seine-Scheldt  
 βελτιώσεις πλοιμότητας Deulemont-Γάνδης (2012-2014-2016),  
 Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016).

Μεταξύ παρενθέσεων αναγράφεται η προσυμφωνηθείσα ημερομηνία λήξης της προθεσμίας ολοκλήρωσης των εργασιών. Οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης των εργασιών των έργων αριθ. 1 έως 20 και 30, καθώς και τα λεπτομερή στοιχεία των τμημάτων, είναι οι αναφερόμενες στην έκδοση της ομάδας υψηλού επιπέδου, εφόσον έχουν όντως προσδιορισθεί».

<sup>(1)</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

<sup>(2)</sup> Περιλαμβάνει το TMT Ρήνος-Ροδανός, χωρίς τον δυτικό κλάδο.

<sup>(3)</sup> Το έργο αριθμός 5 (γραμμή Betuwe) συνδέει το Ρότερνταμ με το Έμεριχ.

<sup>(4)</sup> Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

<sup>(5)</sup> Συμπεριλαμβανομένου του έργου Έσεν αριθμός 13: οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/Μπενελούξ.