

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- * Απόφασης αριθ. 884/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για την τροποποίηση της απόφασης αριθ.1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ⁽¹⁾ 1
- * Οδηγίας 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου 39

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον EOX

Τιμή: 18 EUR

EL

Οι πράξεις οι τίτλοι οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.
Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**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 ¹,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ²,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁴,

¹ ΕΕ C 362 Ε της 18.12.2001, σ. 205 και ΕΕ C 20 Ε της 28.1.2003, σ. 274.

² ΕΕ C 125 της 27.5.2002, σ. 75.

³ ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 7.

⁴ 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).

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση αριθ.1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ 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/EK.

¹ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1· απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 1346/2001/EK (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

-
- (5) Η Βουλγαρία, η Εσθονία, η Κύπρος, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Ουγγαρία, η Πολωνία, η Ρουμανία, η Σλοβακική Δημοκρατία, 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 ορίστηκαν στην απόφαση αριθ.1692/96/EK.
- (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.
- (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 αντίκτυπό 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/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων¹, 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 περιβάλλον² και των οδηγιών 79/409/ΕΟΚ της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατήρησης των αγρίων πτηνών³ και 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας⁴.
- (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 «ευφυών» συστημάτων μεταφορών με στόχο τη διασφάλιση αυξημένης αποτελεσματικότητας και ασφάλειας του δικτύου.

¹ ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30.

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

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).

⁴ 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).

- (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/EK 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 ¹ 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/EK, 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.
- (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») ² και να βασίζεται στα ίδια κριτήρια. Ωστόσο, η χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής ενίσχυσης βάσει των δύο μέσων δεν θα πρέπει να είναι σωρευτική.

¹ ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1.

² ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1.

-
- (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 χρηματοδοτήσεως.
- (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/EK. Οι υπάρχουσες παραπομπές σε διασυνοριακά τμήματα των έργων προτεραιότητας του παραρτήματος III της εν λόγω αποφάσεως 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/EK 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/EK θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η απόφαση αριθ.1692/96/EK 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 θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες, καθώς και άλλα σημεία διασύνδεσης μεταξύ των δικτύων του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς.»

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 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, περικλειστων, 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 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 και/ή μέσω της ανάπτυξης ευφών 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 του Συμβουλίου, 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 διασυνοριακά 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/EK 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 που προβλέπεται στο άρθρο 18 παράγραφος 3.

* EE 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).

** EE 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 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 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.

* EE 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 (EE L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

** EE 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 διατροφικές μεταφορές ή με ετήσιο εμπορευματικό κυκλοφοριακό φορτίο τουλάχιστον 500 000 τόνων απαριθμούνται στο παράρτημα I.»

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 I, 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 συμπληρούμενης 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 III·
- 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 III.

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, εναρκτήριοι ενισχύσεις εφόσον οι κρατικές ενισχύσεις κρίνονται απαραίτητες για την οικονομική βιωσιμότητα του σχεδίου. Οι εναρκτήριοι 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 εκθέσεων.

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

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 19α, η Επιτροπή μπορεί να ορίσει, κατόπιν συμφωνίας με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβουλεύσεως με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, πρόσωπο επονομαζόμενο ‘Ευρωπαϊός Συντονιστής’. 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 εκπονεί μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του/της σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.
2. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του/της εν σχέσει με ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεών του/της 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 οποίον αυτός/αυτή εκτελεί τα καθήκοντα της παραγράφου 5.
4. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαϊό 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 ΙΙΙ·
- 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 Ευρωπαίου 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 βασιζόμενες 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^{*}, τα κράτη μέλη 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 9 και 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95^{**}, τα κράτη μέλη δίδουν προσηκούμενη 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^{***}, 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.

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 ΙΙΙ, 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 αποχαρακτηρισμό του μέσω της διαδικασίας επανεξέτασης του άρθρου 18 παράγραφος 3. Η Επιτροπή επανεξετάζει, οπωσδήποτε, το έργο μετά την παρέλευση περιόδου 15 ετών από 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 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.
7. Όταν ένα έργο ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος περιλαμβάνει διασυνοριακό τμήμα το οποίο είναι τεχνικώς και οικονομικώς 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.
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 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.

-
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1164/94 του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 1994, για την ίδρυση του Ταμείου Συνοχής (ΕΕ L 130 της 25.5.1994, σ. 1)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1265/1999 (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 62).
- ** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/1995 του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων (ΕΕ L 228 της 23.9.1995, σ. 1)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1655/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 197 της 29.7.1999, σ. 1).
- *** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1267/1999 του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, για τη θέσπιση μέσου προενταξιακών διαρθρωτικών πολιτικών (ΕΕ L 161 της 26.6.1999, σ. 73)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2500/2001 (ΕΕ L 342 της 27.12.2001, 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. McDOWELL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Το παράρτημα I της απόφασης αριθ. 1692/96/EK τροποποιείται ως εξής:

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

«Τμήμα 2: Το οδικό δίκτυο

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

Τμήμα 3: Το σιδηροδρομικό δίκτυο

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

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-Μπολώνια-Νάπολη-Μεσίνα-Παλέρμο
 - Χάλλη/Λειψία-Νυρεμβέργη (2015),
 - Νυρεμβέργη-Μόναχο (2006),
 - Μόναχο-Κουφστάιν (2015),
 - Κουφστάιν-Ίνσμπρουκ (2009),
 - Σήραγγα Μπρένερ (2015), διασυνοριακό τμήμα,
 - Βερόνα-Νάπολη (2007),
 - Μιλάνο-Μπολώνια (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) ¹.

¹ Συμπεριλαμβανομένων των δύο σταθμών τρενών μεγάλης ταχύτητας στο Ρότερνταμ και στο Άμστερνταμ, οι οποίοι δεν περιελήφθησαν στο έργο που επικυρώθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Έσσης το 1994.

3. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιοδυτικής Ευρώπης

- Λισσαβόνα/Πόρτο-Μαδρίτη (2011)¹,
- Μαδρίτη-Βαρκελώνη (2005),
- Βαρκελώνη-Φιγέρας-Περπινιάν (2008),
- Περπινιάν-Μονπελιέ (2015),
- Μονπελιέ-Νιμ (2010),
- Μαδρίτη-Βικτώρια-Ιρούν/Ενταί (2010),
- Ιρούν/Ενταί-Νταξ, διασυνοριακό τμήμα (2010),
- Νταξ-Μπορντώ (2020),
- Μπορντώ-Τουρ (2015).

4. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας - ανατολικός κλάδος

- Παρίσι-Μποντρεκούρ (2007),
- Μετς-Λουξεμβούργο (2007),
- Σαρμπρύκεν-Μανχάιμ (2007).

5. Γραμμή Betuwe (2007).

¹ Συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων Λισαβόνα-Πόρτο (2013), Λισσαβόνα-Μαδρίτη (2010) και Αβέιρο-Σαλαμάνκα (2015).

6. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Ντιβάτσα/Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-Ουκρανικά σύνορα¹

- 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 Ευρώπη²

- 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).

¹ Μέρη του εν λόγω άξονα αντιστοιχούν στον πανευρωπαϊκό διάδρομο V.

² Συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης των λιμένων και των αερολιμένων (2015) όπως επικυρώθηκε από τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια της Έσσης και του Δουβλίνου.

9. Σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνραρ ¹ (2001)
10. Μαλπένσα (ολοκληρώθηκε το 2001) ²
11. Σταθερή ζεύξη Öresund (ολοκληρώθηκε το 2000) ³
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός/οδικός άξονας)
 - Οδικά και σιδηροδρομικά έργα στη Σουηδία ⁴ (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)

¹ Το 2003 αποφασίστηκε περαιτέρω αύξηση του δυναμικού σε αυτή την γραμμή και προστέθηκε ως χωριστό έργο.

² Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

³ Το έργο έχει ολοκληρωθεί.

⁴ Μερικά μικρά τμήματα οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών θα ολοκληρωθούν μεταξύ 2010 και 2015.

16. Εμπορικός σιδηροδρομικός άξονας Σίνες-Μαδρίτη-Παρίσι

- Νέος σιδηροδρομικός άξονας υψηλής δυναμικότητας μέσω Πυρηναίων,
- Σιδηροδρομική γραμμή Σίνες-Μπαδαχός (2010),
- Σιδηροδρομική γραμμή Αλγκεθίρας-Μπομπαντίγια (2010).

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 ¹

- 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).

¹ Μέρος του εν λόγω άξονα αντιστοιχεί στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VII.

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 συμπεριλαμβανόμενης 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 Ευρώπης¹ (2010).

¹ Συμπεριλαμβανομένου του Ευξείνου Πόντου.

22. Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη ¹

- 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 Μπρζέτσλαβ-Πράγα-Νυρεμβέργη (2010), με το τμήμα Νυρεμβέργη-Πράγα ως διασυνοριακό τμήμα,
- Σιδηροδρομικός άξονας Πράγας-Λιντς (2016).

23. Σιδηροδρομικός άξονας Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη ²

- Σιδηροδρομική γραμμή Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Κατοβίτσε (2015),
- Σιδηροδρομική γραμμή Κατοβίτσε-Μπρζέτσλαβ (2010),
- Γραμμή Κατοβίτσε-Ζίλινα-Νόβε Μέστο Ναντ Βάχομ (2010).

24. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Ντούισμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσα

- Λυών-Μυλούζη-Μυλχάιμ³, με το τμήμα Μυλούζη-Μυλχάιμ ως διασυνοριακό τμήμα (2018),
- Γένοβα-Μιλάνο/Νοβάρα-ελβετική μεθόριος (2013),
- Βασιλεία-Καρλσρούη (2015),
- Φρανκφούρτη-Μανχάιμ (2012),
- Ντούισμπουργκ-Έμεριχ (2009)⁴,
- «Σιδηροδρομικό δίκτυο του Ρήνου» Ράιτ-Αμβέρσα, διασυνοριακό τμήμα (2010).

¹ Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο IV.

² Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

³ Περιλαμβάνει το TMT Ρήνος-Ροδανός, χωρίς τον δυτικό κλάδο.

⁴ Το έργο αριθ. 5 (γραμμή Betuwe) συνδέει το Ρότερνταμ με το Έμεριχ.

25. Οδικός άξονας Γκντάνσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη¹
- Αυτοκινητόδρομος Γκντανσκ-Κατοβίτσε (2010),
 - Αυτοκινητόδρομος Κατοβίτσε-Μπρνο/Ζίλινα (2010), διασυνοριακό τμήμα,
 - Αυτοκινητόδρομος Μπρνο-Βιέννη (2009), διασυνοριακό 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)²,
 - 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).

¹ Ο συγκεκριμένος κύριος άξονας αντιστοιχεί, σε μεγάλο βαθμό, στον πανευρωπαϊκό διάδρομο VI.

² Συμπεριλαμβανομένου του έργου Έσεν αριθ. 13: οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/Μπενελούξ.

29. Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής

- Κοζάνη-Καλαμπάκα-Ηγουμενίτσα (2012),
- Ιωάννινα-Αντίρριο-Ρίο-Καλαμάτα(2014).

30. Εσωτερική πλωτή οδός Seine-Scheldt

- Βελτιώσεις πλοϊμότητας 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 έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου, εφόσον έχουν όντως προσδιορισθεί».

=====

**ΟΔΗΓΙΑ 2004/54/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 29ης Απριλίου 2004**

σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες
του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης³,

¹ ΕΕ C 220, 16.9.2003, σ. 26.

² ΕΕ C 256, 24.10.2003, σ. 64.

³ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2004 (ΕΕ C 95 E, 20.4.2004, σ. 31) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20ής Απριλίου 2004 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στη Λευκή της Βίβλο της 12ης Σεπτεμβρίου 2001 για την «Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», η Επιτροπή είχε αναγγείλει ότι επρόκειτο να προτείνει ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου.
- (2) Το σύστημα μεταφορών, ιδίως το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο που ορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τους κοινοτικούς προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών¹, έχει εξέχουσα σημασία στην υποστήριξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και στην εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ευημερίας για τους ευρωπαίους πολίτες. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει την ευθύνη να εγγυηθεί υψηλό, ομοιόμορφο και σταθερό επίπεδο ασφαλείας, εξυπηρέτησης και άνεσης στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο.
- (3) Οι μεγάλες σήραγγες μήκους άνω των 500m είναι σημαντικές κατασκευές, οι οποίες διευκολύνουν την επικοινωνία μεταξύ μεγάλων περιοχών της Ευρώπης και διαδραματίζουν αποφασιστικό ρόλο στη λειτουργία και την ανάπτυξη των περιφερειακών οικονομιών.
- (4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει υπογραμμίσει επανειλημμένα, και ιδίως κατά τη σύνοδό του στις 14 και 15 Δεκεμβρίου 2001 στο Laeken, ότι επείγει η λήψη μέτρων για να βελτιωθεί η ασφάλεια στις σήραγγες.
- (5) Στις 30 Νοεμβρίου 2001, οι Υπουργοί Μεταφορών της Αυστρίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ελβετίας συναντήθηκαν στη Ζυρίχη και εξέδωσαν κοινή δήλωση όπου συνιστάται η εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας προς τις πλέον πρόσφατες εναρμονισμένες απαιτήσεις προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια στις μεγάλες σήραγγες.

¹ ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/EK (ΕΕ L 185, 6.7.2001, σ. 1).

-
- (6) Επειδή οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, και συγκεκριμένα η επίτευξη ομοιόμορφου, σταθερού και υψηλού επιπέδου προστασίας όλων των ευρωπαίων πολιτών στις οδικές σήραγγες, δεν μπορούν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη και επειδή επομένως, λόγω του απαιτούμενου επιπέδου εναρμόνισης, μπορούν να επιτευχθούν με καλύτερο τρόπο σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων.
- (7) Τα πρόσφατα ατυχήματα που συνέβησαν μέσα σε σήραγγες δείχνουν τη σοβαρότητά τους από άποψη ανθρώπινη, οικονομική και πολιτιστική.
- (8) Ορισμένες σήραγγες στην Ευρώπη, οι οποίες τέθηκαν σε λειτουργία πριν από πολύ καιρό, σχεδιάστηκαν με βάση τεχνικές δυνατότητες και συνθήκες μεταφοράς πολύ διαφορετικές από σήμερα. Για τον λόγο αυτό υπάρχουν διαφορές στα επίπεδα ασφάλειας, τα οποία πρέπει να βελτιωθούν.
- (9) Η ασφάλεια μέσα στις σήραγγες απαιτεί ορισμένα μέτρα τα οποία σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με τη μορφή και τον σχεδιασμό της σήραγγας, τον εξοπλισμό ασφαλείας ο οποίος περιλαμβάνει την οδική σήμανση, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την εκπαίδευση των υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης, τη διαχείριση των περιστατικών, την ενημέρωση των οδηγών για τον καλύτερο τρόπο συμπεριφοράς τους μέσα σε σήραγγες, και την καλύτερη επικοινωνία μεταξύ αρμοδίων αρχών και υπηρεσιών εκτάκτου ανάγκης όπως είναι η αστυνομία, τα πυροσβεστικά σώματα και τα σωστικά συνεργεία.
- (10) Όπως οι εργασίες της Οικονομικής Επιτροπής του ΟΗΕ για την Ευρώπη (UNECE) έχουν ήδη καταστήσει σαφές, η συμπεριφορά των χρηστών της οδού αποτελεί παράγοντα αποφασιστικής σημασίας για την ασφάλεια των σηράγγων.

-
- (11) Τα μέτρα ασφαλείας θα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα στα άτομα που εμπλέκονται σε ατυχήματα να διασώζονται, να επιτρέπουν την άμεση επέμβαση των χρηστών της οδού ώστε να προλαμβάνονται σοβαρότερες συνέπειες, να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική δράση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και να προστατεύουν το περιβάλλον, καθώς και να περιορίζουν τις υλικές ζημιές.
- (12) Οι βελτιώσεις που επιφέρει η παρούσα οδηγία θα βελτιώσουν τις συνθήκες ασφαλείας για όλους τους χρήστες, περιλαμβανομένων των προσώπων με ειδικές ανάγκες. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα πρόσωπα με ειδικές ανάγκες αντιμετωπίζουν περισσότερες δυσκολίες για να διαφύγουν σε περίπτωση κατάστασης επείγουσας ανάγκης, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλειά τους.
- (13) Για να εφαρμοσθεί η ισόρροπη προσέγγιση και λόγω του υψηλού κόστους των μέτρων, ο ελάχιστος εξοπλισμός ασφαλείας θα πρέπει να καθορισθεί αφού ληφθούν υπόψη ο τύπος κυκλοφορίας και ο αναμενόμενος κυκλοφοριακός φόρτος σε κάθε σήραγγα.
- (14) Διεθνείς φορείς όπως η Παγκόσμια Ένωση Οδικών Μεταφορών και η UNECE, έχουν προβεί επανειλημμένα σε ανεκτίμητης αξίας συστάσεις για τη βελτίωση και την εναρμόνιση του εξοπλισμού ασφαλείας και των κανόνων κυκλοφορίας μέσα στις οδικές σήραγγες. Ωστόσο, επειδή οι συστάσεις αυτές δεν είναι δεσμευτικές, το δυναμικό τους μπορεί να μεγιστοποιηθεί πλήρως μόνον εφόσον οι απαιτήσεις που περιέχουν καταστούν υποχρεωτικές μέσω της νομοθεσίας.
- (15) Η διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας απαιτεί ορθή συντήρηση των εγκαταστάσεων ασφάλειας μέσα στις σήραγγες. Θα πρέπει να οργανωθεί η συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις σύγχρονες τεχνικές ασφαλείας και τα δεδομένα ατυχημάτων/περιστατικών μεταξύ των κρατών μελών.
- (16) Για να εξασφαλισθεί η ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας από τους διαχειριστές σηράγγων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν μία ή περισσότερες αρχές σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο που θα είναι υπεύθυνες να μεριμνούν για την τήρηση όλων των πτυχών της ασφαλείας των σηράγγων.

- (17) Χρειάζεται ένα ευέλικτο και προοδευτικό χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Το χρονοδιάγραμμα αυτό θα επιτρέψει να ολοκληρωθούν τα πιο επείγοντα έργα χωρίς να δημιουργηθούν μεγάλες διαταραχές στο σύστημα μεταφορών ή σημεία συμφόρησης στα δημόσια έργα των κρατών μελών.
- (18) Το κόστος ανακαίνισης των σηράγγων που ήδη υπάρχουν ποικίλλει αισθητά ανάλογα με το κράτος μέλος, ιδίως για γεωγραφικούς λόγους, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κατανείμουν τα τυχόν έργα ανακαίνισης που χρειάζονται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας εκεί όπου η πυκνότητα των σηράγγων στο έδαφός τους υπερβαίνει τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.
- (19) Για τις σήραγγες που λειτουργούν ήδη ή για τις σήραγγες των οποίων ο σχεδιασμός έχει ήδη εγκριθεί αλλά οι οποίες δεν θα έχουν ανοίξει για το κοινό εντός 24 μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να δεχθούν τη λήψη μέτρων μείωσης του κινδύνου ως εναλλακτική λύση των απαιτήσεων της οδηγίας, όταν η σήραγγα δεν επιτρέπει κατασκευαστικές λύσεις με λογικό κόστος.
- (20) Χρειάζεται περαιτέρω τεχνική πρόοδος για να βελτιωθεί η ασφάλεια των σηράγγων. Θα πρέπει να καθιερωθεί διαδικασία η οποία θα επιτρέπει στην Επιτροπή να αναπροσαρμόζει τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο. Η διαδικασία αυτή θα πρέπει επίσης να τίθεται σε εφαρμογή για την υιοθέτηση εναρμονισμένης μεθόδου ανάλυσης του κινδύνου.
- (21) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ληφθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹.

¹ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

- (22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που προτίθενται να λάβουν προκειμένου να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, με σκοπό να συγχρονισθούν τα έργα σε κοινοτικό επίπεδο ώστε να μειωθούν οι διαταραχές στην κυκλοφορία.
- (23) Όταν οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας επιβάλλουν την κατασκευή δεύτερου κλάδου για μια σήραγγα κατά το στάδιο μελέτης ή κατασκευής, ο δεύτερος αυτός προς κατασκευήν κλάδος θα πρέπει να θεωρείται ως νέα σήραγγα. Το αυτό ισχύει εφόσον οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας απαιτούν την έναρξη νέων νομικώς δεσμευτικών διαδικασιών προγραμματισμού, στις οποίες περιλαμβάνονται και οι σχετικές με τη χορήγηση αδείας προγραμματισμού ακροάσεις για όλα τα σχετικά μέτρα.
- (24) Θα πρέπει να συνεχιστούν οι εργασίες στα προσήκοντα φόρα προκειμένου να επιτευχθεί ευρεία εναρμόνιση όσον αφορά τα σήματα και τα εικονογράμματα που χρησιμοποιούνται στις πινακίδες μεταβλητού μηνύματος των σηράγγων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να εναρμονίσουν τους τρόπους ενημέρωσης των χρηστών και επικοινωνίας με αυτούς, για όλες τις σήραγγες στην επικράτειά τους.
- (25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να εφαρμόσουν συγκρίσιμα επίπεδα ασφαλείας στις ευρισκόμενες επί του εδάφους τους οδικές σήραγγες οι οποίες δεν αποτελούν τμήμα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου και συνεπώς δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.
- (26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να θεσπίσουν εθνικές διατάξεις με στόχο υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας στις σήραγγες,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία σκοπεί να διασφαλίσει στοιχειώδες επίπεδο ασφαλείας για τους χρήστες των σιδηρόδρομων του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου με την πρόληψη των κρίσιμων συμβάντων που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, το περιβάλλον και τις εγκαταστάσεις της σιδηροδρομικής γραμμής, καθώς και με την προστασία στην περίπτωση ατυχημάτων.
2. Η παρούσα οδηγία ισχύει για όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου μήκους άνω των 500m, είτε αυτές λειτουργούν, είτε βρίσκονται υπό κατασκευή ή στο στάδιο της μελέτης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

- 1) «Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο»: το οδικό δίκτυο που ορίζεται στο τμήμα 2 του Παραρτήματος I της απόφασης αριθ. 1692/96/EK και παρουσιάζεται σε χάρτες και/ή περιγράφεται στο Παράρτημα II της εν λόγω αποφάσεως.
- 2) «Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης»: όλες οι τοπικές υπηρεσίες, δημόσιες ή ιδιωτικές, ή που αποτελούν μέρος του προσωπικού της σιδηροδρομικής γραμμής, οι οποίες παρεμβαίνουν σε περίπτωση ατυχήματος και στις οποίες συμπεριλαμβάνονται η αστυνομία, η πυροσβεστική υπηρεσία και τα σωστικά συνεργεία.
- 3) «Μήκος σιδηροδρομικής γραμμής»: το μήκος της μακρύτερης λωρίδας κυκλοφορίας, υπολογιζόμενο βάσει του πλήρως κλειστού τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής.

Άρθρο 3

Μέτρα ασφαλείας

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι σήραγγες στο έδαφός τους, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να ανταποκρίνονται στις στοιχειώδεις απαιτήσεις ασφαλείας του Παραρτήματος I.
2. Όταν ορισμένες κατασκευαστικές απαιτήσεις του Παραρτήματος I μπορούν να τηρηθούν μόνο με τεχνικές λύσεις οι οποίες είτε δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν είτε η εφαρμογή τους συνεπάγεται δυσανάλογο κόστος, η Διοικητική Αρχή του άρθρου 4 μπορεί να δέχεται την εφαρμογή μέτρων μείωσης του κινδύνου ως εναλλακτική λύση των απαιτήσεων αυτών, εφόσον τα εναλλακτικά αυτά μέτρα έχουν ως αποτέλεσμα την επίτευξη ισοδύναμου επιπέδου ασφαλείας. Η αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών πρέπει να αποδεικνύεται με ανάλυση κινδύνου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα μείωσης του κινδύνου που αποδέχονται ως εναλλακτική λύση και παρέχουν τη σχετική αιτιολόγηση. Η παρούσα παράγραφος δεν ισχύει για τις σήραγγες υπό μελέτη στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 9.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν αυστηρότερες απαιτήσεις, με την προϋπόθεση ότι αυτές δεν αντιβαίνουν προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Διοικητική Αρχή

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες Διοικητικές Αρχές, εφεξής καλούμενες «Διοικητική Αρχή», οι οποίες έχουν την ευθύνη να διασφαλίζουν την τήρηση όλων των πτυχών ασφαλείας μιας σήραγγας και οι οποίες λαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία.

2. Η Διοικητική Αρχή μπορεί να συγκροτείται σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.
3. Κάθε σήραγγα του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου που βρίσκεται στο έδαφος ενός και μόνον κράτους μέλους εμπίπτει στην αρμοδιότητα μιας και μόνο Διοικητικής Αρχής. Για κάθε σήραγγα που βρίσκεται στο έδαφος δύο κρατών μελών, είτε ένα στο κράτος μέλος ορίζει Διοικητική Αρχή, είτε, εναλλακτικά, τα δύο κράτη μέλη ορίζουν κοινή Διοικητική Αρχή. Εάν υπάρχουν δύο διαφορετικές Διοικητικές Αρχές, οι αποφάσεις που λαμβάνει έκαστη κατά την άσκηση των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων και ευθυνών της σχετικά με την ασφάλεια της σήραγγας λαμβάνονται με την προηγούμενη συμφωνία της άλλης Αρχής.
4. Η Διοικητική Αρχή θέτει σε λειτουργία τις σήραγγες όπως περιγράφεται στο Παράρτημα II.
5. Με την επιφύλαξη περαιτέρω εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με το θέμα αυτό, η Διοικητική Αρχή έχει την εξουσία να αναστέλλει ή να περιορίζει τη λειτουργία μιας σήραγγας εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ασφαλείας. Η Διοικητική Αρχή προσδιορίζει τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να αποκαθίστανται οι συνθήκες κανονικής κυκλοφορίας.
6. Η Διοικητική Αρχή μεριμνά για την εκτέλεση των ακόλουθων καθηκόντων:
 - (α) εκτέλεση τακτικών δοκιμών και επιθεωρήσεων των σιρράγγων και κατάρτιση των απαιτήσεων ασφαλείας που σχετίζονται με τις εν λόγω δοκιμές και επιθεωρήσεις,
 - (β) εφαρμογή οργανωτικών και επιχειρησιακών σχεδίων (στα οποία περιλαμβάνονται και τα σχέδια έκτακτης ανάγκης) για την κατάρτιση και τον εξοπλισμό των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης,

(γ) καθορισμός της διαδικασίας για το άμεσο κλείσιμο μιας σήραγγας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(δ) εφαρμογή αναγκαίων μέτρων μείωσης του κινδύνου,

7. Όπου οι φορείς που ορίζονται ως Διοικητικές Αρχές προϋπήρχαν του ορισμού τους κατά το παρόν άρθρο, οι Διοικητικές αυτές Αρχές μπορούν να εξακολουθούν να ασκούν τις προηγούμενες δραστηριότητές τους εφόσον συνάδουν με την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Διαχειριστής Σήραγγας

1. Για κάθε σήραγγα, που βρίσκεται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, είτε βρίσκεται στο στάδιο μελέτης, είτε στο στάδιο κατασκευής, είτε στο στάδιο λειτουργίας, η Διοικητική Αρχή ορίζει ως Διαχειριστή Σήραγγας τον δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της σήραγγας κατά το συγκεκριμένο στάδιο. Η Διοικητική Αρχή μπορεί να ασκεί η ίδια τα καθήκοντα αυτά.

2. Για κάθε σήραγγα που βρίσκεται στο έδαφος δύο κρατών μελών, οι δύο Διοικητικές Αρχές ή η κοινή Διοικητική Αρχή αναγνωρίζουν έναν μόνο φορέα υπεύθυνο για τη λειτουργία της σήραγγας.

3. Για κάθε σημαντικό περιστατικό ή ατύχημα που συμβαίνει σε σήραγγα, ο Διαχειριστής Σήραγγας εκπονεί έκθεση συμβάντος. Η έκθεση αυτή διαβιβάζεται στον Αρμόδιο Ασφαλείας που προβλέπεται στο άρθρο 6, στη Διοικητική Αρχή και στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης το αργότερο εντός ενός μηνός.

4. Όταν συντάσσεται έκθεση έρευνας όπου αναλύονται οι περιστάσεις του περιστατικού ή του ατυχήματος της παραγράφου 3 ή τα συμπεράσματα που μπορούν να συναχθούν από αυτό, ο Διαχειριστής Σήραγγας διαβιβάζει την έκθεση αυτή στον Αρμόδιο Ασφαλείας, τη Διοικητική Αρχή και τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης το αργότερο εντός ενός μηνός από την ημερομηνία που ο ίδιος παρέλαβε την έκθεση.

Άρθρο 6

Αρμόδιος Ασφαλείας

1. Για κάθε σήραγγα, ο Διαχειριστής Σήραγγας διορίζει έναν Αρμόδιο Ασφαλείας ο οποίος πρέπει να έχει γίνει προηγουμένως δεκτός από τη Διοικητική Αρχή και ο οποίος συντονίζει όλα τα μέτρα πρόληψης και προστασίας για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια των χρηστών και του προσωπικού λειτουργίας. Ο Αρμόδιος Ασφαλείας μπορεί να είναι μέλος του προσωπικού της σήραγγας ή των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, είναι ανεξάρτητος σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια της οδικής σήραγγας και δεν δέχεται οδηγίες από την εργοδοσία για τα θέματα αυτά. Ο Αρμόδιος Ασφαλείας μπορεί να ασκεί τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητές του σε περισσότερες από μία σήραγγες σε μια περιοχή.

2. Τα καθήκοντα/οι αρμοδιότητες του Αρμοδίου Ασφαλείας είναι τα εξής:

- (α) εξασφάλιση συντονισμού με τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και συμμετοχή στην εκπόνηση επιχειρησιακών σχεδίων,
- (β) συμμετοχή στον προγραμματισμό, την εφαρμογή και την αξιολόγηση των έκτακτων μέτρων,
- (γ) συμμετοχή στον καθορισμό των σχεδίων ασφαλείας και την προδιαγραφή της δομής, του εξοπλισμού και της λειτουργίας τόσο στις νέες σήραγγες όσο και στις μετατροπές των υφιστάμενων,

- (δ) εξακρίβωση της κατάρτισης του επιχειρησιακού προσωπικού και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης και συμμετοχή στην οργάνωση ασκήσεων οι οποίες διεξάγονται τακτικά,
- (ε) παροχή συμβουλών για την έναρξη της χρήσης της κατασκευής, του εξοπλισμού και της λειτουργίας των σηράγγων,
- (στ) εξακρίβωση ότι η κατασκευή και ο εξοπλισμός της σήραγγας συντηρούνται και επισκευάζονται,
- (ζ) συμμετοχή στην αξιολόγηση κάθε σημαντικού περιστατικού ή ατυχήματος που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφοι 3 και 4.

Άρθρο 7

Φορέας Επιθεώρησης

Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι Φορείς Επιθεώρησης να διενεργούν επιθεωρήσεις, αξιολογήσεις και δοκιμές. Η Διοικητική Αρχή μπορεί να ασκεί η ίδια τα καθήκοντα αυτά. Οι φορείς που διενεργούν τις επιθεωρήσεις, αξιολογήσεις και δοκιμές πρέπει να διαθέτουν υψηλό επίπεδο επάρκειας και να εφαρμόζουν διαδικασίες υψηλής ποιότητας και πρέπει να είναι λειτουργικά ανεξάρτητοι από τον Διαχειριστή Σήραγγας.

Άρθρο 8

Κοινοποίηση της Διοικητικής Αρχής

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ονόματα και τις διευθύνσεις της Διοικητικής Αρχής έως τις [...]*. Εντός τριών μηνών κοινοποιούν οποιαδήποτε μεταγενέστερη αλλαγή των στοιχείων αυτών.

* 24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Σήραγγες των οποίων δεν έχει ακόμη εγκριθεί η μελέτη

1. Οποιαδήποτε σήραγγα, η μελέτη της οποίας δεν έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή έως τις [...]*, υπόκειται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
2. Η θέση της σήραγγας σε λειτουργία γίνεται με τη διαδικασία του Παραρτήματος II.

Άρθρο 10

Σήραγγες των οποίων η μελέτη έχει εγκριθεί αλλά οι οποίες δεν έχουν ακόμη ανοίξει για το κοινό

1. Σε περίπτωση που έχει εγκριθεί η μελέτη μιας σήραγγας αλλά η σήραγγα δεν έχει ανοίξει για το κοινό έως την [...]*, η Διοικητική Αρχή εκτιμά τη συμμόρφωσή της προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, στηριζόμενη ιδίως στον φάκελο ασφαλείας του Παραρτήματος II.
2. Όταν η Διοικητική Αρχή κρίνει ότι μια σήραγγα δεν είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ειδοποιεί τον Διαχειριστή της Σήραγγας ότι πρέπει να ληφθούν τα δέοντα μέτρα για την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας και ενημερώνει τον Αρμόδιο Ασφαλείας.
3. Στη συνέχεια, η θέση της σήραγγας σε λειτουργία γίνεται με τη διαδικασία του Παραρτήματος II.

*

24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 11

Ήδη λειτουργούσες σήραγγες

1. Στην περίπτωση σηράγγων που είναι ήδη ανοικτές στο κοινό έως τις [...]*, η Διοικητική Αρχή πρέπει, έως τις [...]**, να αξιολογήσει τη συμμόρφωση της σήραγγας προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, στηριζόμενη ιδίως στον φάκελο ασφαλείας του Παραρτήματος II και βάσει επιθεώρησης.
2. Εφόσον απαιτείται, ο Διαχειριστής της Σήραγγας προτείνει στη Διοικητική Αρχή σχέδιο για την προσαρμογή της σήραγγας προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και για τα διορθωτικά μέτρα που προτίθεται να λάβει.
3. Η Διοικητική Αρχή εγκρίνει τα διορθωτικά μέτρα ή ζητεί να τροποποιηθούν.
4. Στη συνέχεια, εφόσον τα διορθωτικά μέτρα περιλαμβάνουν οιαδήποτε ουσιαστική τροποποίηση της κατασκευής ή της λειτουργίας, τότε, μετά τη λήψη των διορθωτικών μέτρων, εφαρμόζεται η διαδικασία του Παραρτήματος II.
5. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή, έως τις [...]***, έκθεση για τον τρόπο με τον οποίο σκοπεύουν να τηρήσουν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, για τα προγραμματιζόμενα μέτρα και, ανάλογα με την περίπτωση, για τις συνέπειες του ανοίγματος ή του κλεισίματος των κύριων οδών πρόσβασης στις σήραγγες. Για να περιοριστούν στο ελάχιστο οι διαταραχές της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Επιτροπή μπορεί να σχολιάζει το χρονοδιάγραμμα των προγραμματιζόμενων έργων προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση των σηράγγων προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

* 24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

** 30 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

*** 36 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

6. Η ανακαίνιση σηράγγων πραγματοποιείται σύμφωνα με χρονοδιάγραμμα και πρέπει να ολοκληρωθεί έως τις [...]*.

7. Όταν το συνολικό μήκος των κλάδων των υφιστάμενων σηράγγων διαιρούμενο δια του συνολικού μήκους του τμήματος του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου στο έδαφός τους υπερβαίνει τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, τα κράτη μέλη μπορούν να παρατείνουν την περίοδο της παραγράφου 6 κατά 5 έτη.

Άρθρο 12

Περιοδικές επιθεωρήσεις

1. Η Διοικητική Αρχή εξακριβώνει ότι ο Φορέας Επιθεώρησης διενεργεί τακτικές επιθεωρήσεις προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι όλες οι σήραγγες που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πληρούν τις διατάξεις της.

2. Το διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών επιθεωρήσεων μιας δεδομένης σήραγγας δεν υπερβαίνει τα έξι έτη.

3. Εάν, βάσει της έκθεσης του Φορέα Επιθεώρησης, η Διοικητική Αρχή κρίνει ότι μια σήραγγα δεν πληροί τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ειδοποιεί τον Διαχειριστή της Σήραγγας και τον Αρμόδιο Ασφαλείας ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας της σήραγγας. Η Διοικητική Αρχή καθορίζει τους όρους συνέχισης ή επανέναρξης της λειτουργίας της σήραγγας, οι οποίοι θα ισχύουν μέχρι την αποπεράτωση των διορθωτικών μέτρων, καθώς και κάθε άλλους ενδεχόμενους περιορισμούς ή όρους.

* 10 έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

4. Εάν τα διορθωτικά μέτρα περιλαμβάνουν οιαδήποτε ουσιαστική τροποποίηση της κατασκευής ή της λειτουργίας, τότε, μετά τη λήψη των εν λόγω μέτρων, για τη λειτουργία της σήραγγας απαιτείται νέα έγκριση με τη διαδικασία του Παραρτήματος II.

Άρθρο 13

Ανάλυση κινδύνου

1. Οι αναλύσεις κινδύνου διενεργούνται, εφόσον απαιτείται, από φορέα λειτουργικώς ανεξάρτητο του Διαχειριστή της Σήραγγας. Το περιεχόμενο και τα πορίσματα της ανάλυσης κινδύνου περιλαμβάνονται στο φάκελο ασφαλείας που υποβάλλεται στην Διοικητική Αρχή. Η ανάλυση κινδύνου είναι ανάλυση του κινδύνου σε μια συγκεκριμένη σήραγγα, κατά την οποία λαμβάνονται υπόψη όλοι οι παράγοντες σχεδιασμού και οι συνθήκες κυκλοφορίας που επηρεάζουν την ασφάλεια, και ιδίως τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας, το μήκος της σήραγγας, ο τύπος κυκλοφορίας και η γεωμετρία της σήραγγας, καθώς και ο προβλεπόμενος αριθμός διερχόμενων βαρέων φορτηγών οχημάτων ανά ημέρα.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι χρησιμοποιείται, σε εθνικό επίπεδο, λεπτομερής και επακριβής μεθοδολογία, ανταποκρινόμενη στις βέλτιστες διαθέσιμες πρακτικές, και κοινοποιούν την εφαρμοζόμενη μεθοδολογία στην Επιτροπή η οποία διαθέτει ηλεκτρονικά τις πληροφορίες αυτές στα άλλα κράτη μέλη.
3. Έως τις [...] ^{*} η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την πρακτική που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή υποβάλλει προτάσεις για την υιοθέτηση κοινής εναρμονισμένης μεθοδολογίας ανάλυσης κινδύνου με τη διαδικασία του άρθρου 17 παράγραφος 2.

^{*} Πέντε έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 14

Παρέκκλιση για καινοτόμους τεχνικές

1. Για να επιτραπεί η εγκατάσταση και η χρήση καινοτόμου εξοπλισμού ασφαλείας ή η χρήση καινοτόμων διαδικασιών ασφαλείας, οι οποίες παρέχουν ισοδύναμη ή υψηλότερη προστασία από τις τρέχουσες τεχνολογίες, όπως προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, η Διοικητική Αρχή μπορεί να χορηγεί παρέκκλιση από τις απαιτήσεις της οδηγίας βάσει δεόντως τεκμηριωμένης αίτησης του Διαχειριστή της Σήραγγας.
2. Εάν η Διοικητική Αρχή σκοπεύει να χορηγήσει την παρέκκλιση, το κράτος μέλος υποβάλλει πρώτα στην Επιτροπή αίτηση παρέκκλισης η οποία περιέχει την αρχική αίτηση και τη γνώμη του Φορέα Επιθεώρησης.
3. Η Επιτροπή κοινοποιεί την αίτηση στα κράτη μέλη εντός ενός μηνός από την παραλαβή της.
4. Εάν, εντός τριών μηνών, ούτε η Επιτροπή ούτε κάποιο κράτος μέλος δεν διατυπώσουν αντιρρήσεις, η παρέκκλιση θεωρείται ότι έγινε δεκτή και η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα κράτη μέλη.
5. Εάν διατυπωθούν αντιρρήσεις, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση με τη διαδικασία του άρθρου 17 παράγραφος 2. Εάν η απόφαση είναι αρνητική, η Διοικητική Αρχή δεν χορηγεί την παρέκκλιση.

6. Κατόπιν εξέτασεως σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 17 παράγραφος 2, η απόφαση για την παροχή παρέκκλισης μπορεί να επιτρέπει την εφαρμογή της εν λόγω παρέκκλισης σε άλλες σήραγγες.

7. Όταν δικαιολογείται από τις υποβληθείσες αιτήσεις παρέκκλισης, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την πρακτική που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη και, εφόσον χρειάζεται, υποβάλλει προτάσεις τροποποίησης της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 15

Εκθέσεις

1. Ανά διετία, τα κράτη μέλη εκπονούν εκθέσεις για τις πυρκαγιές στις σήραγγες και τα ατυχήματα τα οποία σαφώς θίγουν την ασφάλεια των χρηστών των σηράγγων, και για τη συχνότητα και τα αίτια των περιστατικών αυτών, τα αξιολογούν, και παρέχουν πληροφορίες όσον αφορά τον πραγματικό ρόλο και την αποτελεσματικότητα των εγκαταστάσεων και των μέτρων ασφαλείας. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις εκθέσεις αυτές στην Επιτροπή πριν από τα τέλη Σεπτεμβρίου του έτους που ακολουθεί το έτος το οποίο καλύπτει η έκθεση. Η Επιτροπή διαθέτει τις εκθέσεις αυτές σε όλα τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη καταστρώνουν σχέδιο το οποίο περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα για τη σταδιακή εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας στις ήδη λειτουργούσες σήραγγες, όπως αυτές καθορίζονται στο άρθρο 11, και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή έως τις [...]*. Στη συνέχεια, τα κράτη μέλη ενημερώνουν ανά διετία την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής του σχεδίου και τις ενδεχόμενες προσαρμογές του, μέχρι το τέλος της περιόδου του άρθρου 11 παράγραφοι 6 και 7.

*

30 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 16

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

Η Επιτροπή προσαρμόζει τα Παραρτήματα της παρούσας οδηγίας στην τεχνική πρόοδο, με τη διαδικασία του άρθρου 17 παράγραφος 2.

Άρθρο 17

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 18

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις [...]*. Διαβιβάζουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διατάξεων αυτών και της παρούσας οδηγίας.

*

24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 19

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία τίθεται σε ισχύ την ημέρα της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Άρθρο 20

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Strasbourg, 29.4.2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. McDOWELL

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**Μέτρα ασφαλείας του άρθρου 3**

1. Βάση για την λήψη απόφασης για τα μέτρα ασφαλείας
- 1.1. Παράμετροι ασφαλείας
- 1.1.1. Τα μέτρα ασφαλείας που πρέπει να εφαρμόζονται σε μια σήραγγα βασίζονται σε συστηματική εξέταση όλων των πτυχών του συστήματος που απαρτίζεται από την υποδομή, τη λειτουργία, τους χρήστες και τα οχήματα.
- 1.1.2. Λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες παράμετροι:
 - το μήκος της σήραγγας,
 - ο αριθμός των κλάδων,
 - ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας,
 - γεωμετρική μορφή της διατομής,
 - η οριζόντια και η κατακόρυφη μηκοτομή,
 - ο τύπος της κατασκευής,
 - η κυκλοφορία μίας κατεύθυνσης ή δύο κατευθύνσεων,
 - ο κυκλοφοριακός φόρτος ανά κλάδο (συμπεριλαμβανομένης της χρονικής κατανομής του),
 - ο κίνδυνος συμφόρησης (ημερήσια ή εποχιακή),
 - ο χρόνος πρόσβασης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης,
 - η παρουσία και το ποσοστό βαρέων φορτηγών οχημάτων,
 - η παρουσία, το ποσοστό και ο τύπος των επικινδύνων φορτίων,
 - τα χαρακτηριστικά των οδών προσπέλασης,
 - το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας,
 - ζητήματα ταχύτητας,
 - γεωγραφικό και μετεωρολογικό περιβάλλον.

- 1.1.3. Όταν μια σήραγγα έχει ειδικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τις προαναφερόμενες παραμέτρους, διεξάγεται ανάλυση κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 13 προκειμένου να προσδιοριστεί αν απαιτούνται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας ή/και συμπληρωματικός εξοπλισμός προκειμένου να επιτευχθεί υψηλός βαθμός ασφάλειας της σήραγγας. Κατ' αυτήν την ανάλυση κινδύνου λαμβάνονται υπόψη τα ενδεχόμενα ατυχήματα που σαφώς επηρεάζουν την ασφάλεια των χρηστών της οδού στις σήραγγες τα οποία ενδέχεται να συμβούν κατά το στάδιο λειτουργίας καθώς και το είδος και η έκταση των ενδεχόμενων συνεπειών τους.
- 1.2. Στοιχειώδεις απαιτήσεις
- 1.2.1. Για την εξασφάλιση στοιχειώδους επιπέδου ασφαλείας σε όλες τις σήραγγες τις οποίες αφορά η παρούσα οδηγία, εφαρμόζονται τουλάχιστον τα μέτρα ασφαλείας που προβλέπονται στις ακόλουθες παραγράφους. Περιορισμένες παρεκκλίσεις από τις απαιτήσεις αυτές είναι δυνατό να επιτραπούν υπό τον όρο ότι θα ολοκληρωθεί επιτυχώς η ακόλουθη διαδικασία. Τα κράτη μέλη ή η Διοικητική Αρχή διαβιβάζουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τα εξής:
- την(τις) προβλεπόμενη(ες) περιορισμένη(ες) παρέκκλιση(εις),
 - τους επιτακτικούς λόγους που υπαγορεύουν την προτεινόμενη περιορισμένη παρέκκλιση,
 - τα εναλλακτικά μέτρα μείωσης των κινδύνων που θα χρησιμοποιηθούν ή θα ενισχυθούν προκειμένου να εξασφαλισθεί τουλάχιστον ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας, περιλαμβανομένων των σχετικών αποδείξεων υπό τη μορφή ανάλυσης των σχετικών κινδύνων.

Η Επιτροπή διαβιβάζει την εν λόγω αίτηση για περιορισμένη παρέκκλιση το ταχύτερο δυνατό στα κράτη μέλη και, εν πάση περιπτώσει, εντός μηνός από την παραλαβή του.

Εφόσον, εντός περιόδου τριών μηνών από την παραλαβή της αίτησης, ούτε η Επιτροπή ούτε κράτος μέλος εκφράσει αντιρρήσεις, η περιορισμένη παρέκκλιση θεωρείται ότι έγινε δεκτή και η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά όλα τα κράτη μέλη. Εφόσον εκφρασθούν αντιρρήσεις, η Επιτροπή υποβάλει πρόταση σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2. Στην περίπτωση αρνητικής απόφασης, η περιορισμένη παρέκκλιση δεν επιτρέπεται.

- 1.2.2. Προκειμένου όλες τις σήραγγες στις οποίες εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία να διαθέτουν ενιαία διεπαφή για τους χρήστες, δεν επιτρέπεται παρέκκλιση από τις ακόλουθες παραγράφους όσον αφορά το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων ασφαλείας που τίθενται στη διάθεση των χρηστών (σταθμοί επείγουσας ανάγκης, σήματα, λωρίδες στάσης, έξοδοι κινδύνου, ραδιοφωνική αναμετάδοση, όταν προβλέπεται).
- 1.3. Κυκλοφοριακός φόρτος
 - 1.3.1. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως «κυκλοφοριακός φόρτος» νοείται ο ετήσιος μέσος όρος της ημερήσιας κυκλοφορίας που διέρχεται από τη σήραγγα ανά λωρίδα κυκλοφορίας. Για τον καθορισμό του κυκλοφοριακού φόρτου, κάθε μηχανοκίνητο όχημα υπολογίζεται ως μία μονάδα.
 - 1.3.2. Όταν ο αριθμός των βαρέων φορτηγών άνω των 3,5 t υπερβαίνει το 15% του ετήσιου μέσου όρου της ημερήσιας κυκλοφορίας, ή η εποχιακή ημερήσια κυκλοφορία υπερβαίνει σημαντικά τον ετήσιο μέσο όρο ημερήσιας κυκλοφορίας, ο πρόσθετος κίνδυνος εκτιμάται και λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή των ακόλουθων παραγράφων, μέσω της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου της σήραγγας.

2. Μέτρα που αφορούν την υποδομή

2.1. Αριθμός κλάδων και λωρίδων

2.1.1. Τα κύρια κριτήρια για να αποφασισθεί αν η προς κατασκευή σήραγγα θα έχει έναν ή δύο κλάδους, είναι η προβολή του κυκλοφοριακού φόρτου και η ασφάλεια. Επίσης, λαμβάνονται υπόψη και άλλοι παράγοντες, όπως το ποσοστό των βαρέων φορτηγών, η κλίση και το μήκος.

2.1.2. Σε κάθε περίπτωση, για τις σήραγγες στο στάδιο της μελέτης, εάν η πρόγνωση για μια 15ετία δείχνει ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος θα υπερβεί τα 10 000 οχήματα ανά ημέρα και ανά λωρίδα, προβλέπεται να υπάρχει σήραγγα δύο κλάδων, μιας κατεύθυνσης κυκλοφορίας ανά κλάδο, όταν ο κυκλοφοριακός φόρτος θα υπερβεί την τιμή αυτή.

2.1.3. Με την εξαίρεση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης, εντός και εκτός της σήραγγας διατηρείται ο ίδιος αριθμός λωρίδων. Οποιαδήποτε αλλαγή του αριθμού των λωρίδων γίνεται σε επαρκή απόσταση πριν από την είσοδο της σήραγγας. Η απόσταση αυτή πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση προς την απόσταση που διανύει όχημα κινούμενο με την ανώτατη επιτρεπόμενη ταχύτητα σε 10 δευτερόλεπτα. Αν, λόγω των γεωγραφικών συνθηκών, δεν είναι δυνατό να τηρηθεί η απόσταση αυτή, λαμβάνονται πρόσθετα ή/και ενισχυμένα μέτρα για τη βελτίωση της ασφαλείας.

2.2. Γεωμετρία της σήραγγας

2.2.1. Κατά τον σχεδιασμό της γεωμετρίας της διατομής και της οριζόντιας και της κατακόρυφης μηκοτομής μιας σήραγγας και των οδών προσπέλασής της, λαμβάνεται ιδιαίτερος υπόψη η ασφάλεια, δεδομένου ότι οι παράμετροι αυτές έχουν μεγάλη επίδραση επί της πιθανότητας και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

-
- 2.2.2. Οι διαμήκεις κλίσεις άνω του 5% δεν επιτρέπονται σε νέες σήραγγες, εκτός εάν δεν υπάρχει καμία άλλη γεωγραφικώς εφικτή λύση.
- 2.2.3. Σε σήραγγες με κλίση άνω του 3%, λαμβάνονται πρόσθετα ή/και ενισχυμένα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας βάσει ανάλυσης κινδύνου.
- 2.2.4. Όταν το πλάτος της λωρίδας βραδείας κυκλοφορίας είναι μικρότερο από 3,5m και επιτρέπεται η κυκλοφορία βαρέων φορτηγών, λαμβάνονται πρόσθετα ή/και ενισχυμένα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας βάσει ανάλυσης κινδύνου.
- 2.3. Οδοί διαφυγής και έξοδοι κινδύνου
- 2.3.1. Στις νέες σήραγγες χωρίς λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πρέπει να προβλέπονται πεζοδρόμια κινδύνου, υπερυψωμένα ή όχι, τα οποία οι χρήστες της σήραγγας θα χρησιμοποιούν σε περίπτωση μηχανικής βλάβης ή ατυχήματος. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται αν τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της σήραγγας δεν το επιτρέπουν ή εάν η σχετική δαπάνη είναι δυσανάλογη προς το αποτέλεσμα και εφόσον η σήραγγα είναι μιας κατεύθυνσης και διαθέτει μόνιμο σύστημα επιτήρησης και κλεισίματος λωρίδων.

- 2.3.2. Στις υφιστάμενες σήραγγες, εάν δεν υπάρχουν ούτε λωρίδα έκτακτης ανάγκης ούτε πεζοδρόμια κινδύνου, λαμβάνονται πρόσθετα ή/και ενισχυμένα μέτρα για να εξασφαλίζεται η ασφάλεια.
- 2.3.3. Οι έξοδοι κινδύνου επιτρέπουν στους χρήστες της σήραγγας να εγκαταλείπουν τη σήραγγα χωρίς τα οχήματά τους και να φθάνουν σε ασφαλές μέρος σε περίπτωση ατυχήματος ή πυρκαγιάς. Επίσης, παρέχουν πρόσβαση πεζή στη σήραγγα στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης. Παραδείγματα τέτοιων εξόδων κινδύνου είναι τα εξής:
- άμεσες εξοδοι από τη σήραγγα προς τον εξωτερικό χώρο,
 - διασυνδέσεις μεταξύ κλάδων της σήραγγας,
 - εξοδοι προς στοά διαφυγής,
 - καταφύγια με οδό διαφυγής χωριστή από τον κλάδο της σήραγγας.
- 2.3.4. Δεν επιτρέπεται η κατασκευή καταφυγίων χωρίς έξοδο προς οδούς διαφυγής προς τον εξωτερικό χώρο.
- 2.3.5. Πρέπει να υπάρχουν εξοδοι κινδύνου εάν οι αναλύσεις των σχετικών κινδύνων, στους οποίους περιλαμβάνονται η εξάπλωση του καπνού και ταχύτητα διάδοσης υπό τις τοπικές συνθήκες, δείχνουν ότι ο εξαερισμός και τα άλλα μέτρα ασφαλείας δεν επαρκούν για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια των χρηστών.
- 2.3.6. Εν πάση περιπτώσει, στις νέες σήραγγες πρέπει να υπάρχουν εξοδοι κινδύνου όταν ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μεγαλύτερος από 2 000 οχήματα ανά λωρίδα κυκλοφορίας.

-
- 2.3.7. Στις υφιστάμενες σήραγγες μήκους άνω των 1 000m και των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι μεγαλύτερος από 2 000 οχήματα ανά λωρίδα κυκλοφορίας, πραγματοποιείται μελέτη για την εκτίμηση της σκοπιμότητας και της αποτελεσματικότητας της κατασκευής νέων εξόδων κινδύνου.
- 2.3.8. Όταν υπάρχουν εξοδοί κινδύνου, η απόσταση μεταξύ δύο εξόδων κινδύνου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 500m.
- 2.3.9. Η εξάπλωση του καπνού και της θερμότητας στις οδούς διαφυγής πίσω από την έξοδο κινδύνου πρέπει να προλαμβάνεται με κατάλληλα μέσα, όπως θύρες, ούτως ώστε οι χρήστες της σήραγγας να μπορούν να φθάσουν ασφαλώς στον εξωτερικό χώρο και οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης να έχουν πρόσβαση στη σήραγγα.
- 2.4. Πρόσβαση των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης
- 2.4.1. Στις σήραγγες δύο κλάδων, εφόσον οι δύο κλάδοι ευρίσκονται στο ίδιο ή σχεδόν στο ίδιο επίπεδο, οι διασυνδέσεις πρέπει να είναι κατάλληλες για τη διέλευση των οχημάτων των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης τουλάχιστον κάθε 1 500m.
- 2.4.2. Όταν είναι εφικτό από άποψη γεωγραφικής διαμόρφωσης, πρέπει να είναι δυνατή η διέλευση μέσω της κεντρικής νησίδας (μεσαία λωρίδα), έξω από σήραγγα δύο ή περισσότερων κλάδων, κοντά στις εισόδους, ούτως ώστε οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης να έχουν άμεση προσπέλαση και στους δύο κλάδους.
- 2.5. Λωρίδες στάσης

-
- 2.5.1. Οι νέες σήραγγες διπλής κατεύθυνσης, μήκους άνω των 1 500m και των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερβαίνει τα 2 000 οχήματα ανά λωρίδα κυκλοφορίας, πρέπει να διαθέτουν λωρίδες στάσης σε αποστάσεις μικρότερες των 1 000m, όταν δεν προβλέπονται λωρίδες έκτακτης ανάγκης.
- 2.5.2. Σε υφιστάμενες σήραγγες διπλής κατεύθυνσης, μήκους άνω των 1 500m και των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερβαίνει τα 2 000 οχήματα ανά λωρίδα κυκλοφορίας, οι οποίες δεν διαθέτουν λωρίδες έκτακτης ανάγκης, πρέπει να εκτιμάται η σκοπιμότητα και η αποτελεσματικότητα της διαμόρφωσης λωρίδων στάσης.
- 2.5.3. Εάν τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά της σήραγγας δεν το επιτρέπουν ή εάν η σχετική δαπάνη είναι δυσανάλογη προς το αποτέλεσμα, δεν προβλέπονται λωρίδες στάσης, εφόσον το συνολικό πλάτος της σήραγγας το οποίο είναι προσιτό στα οχήματα, εκτός των υπερυψωμένων τμημάτων, και των κανονικών λωρίδων κυκλοφορίας, είναι τουλάχιστον ίσο προς το πλάτος μίας κανονικής λωρίδας κυκλοφορίας.
- 2.5.4. Οι λωρίδες στάσης περιλαμβάνουν σταθμό επείγουσας ανάγκης.
- 2.6. Αποστράγγιση/Αποχέτευση
- 2.6.1. Η αποστράγγιση/αποχέτευση των εύφλεκτων και τοξικών υγρών πραγματοποιείται μέσω καλώς σχεδιασμένων ρείθρων απορροής με σχισμές ή με άλλα μέσα, εφόσον επιτρέπεται η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Επιπλέον, το σύστημα αποστράγγισης πρέπει να σχεδιάζεται και συντηρείται ούτως ώστε να εμποδίζεται η διάδοση του πυρός και των εύφλεκτων και τοξικών υγρών στο εσωτερικό των κλάδων.

2.6.2. Στις υφισταμένες σήραγγες, όταν δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν οι απαιτήσεις αυτές, ή εάν η σχετική δαπάνη είναι δυσανάλογη προς το αποτέλεσμα, το γεγονός αυτό λαμβάνεται υπόψη όταν αποφασίζεται να επιτραπεί η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων επί τη βάσει ανάλυσης των σχετικών κινδύνων.

2.7. Αντοχή των κατασκευών στη φωτιά

Η βασική δομή όλων των σηράγγων, στην περίπτωση που τοπική κατάρρευσή τους μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες, π.χ. ολική πλημμύρα, ή των σηράγγων που μπορεί να προκαλέσουν κατάρρευση των γειτονικών κατασκευών, πρέπει να έχει επαρκές επίπεδο αντοχής στη φωτιά.

2.8. Φωτισμός

2.8.1. Ο κανονικός φωτισμός εξασφαλίζει επαρκή ορατότητα για τους οδηγούς στη ζώνη εισόδου και στο εσωτερικό της σήραγγας, ημέρα και νύχτα.

2.8.2. Ο φωτισμός ασφαλείας παρέχεται ώστε να διασφαλίζει την ελάχιστη απαραίτητη ορατότητα στους χρήστες της σήραγγας προκειμένου να εκκενώσουν τη σήραγγα με το όχημά τους σε περίπτωση βλάβης της ηλεκτρικής τροφοδοσίας.

2.8.3. Ο φωτισμός εκκένωσης, όπως φωτεινοί δείκτες εκκένωσης, σε ύψος 1,5m το πολύ, παρέχεται ώστε να καθοδηγεί τους χρήστες της σήραγγας προκειμένου να εγκαταλείψουν πεζή τη σήραγγα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

2.9. Αερισμός

- 2.9.1. Κατά τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία του συστήματος αερισμού λαμβάνονται υπόψη τα εξής:
- ο έλεγχος των ρύπων που εκπέμπουν τα οδικά οχήματα, τόσο υπό κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας όσο και σε συνθήκες αιχμής,
 - ο έλεγχος των ρύπων που εκπέμπουν τα οδικά οχήματα όταν η κυκλοφορία έχει σταματήσει λόγω συμβάντος ή ατυχήματος,
 - ο έλεγχος της θερμότητας και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.
- 2.9.2. Όλες οι σήραγγες μήκους άνω των 1 000m με κυκλοφοριακό φόρτο άνω των 2 000 οχημάτων ανά λωρίδα εξοπλίζονται με σύστημα μηχανικού αερισμού.
- 2.9.3. Στις σήραγγες με κυκλοφορία δύο κατευθύνσεων και/ή με κυκλοφοριακή συμφόρηση, ο διαμήκης αερισμός χρησιμοποιείται μόνον εφόσον η ανάλυση κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 13 δείχνει ότι είναι αποδεκτός και/ή λαμβάνονται ειδικά μέτρα, όπως η κατάλληλη διαχείριση της κυκλοφορίας, βραχύτερες αποστάσεις μεταξύ των εξόδων κινδύνου, η απαγωγή του καπνού ανά διαστήματα.
- 2.9.4. Τα συστήματα εγκάρσιου και ημiegκάρσιου εξαερισμού χρησιμοποιούνται στις σήραγγες όπου τα συστήματα μηχανισμού αερισμού είναι απαραίτητα και δεν επιτρέπεται διαμήκης αερισμός σύμφωνα με το σημείο 2.9.3. Τα συστήματα αυτά πρέπει να είναι ικανά να εξασφαλίζουν την απαγωγή του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.
- 2.9.5. Σε σήραγγες διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας, των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερβαίνει τα 2 000 οχήματα ανά λωρίδα, μήκους άνω των 3 000m και οι οποίες διαθέτουν κέντρο ελέγχου και σύστημα εγκάρσιου ή ημiegκάρσιου αερισμού, λαμβάνονται τα εξής στοιχειώδη μέτρα όσον αφορά τον αερισμό:
- εγκαθίστανται φράκτες αέρα και καπνού, οι οποίοι μπορούν να λειτουργούν χωριστά ή σε ομάδες,

- η διαμήκης ταχύτητα του αέρα παρακολουθείται συνεχώς και η διαδικασία ρύθμισης του συστήματος εξαερισμού (φράκτες, ανεμιστήρες κλπ.) προσαρμόζεται ανάλογα.

2.10. Σταθμοί έκτακτης ανάγκης

- 2.10.1. Οι σταθμοί έκτακτης ανάγκης αποβλέπουν στην παροχή εξοπλισμού ασφαλείας διαφόρων ειδών, ιδίως τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης και πυροσβεστήρες, αλλά δεν προορίζονται για την προστασία των χρηστών από τα αποτελέσματα πυρκαγιάς.
- 2.10.2. Οι σταθμοί αυτοί μπορούν να συνίστανται σε κιβώτιο στο πλευρικό τοίχωμα ή, κατά προτίμηση, σε εσοχή του τοιχώματος. Εξοπλίζονται με τουλάχιστον ένα τηλέφωνο κινδύνου και με δύο πυροσβεστήρες.
- 2.10.3. Σταθμοί επείγουσας ανάγκης πρέπει να υπάρχουν κοντά στις εισόδους και στο εσωτερικό των σήραγγων, ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 150m για τις νέες σήραγγες και τα 250m για τις υφιστάμενες.

2.11. Υδροδότηση

Σε όλες τις σήραγγες πρέπει να υπάρχει υδροδότηση. Στις εισόδους και στο εσωτερικό εγκαθίστανται κρουνοί ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 250m. Εάν η υδροδότηση δεν είναι δυνατή, πρέπει να ελέγχεται ότι επαρκής ποσότητα νερού παρέχεται με άλλα μέσα.

2.12. Οδική σήμανση

Για την επισήμανση όλων των εγκαταστάσεων ασφαλείας που παρέχονται στους χρήστες της σήραγγας χρησιμοποιούνται ειδικά σήματα. Στο Παράρτημα III περιέχονται όλα τα σήματα και οι επιγραφές προς χρήση στις σήραγγες.

2.13. Κέντρο ελέγχου

2.13.1. Σε όλες τις σήραγγες μήκους άνω των 3 000m των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερβαίνει τα 2 000 οχήματα ανά λωρίδα πρέπει να υπάρχει κέντρο ελέγχου.

2.13.2. Η επιτήρηση περισσότερων της μιας σήραγγων είναι δυνατό να γίνεται από ένα μόνο κέντρο ελέγχου.

2.14. Συστήματα παρακολούθησης

2.14.1. Σε όλες τις σήραγγες που διαθέτουν κέντρο ελέγχου εγκαθίστανται τηλεοπτικά συστήματα παρακολούθησης καθώς και σύστημα για την αυτόματη ανίχνευση των κυκλοφοριακών συμβάντων (π.χ. οχημάτων που σταματούν).

2.14.2. Οι σήραγγες που δεν διαθέτουν κέντρο ελέγχου και στις οποίες η λειτουργία του μηχανικού αερισμού για την απαγωγή του καπνού είναι διαφορετική από την αυτόματη λειτουργία του συστήματος αερισμού για τον έλεγχο των ρύπων πρέπει να διαθέτουν σύστημα αυτόματης ανίχνευσης της πυρκαγιάς.

2.15. Εξοπλισμός για το κλείσιμο της σήραγγας

-
- 2.15.1. Στις όλες τις σήραγγες μήκους άνω των 1 000m εγκαθίστανται φωτεινοί σηματοδότες πριν από τις εισόδους ούτως ώστε η σήραγγα να μπορεί να κλείνει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Για την εξασφάλιση της δέουσας συμμόρφωσης προβλέπονται συμπληρωματικά μέσα όπως πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων και φράγματα.
- 2.15.2. Στο εσωτερικό όλων των σηράγγων μήκους άνω των 3 000m οι οποίες διαθέτουν κέντρο ελέγχου και των οποίων ο κυκλοφοριακός φόρτος υπερβαίνει τα 2 000 οχήματα ανά λωρίδα, συνιστάται να εγκαθίσταται ανά διαστήματα το πολύ 1 000m, εξοπλισμός που να επιτρέπει την ακινητοποίηση των οχημάτων. Ο εν λόγω εξοπλισμός αποτελείται από φωτεινούς σηματοδότες και, ενδεχομένως, συμπληρωματικά μέσα όπως μεγάφωνα, πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων και φράγματα.
- 2.16. Συστήματα επικοινωνίας
- 2.16.1. Σε όλες τις σήραγγες μήκους άνω των 1 000m με κυκλοφοριακό φόρτο άνω των 2 000 οχημάτων ανά λωρίδα εγκαθίσταται σύστημα ραδιοφωνικής αναμετάδοσης για τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.
- 2.16.2. Όταν υπάρχει κέντρο ελέγχου, πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα διακοπής της ραδιοφωνικής αναμετάδοσης των διαύλων που προορίζονται για τους χρήστες της σήραγγας, εφόσον υπάρχουν, για τη μετάδοση μηνυμάτων επείγουσας ανάγκης.
- 2.16.3. Τα καταφύγια και οι λοιπές εγκαταστάσεις όπου οι χρήστες πρέπει να περιμένουν πριν εξέλθουν από τη σήραγγα πρέπει να διαθέτουν μεγάφωνα για την ενημέρωση των χρηστών.
- 2.17. Ηλεκτροδότηση και ηλεκτρικά κυκλώματα

-
- 2.17.1. Όλες οι σήραγγες πρέπει να διαθέτουν σύστημα ηλεκτροδότησης έκτακτης ανάγκης ικανό να εξασφαλίζει τη λειτουργία των εξοπλισμών ασφαλείας που είναι απαραίτητοι για την εκκένωση, μέχρις ότου οι χρήστες εκκενώσουν τη σήραγγα.
- 2.17.2. Τα ηλεκτρικά κυκλώματα καθώς και τα κυκλώματα μετρήσεων και ελέγχου σχεδιάζονται ούτως ώστε τυχόν τοπική βλάβη (π.χ. λόγω πυρκαγιάς) να μην επηρεάζει τα μη ενεχόμενα κυκλώματα.
- 2.18. Αντοχή των εξοπλισμών στην πυρκαγιά
- Κατά την επιλογή του επιπέδου αντοχής όλων των εξοπλισμών της σήραγγας στην πυρκαγιά λαμβάνονται υπόψη οι τεχνολογικές δυνατότητες και επιδιώκεται η διατήρηση των απαραίτητων λειτουργιών ασφαλείας σε περίπτωση πυρκαγιάς.
- 2.19. Συνοπτικός πίνακας στοιχειωδών απαιτήσεων
- Ο πίνακας που ακολουθεί παρέχει σύνοψη των στοιχειωδών απαιτήσεων των προηγούμενων παραγράφων. Οι στοιχειώδεις απαιτήσεις είναι οι απαιτήσεις του λειτουργικού κειμένου του παρόντος Παραρτήματος.

- υποχρεωτικό για όλες τις σήραγγες
 * υποχρεωτικό με εξαιρέσεις
 ○ μη υποχρεωτικό
 ⊗ συνιστάται

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΩΝ
ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

			Κυκλ. ≤ 2 000 οχημ. ανά λωρίδα		Κυκλοφορία > 2 000 οχημάτων ανά λωρίδα			Συμπληρωματικές προϋποθέσεις εφαρμογής που θα καταστούν υποχρεωτικές ή παρατηρήσεις
			500- 1 000m	>1 000m	500- 1 000m	1 000- 3 000m	>3 000m	
Διαρθρωτικά Μέτρα	2 ή περισσότεροι κλάδοι	§2.1.						Υποχρεωτικό όταν η προβολή 15 ετών δείχνει ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος > 10 000 οχήματα/λωρίδα.
	Κλίσεις ≤ 5 %	§2.2.	*	*	*	*	*	Υποχρεωτικό, εκτός αν είναι αδύνατο λόγω της γεωγραφικής διαμόρφωσης.
	Πεζοδρόμια έκτακτης ανάγκης	§2.3.1. §2.3.2.	*	*	*	*	*	Υποχρεωτικό όπου δεν υπάρχει λωρίδα έκτακτης ανάγκης, εκτός αν πληρούνται η προϋπόθεση της παρ. 2.3.1. Στις υφιστάμενες σήραγγες όπου δεν υπάρχει ούτε λωρίδα έκτακτης ανάγκης, ούτε πεζοδρόμιο κινδύνου, λαμβάνονται συμπληρωματικά/ενισχυμένα μέτρα.
	Έξοδοι κινδύνου ανά 500m τουλάχιστον	§2.3.3.- §2.3.9.	○	○	*	*	*	Η εγκατάσταση εξόδων κινδύνου στις υφιστάμενες σήραγγες θα εκτιμηθεί κατά περίπτωση.
	Εγκάρσιες διασυνδέσεις για τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης ανά 1 500m τουλάχιστον	§2.4.1.	○	○ / ●	○	○ / ●	●	Υποχρεωτικό στις σήραγγες δύο κλάδων μήκους άνω των 1 500m.
	Διάβαση μέσω της κεντρικής νησίδας πριν από κάθε είσοδο	§2.4.2.	●	●	●	●	●	Υποχρεωτικό εκτός των σήραγγων με δύο ή περισσότερους κλάδους όταν η γεωγραφική διαμόρφωση το επιτρέπει.
	Λωρίδες στάσης ανά 1 000m τουλάχιστον	§2.5.	○	○	○	○ / ●	○ / ●	Υποχρεωτικό στις νέες σήραγγες διπλής κατεύθυνσης >1 500m χωρίς λωρίδες έκτακτης ανάγκης. Στις υφιστάμενες σήραγγες διπλής κατεύθυνσης >1 500m συναρτήσει της ανάλυσης. Ισχύει για τις νέες και τις υφιστάμενες σήραγγες, συναρτήσει του ωφέλιμου πλάτους της σήραγγας.
	Αποστράγγιση για τα εύφλεκτα και τα τοξικά υγρά	§2.6.	*	*	*	*	*	Υποχρεωτικό όπου επιτρέπεται η μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων.
	Αντοχή των κατασκευών στη φωτιά	§2.7.	●	●	●	●	●	Υποχρεωτικό όπου τοπική κατάρρευση μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες.

● υποχρεωτικό για όλες τις σήραγγες

* υποχρεωτικό με εξαιρέσεις

○ μη υποχρεωτικό

☉ συνιστάται

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΩΝ
ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

			Κυκλ. ≤ 2 000 οχημ. ανά λωρίδα		Κυκλοφορία > 2 000 οχημάτων ανά λωρίδα			Συμπληρωματικές προϋποθέσεις εφαρμογής που θα καταστούν υποχρεωτικές ή παρατηρήσεις
			500- 1 000m	>1 000m	500- 1 000m	1 000- 3 000m	>3 000m	
Φωτισμός	Κανονικός φωτισμός	§2.8.1.	●	●	●	●	●	
	Φωτισμός ασφαλείας	§2.8.2.	●	●	●	●	●	
	Φωτισμός εκκένωσης	§2.8.3.	●	●	●	●	●	
Αερισμός	Μηχανικός αερισμός	§2.9.	○	○	○	●	●	
	Ειδικές διατάξεις για (ημι-) εγκάρσιο αερισμό	§2.9.5.	○	○	○	○	●	Υποχρεωτικό στις σήραγγες διπλής κατεύθυνσης που διαθέτουν κέντρο ελέγχου.
Σταθμοί έκτακτης ανάγκης	Τουλάχιστον ανά 150m μέτρα	§2.10.	*	*	*	*	*	Εξοπλισμένοι με τηλέφωνο και δύο πυροσβεστήρες. Στις υφιστάμενες σήραγγες επιτρέπεται μέγιστο διάστημα 250m.
Υδροδότη-ση	Τουλάχιστον ανά 250m	§2.11.	●	●	●	●	●	Αν δεν υπάρχει, υποχρεωτική η παροχή ύδατος με άλλο τρόπο.
Οδική σήμανση		§2.12.	●	●	●	●	●	Για όλες τις εγκαταστάσεις ασφαλείας για τους χρήστες (βλέπε το Παράρτημα ΙΙΙ).
Κέντρο Ελέγχου		§2.13.	○	○	○	○	●	Η επιτήρηση περισσότερων της μιας σηράγγων είναι δυνατό να γίνεται συγκεντρωτικά από ένα μόνο κέντρο ελέγχου.
Συστήματα παρακολού-θησης	Τηλεοπτικά συστήματα	§2.14.	○	○	○	○	●	Υποχρεωτικό όπου υπάρχει κέντρο ελέγχου.
	Αυτόματη ανίχνευση συμβάντων και/ή πυρκαγιάς	§2.14.	●	●	●	●	●	Ένα τουλάχιστον από τα δύο αυτά συστήματα είναι υποχρεωτικό για τις σήραγγες που διαθέτουν κέντρο ελέγχου.
Εξοπλισμός για το κλείσιμο της σήραγγας	Οδική σήμανση πριν από τις εισόδους	§2.15.1.	○	●	○	●	●	
	Οδική σήμανση στο εσωτερικό της σήραγγας τουλάχιστον ανά 1 000m	§2.15.2.	○	○	○	○	☉	Συνιστάται εφόσον υπάρχει κέντρο ελέγχου και το μήκος υπερβαίνει τα 3 000m.

● υποχρεωτικό για όλες τις σήραγγες

* υποχρεωτικό με εξαιρέσεις

○ μη υποχρεωτικό

☉ συνιστάται

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΩΝ
ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

			Κυκλ. ≤ 2 000 οχημ. ανά λωρίδα		Κυκλοφορία > 2 000 οχημάτων ανά λωρίδα			Συμπληρωματικές προϋποθέσεις εφαρμογής που θα καταστούν υποχρεωτικές ή παρατηρήσεις
			500- 1 000m	>1 000m	500- 1 000m	1 000- 3 000m	>3 000m	
Συστήματα Επικοινωνίας	Ραδιοφωνική αναμετάδοση για τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης	§2.16.1.	○	○	○	●	●	
	Ραδιοφωνικά μηνύματα έκτακτης ανάγκης για τους χρήστες της σήραγγας	§2.16.2.	●	●	●	●	●	Υποχρεωτικό όταν προβλέπεται αναμετάδοση των ραδιοφωνικών εκπομπών για τους χρήστες της σήραγγας και όπου υπάρχει κέντρο ελέγχου.
	Μεγάφωνα στα καταφύγια και τις εξόδους	§2.16.3.	●	●	●	●	●	Υποχρεωτικό στις περιπτώσεις που οι χρήστες που εκκενώνουν τη σήραγγα πρέπει να περιμένουν πριν φθάσουν στον εξωτερικό χώρο.
Ηλεκτροδότηση επείγουσας ανάγκης		§2.17.	●	●	●	●	●	Για την εξασφάλιση της λειτουργίας των απαραίτητων εξοπλισμών ασφαλείας τουλάχιστον κατά την εκκένωση των χρηστών της σήραγγας.
Αντοχή των εξοπλισμών στην πυρκαγιά		§2.18.	●	●	●	●	●	Αποσκοπεί στη διατήρηση των απαραίτητων λειτουργιών ασφαλείας.

3. Μέτρα σχετικά με τη λειτουργία

3.1. Μέσα για τη λειτουργία

Η λειτουργία της σήραγγας πρέπει να οργανώνεται και να διαθέτει τα κατάλληλα μέσα ούτως ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια και η ασφάλεια της κυκλοφορίας στο εσωτερικό της. Το προσωπικό εκμετάλλευσης και το προσωπικό των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης λαμβάνουν τη δέουσα αρχική και συνεχή κατάρτιση.

3.2. Σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης

Όλες οι σήραγγες πρέπει να διαθέτουν σχέδια για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών. Στις σήραγγες που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικά κράτη μέλη, προβλέπεται ένα μόνο σχέδιο αντιμετώπισης των εκτάκτων αναγκών στο οποίο συμμετέχουν οι δύο χώρες.

3.3. Έργα στις σήραγγες

Το πλήρες ή μερικό κλείσιμο λωρίδων κυκλοφορίας λόγω προγραμματισμένων έργων κατασκευής ή συντήρησης, πρέπει να αρχίζει πάντα εκτός της σήραγγας. Προς τούτο είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται πίνακες μεταβλητών μηνυμάτων, οδική σήμανση και μηχανικά φράγματα.

3.4. Διαχείριση ατυχημάτων συμβάντων

Σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος ή συμβάντος, κλείνουν αμέσως όλοι οι πρόποντες κλάδοι της σήραγγας.

Το κλείσιμο πραγματοποιείται με ταυτόχρονη ενεργοποίηση όχι μόνο του προαναφερόμενου εξοπλισμού μπροστά από τις εισόδους, αλλά και των πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων, της φωτεινής σηματοδότησης και των μηχανικών φραγμάτων στο εσωτερικό της σήραγγας, εφόσον υπάρχουν, ούτως ώστε όλη η κυκλοφορία να σταματήσει αμέσως έξω και μέσα στη σήραγγα. Στις σήραγγες μήκους κάτω των 1 000m, το κλείσιμο μπορεί να γίνεται και με άλλα μέσα. Η διαχείριση της κυκλοφορίας πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε τα μη θιγόμενα οχήματα να μπορούν να εγκαταλείπουν ταχέως τη σήραγγα.

Ο χρόνος πρόσβασης για τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση συμβάντος στη σήραγγα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μικρότερος και να μετράται κατά τη διάρκεια περιοδικών ασκήσεων. Επί πλέον, μπορεί να μετράται επ' ευκαιρία των συμβάντων. Στις μεγάλες σήραγγες διπλής κατεύθυνσης με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, η ανάλυση κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 13 καθορίζει εάν οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης πρέπει να εγκαθίστανται και στα δύο άκρα της σήραγγας.

3.5. Δραστηριότητα του κέντρου ελέγχου

Σε όλες τις σήραγγες, για τις οποίες απαιτείται κέντρο έλεγχου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικά κράτη μέλη, σε κάθε δεδομένη στιγμή τον πλήρη έλεγχο έχει ένα μόνο κέντρο.

3.6. Κλείσιμο σήραγγας

Στην περίπτωση κλεισίματος της σήραγγας (για μακρό ή βραχύ χρονικό διάστημα), οι χρήστες ενημερώνονται για τις καλύτερες εναλλακτικές διαδρομές, μέσω εύκολα προσπελάσιμων συστημάτων πληροφοριών.

Οι εν λόγω εναλλακτικές διαδρομές αποτελούν μέρος συστηματικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης και αποσκοπούν στη διατήρηση κατά το δυνατόν της ροής της κυκλοφορίας και την ελαχιστοποίηση των δευτερευουσών επιπτώσεων στις γύρω περιοχές.

Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια προκειμένου να αποφύγουν καταστάσεις κατά τις οποίες μια σήραγγα που βρίσκεται στο έδαφος δύο κρατών μελών δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί λόγω των συνεπειών κακών καιρικών συνθηκών.

3.7. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

Όσον αφορά την πρόσβαση στις σήραγγες των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα εφαρμόζονται τα εξής μέτρα, όπως αυτά ορίζονται στη σχετική ευρωπαϊκή νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων:

- πριν από τη θέσπιση κανονισμών και απαιτήσεων για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσω σήραγγας εκτελείται ανάλυση κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 13,
- εγκαθίσταται κατάλληλη σήμανση για την επιβολή των κανονισμών πριν από την τελευταία δυνατή έξοδο πριν από τη σήραγγα και στις εισόδους της σήραγγας, καθώς και αρκετά πριν, ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να επιλέγουν εναλλακτικές διαδρομές,
- εξετάζεται το ενδεχόμενο λήψης ειδικών μέτρων λειτουργίας με σκοπό τη μείωση των κινδύνων, τα οποία σχετίζονται με το σύνολο ή μέρος των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα στις σήραγγες, όπως δήλωση πριν από την είσοδο ή διέλευση σε φάλαγγες που πλαισιώνονται από οχήματα συνοδείας, κατά περίπτωση και μετά την προαναφερόμενη ανάλυση του κινδύνου.

3.8. Προσπέρασμα στις σήραγγες

Η απόφαση αν θα επιτρέπεται στα βαριά φορτηγά οχήματα να προσπερνούν μέσα στις σήραγγες με περισσότερες της μιας λωρίδες ανά κατεύθυνση, λαμβάνεται μετά από ανάλυση κινδύνου.

3.9. Αποστάσεις μεταξύ οχημάτων και ταχύτητα

Η κατάλληλη ταχύτητα των οχημάτων και η μεταξύ τους απόσταση έχουν πολύ μεγάλη σημασία στις σήραγγες και πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης προσοχής. Τούτο περιλαμβάνει την ενημέρωση των χρηστών των σιράγγων για τις κατάλληλες ταχύτητες και αποστάσεις. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα επιβολής, κατά περίπτωση.

Οι χρήστες των οδών που οδηγούν επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει, υπό κανονικές συνθήκες, να τηρούν απόσταση ασφαλείας από το προπορευόμενο όχημα ίση προς την απόσταση που διανύει το όχημα σε χρονικό διάστημα 2 δευτερολέπτων. Οι αποστάσεις αυτές διπλασιάζονται για τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Στην περίπτωση που η κυκλοφορία σταματά σε σήραγγα, οι χρήστες θα πρέπει να τηρούν απόσταση τουλάχιστον 5m από το προπορευόμενο όχημα, εκτός αν αυτό δεν είναι δυνατό λόγω έκτακτης ακινητοποίησης.

4. Ενημερωτικές εκστρατείες

Οργανώνονται εκστρατείες ενημέρωσης για την ασφάλεια των σιράγγων. Οι εκστρατείες αυτές πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη, με βάση το εναρμονισμένο έργο των διεθνών οργανώσεων. Οι εν λόγω ενημερωτικές εκστρατείες καλύπτουν την ορθή συμπεριφορά των χρηστών της οδού κατά την προσέγγιση στις σήραγγες και την οδήγηση μέσα σε αυτές, ιδίως σε περίπτωση μηχανικής βλάβης των οχημάτων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τις πυρκαγιές.

Οι πληροφορίες για τον διαθέσιμο εξοπλισμό ασφαλείας και την ορθή συμπεριφορά των χρηστών της οδού πρέπει να παρέχονται σε κατάλληλα σημεία στους χρήστες της σήραγγας (π.χ. σε χώρους ανάπαυσης πριν από τις σήραγγες στις εισόδους των σιράγγων όταν η κυκλοφορία σταματά ή στο Διαδίκτυο).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Έγκριση της μελέτης, φάκελος ασφαλείας,
θέση μιας σήραγγας σε λειτουργία, τροποποιήσεις και περιοδικές ασκήσεις

1. Έγκριση της μελέτης
 - 1.1. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας ισχύουν από το στάδιο της προμελέτης και μετά.
 - 1.2. Πριν από την έναρξη οποιωνδήποτε εργασιών κατασκευής, ο Διαχειριστής της Σήραγγας καταρτίζει τον φάκελο ασφαλείας που περιγράφεται στα σημεία 2.2 και 2.3 προκειμένου για σήραγγα που βρίσκεται στο στάδιο μελέτης και συμβουλευεται τον Αρμόδιο Ασφαλείας. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας υποβάλλει τον φάκελο ασφαλείας στη Διοικητική Αρχή και επισυνάπτει τη γνώμη του Αρμοδίου Ασφαλείας και/ή του Φορέα Επιθεώρησης, όταν υπάρχει.
 - 1.3. Η μελέτη εγκρίνεται, αναλόγως, από την αρμόδια αρχή, η οποία ενημερώνει το Διαχειριστή της Σήραγγας και τη Διοικητική Αρχή για την απόφασή της.
- 2.. Φάκελος ασφαλείας
 - 2.1. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας καταρτίζει τον φάκελο ασφαλείας για κάθε σήραγγα και μεριμνά για τη διαρκή ενημέρωσή του, διαβιβάζει δε στον Αρμόδιο Ασφαλείας αντίγραφο του φακέλου αυτού.

- 2.2. Ο φάκελος ασφαλείας περιγράφει τα απαιτούμενα προληπτικά μέτρα και τα μέτρα προστασίας των χρηστών, λαμβανομένων υπόψη των ατόμων περιορισμένης κινητικότητας και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, της φύσης της οδού, της μορφής του έργου, του περιβάλλοντος χώρου, της φύσης της κυκλοφορίας και του πεδίου δράσης των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης που ορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσας οδηγίας.
- 2.3. Συγκεκριμένα, ο φάκελος ασφαλείας για κάθε σήραγγα στο στάδιο της μελέτης περιλαμβάνει:
- περιγραφή της προγραμματιζόμενης κατασκευής και της πρόσβασης σε αυτήν, μαζί με τα σχέδια που είναι αναγκαία για την κατανόηση του σχεδιασμού της και των προβλεπόμενων διευθετήσεων λειτουργίας της,
 - μελέτη πρόγνωσης της κυκλοφορίας όπου προδιαγράφονται και αιτιολογούνται οι αναμενόμενες συνθήκες μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων, καθώς και την ανάλυση κινδύνου που απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 3.7 του Παραρτήματος I,
 - ειδική έρευνα των κινδύνων όπου περιγράφονται τα ενδεχόμενα ατυχήματα τα οποία σαφώς άπτονται της ασφαλείας των χρηστών της οδού στις σήραγγες και τα οποία μπορούν να συμβούν στο στάδιο λειτουργίας και η φύση και το μέγεθος των πιθανών συνεπειών τους· στην έρευνα αυτήν πρέπει να προσδιορίζονται και να αιτιολογούνται τα μέτρα για τη μείωση της πιθανότητας ατυχήματος και των συνεπειών τους,
 - γνώμη εμπειρογνώμονα ή οργανισμού, ειδικού στον τομέα αυτόν, ο οποίος μπορεί να είναι ο Φορέας Επιθεώρησης.

2.4. Ο φάκελος ασφαλείας σήραγγας στο στάδιο της έναρξης της λειτουργίας, πέραν της τεκμηρίωσης που απαιτείται για τις σήραγγες στο στάδιο του σχεδιασμού, περιλαμβάνει επίσης:

- περιγραφή της οργάνωσης των ανθρώπινων και υλικών πόρων και των οδηγιών που έχει προδιαγράψει ο Διαχειριστής της Σήραγγας για τη λειτουργία και τη συντήρηση της σήραγγας,
- σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων αναγκών καταρτισμένο από κοινού με τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης στο οποίο λαμβάνονται επίσης υπόψη τα άτομα περιορισμένης κινητικότητας και τα άτομα με αναπηρίες
- περιγραφή του συστήματος συνεχούς ανάδρασης σχετικά με την αποκτώμενη πείρα, μέσω του οποίου μπορούν να καταγράφονται και να αναλύονται σημαντικά συμβάντα και ατυχήματα.

2.5. Ο φάκελος ασφαλείας σήραγγας η οποία ευρίσκεται εν λειτουργία, πέραν της τεκμηρίωσης που απαιτείται για τις σήραγγες στο στάδιο της έναρξης της λειτουργίας, περιλαμβάνει επίσης:

- έκθεση και ανάλυση των σημαντικών συμβάντων και ατυχημάτων, που συνέβησαν μετά την έναρξη εφαρμογής της παρούσας οδηγίας,
- κατάλογο των διενεργούμενων ασκήσεων ετοιμότητας και ανάλυση των σχετικών διδαγμάτων.

3. Θέση σε λειτουργία

3.1. Η παράδοση της σήραγγας στο κοινό υπόκειται στην άδεια της Διοικητικής Αρχής (θέση σε λειτουργία) σύμφωνα με την εξής διαδικασία.

-
- 3.2. Η διαδικασία ισχύει επίσης για την παράδοση μιας σήραγγας στο κοινό μετά από οιαδήποτε μεγάλη αλλαγή στην κατασκευή και τη λειτουργία της ή οιοσδήποτε μεγάλες εργασίες τροποποίησής της, οι οποίες μπορούν να μεταβάλουν σημαντικά κάποιο από τα συστατικά στοιχεία του φακέλου ασφαλείας.
- 3.3. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας διαβιβάζει τον φάκελο ασφαλείας που αναφέρεται στο σημείο 2.4, στον Αρμόδιο Ασφαλείας, ο οποίος γνωμοδοτεί σχετικά με την παράδοση της σήραγγας στο κοινό.
- 3.4. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας διαβιβάζει τον εν λόγω φάκελο ασφαλείας στη Διοικητική Αρχή και επισυνάπτει τη γνώμη του Αρμόδιου Ασφαλείας. Η Διοικητική Αρχή αποφασίζει εάν θα επιτρέψει ή όχι την παράδοση της σήραγγας στο κοινό, ή εάν θα επιβάλει περιοριστικούς όρους, και κοινοποιεί την ανάλογη απόφασή της στο Διαχειριστή της Σήραγγας. Αντίγραφο της απόφασης διαβιβάζεται στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.
4. Τροποποιήσεις
- 4.1. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας ζητά νέα άδεια λειτουργίας για κάθε ουσιαστική τροποποίηση της δομής, του εξοπλισμού ή της λειτουργίας που μπορούν να αλλοιώσουν σημαντικά κάποιο συστατικό στοιχείο του φακέλου ασφαλείας. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας ζητά νέα άδεια λειτουργίας σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 3.

4.2. Ο Διαχειριστής της Σήραγγας ενημερώνει τον Αρμόδιο Ασφαλείας για κάθε άλλη τροποποίηση της δομής και της λειτουργίας. Επίσης, πριν από κάθε εργασία τροποποίησης της σήραγγας, ο Διαχειριστής της Σήραγγας διαβιβάζει στον Αρμόδιο Ασφαλείας τεκμηρίωση όπου αναλύονται οι σχετικές προτάσεις.

4.3. Ο Αρμόδιος Ασφαλείας εξετάζει τις συνέπειες της τροποποίησης και σε κάθε περίπτωση δίνει τη γνώμη του στο Διαχειριστή της Σήραγγας ο οποίος αποστέλλει αντίγραφο στη Διοικητική αρχή και στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

5. Περιοδικές ασκήσεις

Ο Διαχειριστής της Σήραγγας και οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, σε συνεργασία με τον Αρμόδιο Ασφαλείας, διοργανώνουν κοινές περιοδικές ασκήσεις του προσωπικού της σήραγγας και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.

Οι ασκήσεις:

- πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστικές και να ανταποκρίνονται σε προκαθορισμένα σενάρια συμβάντων,
- πρέπει να δίδουν σαφή αξιολογικά αποτελέσματα,

-
- πρέπει να προλαμβάνουν τυχόν ζημία στη σήραγγα,
 - μπορούν επίσης να διεξάγονται, εν μέρει, με επιτραπέζιες ή ηλεκτρονικές προσομοιώσεις για την εξαγωγή συμπληρωματικών αποτελεσμάτων.
- (α) Ανά τετραετία εκτελούνται, σε κάθε σήραγγα, ασκήσεις πλήρους κλίμακας υπό όσο το δυνατόν ρεαλιστικότερες συνθήκες. Το κλείσιμο της σήραγγας θα ζητείται μόνον εφόσον είναι δυνατό να γίνουν παραδεκτές ρυθμίσεις για την εκτροπή της κυκλοφορίας. Κατά τα ενδιάμεσα έτη εκτελούνται ασκήσεις μερικού χαρακτήρα ή/και ασκήσεις προσομοίωσης. Σε περιοχές όπου γειτνιάζουν πολλές σήραγγες, η άσκηση πλήρους κλίμακας πρέπει να εκτελείται σε μία τουλάχιστον από τις σήραγγες αυτές.
- (β) Ο Αρμόδιος Ασφαλείας και οι υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης αξιολογούν από κοινού τις ασκήσεις συντάσσουν έκθεση και υποβάλλουν κατάλληλες προτάσεις.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Σήμανση σηράγγων

1. Γενικές απαιτήσεις

Στη συνέχεια παρατίθενται τα οδικά σήματα και τα σύμβολα προς χρήση στις σήραγγες. Τα περισσότερα οδικά σήματα που αναφέρονται στο παρόν τμήμα περιγράφονται στη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, του 1968, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Για τη διευκόλυνση της διεθνούς κατανόησης των σημάτων, το σύστημα σήμανσης και σημάτων που προβλέπει το παρόν Παράρτημα βασίζεται στη χρήση σχημάτων και χρωμάτων για το χαρακτηρισμό κάθε κατηγορίας σημάτων και, όπου είναι δυνατό, στη χρήση γραφικών συμβόλων αντί επιγραφών. Εάν τα κράτη μέλη θεωρούν αναγκαίο να τροποποιήσουν τα προδιαγραφόμενα σήματα και σύμβολα, οι τροποποιήσεις δεν πρέπει να αλλοιώνουν τα ουσιώδη χαρακτηριστικά τους. Όταν τα κράτη μέλη δεν εφαρμόζουν τη Σύμβαση της Βιέννης, τα προδιαγραφόμενα σήματα και σύμβολα επιτρέπεται να τροποποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις δεν αλλοιώνουν τον ουσιώδη σκοπό τους.

1.1. Τα οδικά σήματα χρησιμοποιούνται για την υπόδειξη των ακόλουθων εξοπλισμών ασφαλείας μέσα σε σήραγγες:

Λωρίδες στάσης,

Έξοδοι κινδύνου: το ίδιο σήμα χρησιμοποιείται για όλα τα είδη εξόδων κινδύνου.

Οδοί διαφυγής προς τις εξόδους ασφαλείας: οι δύο πλησιέστερες εξόδους κινδύνου επισημαίνονται στα τοιχώματα της σήραγγας δίπλα στις εξόδους, σε αποστάσεις 25m το πολύ, και σε ύψος από 1,0 έως 1,5m, από τη στάθμη της διόδου διαφυγής με αναγραφή των αποστάσεων μέχρι τις εξόδους.

Σταθμοί έκτακτης ανάγκης: σήματα που υποδεικνύουν το σημείο όπου βρίσκονται τα τηλέφωνα έκτακτης ανάγκης και οι πυροσβεστήρες.

1.2. Ραδιοσυχνότητες:

Στις σήραγγες στις οποίες οι χρήστες μπορούν να λαμβάνουν πληροφορίες μέσω του ραδιοφώνου τους, κατάλληλο σήμα τοποθετημένο πριν από την είσοδο δίνει οδηγίες στους χρήστες για τον τρόπο με τον οποίον μπορούν να λάβουν τις πληροφορίες αυτές.

1.3. Τα σήματα και οι επισημάνσεις σχεδιάζονται και τοποθετούνται έτσι ώστε να είναι σαφώς ορατά.

2. Περιγραφή σημάτων και πινακίδων

Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν κατάλληλα σήματα, εφόσον απαιτείται, στο χώρο προειδοποίησης που προηγείται της σήραγγας, στο εσωτερικό της σήραγγας και μετά το πέρας της σήραγγας. Κατά το σχεδιασμό των σημάτων αναγγελίας για μια σήραγγα, λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες κυκλοφορίας και κατασκευής καθώς και οι λοιπές τοπικές συνθήκες. Χρησιμοποιούνται σήματα σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, , πλην των κρατών μελών που δεν εφαρμόζουν την εν λόγω Σύμβαση.

2.1. Σήμα «σήραγγα»



Σε κάθε είσοδο της σήραγγας τοποθετείται το ακόλουθο σήμα:

Σήμα E11A για τις οδικές σήραγγες της Σύμβασης της Βιέννης.

Το μήκος περιλαμβάνεται είτε στο κατώτερο μέρος της πινακίδας ή σε συμπληρωματική πινακίδα H2.

Για τις σήραγγες μήκους άνω των 3 000m, το εναπομένον μήκος της σήραγγας αναγράφεται κάθε 1 000m.

Μπορεί να αναγράφεται επίσης και το όνομα της σήραγγας.

2.2. Οριζόντια σήμανση

Τοποθετείται οριζόντια διαγράμμιση στο παρόδιο άκρο.

Στις σήραγγες με διπλή κατεύθυνση κυκλοφορίας, πρέπει να χρησιμοποιούνται ευδιάκριτα μέσα κατά μήκος της διαχωριστικής γραμμής (μονής ή διπλής) μεταξύ των δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας.

2.3. Σήματα και πινακίδες για την επισήμανση των εγκαταστάσεων

Σταθμοί έκτακτης ανάγκης

Οι σταθμοί έκτακτης ανάγκης φέρουν ενημερωτικά σήματα τα οποία συνίστανται σε σήματα F σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης και υποδεικνύουν τον εξοπλισμό που ευρίσκεται στη διάθεση των χρηστών, όπως:

Τηλέφωνο έκτακτης ανάγκης



Πυροσβεστήρας

Στους σταθμούς ασφαλείας που χωρίζονται από τη σήραγγα με πόρτα, τοποθετείται ένα ευανάγνωστο κείμενο, συνταγμένο στις κατάλληλες γλώσσες, το οποίο επισημαίνει ότι ο σταθμός ασφάλειας δεν εξασφαλίζει προστασία σε περίπτωση πυρκαγιάς. Σχετικό παράδειγμα είναι το εξής:

«Ο ΧΩΡΟΣ ΑΥΤΟΣ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΕΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

Ακολουθείστε τα σήματα στους τοίχους για να φθάσετε σε έξοδο κινδύνου»

Λωρίδες στάσης

Τα σήματα που επισημαίνουν τις λωρίδες στάσης είναι σήματα Ε σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης. Τα τηλέφωνα και οι πυροσβεστήρες επισημαίνονται με πρόσθετη πινακίδα ή μπορούν να είναι ενσωματωμένοι στο ίδιο το σήμα.



Έξοδοι κινδύνου

Τα σήματα επισήμανσης των «Εξόδων κινδύνου» είναι σήματα G σύμφωνα με τη Σύμβαση της Βιέννης. Παραδείγματα δίδονται στη συνέχεια:



Είναι επίσης αναγκαίο να επισημαίνονται επάνω στα τοιχώματα της σήραγγας οι δύο πλησιέστερες εξοδοι. Παραδείγματα δίδονται στη συνέχεια:



Σήματα για τις λωρίδες κυκλοφορίας

Τα σήματα αυτά μπορούν να είναι κυκλικά ή ορθογώνια



Σήμανση μέσω πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων

Τα σήματα μέσω πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων παρέχουν σαφείς ενδείξεις για την ενημέρωση των χρηστών της σήραγγας σχετικά με κυκλοφοριακή συμφόρηση, μηχανικές βλάβες, ατυχήματα, πυρκαγιά ή άλλους κινδύνους.

=====