



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0012/2013

17.1.2013

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητές: Γεώργιος Κουμουτσάκος, Ismail Ertug

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- iii Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση των αλλαγών στο σχέδιο πράξης γίνεται με έντονους πλάγιους χαρακτήρες. Η σήμανση με απλά πλάγια απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά τα στοιχεία του σχεδίου πράξης για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μία γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

Η επικεφαλίδα κάθε τροπολογίας σχετικής με υπάρχουσα πράξη, την οποία το σχέδιο πράξης προτίθεται να τροποποιήσει, φέρει μία τρίτη και μία τέταρτη σειρά που προσδιορίζουν αντίστοιχα την ισχύουσα πράξη και την τροποποιημένη διάταξή της. Τα τμήματα που λαμβάνονται από διάταξη υπάρχουσας πράξης την οποία το Κοινοβούλιο επιθυμεί να τροποποιήσει, ενώ το σχέδιο πράξης δεν την τροποποιεί, σημαίνονται με έντονους χαρακτήρες. Ενδεχόμενες διαγραφές που αφορούν τα τμήματα αυτά σημαίνονται ως εξής: [...].

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	104
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ.....	109
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ	130
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	160
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	177

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2011)0650/3),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 172 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0375/2012),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294, παράγραφος 3, της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από η Γερουσία της Γαλλικής Δημοκρατίας στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη την από 22 Φεβρουαρίου 2012 γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της 3ης Μαΐου 2012²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών και της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (A7-0012/2013),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον/στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ EE C 143, 22.5.2012, σ. 130.

² EE C 225, 27.7.2012, σ. 150.

Τροπολογία 1
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών συμβάλλουν στην επίτευξη μειζόνων στόχων της Ένωσης, όπως η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής **και** της κοινωνικής συνοχής, **και** εμπεριέχουν επίσης τους ειδικούς στόχους της αδιάλειπτης και βιώσιμης κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων και της προσβασιμότητας **όλων των περιοχών** της Ένωσης.

Τροπολογία

(2) Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών **πρέπει να συνάδουν με τους στόχους και τις προτεραιότητες που καθορίζονται στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές («Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών») και τη στρατηγική ΕΕ 2020. Πρέπει να** συμβάλλουν στην επίτευξη μειζόνων στόχων της Ένωσης, όπως η **πλήρης εφαρμογή και η** εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής, κοινωνικής **και εδαφικής** συνοχής. **Πρέπει να** εμπεριέχουν επίσης τους ειδικούς στόχους της αδιάλειπτης, **ασφαλούς** και βιώσιμης κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων **μεταξύ των κρατών μελών και να παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα και συνδετικότητα σε όλες τις περιοχές της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, νησιωτικών και άκρως απόκεντρων περιοχών. Ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη και η λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών πρέπει να συμβάλλουν στην περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπλέον, τα βιώσιμα μοντέλα μεταφοράς επιβατών πρέπει να βασίζονται σε πολυτροπικές μεταφορές για όλους τους πολίτες καθώς και να βελτιώνεται η κοινωνική ενσωμάτωση.**

Τροπολογία 2
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά **αποδοτικό** τρόπο.

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά **βιώσιμο** τρόπο **μέσω καθαρών τεχνολογιών χαμηλής κατανάλωσης και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη της προστασίας του περιβάλλοντος. Η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων μπορεί να προωθηθεί με καινοτόμες λύσεις που θα βελτιώνουν τη συμβατότητα μεταξύ των διαφορετικών συστημάτων, όπως το εποχούμενο υλικό και οι σιδηροτροχιές πολλαπλού εύρους. Προκειμένου να δημιουργηθεί ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, η Ένωση πρέπει να επικεντρώσει τις προσπάθειές της και να αφιερώσει τους πόρους της ειδικότερα στα διασυνοριακά τμήματα.**

Τροπολογία 3
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

(4) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση αυτής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών.

(4) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση αυτής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών **και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, ειδικότερα ενόψει της προσχώρησης της Κροατίας στην Ένωση το 2013 και των διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη με τις άλλες**

*υποψήφιες χώρες και τις δυνάμει
υποψήφιες χώρες.*

Τροπολογία 4
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Στην πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να συνεκτιμάται η εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών και η κυριότητα των υποδομών. Στο παρελθόν, τα κράτη μέλη ήταν οι κυρίως αρμόδιες οντότητες για την κατασκευή και τη συντήρηση υποδομών μεταφοράς. Ωστόσο, άρχισαν να εμπλέκονται και άλλες οντότητες, και **ιδιωτικές**, στην υλοποίηση πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, μεταξύ των οποίων οι διαχειριστές υποδομών, οι ανάδοχοι ή οι λιμενικές και οι αερολιμενικές αρχές.

Τροπολογία

(7) Στην πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να συνεκτιμάται η εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών και η κυριότητα των υποδομών. Στο παρελθόν, τα κράτη μέλη ήταν οι κυρίως αρμόδιες οντότητες για την κατασκευή και τη συντήρηση υποδομών μεταφοράς. Ωστόσο, άρχισαν να εμπλέκονται και άλλες οντότητες, **και εταίροι του ιδιωτικού τομέα**, στην υλοποίηση πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών **και των συναφών επενδύσεων**, μεταξύ των οποίων **οι περιφερειακές και τοπικές αρχές**, οι διαχειριστές υποδομών, οι ανάδοχοι ή οι λιμενικές, **διαλιμενικές** και οι αερολιμενικές αρχές.

Τροπολογία 5
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Κατά την εκτέλεση σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι ειδικές συνθήκες του εκάστοτε σχεδίου. Ει δυνατόν, πρέπει να αξιοποιούνται οι συνέργειες με άλλες πολιτικές, όπως στον τομέα του τουρισμού, με την ενσωμάτωση σε κατασκευαστικά έργα, όπως γέφυρες ή σύραγγες, υποδομές για ποδηλασία μεγάλων αποστάσεων, όπως το δίκτυο EuroVelo.

Τροπολογία 6
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8β) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, την αναζωογόνηση και αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του.

Τροπολογία 7
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί **καλύτερα** με μια προσέγγιση δύο επιπέδων, ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο, τα οποία αμφότερα να αποτελούν το ανώτατο επίπεδο σχεδιασμού των υποδομών στην Ένωση.

(9) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να αναπτυχθεί με μια προσέγγιση δύο επιπέδων, που συνίσταται σε ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο, τα οποία αμφότερα να αποτελούν το ανώτατο επίπεδο σχεδιασμού των υποδομών στην Ένωση **και βασίζεται σε κοινή και διαφανή μεθοδολογία.**

Τροπολογία 8
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που να εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με **την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική¹**, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι ένα ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που να εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, **νησιωτικών** και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με **τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2011 για τη θέσπιση προγράμματος**

του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να *επιτευχθεί* δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

¹ COM(2007) 575 τελικό.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

*στήριξης της περαιτέρω ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής¹, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους την κοινωνική και οικονομική συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να *αναπτυχθεί* δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.*

¹ EE L 321, 5.12.2011, σ. 1.

Τροπολογία

(10α). Οι εξόχως απόκεντρες περιοχές εξακολουθούν να χρήζουν επειγόντως βελτιστοποίησης στην προσβασιμότητά τους, ιδίως όσον αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις με την ηπειρωτική Ευρώπη και τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων διά θαλάσσης, εφόσον αυτός είναι ο μόνος τρόπος να ενσωματωθούν πληρέστερα στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία

(10β) Στο εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά προβλήματα ορισμένων κρατών μελών, όπως αραιοκατοικημένες περιοχές χωρίς εναλλακτικούς τοπικούς δρόμους, και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική διαχείριση των προβλημάτων αυτών με κατάλληλο τρόπο. Η πρόβλεψη αυτή θα συνέτεινε

*στην ενίσχυση της ελεύθερης
κυκλοφορίας όλων των πολιτών στην
Ένωση.*

Τροπολογία 11
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

Τροπολογία 12
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη

Τροπολογία

(11) Το βασικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, **συνδέσεις «τελευταίου χιλιόμετρου»**, κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης, **εξυπηρετώντας τον στόχο της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 60% κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2050.**

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

Αιτιολόγηση

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο)

Τροπολογία 13 **Πρόταση κανονισμού** **Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Τα συμφέροντα των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και της τοπικής κοινωνίας των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων.

Αιτιολόγηση

Για να αποφευχθούν και να προληφθούν μελλοντικές συγκρούσεις σε σχέση με ορισμένα σχέδια και προγράμματα, είναι σημαντικό να ζητείται η γνώμη των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών και των αρχών με τοπική/περιφερειακή εμπειρογγνωμοσύνη.

Τροπολογία 14 **Πρόταση κανονισμού** **Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11β) Η ιδιαίτερη κατάσταση απομονωμένων ή μερικώς απομονωμένων σιδηροδρομικών δικτύων πρέπει να αναγνωριστεί με τη διατύπωση εξαιρέσεων από ορισμένες απαιτήσεις για τις υποδομές.

Τροπολογία 15
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Για να προσδιορισθούν συντονισμένα και έγκαιρα το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα έχουν περατωθεί έως το 2030 και το 2050, αντίστοιχα.

Τροπολογία

(12) Για να προσδιορισθούν συντονισμένα και έγκαιρα το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα έχουν περατωθεί έως το 2030 και το 2050, αντίστοιχα. **Στο πλαίσιο της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 57, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την κατάσταση προόδου των έργων και, όπου είναι αναγκαίο, να μπορεί να αναθεωρήσει αυτές τις προθεσμίες, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εξελίξεις που ενδεχομένως επηρεάζουν την επίτευξή τους, καθώς και τη διαδικασία προσέγγισης στην οποία βρίσκονται τα νέα κράτη μέλη.**

Τροπολογία 16
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και ανταποκρίνονται στις προτεραιότητες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Τροπολογία

(13) Είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που συμβάλλουν στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, **συμβάλλουν στους στόχους και ανταποκρίνονται** στις προτεραιότητες που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές.

Τροπολογία 17

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Πρέπει να αποδεικνύεται με σαφήνεια η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα διασυνοριακά έργα έχουν συνήθως υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, πολλά όμως έχουν μικρότερες άμεσες οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με τα αμιγώς εθνικά έργα. **Συνεπώς, είναι πιθανόν να μην υλοποιηθούν χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης.**

Τροπολογία

(14) Πρέπει να αποδεικνύεται με σαφήνεια η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος, **ενισχύοντας τις διασυνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών και βελτιώνοντας τη ροή, την ταχύτητα και τη βιωσιμότητα των ροών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση.** Τα διασυνοριακά έργα έχουν συνήθως υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία. Πολλά όμως έχουν μικρότερες άμεσες οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με τα αμιγώς εθνικά έργα **και ως εκ τούτου απαιτείται παρέμβαση προτεραιότητας της Ένωσης για να εξασφαλισθεί η υλοποίησή τους.**

Αιτιολόγηση

Πρέπει να διευκρινιστεί τι ακριβώς νοείται με τον όρο «προστιθέμενη αξία», κάνοντας σύντομη αναφορά στον ορισμό του όρου «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία» που περιλαμβάνεται στο σχέδιο έκθεσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τον παρόντα κανονισμό. Η παρέμβαση της Ένωσης όσον αφορά τη χρηματοδότηση των διασυνοριακών έργων πρέπει να αναχθεί σε προτεραιότητα, λόγω της υψηλής ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας των τελευταίων.

**Τροπολογία 18
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει επιπλέον να υπόκεινται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους οφέλους ειδικά προσαρμοσμένη στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και λαμβάνοντας υπόψη όλα τα στοιχεία οφέλους και κόστους σε κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής πρέπει να καταδεικνύουν καθαρή θετική παρούσα αξία.

Αιτιολόγηση

Η κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους οφέλους που προτείνει η Επιτροπή στο άρθρο 7 θα πρέπει να αναφέρεται σε αιτιολογική σκέψη.

Τροπολογία 19 Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14β) Στο πλαίσιο της επίτευξης των κλιματικών στόχων της Λευκής Βίβλου των μεταφορών, για μείωση των αερίων θερμοκηπίου κατά 60% σε σχέση με τα επίπεδο του 1990 έως το 2050, θα πρέπει να αξιολογείται η επίπτωση των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν κατασκευή, επέκταση ή αναβάθμιση υποδομής μεταφορών όσον αφορά τα αέρια θερμοκηπίου.

Αιτιολόγηση

Είναι αναγκαία η αξιολόγηση του αντικτύπου ορισμένων έργων υποδομής στο κλίμα, δεδομένου ότι οι επενδύσεις σε υποδομή διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς θα επηρεάσει σημαντικά τη χρήση των μεταφορών και θα καθορίσει τις εκπομπές CO₂ έως το 2050 αλλά και μετά. Η ανάπτυξη ή αναβάθμιση υποδομής των μεταφορών μπορεί να έχει σημαντική επίπτωση στη μείωση των εκπομπών άνθρακα από τις μεταφορές. Μολονότι ορισμένοι τύποι υποδομής ενέχουν τον κίνδυνο παρίδευσης σε τεχνολογία έντασης άνθρακα στις μεταφορές, άλλα έργα μπορεί να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.

Τροπολογία 20 Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Στο πλαίσιο της επανεξέτασης εκ μέρους της Επιτροπής της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή μπορεί να αξιολογεί, σε συνεργασία με τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, εάν άλλες υποδομές, των οποίων έχουν βελτιωθεί οι προδιαγραφές και που μπορούν, συνεπώς,

να εξυπηρετήσουν τις απαιτήσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός, θα μπορούσαν να ενταχθούν στο δίκτυο.

Τροπολογία 21
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα ευφυή συστήματα μεταφορών.

Τροπολογία

(20) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα ευφυή συστήματα μεταφορών, **καθώς και η συμβολή στη βελτίωση της ασφάλειας τόσο της κυκλοφορίας όσο και των λειτουργιών μεταφοράς. Αυτά θα πρέπει να είναι διαλειτουργικά και να έχουν εγκατασταθεί ευρέως στα διάφορα μέσα μεταφοράς, στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες, προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για την εσωτερική αγορά, η βιώσιμη μεγέθυνση και η συνοχή.**

Τροπολογία 22
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(21) Οι κατευθυντήριες γραμμές θα προβλέπουν την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου στους αστικούς κόμβους, διότι οι κόμβοι αυτοί είναι τα σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού («τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που κινούνται εντός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και είναι τα σημεία μετεπιβίβασης εντός του ίδιου τρόπου μεταφοράς ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

Τροπολογία

(21) Οι κατευθυντήριες γραμμές θα προβλέπουν την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου στους αστικούς κόμβους, **σύμφωνα με τους στόχους της Ένωσης σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα**, διότι οι κόμβοι αυτοί είναι τα σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού («τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που κινούνται εντός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και είναι τα σημεία μετεπιβίβασης εντός του ίδιου τρόπου μεταφοράς ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων

μεταφοράς.

Τροπολογία 23
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. **Αυτό θα συντελέσει στην επίτευξη της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και του στόχου περιστολής κατά 60% των θερμοκηπικών αερίων έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) που τέθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα.**

Τροπολογία

(22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα.

Αιτιολόγηση

Το δεύτερο μέρος της αιτιολογικής αυτής σκέψης έχει περιληφθεί σε άλλες αιτιολογικές σκέψεις, όπως στη νέα αιτιολογική σκέψη 14β.

Τροπολογία 24
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές, ώστε να καταστούν δυνατές καλύτερες επιλογές του τρόπου μεταφοράς και να συγκεντροποιούνται μεγάλες ποσότητες προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις. **Έτσι οι** πολυτροπικές μεταφορές θα καταστούν οικονομικά πιο ελκυστικές για

Τροπολογία

(23) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές **δίνοντας προτεραιότητα στους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς**, ώστε να καταστούν δυνατές καλύτερες επιλογές του τρόπου μεταφοράς **για επιβάτες και εμπορεύματα** και να συγκεντροποιούνται μεγάλες ποσότητες

τους μεταφορείς.

προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις. **Οι επενδύσεις σε πολυτροπικές εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης θα απλουστεύσουν τις μεταφορές και θα καταστούν οικονομικά πιο ελκυστικές για τους μεταφορείς εμπορευμάτων, τους επιβάτες και τους χρήστες.**

Τροπολογία 25
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία 26
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Το κεντρικό δίκτυο πρέπει να είναι υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου. Πρέπει να αποτελείται από τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Πρέπει να είναι πολυτροπικό, δηλ. να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις

Τροπολογία

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο **στην κλιματική αλλαγή και τις επιπτώσεις** ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών, **συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων, των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και των επιβατών με ειδικές ανάγκες.**

Τροπολογία

(25) Το κεντρικό δίκτυο πρέπει να είναι υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου. Πρέπει να αποτελείται από τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας **και τις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες των περιφερειών και των χωρών όπου βρίσκονται, πρέπει δε**

τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.

να εγγυάται την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης. Πρέπει να είναι πολυτροπικό, δηλ. να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.

Αιτιολόγηση

Εκτός από την ικανοποίηση των κυκλοφοριακών αναγκών, το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να εγγυάται την εδαφική συνοχή σε όλη την Ένωση, δεδομένου ότι αυτή θα προσδώσει ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία

Τροπολογία 27 Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25α) Το κεντρικό δίκτυο έχει προσδιοριστεί με βάση αντικειμενική μεθοδολογία σχεδιασμού. Η μεθοδολογία αυτή έχει εντοπίσει τους σημαντικότερους αστικούς κόμβους, λιμένες, αερολιμένες και σταθμούς διέλευσης συνόρων. Όπου είναι δυνατόν, οι κόμβοι αυτοί συνδέονται με πολυτροπικές συνδέσεις, εφόσον είναι οικονομικά βιώσιμες, ασφαλείς για το περιβάλλον και εφικτές έως το 2030. Με τη μεθοδολογία έχει εξασφαλιστεί η σύνδεση όλων των κρατών μελών και η ένταξη των κύριων νησιών στο κεντρικό δίκτυο.

Τροπολογία 28 Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26) Για να υλοποιηθεί το κεντρικό δίκτυο εντός ορισμένου χρονικού ορίζοντα, θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση ανά διάδρομο ως εργαλείο

(26) Για να υλοποιηθεί το κεντρικό δίκτυο εντός ορισμένου χρονικού ορίζοντα, θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθεί η προσέγγιση ανά διάδρομο ως εργαλείο

συντονισμού των διαφόρων έργων σε διεθνική βάση και συγχρονισμού της ανάπτυξης του διαδρόμου, ώστε να μεγιστοποιηθεί έτσι το όφελος από το δίκτυο.

συντονισμού των διαφόρων έργων σε διεθνική βάση και συγχρονισμού της ανάπτυξης του διαδρόμου **και της διασύνδεσής του**, ώστε να μεγιστοποιηθεί έτσι το όφελος από το δίκτυο. **Η προσέγγιση ανά διάδρομο δεν πρέπει να δίνει προτεραιότητα σε ορισμένα έργα σε βάρος άλλων, στο κεντρικό δίκτυο.**

Αιτιολόγηση

Καθώς ο Ευρωπαίος συντονιστής είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση των έργων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου, είναι σημαντικό να μεριμνά επίσης για τους κόμβους του κεντρικού δικτύου που βρίσκονται κοντά σε διάδρομο. Κατ' αυτό τον τρόπο, εξασφαλίζεται η αποτελεσματική υλοποίηση της διασύνδεσης μεταξύ των διαδρόμων με αποτέλεσμα να ενοποιηθεί το ευρωπαϊκό κεντρικό δίκτυο και να αποφευχθεί τόσο η περιθωριοποίηση ορισμένων έργων όσο και η απομόνωση των διαδρόμων.

Τροπολογία 29 **Πρόταση κανονισμού** **Αιτιολογική σκέψη 27**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους. Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.

Τροπολογία

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις **και να αυξάνεται η ανταγωνιστικότητα**, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους. **Η διαχείρισή τους δεν πρέπει, ωστόσο, να οδηγεί σε υπερβολική αύξηση του διοικητικού κόστους τους.** Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να

αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας **και να αυξάνεται η προσβασιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης. Σύμφωνα με τον εν λόγω κατάλογο, οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου θα απεικονίζονται με σχηματικό ενδεικτικό χάρτη που θα περιλαμβάνεται σε παράρτημα.**

Τροπολογία 30
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) **Ο σχεδιασμός** ορθής διοικητικής δομής και ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων για σύνθετα διασυνοριακά έργα θα **διευκολυνθούν** με τη δημιουργία πλατφορμών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Τροπολογία

(28) **Κατά τον σχεδιασμό** ορθής διοικητικής δομής **τα κράτη μέλη πρέπει να μοιράζονται την ευθύνη με τους ενδιαφερόμενους πληθυσμούς, σύμφωνα με τις υφιστάμενες εθνικές διαδικασίες και νόμους.** Ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων για σύνθετα διασυνοριακά έργα **μέσω δημοσίων επενδύσεων και προσέλευσης ιδιωτικού κεφαλαίου**, θα **διευκολυνθεί** με τη δημιουργία πλατφορμών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου **και της διασύνδεσής τους.**

Αιτιολόγηση

Η ανάπτυξη διαδρόμων μεταφορών και ο σωστός σχεδιασμός και διοίκησή τους πρέπει να εφαρμοστούν με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών και φορέων, που θα προτείνουν, μέσω της κατάλληλης διαβούλευσης, τις προτάσεις και τα σχέδιά τους.

Καθώς ο Ευρωπαίος συντονιστής είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση των έργων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου, είναι σημαντικό να μεριμνά επίσης για τους κόμβους του κεντρικού δικτύου που βρίσκονται κοντά σε διάδρομο. Κατ' αυτό τον τρόπο, εξασφαλίζεται η αποτελεσματική υλοποίηση της διασύνδεσης μεταξύ των διαδρόμων με αποτέλεσμα να ενοποιηθεί το ευρωπαϊκό κεντρικό δίκτυο και να αποφευχθεί τόσο η περιθωριοποίηση ορισμένων έργων όσο και η απομόνωση των διαδρόμων.

Τροπολογία 31
Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(28α) Η προσέγγιση ανά διαδρομο πρέπει να είναι διαφανής και σαφής. Δεν πρέπει να δημιουργεί πρόσθετο διοικητικό φόρτο.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(28β) Ο ρόλος των ευρωπαϊών συντονιστών είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση και ενίσχυση της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας των διαδρόμων και των τμημάτων τους, καθώς και για τη διασφάλιση του ορθολογικού σχεδιασμού των υποδομών με τη διεξαγωγή διαρθρωμένου διάλογου με τις τοπικές αρχές και τους εμπλεκόμενους πληθυσμούς.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(29) Κατά την ανάπτυξη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου πρέπει να ληφθούν **δεόντως υπόψη** οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που έχουν καθορισθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και το ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης του ERTMS που προβλέπεται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ

(29) Κατά την ανάπτυξη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου πρέπει να ληφθούν **ως σημείο αναφοράς** οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που έχουν καθορισθεί με βάση τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και το ευρωπαϊκό σχέδιο εξάπλωσης του ERTMS που προβλέπεται στην απόφαση 2009/561/ΕΚ

της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος.

της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2009, για τροποποίηση της απόφασης 2006/679/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος. **Οι υπάρχουσες δομές συνεργασίας στο πλαίσιο αυτών των νομοθετικών πράξεων θα πρέπει να διατηρηθούν, και το έργο που επιτελείται στις δομές αυτές να ενσωματώνεται στο έργο των πολυτροπικών διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθώς και στους «πράσινους διαδρόμους».**

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ, είναι σαφές ότι θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι δομές των εμπορευματικών διαδρόμων και του συστήματος ERTMS ώστε να εξασφαλιστεί η ταχεία και βέλτιστη υλοποίησή τους.

Τροπολογία 34 Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(30α) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η πολιτική στήριξης στο πλαίσιο όλων των χρηματοδοτικών προγραμμάτων θα ασκείται σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητες του ΔΕΔ-Μ, θα πρέπει να συλλέγονται, να τυγχάνουν επεξεργασίας και να δημοσιοποιούνται τακτικά στατιστικά στοιχεία για τις χρηματοδοτικές ενισχύσεις, υπό μορφή επιχορηγήσεων, δανείων ή άλλων χρηματοοικονομικών μέσων, που χρησιμοποιούνται σε κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος και κάθε τρόπο μεταφοράς τόσο στο κεντρικό όσο και στο εκτεταμένο δίκτυο, σε ενωσιακό επίπεδο και για κάθε επιμέρους κράτος μέλος.

Αιτιολόγηση

Φαίνεται ότι είναι απαραίτητες ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις στο ΔΕΔ-Μ κατά την προσεχή περίοδο χρηματοδότησης, δεδομένης της προηγούμενης πείρας με ορισμένες από τις σχετικές πηγές χρηματοδότησης του ΔΕΔ-Μ όσον αφορά τη διαφανή, ακριβή και τακτική ενημέρωση.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 30 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(30β) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα ολοκληρωθεί πλήρως και όσο το δυνατόν καλύτερα μόνο αν υπάρξει μεγαλύτερη συγκέντρωση οικονομικών πόρων. Συνεπώς, θα απαιτηθούν συμπληρωματικοί πόροι που θα διατεθούν από καινοτόμες μορφές ενωσιακής χρηματοδότησης.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(31) Για να επικαιροποιούνται τα παραρτήματα, και ιδίως οι χάρτες, ώστε να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων των υποδομών μεταφοράς κατόπιν ανάλυσης με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά κατώτατα όρια, πρέπει να εκχωρηθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση των παραρτημάτων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ'εξουσιοδότηση

(31) Για να επικαιροποιούνται τα παραρτήματα, και ιδίως οι χάρτες, ώστε να λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από την πραγματική χρήση ορισμένων στοιχείων των υποδομών μεταφοράς κατόπιν ανάλυσης με βάση προκαθορισμένα ποσοτικά κατώτατα όρια, πρέπει να εκχωρηθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων, σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση των παραρτημάτων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή τις δέουσες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες **με τις αρμόδιες αρχές**, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, **όπως επίσης με τους ειδικούς τοπικούς φορείς της**

πράξεων, πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

κοινωνίας των πολιτών. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Τροπολογία 37
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(31α). Κατά την αναθεώρηση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει, μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη, την ενσωμάτωση άλλων τμημάτων στο δίκτυο, ιδίως των έργων προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στην απόφαση 661/2010/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2010, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹.

¹ ΕΕ L 204, 5.8.2010, σ. 1.

Αιτιολόγηση

Ορισμένα από τα έργα προτεραιότητας της απόφασης 661/2010/ΕΕ δεν περιλαμβάνονται στο κεντρικό δίκτυο. Καθώς τα κράτη μέλη έχουν ήδη καταβάλει προσπάθειες, τα έργα αυτά πρέπει να εξεταστούν στην αναθεώρηση που πρόκειται να γίνει έως το 2023, τουλάχιστον.

Τροπολογία 38
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Στις κατευθυντήριες γραμμές προβλέπονται μέτρα για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

4. Στις κατευθυντήριες γραμμές προβλέπονται μέτρα **και προθεσμίες** για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου

μεταφορών.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– τα μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών.

Τροπολογία

– τα μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών **και τα μέτρα επίτευξης βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.**

Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τους στόχους που ορίζονται στο άρθρο 4.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: οποιοδήποτε μέρος προγραμματιζόμενης υποδομής μεταφορών, υπάρχουσας υποδομής ή οποιαδήποτε τροποποίηση υπάρχουσας υποδομής μεταφορών που πληροί τις διατάξεις του κεφαλαίου II, και οποιαδήποτε μέτρα για την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση της υποδομής αυτής·

Τροπολογία

α) «έργο κοινού ενδιαφέροντος»: οποιοδήποτε μέρος προγραμματιζόμενης υποδομής μεταφορών, υπάρχουσας υποδομής ή οποιαδήποτε τροποποίηση υπάρχουσας υποδομής μεταφορών που πληροί τις διατάξεις του κεφαλαίου II, και οποιαδήποτε μέτρα για την αποτελεσματική διαχείριση και χρήση της υποδομής αυτής **σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·**

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: που αφορά έργο είναι η αξία που οφείλεται στην παρέμβαση της Ένωσης **και είναι επιπρόσθετη της αξίας που ειδάλλως θα προέκυπτε από τη δράση μεμονωμένων**

Τροπολογία

ε) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: που αφορά έργο είναι η αξία που οφείλεται **στις επιλογές πολιτικής, στην χρηματοδοτική παρέμβαση – ή και στα δύο – της Ένωσης ή κράτους μέλους, η**

κρατών μελών·

οποία, επιπλέον της δυναμικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος μεμονωμένα, οδηγεί σε σημαντική και μετρήσιμη βελτίωση των συνδέσεων και της ροής μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ανταγωνιστικότητα και τη συνοχή, σύμφωνα με τους στόχους του ΔΕΔ-Μ που ορίζονται στο άρθρο 4.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) «ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS/ΕΣΜ)»: τα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης και εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό τη διαχείριση της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών με προστιθεμένη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, καθώς και την ασφαλή, περιβαλλοντικά αβλαβή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης εποχούμενες διατάξεις, με την προϋπόθεση ότι αποτελούν αδιαίρετο σύστημα με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομής. Συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία η) - ιβ)·

Τροπολογία

ζ) «ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS/ΕΣΜ)»: τα συστήματα στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης και εντοπισμού/χωροθέτησης με σκοπό την **αποτελεσματική** διαχείριση της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και την παροχή υπηρεσιών με προστιθεμένη αξία σε πολίτες και μεταφορείς, καθώς και την ασφαλή, περιβαλλοντικά αβλαβή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης εποχούμενες διατάξεις, με την προϋπόθεση ότι αποτελούν αδιαίρετο σύστημα με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομής. Συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία η) - ιβ)·

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

θ) «Συστήματα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για την Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS)»: συστήματα που

Τροπολογία

θ) «Συστήματα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για την Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS)»: συστήματα που

εγκαθίστανται για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών, τα οποία χρησιμοποιούν πληροφορίες από Συστήματα Αυτόματου Εντοπισμού Πλοίων (AIS), Συστήματα Μεγάλου Βεληνεκούς για την Αναγνώριση και τον Εντοπισμό Πλοίων (LRIT), παράκτια συστήματα ραντάρ και επικοινωνιών, σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου·

εγκαθίστανται για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών, τα οποία χρησιμοποιούν πληροφορίες από Συστήματα Αυτόματου Εντοπισμού Πλοίων (AIS), Συστήματα Μεγάλου Βεληνεκούς για την Αναγνώριση και τον Εντοπισμό Πλοίων (LRIT), παράκτια συστήματα ραντάρ και επικοινωνιών, σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου *συμπεριλαμβανομένου του εθνικού SafeSeaNet*·

Αιτιολόγηση

Το Safe Sea Net είναι το κεντρικό σύστημα της πλατφόρμας ανταλλαγής πληροφοριών σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο και συνιστά βασική τεχνολογική εξέλιξη για την ασφάλεια της στη θάλασσα, που εντάσσει τα VTΜIS στο πλαίσιο της οδηγίας 2002/59.

Τροπολογία 44 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 - παράγραφος 1 - στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) «ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία»: υπηρεσίες στις οποίες χρησιμοποιούνται προηγμένες και διαλειτουργικές τεχνολογίες πληροφοριών στον ναυτιλιακό τομέα για τη διευκόλυνση της διακίνησης φορτίων στη θάλασσα και στους λιμένες·

Τροπολογία

ια) «ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία»: υπηρεσίες στις οποίες χρησιμοποιούνται προηγμένες και διαλειτουργικές τεχνολογίες πληροφοριών στον ναυτιλιακό τομέα για **την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών και** τη διευκόλυνση της διακίνησης φορτίων στη θάλασσα και στους λιμένες, **συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών ενιαίας ηλεκτρονικής θυρίδας όπως η ενιαία ηλεκτρονική θυρίδα που προβλέπεται στην οδηγία 2010/65/ΕΕ, συστημάτων επικοινωνιών λιμένος και σχετικών συστημάτων τελωνειακών πληροφοριών**·

Αιτιολόγηση

Η πρωτοβουλία ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τη ναυτιλία αποσκοπεί στην προώθηση συνεπών, διαφανών και απλουστευμένων λύσεων με βάση προηγμένη τεχνολογία πληροφοριών. Κρίνεται, συνεπώς, αναγκαία, η σαφέστερη αναφορά στις υπηρεσίες και τα συστήματά της.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ α) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα ενός τρόπου μεταφοράς να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σ' αυτόν για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης, η οποία εξαρτάται από όλες τις τεχνικές, λειτουργικές και κανονιστικές προϋποθέσεις υπό τις οποίες λειτουργεί ο εκάστοτε τρόπος μεταφοράς και περιλαμβάνει καινοτόμες λύσεις που βελτιώνουν τη συμβατότητα μεταξύ των διαφόρων συστημάτων.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ β) «διασύνδεση τρόπων μεταφοράς»: η υλική σύνδεση ενός τρόπου μεταφοράς ή του δικτύου του, ή και των δύο, με εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις που ανήκουν σε άλλο τρόπο ή δίκτυο μεταφοράς·

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ γ) «διατροπική ενοποίηση»: ο συνδυασμός διαφόρων τρόπων

μεταφοράς με τρόπο συνεκτικό, για την επίτευξη απρόσκοπτων και αποτελεσματικών μεταξύ τους συνδέσεων·

Τροπολογία 48
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιδ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιδ δ) «διασυνοριακό τμήμα»: τμήμα το οποίο εξασφαλίζει τη συνέχεια έργου κοινού ενδιαφέροντος ανάμεσα στους εγγύτερους κόμβους στις δύο πλευρές των συνόρων δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και γειτονικής χώρας·

Τροπολογία 49
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιε)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιε) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·

ιε) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, *όπως λιμένες, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης, εμπορευματικοί και επιβατικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκεται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και γύρω από αυτό,* συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας·

Τροπολογία 50
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιε α) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό ή

λειτουργικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος και δυσμενείς επιπτώσεις στη συνέχεια των ροών μεγάλων αποστάσεων και το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με τη δημιουργία νέων υποδομών ή με το ριζικό εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών που θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές βελτιώσεις προς την κατεύθυνση της άρσης των περιορισμών που προκαλεί το σημείο συμφόρησης·

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιζ) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία

ιζ) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς και **μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων**, για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένες και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιη α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιη α) «ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους οφέλους»: ποσοτικά εκφρασμένη εκ των προτέρων αξιολόγηση, με βάση εναρμονισμένη μεθοδολογία, της αξίας ενός έργου ή προγράμματος, συμπεριλαμβανομένης εκτίμησης αντικτύπου στο κλίμα, στο πλαίσιο της οποίας λαμβάνονται υπόψη όλα τα κοινωνικά, οικονομικά και

περιβαλλοντικά οφέλη και στοιχεία κόστους, η οποία χρησιμεύει ως δείκτης συμβολής στην ευημερία·

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να υπάρχει ορισμός της ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους οφέλους που αναφέρεται στο άρθρο 7 ως σημαντικό στοιχείο για την αξιολόγηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι τα έργα έχουν συνολικά θετική συμβολή στην ευημερία, όταν λαμβάνονται υπόψη όλα τα οφέλη και τα στοιχεία κόστους, συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών και των περιβαλλοντικών.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιη β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*ιη β) «απομονωμένο δίκτυο»:
σιδηροδρομικό δίκτυο κράτους μέλους ή τμήμα αυτού, με εύρος τροχιάς που διαφέρει από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1435mm), για το οποίο ορισμένες μείζονος σημασίας επενδύσεις υποδομών δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με όρους οικονομικής αποδοτικότητας, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων αυτού του δικτύου, που οφείλονται στη γεωγραφική του απόσταση ή την περιφερειακή του θέση·*

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιη γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*ιη γ) «εκτίμηση αντικτύπου στο κλίμα»:
εκ των προτέρων αξιολόγηση των απόλυτων και σχετικών επιπτώσεων των αερίων θερμοκηπίου που προέρχονται από τις νέες, διευρυμένες ή αναβαθμισμένες υποδομές μεταφορών βάσει εναρμονισμένης μεθοδολογίας· η εν λόγω αξιολόγηση, στην οποία έχουν δημόσια πρόσβαση οι πολίτες σύμφωνα*

*με τη Σύμβαση του Aarhus,
περιλαμβάνει:*

*(i) μεταβολές στις εκπομπές αερίων
θερμοκηπίου λόγω οδικής κυκλοφορίας·*

*(ii) μεταβολές στις εκπομπές αερίων
θερμοκηπίου από τη λειτουργία, τη
συντήρηση και τη διαχείριση υποδομής·*

*(iii) εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από
διαδικασίες κατασκευής, ανάπτυξης και
τέλους ζωής των υποδομών· και*

(iv) έμμεσες συνέπειες για άλλους τομείς.

Αιτιολόγηση

*Πρέπει να είναι δημόσια προσβάσιμες οι πληροφορίες που περιέχονται σε εκτιμήσεις
κλιματικών επιπτώσεων, όπως λόγω χάριν τα αποτελέσματα από εκτιμήσεις περιβαλλοντικών
επιπτώσεων.*

Τροπολογία 55 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

**1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
καθιστά δυνατές υπηρεσίες και
μεταφορές οι οποίες:**

***α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες
κινητικότητας και μεταφορών των
χρηστών του εντός της Ένωσης και στις
σχέσεις της με τρίτες χώρες,
συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη
οικονομική μεγέθυνση και
ανταγωνιστικότητα·***

Τροπολογία

**1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
συμβάλλει στους στόχους που
καθορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις
κατηγορίες:**

α) απόδοση με:

***(i) την εξάλειψη των σημείων
συμφόρησης και τη συμπλήρωση των
κενών σύνδεσης στις υποδομές
μεταφοράς και στα σημεία σύνδεσης
μεταξύ τους, στην επικράτεια των
κρατών μελών και στα σημεία διέλευσης
των μεταξύ τους συνόρων·***

***(ii) απρόσκοπτες συνδέσεις μεταξύ των
υποδομών μεταφοράς μεγάλων***

αποστάσεων, αφενός, και των περιφερειακών και των τοπικών μεταφορών, αφετέρου, τόσο για τις μεταφορές επιβατών όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές·

(iii) τη διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των περιφερειακών και εθνικών δικτύων μεταφοράς·

(iv) την προαγωγή οικονομικά αποδοτικών, διαλειτουργικών και υψηλής ποιότητας μεταφορών, που συμβάλλουν στην προαγωγή της οικονομικής ανάπτυξης και την ανταγωνιστικότητα·

(v) την βέλτιστη ενσωμάτωση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς και την αποδοτική χρησιμοποίηση νέων και υφιστάμενων υποδομών·

(vi) την ευρεία προώθηση των πλέον προηγμένων τεχνολογικών και επιχειρησιακών ιδεών σε όλα τα κράτη μέλη.

β) είναι οικονομικά αποδοτικές, συμβάλλουν στους στόχους καθαρών μεταφορών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ασφάλειας του εφοδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας, είναι ασφαλείς και πληρούν υψηλά πρότυπα ποιότητας, για επιβάτες και εμπορεύματα·

β) βιωσιμότητα με:

(i) την προαγωγή βιώσιμων, ενεργειακά αποδοτικών μεταφορών χαμηλών εκπομπών άνθρακα με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών της Ένωσης κατά 60% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, έως το 2050·

(ii) τη μείωση κάθε μορφής ρύπανσης από τις μεταφορές, με την προώθηση «καθαρών» μεταφορών καθώς και τη μείωση άλλου εξωτερικού κόστους·

(iii) τη συνεπή και συντονισμένη προστασία του περιβάλλοντος·

γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες

γ) αύξηση των οφελών για όλους τους

τεχνολογικές και επιχειρησιακές ιδέες·

χρήστες με:

(i) την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας και μεταφοράς των χρηστών του στην Ένωση και σε σχέση με τρίτες χώρες·

(ii) υψηλής ποιότητας μεταφορές επιβατών, οικονομικά προσιτές και προσβάσιμες σε όλους τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένης της προσβασιμότητας για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και τους επιβάτες με αναπηρία·

(iii) εμπορευματικές μεταφορές υψηλής ποιότητας·

(iv) ασφαλείς και υψηλής ποιότητας δυνατότητες μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή·

(v) τον καθορισμό απαιτήσεων για τις υποδομές, όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, καθώς και την ποιότητα, την απόδοση και τη βιωσιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών.

δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.

δ) συνοχή με:

(i) συμβολή στην προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, εξόχως απόκεντρων, των νησιωτικών, των περιφερειακών και των ορεινών περιοχών, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και στηρίζοντας την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση, και μειώνοντας τις ανισότητες των υποδομών μεταφοράς στα διάφορα τμήματα της Ένωσης.

2. Κατά την ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών,

επιδιώκονται οι εξής στόχοι:

α) η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφοράς·

β) η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και η συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και στα σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός του εδάφους των κρατών μελών και στα διασυνοριακά σημεία μεταξύ αυτών·

γ) η ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς όπως ενδείκνυται για να εξασφαλίζονται μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές μεταφορές·

δ) η βέλτιστη ενοποίηση και διασύνδεση όλων των τρόπων μεταφοράς·

ε) η αποδοτική χρήση των υποδομών·

στ) προώθηση της ευρείας χρήσης των υποδομών με τη μεγαλύτερη δυνατή ουδετερότητα ως προς τις εκπομπές ανθρακούχων αερίων·

ζ) οι συνδέσεις των υποδομών μεταφοράς μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των υποδομών των δικτύων μεταφοράς των γειτονικών χωρών, και η προώθηση της διαλειτουργικότητάς τους·

η) ο καθορισμός απαιτήσεων για τις υποδομές, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία, οι οποίες θα αποτελέσουν το σημείο αναφοράς για την ποιότητα, την απόδοση και τη βιωσιμότητα των μεταφορών·

θ) τόσο για την επιβατική όσο και την εμπορευματική κυκλοφορία, οι αδιάλειπτες συνδέσεις μεταξύ των υποδομών μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων, αφενός, και των περιφερειακών και των τοπικών μεταφορών, αφετέρου·

ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να

ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων και άλλων περιφερειακών περιοχών·

ια) η προσβασιμότητα για ηλικιωμένους, πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και αναπήρους.

Τροπολογία 56 **Πρόταση κανονισμού** **Άρθρο 5**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

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

β) την ευρεία εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)·

γ) τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·

δ) τη συνεκτίμηση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών·

ε) την εκτίμηση των στρατηγικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

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

β) την ευρεία εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)·

γ) τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·

γ α) τη διενέργεια μια κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους, η οποία περιλαμβάνει τις σημαντικότερες επιλογές για ένα σχέδιο κοινού ενδιαφέροντος, όπως η αναβάθμιση των υφισταμένων ή η δημιουργία νέων υποδομών·

δ) τη συνεκτίμηση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών·

ε) την εκτίμηση των στρατηγικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με

εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων και προγραμμάτων και εκτιμήσεων επιπτώσεων στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής·

στ) μέτρα για τον σχεδιασμό και την επέκταση της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών, όπου χρειάζεται·

ζ) την επαρκή συνεκτίμηση της τρωτότητας των υποδομών μεταφοράς από τις κλιματικές μεταβολές και τις φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές.

εκπόνηση κατάλληλων σχεδίων και προγραμμάτων και εκτιμήσεων επιπτώσεων στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής·

στ) μέτρα για τον σχεδιασμό και την επέκταση της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών, όπου χρειάζεται·

ζ) την επαρκή συνεκτίμηση της τρωτότητας των υποδομών μεταφοράς από τις κλιματικές μεταβολές και τις φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές, **ούτως ώστε οι υποδομές να προσαρμόζονται στις εν λόγω προκλήσεις·**

ζ α) προώθηση βιώσιμων και αποτελεσματικών υπηρεσιών μεταφοράς.

1α. Κατά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομών, οι μεταφορείς, καθώς και δημόσιες και ιδιωτικές αρχές λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που υφίστανται στις διάφορες περιοχές της Ένωσης, και ιδίως τις τουριστικού και τοπογραφικού χαρακτήρα ιδιαιτερότητες των εν λόγω περιφερειών. Μπορούν να προσαρμόζουν την ακριβή διαδρομή των τμημάτων εντός των ορίων που θέτει το άρθρο 54 παράγραφος 3 στοιχείο γ), διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 57 **Πρόταση κανονισμού** **Άρθρο 6 – παράγραφος 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση διάρθρωσης του δικτύου σε δύο επίπεδα, ήτοι ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα κεντρικό δίκτυο.

Τροπολογία

1. Η βαθμιαία ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών επιτυγχάνεται ιδίως με την υλοποίηση διάρθρωσης του δικτύου σε δύο επίπεδα, **βάσει συνεπούς και διαφανούς μεθοδολογικής προσέγγισης,** ήτοι ένα εκτεταμένο δίκτυο και ένα

κεντρικό δίκτυο.

Τροπολογία 58
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.

Τροπολογία

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής **και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης** χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.

Τροπολογία 59
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) εξυπηρετούν τους στόχους του άρθρου 4,

Τροπολογία

α) εξυπηρετούν **την επίτευξη των στόχων που εμπίπτουν σε τουλάχιστον τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες** του άρθρου 4.

Αιτιολόγηση

Οι εισηγητές προτείνουν μικρό περιορισμό των κριτηρίων επιλεξιμότητας προκειμένου να έργα κοινού ενδιαφέροντος να ανταποκρίνονται καλύτερα στους στόχους των ΔΕΔ-Μ που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στην αντίστοιχη τροπολογία 29.

Τροπολογία 60
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) **έχουν θετική τρέχουσα οικονομική αξία, όπως προκύπτει από την κοινωνικο-οικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους με καθαρή·**

Τροπολογία

γ) **να είναι οικονομικά βιώσιμα, λαμβανομένου υπόψη του κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους·**

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 3(α) καθορίζει όλα τα έργα που πραγματοποιούνται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ ως «έργα κοινού ενδιαφέροντος». Το άρθρο 1 παράγραφος 4 και το άρθρο 7 παράγραφος 2(γ) διασφαλίζουν κατόπιν ότι τα έργα είναι οικονομικά βιώσιμα και δίνουν τη δυνατότητα να αποφασιστεί ποια έργα πρέπει να αναπτυχθούν και να γίνουν αντικείμενο επενδύσεων στα εθνικά δίκτυα, ώστε να παραμείνουν στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

Τροπολογία 61 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς **και** εθνικούς κανόνες και διαδικασίες, ιδίως με την ενωσιακή νομοθεσία που αφορά το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια και την προστασία, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις **και** τη δημόσια υγεία.

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς, εθνικούς **και περιφερειακούς** κανόνες και διαδικασίες, ιδίως με την ενωσιακή νομοθεσία που αφορά το περιβάλλον, την προστασία του κλίματος, την ασφάλεια και την προστασία, τον ανταγωνισμό, τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις, τη δημόσια υγεία **και την προσβασιμότητα**.

Τροπολογία 62 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδοτική ενίσχυση από τους μηχανισμούς που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, **ιδίως τη διευκόλυνση** «Συνδέοντας την Ευρώπη» που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2012.

Τροπολογία

5. Έργα κοινού ενδιαφέροντος είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδοτική ενίσχυση από τους μηχανισμούς που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, **συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης** «Συνδέοντας την Ευρώπη» που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. XXX/2012.

Τροπολογία 63
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) η εξασφάλιση σύνδεσης του κεντρικού δικτύου με τα δίκτυα μεταφορών τρίτων χωρών,

Τροπολογία

β) η εξασφάλιση σύνδεσης του κεντρικού δικτύου με τα δίκτυα μεταφορών τρίτων χωρών, **με σκοπό την τόνωση της οικονομικής μεγέθυνσης και της ανταγωνιστικότητας.**

Τροπολογία 64
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) **η εφαρμογή** συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες.

Τροπολογία

δ) **η προώθηση** συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες, **συμβατόνμε την πολιτική της Ένωσης.**

Τροπολογία 65
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων αρτηριών, με εξαίρεση την οικονομική στήριξη σε λιμένες τρίτων χωρών.

Τροπολογία 66
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δβ) η διευκόλυνση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών με τρίτες χώρες.

Τροπολογία 67
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δγ) λαμβάνει υπόψη τους φυσικούς περιορισμούς και τις τοπογραφικές ιδιαιτερότητες της υποδομής μεταφορών των κρατών μελών, όπως καθορίζονται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας·

Αιτιολόγηση

Το γεγονός ότι υπάρχουν γεωγραφικοί περιορισμοί θα πρέπει επίσης να αναγνωρίζεται, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι θα είναι εφικτή η υλοποίηση του εκτεταμένου δικτύου.

Τροπολογία 68
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, η Ένωση, τα κράτη μέλη, οι διαχειριστές υποδομών και άλλοι φορείς προώθησης, **μεριμνούν ιδιαίτερα για** τη λήψη μέτρων τα οποία είναι αναγκαία για:

1. Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, η Ένωση, τα κράτη μέλη, **οι σχετικές περιφερειακές και τοπικές αρχές**, οι διαχειριστές υποδομών και άλλοι φορείς προώθησης, **δίνουν προτεραιότητα στη** λήψη μέτρων τα οποία είναι αναγκαία για:

α) **την εφαρμογή και την εξάπλωση ευφώνων συστημάτων μεταφορών, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μέτρα που επιτρέπουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, υπηρεσίες προγραμματισμού και ενημέρωσης για τις πολυτροπικές μεταφορές, παρακολούθηση και εντοπισμό στις πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές, σχεδιασμό της μεταφορικής ικανότητας και ηλεκτρονικές κρατήσεις και ενοποιημένες υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων·**

α) **τη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, για παράδειγμα με την επέκταση ή την αποκατάσταση διασυνοριακών τμημάτων·**

β) **τη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων**

β) **την εισαγωγή και την ανάπτυξη ευφώνων συστημάτων μεταφορών·**

συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα·

γ) την άρση των διοικητικών και των τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό·

δ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης και διαλειτουργικότητας των τρόπων μεταφοράς·

ε) την εξασφάλιση κατάλληλης προσβασιμότητας σε όλες τις περιοχές της Ένωσης·

στ) τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την απόδοση, την ασφάλεια και την προστασία, το κλίμα και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

ζ) την προώθηση των σύγχρονων τεχνολογικών εξελίξεων·

η) την ασφάλεια εφοδιασμού με τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και ιδίως των ενεργειακών πόρων και των συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές·

θ) την παράκαμψη αστικών περιοχών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές

γ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης και διαλειτουργικότητας των τρόπων μεταφοράς·

γα) την εξυπηρέτηση του στόχου μείωσης, έως το 2050, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 60% κάτω από τα επίπεδα του 1990·

δ) την εξασφάλιση κατάλληλης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας σε όλες τις περιοχές της Ένωσης·

2. Για τη συμπλήρωση των μέτρων της παραγράφου 1, θα δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα μέτρα που είναι αναγκαία για:

α) τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την απόδοση, την ασφάλεια και την προστασία, το κλίμα και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, και συγκεκριμένα για τους ηλικιωμένους, τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και με αναπηρία, καθώς και την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

β) την προώθηση των σύγχρονων, καινοτόμων και καθαρών τεχνολογικών εξελίξεων·

γ) την ασφάλεια εφοδιασμού μέσω αυξημένης ενεργειακής απόδοσης και με την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και ιδίως των ενεργειακών πόρων και των συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές·

δ) τον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές

μεταφορές.

*επιπτώσεις των διερχόμενων
σιδηροδρομικών και οδικών
εμπορευματικών μεταφορών·*

*δ α) την άρση των διοικητικών και των
τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη
διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον
ανταγωνισμό·*

*δβ) τον συνυπολογισμό των ιδιαίτερων
συνθηκών των νησιωτικών περιοχών,
των απομονωμένων δικτύων, των
απομακρυσμένων και των άκρως
απόκεντρων περιοχών·*

Τροπολογία 69
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
- α) γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, καθώς και:
- (i) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές,
- (ii) σήραγγες,
- (iii) γέφυρες,
- β) εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς **και** πλατφόρμες εφοδιαστικής για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρόμων και μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
- γ) σταθμούς κατά μήκος των προσδιοριζόμενων στο παράρτημα I γραμμών για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
- δ) σχετικό εξοπλισμό,

1. Οι υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών περιλαμβάνουν ιδίως:
- α) γραμμές υψηλής ταχύτητας και συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές, καθώς και:
- (i) παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές,
- (ii) σήραγγες,
- (iii) γέφυρες,
- β) εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ σιδηροδρόμων και **σιδηροδρομικές συνδέσεις με βιομηχανικές περιοχές και τοποθεσίες καθώς και σημεία διασύνδεσης** μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
- γ) σταθμούς κατά μήκος των προσδιοριζόμενων στο παράρτημα I γραμμών για τη μετεπιβίβαση επιβατών σε σιδηρόδρομο ή μεταξύ σιδηροδρόμου και άλλων μέσων μεταφοράς·
- δ) σχετικό εξοπλισμό,

ε) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).

2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι μιας από τις ακόλουθες μορφές:

α) σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας οι οποίες:

(i) είναι ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες τουλάχιστον 250 km/h·

(ii) αναβαθμισμένες ειδικά για υψηλές ταχύτητες και εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h·

β) συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.

3. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς.

Περιλαμβάνει κάθε εγκατάσταση αναγκαία για την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτική λειτουργία των οχημάτων.

ε) ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ).

2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι μιας από τις ακόλουθες μορφές:

α) σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας οι οποίες:

(i) είναι ειδικά κατασκευασμένες για υψηλή ταχύτητα και εξοπλισμένες για ταχύτητες τουλάχιστον 250 km/h·

(ii) αναβαθμισμένες ειδικά για υψηλές ταχύτητες και εξοπλισμένες για ταχύτητες της τάξεως των 200 km/h·

(iia) γραμμές που έχουν ειδικά αναβαθμιστεί για υψηλές ταχύτητες και διαθέτουν ειδικά χαρακτηριστικά λόγω περιορισμών οφειλόμενων στην τοπογραφία, στο ανάγλυφο του εδάφους ή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, και στις οποίες η ταχύτητα πρέπει να προσαρμόζεται κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών διασύνδεσης των δικτύων υψηλών ταχυτήτων με το συμβατικό δίκτυο, μέσω, μεταξύ άλλων, γραμμών διέλευσης σταθμών, γραμμών πρόσβασης σε τερματικούς σταθμούς και αμαξοστάσια, τις οποίες χρησιμοποιεί το τροχαίο υλικό «υψηλών ταχυτήτων» που κινείται με συμβατική ταχύτητα·

β) συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές.

3. Ο τεχνικός εξοπλισμός των σιδηροδρομικών γραμμών περιλαμβάνει συστήματα ηλεκτροδότησης, εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε σταθμούς, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς.

Μπορεί να περιλαμβάνει κάθε εγκατάσταση, όπως μηχανισμό για αυτόματη αλλαγή τροχιάς, αναγκαία για την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτική λειτουργία των οχημάτων, καθώς και για τον μειωμένο αντίκτυπο στο περιβάλλον και τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 70
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν ότι **οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς.**

Οι φορείς εκμετάλλευσης πλατφορμών εφοδιαστικής διαθέτουν ανοικτό σε όλους τους μεταφορείς τουλάχιστον ένα τερματικό σταθμό.

Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής παρέχουν την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών σταθμών μεριμνούν ώστε οι επιβατικοί σταθμοί να παρέχουν πρόσβαση σε πληροφορίες, έκδοση εισιτηρίων και εμπορικές δραστηριότητες για τη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε όλο το εκτεταμένο δίκτυο και, ει δυνατόν, κατάλληλες πληροφορίες για τη σύνδεση με τοπικές και περιφερειακές μεταφορές, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου

Τροπολογία

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών **και τα κράτη μέλη** εξασφαλίζουν ότι **για την πρόσβαση στους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς τηρούνται οι διατάξεις της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας¹. Οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς σύμφωνα με την οδηγία XXX [αναδιατύπωση της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους].**

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών σταθμών μεριμνούν ώστε οι επιβατικοί σταθμοί να παρέχουν πρόσβαση **για όλους τους χρήστες** σε πληροφορίες, έκδοση εισιτηρίων και εμπορικές δραστηριότητες για τη σιδηροδρομική κυκλοφορία σε όλο το εκτεταμένο δίκτυο και, ει δυνατόν, κατάλληλες πληροφορίες για τη σύνδεση με τοπικές και περιφερειακές μεταφορές, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 454/2011 της Επιτροπής, της 5ης Μαΐου

2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

α) οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι εξοπλισμένες με σύστημα ERTMS·

β) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα του εκτεταμένου δικτύου·

γ) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις απαιτήσεις της τεχνικής προδιαγραφής για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) που εγκρίθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ **για τις νέες και τις αναβαθμισμένες γραμμές, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων, εφόσον επιτρέπεται από την** σχετική ΤΠΔ ή με βάση τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Σε κάθε περίπτωση, οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) ονομαστικό εύρος τροχιάς για νέες σιδηροδρομικές γραμμές: 1 435 mm;

(2) είναι εξηλεκτρισμένες,

2011, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τηλεπληροφορικές εφαρμογές για επιβατικές υπηρεσίες» του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

3. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, **οι αρμόδιες περιφερειακές αρχές** και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

α) οι σιδηροδρομικές γραμμές είναι εξοπλισμένες με σύστημα ERTMS, **εξαιρουμένων των απομονωμένων δικτύων·**

β) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, και τα εκτελεστικά μέτρα της, ώστε να επιτυγχάνεται η διαλειτουργικότητα του εκτεταμένου δικτύου·

γ) οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις απαιτήσεις των τεχνικών προδιαγραφών για τη διαλειτουργικότητα (ΤΠΔ) που εγκρίθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ, **εκτός αν το επιτρέπει η** σχετική ΤΠΔ ή με βάση τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2008/57/ΕΚ. Σε κάθε περίπτωση, οι σιδηροδρομικές υποδομές πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) ονομαστικό εύρος τροχιάς για νέες σιδηροδρομικές γραμμές: 1 435 mm, **εκτός από περιπτώσεις όπου η νέα γραμμή είναι επέκταση σε δίκτυο, το εύρος τροχιάς του οποίου είναι διαφορετικό και δεν συνδέεται με τις κύριες γραμμές στην Ένωση,**

(2) είναι **πλήρως** εξηλεκτρισμένες, **με εξαίρεση τις παρακαμπτήριες και βοηθητικές γραμμές και τους**

(3) προκειμένου για συμβατικά εμπορευματικά τρένα: φορτίο ανά άξονα 22,5 t και μήκος αμαξοστοιχίας 750 m,

(4) μέγιστη κλίση νέων γραμμών για συμβατικά εμπορευματικά τρένα: 12,5 mm/m.

τερματικούς σταθμούς,

(3) προκειμένου για συμβατικά εμπορευματικά τρένα: φορτίο ανά άξονα 22,5 t και μήκος αμαξοστοιχίας 750m, **συμπεριλαμβανομένης απόστασης ασφαλείας 10m,**

(4) μέγιστη κλίση νέων γραμμών για συμβατικά εμπορευματικά τρένα: 12,5 mm/m, **εκτός από δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις όπου ισχύουν παρεκκλίσεις σύμφωνα με τις «συγκεκριμένες περιπτώσεις» της ΤΠΑ.**

¹ *EE L 75, 15.3.2001, σ. 29.*

Τροπολογία 71
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) τη μετάβαση σε ονομαστικό εύρος τροχιάς 1.435 mm ,

Τροπολογία 72
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) τον μετριασμό του θορύβου που προκαλείται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές,

β) την πρόληψη του θορύβου και τον μετριασμό του αντικτύπου του που προκαλείται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές με μέτρα για την υποδομή και για το τροχαίο υλικό,

Αιτιολόγηση

Για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ όσον αφορά την αντιμετώπιση της ηχορρύπανσης από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, θα πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη η λήψη μέτρων για την υποδομή και το τροχαίο υλικό με στόχο την πρόληψη και τη μείωση του θορύβου. Οι εισηγητές πιστεύουν ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος του θορύβου από τις σιδηροδρομικές μεταφορές στις πυκνοκατοικημένες περιοχές.

Τροπολογία 73
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την επίτευξη προτύπων υψηλότερων των οριζόμενων ως ελάχιστες απαιτήσεις στις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στο άρθρο 13.

Τροπολογία

γ) την πλήρωση των απαιτήσεων υποδομών και την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 74
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ α) την αύξηση της ασφάλειας στις ισόπεδες διαβάσεις ή την αντικατάστασή τους με γέφυρες ή υπόγειες διαβάσεις·

Τροπολογία

Τροπολογία 75
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ β) τη σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Τροπολογία

Τροπολογία 76
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες *του παραρτήματος I*.

Τροπολογία

Οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι λιμένες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες *των παραρτημάτων I και IIIα*.

Τροπολογία 77
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) ποταμούς,

Τροπολογία

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Αιτιολόγηση

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Τροπολογία 78
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές,

Τροπολογία

δ) σχετικές υποδομές όπως κλεισιάδες, ανελκυστήρες, γέφυρες, δεξαμενές **και συστήματα πρόληψης πλημμυρών,**

Τροπολογία 79
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) σημεία διασύνδεσης με άλλα μέσα μεταφοράς,

Τροπολογία 80
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ α) συνδέσεις «τελευταίου χιλιόμετρου»,

Τροπολογία 81
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ β) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και πλατφόρμες εφοδιαστικής για μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων σε πλωτές οδούς, καθώς και συνδέσεις μεταξύ εσωτερικών πλωτών οδών και άλλων μέσων μεταφοράς.

Τροπολογία 82
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Ο σχετικός με τον λιμένα εξοπλισμός διευκολύνει τη χρήση συστημάτων πρόωσης και λειτουργίας τα οποία μειώνουν τη ρύπανση, την ενεργειακή κατανάλωση και την ένταση άνθρακα. Συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων.

3. Ο σχετικός με τις εσωτερικές οδούς ναυσιπλοΐας εξοπλισμός μπορεί να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών και φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στους λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ο σχετικός εξοπλισμός μπορεί να διευκολύνει τη χρήση συστημάτων πρόωσης και λειτουργίας τα οποία μειώνουν τη ρύπανση, για παράδειγμα των υδάτων και του αέρα, την ενεργειακή κατανάλωση και τις εκπομπές άνθρακα. Συμπεριλαμβάνονται εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων, εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας από τις ακτές και συστήματα συλλογής χρησιμοποιημένων ελαίων, καθώς και παγοθραυστικός εξοπλισμός, εξοπλισμός για υδρολογικές έρευνες, για βυθοκόρηση και συντήρηση του λιμένα και των εισόδων του για την εξασφάλιση της πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Τροπολογία 83
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας διαθέτουν τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.

Τροπολογία 84
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις για πλωτές οδούς της κλάσης IV, όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) για τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών, και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας.

Τροπολογία

2. Ο φορέας διοίκησης του λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας εξασφαλίζει ότι κάθε λιμένας εσωτερικής ναυσιπλοΐας διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.

Τροπολογία

3. Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, **οι λιμενικές αρχές** και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις για πλωτές οδούς της κλάσης IV, όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) για τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών, και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας, **τηρουμένων πλήρως των διατάξεων των άρθρων 41 και 42 του παρόντος κανονισμού.**

Λόγω της ιδιαίτερης σημασίας της βιοποικιλότητας, μπορούν, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μετά από αίτηση ενός κράτους μέλους, να χορηγηθούν εξαιρέσεις από τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους μη τεχνητούς ποταμούς ελεύθερης ροής, λαμβανομένων υπόψη τόσο των οικολογικών απαιτήσεων για τα τμήματα των ποταμών όσο και για τις στρατηγικές απαιτήσεις των εσωτερικών πλωτών

β) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες είναι εξοπλισμένοι με σύστημα RIS.

μεταφορών.

β) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες είναι εξοπλισμένοι με σύστημα RIS.

βα) στους ποταμούς, τις διώρυγες και τις λίμνες που αναφέρονται στο στοιχείο α), διασφαλίζεται μια «καλή πλοϊμότητα» σύμφωνα με τις διατάξεις της συμφωνίας για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN), τηρουμένως πλήρως των διεθνών υποχρεώσεων σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος.

Τροπολογία 85 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα:

α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: για την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς την επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV,

β) κατά περίπτωση, για την επίτευξη ***προτύπων υψηλότερων εκείνων των εσωτερικών πλωτών οδών κλάσης IV***, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς,

γ) για την εφαρμογή των ITS, συμπεριλαμβανομένων των RIS,

δ) για την σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Τροπολογία

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και επιπροσθέτως των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στο άρθρο 10, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα:

α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: για την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς την επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV,

β) κατά περίπτωση, για την επίτευξη ***υψηλότερων προτύπων για τον εκσυγχρονισμό και για νέες πλωτές οδούς, σύμφωνα με τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) σχετικά με τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών***, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς,

γ) για την εφαρμογή των ITS, συμπεριλαμβανομένων των RIS,

δ) για τη σύνδεση της υποδομής λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές των σιδηροδρομικών ***και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.***

δα) για την προώθηση της καθαρής εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

δβ) για τους μη τεχνητούς ποταμούς ελεύθερης ροής που χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής και για τους οποίους ενδέχεται, ως εκ τούτου, να χρειαστεί η λήψη ειδικών μέτρων.

Τροπολογία 86
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) χώρους στάθμευσης,

Τροπολογία

β) χώρους στάθμευσης **και ανάπαυσης**,

Τροπολογία 87
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) σημεία διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς και ιδίως με το σιδηροδρομικό δίκτυο,

Τροπολογία 88
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) σταθμούς λεωφορείων.

Τροπολογία

στ) σταθμούς λεωφορείων.

Τροπολογία 89
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι όσες διαδραματίζουν σημαντικό

Τροπολογία

2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι όσες διαδραματίζουν σημαντικό

ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν **ορεινές, απομακρυσμένες**, μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης. **Αυτές οι οδοί τυγχάνουν κατάλληλης συντήρησης ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής και ακίνδυνη κυκλοφορία.**

Αιτιολόγηση

Πρόκειται για μικρή βελτίωση της τροπολογίας 46 που υποβλήθηκε από τους συντάκτες. Μια προφανής προϋπόθεση για τις οδούς που περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο.

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι οδοί υψηλής ποιότητας σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και διακρίνονται σε αυτοκινητοδρόμους **και** οδούς ταχείας κυκλοφορίας.

Τροπολογία

3. Οι οδοί υψηλής ποιότητας σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικά για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και διακρίνονται σε: αυτοκινητόδρομους, οδούς ταχείας κυκλοφορίας **ή συμβατικές στρατηγικές οδούς.**

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία προβλέπει πρόσθετο τύπο οδού ως αποδεκτό στο εκτεταμένο δίκτυο. Ορισμένες προτάσεις για οδούς δεν φαίνεται να υποστηρίζουν τον σκοπό της συνοχής. Προτάσεις κατάργησης όλων των ισόπεδων διαβάσεων για κυκλοφορία ποδηλατών και πεζών θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν και θα μπορούσαν να διαχωρίσουν γειτονικές κοινότητες. Η απαίτηση σύμφωνα με την οποία κάθε πρόσβαση θα πραγματοποιείται από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους θα προξενούσε δυσκολίες στους παράδρομους, την πρόσβαση των αγροκτημάτων και τις στροφές. Εκτιμούμε ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να κοστίσει από 53 έως 100 δισεκατομμύρια στερλίνες Αγγλίας στο Ηνωμένο Βασίλειο και δεν θα παρείχε καμία πραγματική βελτίωση στην απόδοση του δικτύου.

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – στοιχείο α – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ii) δεν διασταυρώνεται *ισόπεδα* με άλλη οδό, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή ή μονοπάτι· και

Τροπολογία

(ii) δεν διασταυρώνεται **στο ίδιο επίπεδο** με άλλη οδό, σιδηροδρομική ή τροχιοδρομική γραμμή, **ποδηλατόδρομο** ή μονοπάτι· και

Τροπολογία 92
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 - παράγραφος 3 - στοιχείο α) - σημείο iii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(iii α) διαθέτει λωρίδα έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία 93
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – στοιχείο β – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός **για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων** προσβάσιμη **μόνον** από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους και:

Τροπολογία

β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός **γενικής χρήσης** προσβάσιμη **κατά κύριο λόγο** από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους και:

Τροπολογία 94
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) Συμβατική στρατηγική οδός είναι οδός που δεν αποτελεί αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, η οποία ωστόσο αποτελεί οδό υψηλής ποιότητας κατά την έννοια των παραγράφων 1 και 2 και τυγχάνει διαχείρισης και χρηματοδότησης σύμφωνα με τους ειδικούς όρους που θεσπίζει το

Τροπολογία 95
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) Οι οδοί είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του άρθρου 20 παράγραφος 3.

Τροπολογία

α) Οι οδοί είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του άρθρου 20 παράγραφος 3.

Κατόπιν αιτήματος ενός κράτους μέλους, η Επιτροπή μπορεί να προβλέψει εξαιρέσεις από τις διατάξεις του άρθρου 20 παράγραφος 3 σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων περιπτώσεων κατά τις οποίες ορισμένες επενδύσεις σε υποδομές δεν θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν με οικονομικούς όρους κόστους/οφέλους, εφόσον εξασφαλίζεται κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας.

Αιτιολόγηση

Η αναβάθμιση όλων των οδών του ΔΕΔ-Μ σε αυτοκινητόδρομους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας δεν μπορεί να δικαιολογηθεί από οικονομικής ή περιβαλλοντικής πλευράς ούτε είναι απαραίτητη για τη διαλειτουργικότητα του δικτύου. Σε ορισμένα μέρη της Ένωσης, ιδίως στις πιο αραιοκατοικημένες βόρειες περιοχές, ισχύουν ειδικές περιστάσεις, όπως πολύ μεγάλες αποστάσεις σε συνδυασμό με χαμηλές κυκλοφοριακές ροές. Οι εν λόγω περιστάσεις συνηγορούν για μια πρόβλεψη εξαιρέσης από την απαίτηση σύμφωνα με την οποία όλοι οι κεντρικές οδοί είναι αυτοκινητόδρομοι ή οδοί ταχείας κυκλοφορίας.

Τροπολογία 96
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) ***Η*** διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα, και την απόφαση 2009/750/ΕΚ της Επιτροπής, της

Τροπολογία

δ) ***Κατά περίπτωση, η*** διαλειτουργικότητα των συστημάτων διοδίων εξασφαλίζεται σύμφωνα με την οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα, και την απόφαση 2009/750/ΕΚ της

6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της.

Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της.

Τροπολογία 97
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – στοιχείο -α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-α α) βελτίωση και προαγωγή της οδικής ασφάλειας·

Τροπολογία 98
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας.

διαγράφεται

Τροπολογία 99
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) προοδευτική μείωση του θορύβου που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές.

Τροπολογία 100
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ β). μείωση του χάσματος μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την ανάπτυξη της οδικής υποδομής.

Τροπολογία 101
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ γ) τις επιπτώσεις της συμφόρησης στους οδικούς άξονες.

Τροπολογία 102
Πρόταση κανονισμού
Κεφάλαιο 2 – τμήμα 4 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Υποδομές θαλάσσιων μεταφορών

Υποδομές θαλάσσιων μεταφορών **και θαλάσσιες αρτηρίες**

Τροπολογία 103
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι θαλάσσιοι λιμένες που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I.

Οι θαλάσσιοι λιμένες που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου **παρατίθενται στο παράρτημα IIIα και επίσης** απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος I.

Αιτιολόγηση

Για λόγους ασφάλειας δικαίου και διαφάνειας, πρέπει να αποσαφηνιστεί με κατάλογο ποιοι κόμβοι προσδιορίζονται ως κόμβοι ΔΕΔ-Μ στο εκτεταμένο δίκτυο.

Τροπολογία 104
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 24 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) θαλάσσιο χώρο,

α) θαλάσσιο χώρο, **συμπεριλαμβανομένων φραγμάτων, θυροφραγμάτων και νηοδόχων,**

Αιτιολόγηση

Τα στοιχεία της υποδομής κάθε τρόπου μεταφοράς πρέπει να ορίζονται σαφώς.

Τροπολογία 105 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) θαλάσσιους λιμένες με **την αναγκαία υποδομή** για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής,

Τροπολογία

γ) θαλάσσιους λιμένες με τη **δημιουργία, τον εκσυγχρονισμό, τη συντήρηση και την επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής** για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής·

Τροπολογία 106 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) σημεία διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς και ιδίως με το σιδηροδρομικό δίκτυο,

Τροπολογία 107 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η α) συνδέσεις «τελευταίου χιλιομέτρου»,

Τροπολογία 108 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Στον εξοπλισμό των υποδομών θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνεται, συγκεκριμένα, **παγοθραυστικός εξοπλισμός**, εξοπλισμός για υδρολογικές

3. Στον εξοπλισμό των υποδομών θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνεται, συγκεκριμένα, **εξοπλισμός για διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, για τη μείωση**

έρευνες, για βυθοκόρηση και συντήρηση του λιμένα και των εισόδων του.

των αρνητικών επιπτώσεων, μεταξύ άλλων, των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, για θραύση πάγου, για υδρολογικές έρευνες, για βυθοκόρηση και συντήρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του.

Τροπολογία 109
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι θαλάσσιες αρτηρίες συνιστούν τη θαλάσσια διάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό **και** εγκαταστάσεις για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες-ποτάμιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για τη σύνδεση με την ενδοχώρα, σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Οι θαλάσσιες αρτηρίες περιλαμβάνουν:

α) θαλάσσιες ζεύξεις μεταξύ θαλασσίων λιμένων του εκτεταμένου δικτύου,

β) λιμενικές εγκαταστάσεις, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) όπως ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, τις διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος,

Τροπολογία

1. Οι θαλάσσιες αρτηρίες συνιστούν τη θαλάσσια διάσταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και **στοχεύουν στην επίτευξη ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα**. Αποτελούνται από ακτοπλοϊκές γραμμές, λιμένες, σχετική θαλάσσια υποδομή και εξοπλισμό, εγκαταστάσεις, **αλλά και απλουστευμένες διοικητικές διατυπώσεις**, για ακτοπλοϊκές ή θαλάσσιες-ποτάμιες μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο λιμένων, καθώς και για τη σύνδεση με την ενδοχώρα, σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη, **ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 8, με στρατηγική σημασία για την Ένωση**. Οι θαλάσσιες αρτηρίες περιλαμβάνουν:

α) θαλάσσιες ζεύξεις μεταξύ θαλασσίων λιμένων του εκτεταμένου δικτύου **ή μεταξύ λιμένα του εκτεταμένου δικτύου και λιμένα τρίτης χώρας με στρατηγική σημασία για την Ένωση**,

β) λιμενικές εγκαταστάσεις, **εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικά κέντρα που βρίσκονται εκτός των χώρων των λιμένων αλλά συνδέονται με τη λειτουργία τους**, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) όπως ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, τις διαδικασίες ασφάλειας

γ) υποδομή για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θαλάσσης.

2. Έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προτείνονται από τουλάχιστον δύο κράτη μέλη. Έχουν μια από τις ακόλουθες μορφές:

α) θαλάσσια συνιστώσα διαδρόμου του κεντρικού δικτύου όπως ορίζεται στο άρθρο 49 ή θαλάσσια συνιστώσα μεταξύ δύο διαδρόμων του κεντρικού δικτύου·

β) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του κεντρικού δικτύου,

γ) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένων του εκτεταμένου δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στις χερσαίες συνδέσεις των λιμένων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου.

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η διάθεση παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία

και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος,

γ) υποδομή για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θαλάσσης.

2. Έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών προτείνονται από τουλάχιστον δύο κράτη μέλη. Έχουν μια από τις ακόλουθες μορφές:

β) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της στο κεντρικό δίκτυο μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμένων του κεντρικού δικτύου,

γ) θαλάσσια ζεύξη με τις χερσαίες συνδέσεις της μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένων του εκτεταμένου δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στις χερσαίες συνδέσεις των λιμένων του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου,

γ α) θαλάσσια ζεύξη μεταξύ λιμένα του κεντρικού δικτύου και λιμένα τρίτης χώρας, σύμφωνα με το άρθρο 8.

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι **οι υπηρεσίες και οι δράσεις για τη διασφάλιση της αδιάλειπτης κινητικότητας προσώπων και εμπορευμάτων, κυρίως στις ιδιαίτερα απομακρυσμένες και τις εξόχως απόκεντρες και νησιωτικές περιοχές**, οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, **όπως είναι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά, οι πλυντρίδες εκπομπών που θα βοηθήσουν τα πλοία να**

συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.

ανταποκριθούν σε σημαντικά αυστηρότερα επίπεδα εκπομπών, η διάθεση παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.

4. Δύο χρόνια μετά το διορισμό του συντονιστή για τις θαλάσσιες αρτηρίες σύμφωνα με το άρθρο 51, ο συντονιστής υποβάλλει ένα λεπτομερές σχέδιο εφαρμογής για τις θαλάσσιες αρτηρίες, το οποίο βασίζεται στις εμπειρίες και τις εξελίξεις που συναρτώνται με τις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης καθώς και την προβλεπόμενη κυκλοφορία στις θαλάσσιες αρτηρίες. Το σχέδιο υλοποίησης περιλαμβάνει επίσης σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για τη δημιουργία νέων θαλάσσιων αρτηριών και με τις τρίτες χώρες, λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη κυκλοφορία και τη συνοχή της στο κεντρικό και στο εκτεταμένο δίκτυο.

Τροπολογία 110
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

Τροπολογία

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι **περιφερειακές αρχές**, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

Τροπολογία 111
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες διαθέτουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για να εξασφαλίζονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων στους λιμένες, ιδίως όσον αφορά τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

Τροπολογία 112
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν Σύστημα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για τη Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS), όπως προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/EK.

Τροπολογία 113
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

PE489.704v02-00

64/177

RR\924464EL.doc

Τροπολογία

2. Οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων **ή η αρμόδια αρχή που διοικεί τον λιμένα** εξασφαλίζουν ότι οι λιμένες διαθέτουν τον εξοπλισμό που είναι αναγκαίος για να εξασφαλίζονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων στους λιμένες, ιδίως όσον αφορά **τις εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας καθώς και** τις εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου τόσο σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου **και σύμφωνα με την οδηγία 2012/.../ΕΕ σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πλοίων και τις εγκαταστάσεις τροφοδοσίας ηλεκτρικής ενέργειας.**

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν Σύστημα Διαχείρισης και Ενημέρωσης για τη Θαλάσσια Κυκλοφορία (VTMIS) **και το SafeSeaNet**, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2002/59/EK **και αναπτύσσουν ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων ιδίως υπηρεσιών για τη ναυτιλία ενιαίας θυρίδας, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2010/65/ΕΕ.**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας,

Τροπολογία

α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας, **διευκολύνοντας την ανάπτυξη διασυνδέσεων στην ενδοχώρα και αναπτύσσοντας, ειδικότερα, μέτρα για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζουν το ενωσιακό δίκαιο ή οι σχετικές διεθνείς συμφωνίες,**

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 27 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) εισαγωγή νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων και ενεργειακά αποδοτικών θαλάσσιων μεταφορών, όπως το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG).

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 29 – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) σημεία διασύνδεσης με άλλους τρόπους μεταφοράς και ιδίως με το σιδηροδρομικό δίκτυο,

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 29 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) σχετικό εξοπλισμό,

γ) σχετικό εξοπλισμό, **συμπεριλαμβανομένων των μέτρων**

μείωσης θορύβου,

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να προβλέπεται παραπομπή στον τρέχοντα κανονισμό για το θόρυβο σε αερολιμένα.

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 29 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) συνδέσεις «τελευταίου χιλιόμετρου»,

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 30 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή τέλη.

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή, **κατάλληλα και δίκαια** τέλη.

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 31 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) βελτιστοποιείται η υπάρχουσα υποδομή,

α) βελτιστοποιείται η υπάρχουσα υποδομή **με αύξηση της απόδοσης και της βιωσιμότητας, ιδίως με τη διευκόλυνση της διανομής και παροχής εναλλακτικών καυσίμων,**

Αιτιολόγηση

Οι αερολιμένες αναλαμβάνουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την υποστήριξη της χρήσης

εναλλακτικών καυσίμων και θα χρειαστεί να αναπτύξουν και να συντηρήσουν την κατάλληλη υποδομή.

Τροπολογία 120
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) βελτιώνονται οι πολυτροπικές διασυνδέσεις των αερολιμένων με τις υποδομές άλλων τρόπων μεταφοράς.

Τροπολογία 121
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ β) κατάρτιση σχεδίων που βασίζονται στην αρχή της βιωσιμότητας και μέτρα υπέρ του κλίματος.

Τροπολογία 122
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 34 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών, λιμένων και αερολιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν ότι:

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών, λιμένων και αερολιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν, **δίκαια και αμερόληπτα**, ότι:

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε όλους τους τρόπους μεταφοράς αμερόληπτα, τόσο για τους κατεστημένους όσο και για τους νεοεισερχόμενους φορείς.

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 34 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) οι τρόποι μεταφοράς συνδέονται σε ένα από τα κάτωθι σημεία: εμπορευματικό τερματικό σταθμό, επιβατικό σταθμό, λιμένα εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερολιμένα, θαλάσσιο λιμένα, ώστε να καθίσταται δυνατή η πολυτροπική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών·

Τροπολογία

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Αιτιολόγηση

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 35 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) τη διασφάλιση ότι οι διασυνδέσεις μεταξύ μεταφορικών μέσων πληρούν τις απαιτήσεις της πλήρους προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες.

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 36 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) επαρκής σύνδεση των διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών ή των αερολιμένων του εκτεταμένου δικτύου εντός ενός αστικού κόμβου·

Τροπολογία

γ) επαρκής σύνδεση των διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών, **των λιμένων** ή των αερολιμένων του εκτεταμένου δικτύου εντός ενός αστικού κόμβου·

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 36 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) αδιάλειπτη σύνδεση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας, καθώς και με τα κέντρα εφοδιαστικής και διανομής·

Τροπολογία

δ) αδιάλειπτη σύνδεση της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας **και διανομής εμπορευμάτων στην πόλη**, καθώς και με τα κέντρα εφοδιαστικής και διανομής·

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 36 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) παράκαμψη αστικών περιοχών από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές·

Τροπολογία

στ) παράκαμψη αστικών περιοχών από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, **όπου αυτό επιτρέπεται από τη διαμόρφωση του τόπου**·

Αιτιολόγηση

Σε ορεινές περιοχές, όπως η Αυστρία, η παράκαμψη αστικών περιοχών δεν είναι πάντα δυνατή.

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 37 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις μεταφορές, βελτιώνοντας την ασφάλεια και την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις.

Τροπολογία

1. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών καθιστούν δυνατή τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ανταλλαγή πληροφοριών εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στις πολυτροπικές μεταφορές και υπηρεσίες προστιθεμένης αξίας σχετικές με τις μεταφορές, βελτιώνοντας την ασφάλεια και την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις **και απλουστεύοντας τις διοικητικές διαδικασίες**.

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Τα ευφυή συστήματα μεταφορών αναπτύσσονται όσο το δυνατόν ευρύτερα σε ολόκληρη την Ένωση, με σκοπό την παροχή μιας σειράς βασικών λειτουργικών δυνατοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη.

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να μεγιστοποιηθούν οι θετικές επιπτώσεις του δικτύου και τα οφέλη σε ολόκληρο το σύστημα, είναι προτιμότερο να προωθηθούν ευρέως οι τεχνολογίες στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες της Ένωσης. Σκοπός δεν είναι η ισότητα των δυνατοτήτων των ευφών συστημάτων μεταφορών, αλλά η εξασφάλιση ελάχιστων κοινών δυνατοτήτων που μπορούν να αναμένουν οι πολίτες και οι επιχειρήσεις, κατά περίπτωση, σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία 130
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – παράγραφος 3 – τέταρτη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- για τις θαλάσσιες μεταφορές: VTΜIS και ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία,

- για τις θαλάσσιες μεταφορές: VTΜIS και ηλεκτρονικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία, **συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών ενιαίας ηλεκτρονικής θυρίδας, όπως η ενιαία θαλάσσια ηλεκτρονική θυρίδα, συστημάτων επικοινωνιών λιμένος και σχετικών συστημάτων τελωνειακών πληροφοριών.**

Τροπολογία 131
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Ένωση και τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία προσφέρουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με τη χρήση

Η Ένωση και τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία προσφέρουν αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές με τη χρήση

της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Τα έργα αυτά αποσκοπούν ιδίως:

της υποδομής του εκτεταμένου δικτύου και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα **και λοιπού εξωτερικού κόστους των μεταφορών**. Τα έργα αυτά αποσκοπούν ιδίως:

Αιτιολόγηση

Εκτός από την κλιματική αλλαγή, ο κανονισμός θα πρέπει επίσης να εξετάσει με μεγαλύτερη σαφήνεια το λοιπό εξωτερικό κόστος των μεταφορών.

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 38 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) στην προώθηση της εξάπλωσης καινοτόμων μεταφορών ή νέων συνδυασμών υφιστάμενων μεταφορών που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους, καθώς και στην προώθηση της εφαρμογής των ευφύων συστημάτων μεταφορών και τη συγκρότηση σχετικών διοικητικών δομών·

Τροπολογία

β) στην προώθηση της εξάπλωσης καινοτόμων μεταφορών ή νέων συνδυασμών υφιστάμενων μεταφορών που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους, καθώς και στην προώθηση της εφαρμογής των ευφύων συστημάτων μεταφορών και **την ανάπτυξη βοηθητικής υποδομής μικρής κλίμακας που είναι απαραίτητη για την επίτευξη κυρίως των περιβαλλοντικών στόχων των εν λόγω υπηρεσιών, καθώς και** τη συγκρότηση σχετικών διοικητικών δομών·

Αιτιολόγηση

Η βοηθητική υποδομή η οποία αποτελεί συμπληρωματικό στοιχείο της χρηματοδότησης μεγάλης κλίμακας υποδομής που προβλέπεται σύμφωνα με τον κανονισμό θα πρέπει να υποστηρίζει την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων από τις βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές.

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 38 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) στη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών και στη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ μεταφορέων·

Τροπολογία

γ) στη διευκόλυνση πολυτροπικών μεταφορών, **συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών ροών πληροφοριών**, και στη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ

μεταφορέων·

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να ληφθούν επίσης υπόψη λύσεις παροχής πληροφοριών και επικοινωνίας που στηρίζουν την κυκλοφορία εμπορευμάτων.

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 38 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) στη διευκόλυνση της διάθεσης υπηρεσιών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες αρτηρίες.

Αιτιολόγηση

Η στήριξη της διάστασης των υπηρεσιών των θαλάσσιων αρτηριών θα κάνει την έννοια πιο ελκυστική για την αγορά.

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 38 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε β). στη διευκόλυνση της πρόσβασης στις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, και ιδίως στις άκρως απόκεντρες, νησιωτικές, απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές.

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το εκτεταμένο δίκτυο συμβαδίζει με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές. ***Περιλαμβάνονται*** συγκεκριμένα:

Το εκτεταμένο δίκτυο συμβαδίζει με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές, ***δίνοντας προτεραιότητα σε έργα στα οποία περιλαμβάνεται***

συγκεκριμένα:

Αιτιολόγηση

Σκοπός της παρούσας τροπολογίας είναι να επισημάνει ότι πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προτεραιότητες όσον αφορά την ανάπτυξη και εξάπλωση του εκτεταμένου δικτύου.

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 39 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) η **απαλλαγή** των μεταφορών από τις ανθρακούχους εκπομπές με τη μετάβαση σε καινοτόμες τεχνολογίες μεταφορών·

Τροπολογία

α) η **υποστήριξη και προώθηση της απαλλαγής** των μεταφορών από τις ανθρακούχους εκπομπές με τη μετάβαση σε καινοτόμες **και βιώσιμες** τεχνολογίες μεταφορών·

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) η **απαλλαγή** όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχους εκπομπές με προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις ενεργειακού εφοδιασμού, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής – οχήματος και των ευφυών συστημάτων μεταφοράς·

Τροπολογία

β) η **υποστήριξη της απαλλαγής** όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές με προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης **και παροχής ηλεκτρικής ενέργειας** και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις ενεργειακού εφοδιασμού, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής – οχήματος και των ευφυών συστημάτων μεταφοράς·

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) η βελτίωση της λειτουργίας, της προσβασιμότητας, της διαλειτουργικότητας, της πολυτροπικότητας και της απόδοσης του δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων για πολλαπλούς τρόπους μεταφοράς·

Τροπολογία

δ) η βελτίωση της λειτουργίας, της προσβασιμότητας, της διαλειτουργικότητας, της πολυτροπικότητας και της απόδοσης του δικτύου, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης εισιτηρίων για πολλαπλούς τρόπους μεταφοράς **και της διαχείρισης των μεταφορών**·

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει επίσης να στηρίζονται καινοτόμες λύσεις που υποστηρίζουν τη διαχείριση των μεταφορών και των εμπορευμάτων πέραν της μεταφοράς επιβατών.

Τροπολογία 140
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) η προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και κατανοητών πληροφοριών σε όλους τους πολίτες σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και τη συνδεδασμένη χρήση μεταφορικών μέσων·

Τροπολογία 141
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) η προώθηση μέτρων για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, όπως η κάθε είδους ρύπανση, περιλαμβανομένης της ηχορρύπανσης, της συμφόρησης και της ζημίας στην υγεία·

ε) η προώθηση μέτρων για τη μείωση του εξωτερικού κόστους, όπως η κάθε είδους ρύπανση, περιλαμβανομένης της ηχορρύπανσης, **των εκπομπών**, της συμφόρησης και της ζημίας στην υγεία·

Τροπολογία 142
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης **λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα** ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν **υψηλό** επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης **λαμβάνουν μέτρα** ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν **το υψηλότερο δυνατό** επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων, **μεταξύ άλλων και σε περιόδους κατά τις οποίες απαιτούνται εργασίες συντήρησης ή εκσυγχρονισμού.**

Τροπολογία 143
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 41 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά περίπτωση, λαμβάνεται επίσης μέριμνα για την ανθεκτικότητα των υποδομών σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία

Λαμβάνεται επίσης **στο έπακρο** μέριμνα για την ανθεκτικότητα των υποδομών σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία 144
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 42 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1α. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης εξασφαλίζουν ότι οι εν λόγω εκτιμήσεις διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις, ιδίως για έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία

Τροπολογία 145
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

Τροπολογία

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή της υποδομής μεταφορών βασίζεται στις ανάγκες των χρηστών και παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να ασκούν πλήρως τα δικαιώματά τους στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας.

Προς τούτο, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης του έργου διενεργούν εκ των προτέρων αξιολογήσεις όσον αφορά την προσβασιμότητα της υποδομής και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτή.

Τροπολογία 146
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 44 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές.

Τροπολογία

1. Το κεντρικό δίκτυο, ***όπως προβλέπεται στο παράρτημα I***, αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ***και ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης στον τομέα της κυκλοφορίας και στην ανάγκη πολυτροπικών μεταφορών. Είναι δομημένο κατά τρόπο ώστε να λαμβάνει υπόψη το μελλοντικό γεωγραφικό πλαίσιο ενόψει της διεύρυνσης της Ένωσης και της πιθανής ανάπτυξης και ολοκλήρωσης των διαδρόμων προτεραιότητας.*** Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην

αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας, των διευρυνόμενων αναγκών για μεταφορές προσβάσιμες από ηλικιωμένους, πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και επιβάτες με αναπηρία, και στην εξασφάλιση υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας, και συμβάλλει επίσης στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές.

Αιτιολόγηση

Ο ορισμός του κεντρικού δικτύου πρέπει να μπορεί να λαμβάνει υπόψη την επερχόμενη διεύρυνση της Ένωσης προς άλλες χώρες, και ως εκ τούτου, την ανάγκη να καθοριστούν τα σχέδια των στρατηγικών διαδρόμων υπό το πρίσμα των εξελίξεων αυτών.

Η παρουσία 80 εκατομμυρίων ατόμων με αναπηρίες στην Ευρώπη, η γήρανση του πληθυσμού και τα περιβαλλοντικά ζητήματα έχουν καταστήσει την προσβασιμότητα στις μεταφορές κρίσιμη κοινωνική πρόκληση που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από το κεντρικό δίκτυο.

Τροπολογία 147 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 45 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το κεντρικό δίκτυο ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη πολυτροπικών μεταφορών. Λαμβάνονται υπόψη οι σύγχρονες τεχνολογίες και τα ρυθμιστικά και διοικητικά μέτρα για τη διαχείριση της υποδομής ώστε να εξασφαλίζεται αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις υποδομές μεταφοράς και να παρέχεται επαρκής μεταφορική ικανότητα.

Τροπολογία

1. Το κεντρικό δίκτυο ανταποκρίνεται στην εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας και στην ανάγκη πολυτροπικών μεταφορών **καθώς και στην αδιάλειπτη κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων.** Λαμβάνονται υπόψη οι σύγχρονες τεχνολογίες και τα ρυθμιστικά και διοικητικά μέτρα για τη διαχείριση της υποδομής, **τόσο για τη διακίνηση των επιβατών όσο και για τη μεταφορά εμπορευμάτων,** ώστε να εξασφαλίζεται αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις υποδομές μεταφοράς και να παρέχεται επαρκής μεταφορική ικανότητα για τη μεταφορά τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων.

Αιτιολόγηση

Εκτός από την ικανοποίηση των κυκλοφοριακών αναγκών, το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να

εγγυάται την εδαφική συνοχή σε όλη την Ένωση, δεδομένου ότι αυτή θα προσδώσει ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Τα δύο αυτά στοιχεία έχουν ζωτική σημασία, προκειμένου να επιτευχθεί εδαφική, οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 45 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες ανεξαιρέτως τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο κεφάλαιο II. Επιπροσθέτως, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί επίσης τις κάτωθι απαιτήσεις:

α) για τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών:

- πλήρης εξηλεκτισμός των σιδηροδρομικών γραμμών,

- γραμμές **με τακτική εμπορευματική κυκλοφορία**: 22,5 t ελάχιστο φορτίο ανά άξονα, 100 km/h ταχύτητα γραμμής και 750 m μήκος αμαξοστοιχίας·

β) για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων μεταφορών:

- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

γ) για τις υποδομές οδικών μεταφορών:

Τροπολογία

2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες ανεξαιρέτως τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο κεφάλαιο II. Επιπροσθέτως, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί επίσης τις κάτωθι απαιτήσεις:

α) για τις υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών, **εκτός από απομονωμένα δίκτυα**:

- πλήρης εξηλεκτισμός των σιδηροδρομικών γραμμών, **εκτός παρακαμπτήριων και βοηθητικών γραμμών και τερματικών σταθμών**,

- γραμμές **εμπορευματικής κυκλοφορίας στο κεντρικό δίκτυο όπως προσδιορίζονται στο παράρτημα I**: 22,5 t ελάχιστο φορτίο ανά άξονα, **25 t φορτίο ανά άξονα για νέες γραμμές**, 100 km/h ταχύτητα γραμμής και 740 m μήκος αμαξοστοιχίας, **συμπεριλαμβανομένης απόστασης ασφαλείας 10m, το οποίο θα μπορούσε να επεκταθεί, ιδίως στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου έως και 1.500m, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει σαφές κοινωνικοοικονομικό όφελος και δυνατότητα υλοποίησης από λειτουργικής και τεχνικής άποψης**·

- **πλήρης ανάπτυξη του ERTMS**·

β) για τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων μεταφορών:

- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

γ) για τις υποδομές οδικών μεταφορών:

- **τήρηση των απαιτήσεων για αυτοκινητοδρόμους ή οδούς ταχείας**

- δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά **περίπου 50** χιλιόμετρα στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

δ) για τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών:

- δυνατότητα να διαθέτουν εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.

Τροπολογία 149 **Πρόταση κανονισμού** **Άρθρο 47**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι κόμβοι του κεντρικού δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και συγκαταλέγονται σε αυτούς:

- αστικούς κόμβους, περιλαμβανομένων των λιμένων και των αερολιμένων τους,
- οι θαλάσσιοι λιμένες,
- τα σημεία διέλευσης των συνόρων γειτονικών χωρών.

2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που αναφέρονται στο μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών

κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 20, εφόσον πρόκειται για οδούς του κεντρικού δικτύου·

- δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά **100** χιλιόμετρα **ή λιγότερο** στους αυτοκινητοδρόμους, **με βάση τις ανάγκες της κοινωνίας και της αγοράς και τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς**, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, **άνεσης** και προστασίας·

- διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

δ) για τις υποδομές αεροπορικών μεταφορών:

- δυνατότητα να διαθέτουν εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.

Τροπολογία

1. Οι κόμβοι του κεντρικού δικτύου καθορίζονται στο παράρτημα II και συγκαταλέγονται σε αυτούς:

- αστικούς κόμβους, περιλαμβανομένων των λιμένων και των αερολιμένων τους,
- οι θαλάσσιοι λιμένες,
- τα σημεία διέλευσης των συνόρων γειτονικών χωρών,

- οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών·

- οι αερολιμένες εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.

2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που αναφέρονται στο μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών

του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο μέρος 1β του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Λαμβανομένης υπόψη της δυνητικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

Τροπολογία 150 **Πρόταση κανονισμού** **Άρθρο 48**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου βασίζονται στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα, καθώς και στη συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση των υποδομών, ώστε να επιτευχθεί αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές.

2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου συνιστούν συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση των υποδομών και τις επενδύσεις, ώστε να αξιοποιείται η μεταφορική ικανότητα με τον

του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, **και, όπου είναι δυνατόν με τις υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας**, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο μέρος 1β του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Λαμβανομένης υπόψη της δυνητικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

Τροπολογία

1. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου βασίζονται στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα, καθώς και στη συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση των υποδομών, ώστε να επιτευχθεί αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές **και να συμβάλουν στη βελτίωση της συνοχής εντός της Ένωσης. Οι υποδομές των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου θα αναπτυχθούν κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να είναι εφικτή η χρήση τους σε διασυνοριακό επίπεδο χωρίς συμφορήσεις και να υπάρξει βιώσιμη βελτίωση της κατάστασης του περιβάλλοντος.**

2. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου συνιστούν συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τη χρήση των υποδομών και τις επενδύσεις, ώστε να αξιοποιείται η μεταφορική ικανότητα με τον

αποτελεσματικότερο τρόπο. Οι υποδομές πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου κατασκευάζονται και συντονίζονται, όπου χρειάζεται, κατά τρόπο που να βελτιστοποιείται η χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς και τη συνεργασία τρόπων μεταφοράς. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου υποστηρίζουν την εξάπλωση διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας.

αποτελεσματικότερο τρόπο. Οι υποδομές πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου κατασκευάζονται και συντονίζονται, όπου χρειάζεται, κατά τρόπο που να βελτιστοποιείται η χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς και τη συνεργασία τρόπων μεταφοράς. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου υποστηρίζουν την εξάπλωση διαλειτουργικών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, **την καινοτομία και τις νέες τεχνολογίες.**

Τροπολογία 151
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου περιλαμβάνουν θαλάσσιους λιμένες και τις προσβάσεις σε αυτούς, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

Τροπολογία

3. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου περιλαμβάνουν θαλάσσιους λιμένες και τις προσβάσεις σε αυτούς, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων. ***Σε κάθε διάδρομο αναπτύσσονται, όποτε είναι δυνατόν, θαλάσσιες αρτηρίες, όποτε είναι δυνατόν, προκειμένου να επιτυγχάνονται αποδοτικές και βιώσιμες μεταφορές.***

Τροπολογία 152
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου περιλαμβάνουν την υπάρχουσα δομή συνεργασίας των διαδρόμων ERTMS και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων που δημιουργήθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010, το έργο της οποίας ενσωματώνεται στο έργο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Σε αναγκαίες και δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, προστίθενται στους

*διαδρόμους σιδηροδρομικών
εμπορευματικών μεταφορών πρόσθετα
τμήματα προκειμένου να διασφαλίζεται η
συνοχή με τους διαδρόμους του
κεντρικού δικτύου. Εφόσον απαιτείται, οι
«πράσινοι» διάδρομοι θα λαμβάνονται
υπόψη για το κεντρικό δίκτυο.*

Τροπολογία 153
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 50

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε κράτος μέλος συμμετέχει σε τουλάχιστον έναν διάδρομο του κεντρικού δικτύου.
2. Ο κατάλογος διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012, της ... [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»].

Τροπολογία

1. Κάθε κράτος μέλος συμμετέχει σε τουλάχιστον έναν διάδρομο του κεντρικού δικτύου.
2. Ο κατάλογος διαδρόμων του κεντρικού δικτύου καθορίζεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012, της ... [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»]. **Επιπλέον, ισχύουν οι γενικές διατάξεις του κεφαλαίου 2, παράγραφος 7, ιδίως σε σχέση με τις νέες τεχνολογίες και τις καινοτομίες για όλους τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου και όλους τους τρόπους μεταφοράς.**

2α. Με βάση το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου απεικονίζονται με σχηματικό ενδεικτικό χάρτη στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού, στο οποίο επισημαίνονται επίσης οι κύριοι διατροφικοί κόμβοι των διαδρόμων, ελλείποντες κρίκοι και διασυνοριακά τμήματα.

Τροπολογία 154
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51

Άρθρο 51

Άρθρο 51

Συντονισμός διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

Συντονισμός διαδρόμων του κεντρικού δικτύου

1. Για να διευκολύνεται η συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή διορίζει, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, **και αφού συμβουλευθεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο**, τα πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του «Ευρωπαϊού συντονιστή».

1. Για να διευκολύνεται η συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή διορίζει, μετά από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, **και με** το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, τα πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του «Ευρωπαϊού συντονιστή».

2. Ο Ευρωπαίος συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του σε ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεών του σε θέματα χρηματοδότησης και κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μειζόνων έργων.

2. Ο Ευρωπαίος συντονιστής επιλέγεται, ιδίως, βάσει της πείρας του σε ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και των γνώσεών του σε θέματα χρηματοδότησης και κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής αξιολόγησης μειζόνων έργων.

3. Στην απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαϊού συντονιστή προσδιορίζεται ο τρόπος εκτέλεσης των καθηκόντων του κατά την παράγραφο 5.

3. Στην απόφαση της Επιτροπής για τον διορισμό Ευρωπαϊού συντονιστή προσδιορίζεται ο τρόπος εκτέλεσης των καθηκόντων του κατά την παράγραφο 5.

3a. Για την υλοποίηση του ERTMS και των θαλάσσιων αρτηριών ορίζεται ειδικός συντονιστής.

4. Ο Ευρωπαίος συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η αποστολή του Ευρωπαϊού συντονιστή αφορά έναν και μόνον διάδρομο του κεντρικού δικτύου. Ο Ευρωπαίος συντονιστής καταρτίζει μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του.

4. Ο Ευρωπαίος συντονιστής ενεργεί εξ ονόματος και για λογαριασμό της Επιτροπής. Η αποστολή του Ευρωπαϊού συντονιστή αφορά έναν και μόνον διάδρομο του κεντρικού δικτύου. Ο Ευρωπαίος συντονιστής καταρτίζει μαζί με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητές του.

5. Ο Ευρωπαίος συντονιστής:

5. Ο Ευρωπαίος συντονιστής:

α) καθοδηγεί τη συντονισμένη υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου ώστε να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα που έχει καθορισθεί στην εκτελεστική απόφαση για τον συγκεκριμένο διάδρομο του κεντρικού δικτύου·

α) καθοδηγεί τη συντονισμένη υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου ώστε να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα που έχει καθορισθεί στην εκτελεστική απόφαση για τον συγκεκριμένο διάδρομο του κεντρικού δικτύου·

αα) εξασφαλίζει ότι τα εθνικά σχέδια

β) αναφέρει στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και, αναλόγως, όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν και συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·

γ) συντάσσει ετησίως έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου·

δ) διαβουλεύεται, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, ιδίως με τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομών, τους μεταφορείς, τους χρήστες μεταφορών και, αναλόγως, άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, προκειμένου να αποκτήσει πληρέστερη ίδια γνώση της ζήτησης μεταφορών, των επενδυτικών και χρηματοδοτικών δυνατοτήτων και των ενεργειών που πρέπει να αναληφθούν και τους όρους που πρέπει να τηρηθούν για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εν λόγω άντληση πόρων ή χρηματοδότηση.

6. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαϊό συντονιστή και του παρέχουν τις πληροφορίες που χρειάζεται για την

υποδομών λαμβάνουν υπόψη τους την ανάπτυξη του διαδρόμου·

β) αναφέρει στα κράτη μέλη, την Επιτροπή και, αναλόγως, όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν και συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων· **εάν ο Ευρωπαίος συντονιστής κρίνει ότι υπάρχει σοβαρό κώλυμα που εμποδίζει την ομαλή πορεία ενός έργου, μπορεί επίσης να ειδοποιεί την Επιτροπή, ώστε αυτή να εφαρμόσει το άρθρο 59·**

γ) συντάσσει ετησίως έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, με αντικείμενο την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου·

δ) διαβουλεύεται, σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, ιδίως με τις **δημοτικές και τοπικές αρχές**, τις περιφερειακές **αρχές, κατά περίπτωση**, και τις τοπικές αρχές **μεταφορών**, τους διαχειριστές υποδομών, τους μεταφορείς, τους χρήστες μεταφορών και, αναλόγως, άλλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, προκειμένου να αποκτήσει πληρέστερη ίδια γνώση της ζήτησης μεταφορών, των επενδυτικών και χρηματοδοτικών δυνατοτήτων και των ενεργειών που πρέπει να αναληφθούν και τους όρους που πρέπει να τηρηθούν για να διευκολυνθεί η πρόσβαση στην εν λόγω άντληση πόρων ή χρηματοδότηση. **Ο Ευρωπαίος συντονιστής διαθέτει επαρκείς πόρους προκειμένου να συμβάλλει ενεργά στην επίτευξη συμβιβασμών μεταξύ των απαιτήσεων των σχεδίων και των συμφερόντων των ενδιαφερόμενων περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και της κοινωνίας των πολιτών.**

6. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συνεργάζονται με τον Ευρωπαϊό συντονιστή και του παρέχουν τις πληροφορίες που χρειάζεται για την

άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.

7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή **δύναται να** ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

άσκηση των καθηκόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 5, **μεταξύ άλλων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα εθνικά σχέδια υποδομών τους λαμβάνουν υπόψη την ανάπτυξη των διαδρόμων.**

7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εμπίπτει στην αρμοδιότητά του **ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου.**

7α. Σε περίπτωση που ο συντονιστής δεν καταφέρει να διεκπεραιώσει την αποστολή του κατά τρόπο ικανοποιητικό και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή να ανακαλεί τον διορισμό του και να προχωρεί στην αντικατάστασή του.

Τροπολογία 155 **Πρόταση κανονισμού** **Άρθρο 52**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν πλατφόρμα διαδρόμου που είναι αρμόδια για τον καθορισμό των γενικών στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και την προετοιμασία και την επίβλεψη των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 1.
2. Η πλατφόρμα διαδρόμου απαρτίζεται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται

Τροπολογία

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν πλατφόρμα διαδρόμου που είναι αρμόδια για τον καθορισμό των γενικών στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και την προετοιμασία και την επίβλεψη των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 1.
2. Η πλατφόρμα διαδρόμου απαρτίζεται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, **καταρχήν**, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων, **όπως οι ενδιαφερόμενες περιφερειακές και τοπικές αρχές**. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι

στην οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

3. Ο Ευρωπαίος συντονιστής προεδρεύει της πλατφόρμας διαδρόμου.
4. Η πλατφόρμα διαδρόμου επιτρέπεται να συστήνεται ως μόνιμη νομική οντότητα, όπως π.χ. Ευρωπαϊκός Όμιλος Οικονομικού Σκοπού.
5. Η σύσταση πλατφορμών διαδρόμων δεν θίγει την αρχή ότι ο δικαιούχος ενωσιακής χρηματοδοτικής στήριξης έχει την τελική αρμοδιότητα υλοποίησης των έργων.

Τροπολογία 156
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σε

διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, **καθώς και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ως χρήστες των διαδρόμων, και αντιπρόσωποι λιμενικών αρχών των θαλάσσιων λιμένων και των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας τους οποίους αφορά ο διάδρομος.**

Οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που δημιουργούνται δυνάμει του κανονισμού 913/2010 αποτελούν, κατά περίπτωση, τη βάση για τη σιδηροδρομική διάσταση της πλατφόρμας του διαδρόμου.

3. Ο Ευρωπαίος συντονιστής προεδρεύει της πλατφόρμας διαδρόμου.
4. Η πλατφόρμα διαδρόμου επιτρέπεται να συστήνεται ως μόνιμη νομική οντότητα, όπως π.χ. Ευρωπαϊκός Όμιλος Οικονομικού Σκοπού.
5. Η σύσταση πλατφορμών διαδρόμων δεν θίγει την αρχή ότι ο δικαιούχος ενωσιακής χρηματοδοτικής στήριξης έχει την τελική αρμοδιότητα υλοποίησης των έργων.

5α. Προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν αλληλοεπικάλυψη δραστηριοτήτων, πρέπει να διασφαλιστεί επαρκής συντονισμός ανάμεσα στις πλατφόρμες διαδρόμων και στις δομές που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

Τροπολογία

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη **και**

συνεργασία με την πλατφόρμα διαδρόμου, καταρτίζουν από κοινού το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου το οποίο κοινοποιούν στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού . Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει συγκεκριμένα:

οι περιφερειακές αρχές, σε συνεργασία με την πλατφόρμα διαδρόμου, καταρτίζουν από κοινού το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου το οποίο κοινοποιούν στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει συγκεκριμένα:

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – πρώτο εδάφιο – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, καθώς και των σημείων συμφόρησης·

Τροπολογία

α) περιγραφή των χαρακτηριστικών του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, καθώς και των *διασυνοριακών τμημάτων και* των σημείων συμφόρησης·

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τους στόχους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εκφράζονται συγκεκριμένα με επιδόσεις όπως η ποιότητα εξυπηρέτησης, η μεταφορική ικανότητά του και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II·

Τροπολογία

β) τους στόχους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εκφράζονται συγκεκριμένα με επιδόσεις όπως η ποιότητα εξυπηρέτησης, *η προσβασιμότητα και η ασφάλεια της υπηρεσίας*, η μεταφορική ικανότητά του και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II·

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε – περίπτωση 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- μέτρα για το μετριασμό *των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου*,

Τροπολογία

- μέτρα για μετριασμό *των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*·

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) μέτρα για την καθιέρωση διαδικασιών δημόσιας διαβούλευσης προσανατολισμένης στην ανάπτυξη σχεδίων διαδρόμων κοινού ενδιαφέροντος, ιδίως εφόσον αφορούν διασυνοριακά τμήματα, στο πλαίσιο των οποίων ο συντονιστής οφείλει να διασφαλίζει την πραγματοποίηση μιας εκ των προτέρων ευρείας δημόσιας διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και την κοινωνία των πολιτών, καθώς και τη λήψη μέτρων για τον εντοπισμό τυχόν προβλημάτων, και να προτείνει λύσεις για την εκπόνηση του σχεδίου ανάπτυξης των διαδρόμων και την εφαρμογή τους με ισόρροπο τρόπο.

Αιτιολόγηση

Στο παρελθόν παρατηρήθηκαν καθυστερήσεις και αντιδράσεις σε ορισμένα έργα, επειδή δεν είχε προηγηθεί εκτεταμένη διαδικασία ενημέρωσης και δημόσιας διαβούλευσης. Θα πρέπει, κατά συνέπεια, να αξιοποιηθεί το άτομο που αναλαμβάνει τον νέο ρόλο του συντονιστή των διαδρόμων ώστε να συμβάλλει, πρωτίστως, στην προώθηση της ευρείας διαβούλευσης με την κοινωνία των πολιτών και να μπορεί, στο πλαίσιο μιας υπερεθνικής προοπτικής, να υπερβαίνει τα εμπόδια για την ανάπτυξη των έργων κοινού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία 161
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου λαμβάνει υπόψη τις προσπάθειες που έχουν ήδη καταβληθεί από τα κράτη μέλη και τους σχετικούς διαχειριστές υποδομών για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010, καθώς και τις εμπειρίες και τα αποτελέσματα των υφιστάμενων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων ή των εμπλεκόμενων

οντοτήτων

Αιτιολόγηση

Σε ορισμένα κράτη μέλη, δεν υπάρχουν εταιρείες σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων, επομένως είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη άλλες οντότητες που ενδέχεται να παρέχουν σχετική εμπειρογνωμοσύνη.

Τροπολογία 162 Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για να στηριχθεί η υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή **δύναται να** εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι εν λόγω αποφάσεις είναι δυνατόν:

α) να περιλαμβάνουν τον επενδυτικό σχεδιασμό, το αντίστοιχο κόστος και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, που κρίνονται αναγκαία για την υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού·

β) να προσδιορίζουν όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους, και ιδίως των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και θορύβου, και στην προώθηση της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της μεταφορικής ικανότητας·

γ) να προβλέπουν άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου ανάπτυξης διαδρόμου και την αποδοτική χρήση της υποδομής διαδρόμου του κεντρικού δικτύου.

Τροπολογία

3. Για να στηριχθεί η υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι εν λόγω αποφάσεις είναι δυνατόν:

α) να περιλαμβάνουν τον επενδυτικό σχεδιασμό, το αντίστοιχο κόστος και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, που κρίνονται αναγκαία για την υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού·

β) να προσδιορίζουν όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους, και ιδίως των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και θορύβου, και στην προώθηση της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της μεταφορικής ικανότητας.

Αιτιολόγηση

Η παράγραφος γ) υπερβαίνει τα όρια της εκτελεστικής πράξης και θα πρέπει να διαγραφεί.

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Στην περίπτωση που τμήματα του διαδρόμου συμπίπτουν με τους διαδρόμους που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αρ. 913/2010, το σχέδιο ανάπτυξης και η μελέτη της αγοράς που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη διαδικασία κατάρτισης του σχεδίου ανάπτυξης του διαδρόμου.

Αιτιολόγηση

Ο στόχος είναι ίδιος με εκείνον της προηγούμενης τροπολογίας, δηλαδή η αποφυγή αλληλοεπικαλύψεων με έργα που έχουν ήδη υλοποιηθεί στο πλαίσιο του κανονισμού 913/2010 για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Τροπολογία 164
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 54 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν συνεχώς την Επιτροπή, μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν συνεχώς ***και με διαφάνεια*** την Επιτροπή, μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις. ***Η ενημέρωση αυτή περιλαμβάνει στατιστικά στοιχεία για όλες τις σχετικές χρηματοδοτικές ενισχύσεις, υπό μορφή επιχορηγήσεων, δανείων ή άλλων χρηματοοικονομικών μέσων, που χρησιμοποιούνται σε κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος και κάθε τρόπο μεταφοράς τόσο στο κεντρικό όσο και στο εκτεταμένο δίκτυο, σε ενωσιακό επίπεδο και στο επίπεδο του αντίστοιχου κράτους μέλους. Οι μορφές χρηματοδοτικής ενίσχυσης που πρέπει να***

λαμβάνονται υπόψη είναι ειδικότερα οι ακόλουθες:

- χρηματοδοτική ενίσχυση δυνάμει του κανονισμού XXXX [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»].

- χρηματοδοτική ενίσχυση δυνάμει των κανονισμών XXXX και XXXX [Ταμείο Συνοχής, ΕΤΠΑ].

- χρηματοδοτική ενίσχυση δυνάμει του κανονισμού XXXX [Ορίζοντας 2020].

- χρηματοδοτικές ενισχύσεις υπό μορφή δανείων και χρηματοδοτικών μέσων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

- κάθε άλλο χρηματοδοτικό μέσο.

Το TENtec είναι δημοσίως και εύκολα προσβάσιμο. Περιλαμβάνει επικαιροποιημένες πληροφορίες που αφορούν συγκεκριμένα τα έργα και σχετίζονται με τις μορφές και τα ποσά συγχρηματοδότησης της Ένωσης, καθώς και την πρόοδο κάθε έργου.

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή συνόψεις των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο. Μετά την έγκρισή τους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή συνόψεις των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων που καταρτίζουν για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ιδίως όσον αφορά το κεντρικό δίκτυο. Μετά την έγκρισή τους, τα κράτη μέλη αποστέλλουν τα εθνικά σχέδια και προγράμματα στην Επιτροπή προς ενημέρωσή της.

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 54 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ανά διετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και μετά από διαβούλευση με την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 54, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών, την οποία υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό

Τροπολογία

2. Ανά διετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και μετά από διαβούλευση με την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 54, η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών, την οποία υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό

Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών.

Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. *Η έκθεση περιλαμβάνει λεπτομερή στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη χρήση των διαφόρων μορφών χρηματοδοτικής βοήθειας που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους διάφορους τρόπους μεταφοράς και για τα άλλα στοιχεία του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου όπως εκτίθενται στα κεφάλαια II και III, τόσο σε ενωσιακό επίπεδο όσο και για κάθε κράτος μέλος.*

Επίσης, η έκθεση:

- αναλύει και σκιαγραφεί τον δυναμικό και εξελικτικό χαρακτήρα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών όσον αφορά τα ολοκληρωμένα έργα κοινού ενδιαφέροντος, που οδηγεί ενδεχομένως σε μεταβολές όσον αφορά τις ροές μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων και τους χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς·

- παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες για τον εσωτερικό συντονισμό της Επιτροπής σε σχέση με όλες τις μορφές χρηματοδότησης που αναφέρονται στην παράγραφο 1, προκειμένου να εξασφαλίζεται συνέπεια στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών των ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητές του.

Αιτιολόγηση

Η έκθεση προόδου που εκπονεί η Επιτροπή θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερέστερα δεδομένα και πρόσθετα στοιχεία. Θα πρέπει να αντικατοπτρίζει και να σκιαγραφεί τον δυναμικό και εξελικτικό χαρακτήρα του ΔΕΔ-Μ και να παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες για τον εσωτερικό συντονισμό της Επιτροπής σε σχέση με όλες τις μορφές χρηματοδοτικής ενίσχυσης για το ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 166
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 54 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) προσαρμόζει τον χάρτη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις στον κατάλογο διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που καθορίζονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) XXXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»].

Αιτιολόγηση

Για την προσαρμογή του χάρτη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να προβλέπεται κατ' εξουσιοδότηση πράξη.

Τροπολογία 167
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 54 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 54α

Συμμετοχή των περιφερειακών και τοπικών αρχών και της κοινωνίας των πολιτών

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής των έργων λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη τα συμφέροντα των περιφερειακών και τοπικών αρχών καθώς και της τοπικής κοινωνίας των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή υποβάλλει, έως την 1η Δεκεμβρίου 2013, κατευθυντήριες γραμμές και εγχειρίδιο βέλτιστων πρακτικών.

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές και εγχειρίδιο βέλτιστων πρακτικών για την κατάλληλη συμμετοχή της τοπικής και της περιφερειακής κοινωνίας των πολιτών στα έργα του ΔΕΔ-Μ και την ανάπτυξη των έργων αυτών με μαζί τους και όχι εναντίον τους. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσαν να αποφευχθούν μεγάλες και δαπανηρές καθυστερήσεις.

Τροπολογία 168
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 54 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 54β

**Μεθοδολογίες για κοινωνικοοικονομική
ανάλυση κόστους/οφέλους, αποτίμηση
της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας και
εκτίμηση αντικτύπου στο κλίμα**

**Με βάση τους ορισμούς του άρθρου 3, η
Επιτροπή αναπτύσσει λεπτομερείς
μεθοδολογίες για:**

- κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους
οφέλους·**
- αποτίμηση της ευρωπαϊκής
προστιθέμενης αξίας·**
- εκτιμήσεις αντικτύπου στο κλίμα.**

**Οι εν λόγω μεθοδολογίες
χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση
έργων κοινού ενδιαφέροντος σύμφωνα με
το άρθρο 7. Η Επιτροπή αποδίδει
ιδιαίτερη προσοχή στην ελαχιστοποίηση
του διοικητικού φόρτου που δύναται να
συνεπάγεται η διαδικασία εκτίμησης,
ιδίως για μικρότερα έργα με χαμηλούς
εκτιμώμενους συνολικούς
προϋπολογισμούς.**

**Οι μεθοδολογίες αυτές θα έχουν εγκριθεί
με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις το
αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου 2014,
σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου
56.**

Αιτιολόγηση

*Νέες απαιτήσεις όπως οι εκτιμήσεις αντικτύπου στο κλίμα θα πρέπει να αποσκοπούν στην
εξυπηρέτηση του σκοπού τους χωρίς να περιπλέκουν αδικαιολόγητα τις διοικητικές διαδικασίες
που, για μικρότερα έργα και για ορισμένα κράτη μέλη, μπορούν να παρουσιάζουν δυσκολίες.*

Τροπολογία 169
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή διενεργεί επανεξέταση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί **την υλοποίησή του και την πρόοδο υλοποίησής του σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.**

Τροπολογία

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, η Επιτροπή, **με τη συνδρομή του Ευρωπαϊού συντονιστή**, διενεργεί επανεξέταση της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί:

α) τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού·

β) την πρόοδο που σημειώνεται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·

γ) τις μεταβολές των ροών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων·

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

ε) την ανάγκη τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Εκτός από την επανεξέταση αυτή, η Επιτροπή αξιολογεί εάν θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο κεντρικό δίκτυο νέα τμήματα, όπως για παράδειγμα ορισμένα παλαιότερα έργα προτεραιότητας διασυννοριακού χαρακτήρα, τα οποία αναγράφονται στην απόφαση αριθ. 661/2010 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ, και υποβάλλει ενδεχομένως νομοθετική πρόταση.

Τροπολογία 170
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 59 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή δύναται, στο πλαίσιο της δραστηριότητας παρακολούθησης της υλοποίησης του κεντρικού δικτύου και με βάση την αρχή της αναλογικότητας και

Τροπολογία

διαγράφεται

της επικουρικότητας, να αποφασίσει τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή δεν θα πρέπει να έχει δικαίωμα μονομερούς απόφασης για τα μέτρα αυτά. Συνεπώς, η συγκεκριμένη παράγραφος πρέπει να διαγραφεί.

Τροπολογία 171
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 04/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- το σιδηροδρομικό τμήμα Aarhus - Frederikshavn - Hirtshals

- οι σουηδικές εσωτερικές πλωτές οδοί που συνδέουν το Γκέτεμποργκ με τις λίμνες της ενδοχώρας

- οι σουηδικές εσωτερικές πλωτές οδοί που συνδέουν τη Στοκχόλμη με τις λίμνες της ενδοχώρας

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική γραμμή Nyköbing - Gedser

- οι σουηδικές εσωτερικές πλωτές οδοί που συνδέουν το Γκέτεμποργκ με τις λίμνες της ενδοχώρας

- οι σουηδικές εσωτερικές πλωτές οδοί που συνδέουν τη Στοκχόλμη με τις λίμνες της ενδοχώρας

Τροπολογία 172
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 05/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- το σιδηροδρομικό τμήμα από το Aarhus στο Hirtshals και το Frederikshavn

- το οδικό τμήμα από το Aarhus στο

Τροπολογία 173
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 07/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:
- ο αερολιμένας East Midlands του
Νότιγγαμ

Τροπολογία 174
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 08/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:
- οι λιμένες της Γουιάνας (FR) και της
Αιλ

Στο κεντρικό δίκτυο για τις επιβατικές
και εμπορευματικές σιδηροδρομικές
μεταφορές καθώς και στο κεντρικό οδικό
δίκτυο προστίθενται:

- το τμήμα Ναυτ Saint Nazaire-Λυών
(FR)

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ
Κολμάρ/FR και Φράιμπουργκ/DE

Τροπολογία 175
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 10/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:
- οι λιμένες του Bergen op Zoom, Almelo,
Moerdijk, Nijmegen, Kortrijk-Bossuit
- ο λιμένας του Deventer

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική εμπορευματική

γραμμή Βαλανσιέν-Μονς

Τροπολογία 176
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – Φύλλο 11/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- ο αερολιμένας Λιέγης-Bierset (BE)*
- ο λιμένας της Βαλενσιέν*

Τροπολογία 177
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – Φύλλο 12/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική σύνδεση Βερολίνο – Küstrin-Kietz – Kostrzyn nad Odrą – Γκντανσκ*
 - η σιδηροδρομική σύνδεση Βερολίνο – Forst (Lausitz) – Wrocław*
- Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:*
- ο λιμένας της Νιρεμβέργης*

Τροπολογία 178
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – Φύλλο 13/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Ústí nad Labem–Δρέσδη*
- ο εκσυγχρονισμός του τμήματος Česká Kubice (συνοριακός σταθμός) – Regensburg*

Τροπολογία 179
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – Φύλλο 14/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική σύνδεση Βερολίνο – Στετίνο*
- η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Πράγα-Lovosice*
- ο λιμένας του Ústí nad Labem*
- ο λιμένας του Komarno*

Τροπολογία 180
Πρόταση κανονισμού
Annex I – Volume 15/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- η σιδηροδρομική και οδική σύνδεση Βερολίνο – Στετίνο*

Τροπολογία 181
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 16/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- ο λιμένας της Σάντα Κρουθ δε Τενερίφε (ES)*

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται τα ακόλουθα τμήματα για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές:

- Άβιλα – Σαλαμάνκα*
- Λεόν – Θαμόρα – Σαλαμάνκα – Plasencia*
- Los Rosales – Zafra*
- Torralba – Σορία – Castejón*

Τροπολογία 182
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 17/33

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- ο αερολιμένας των Λας Πάλμας δε Γκραν Κανάρια (ES)
- ο αερολιμένας της Νότιας Τενερίφης («Tenerife Sur») (ES)
- ο αερολιμένας της Μάλαγας (ES)
- ο αερολιμένας του Αλικάντε (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα του Alcázar de San Juan (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα του Λεόν (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα της Antequera (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα της Μούρθια (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα του Βαγιαδολίδ (ES)
- η πολυτροπική πλατφόρμα της Σαραγόσα (ES)

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται το ακόλουθο τμήμα για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές:

- Los Rosales – Zafra

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται τα ακόλουθα οδικά τμήματα:

- Άβιλα – Σαλαμάνκα
- Άβιλα – Villacastín

**Τροπολογία 183
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 18/33**

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- ο λιμένας του Κάλιαρι (IT)
- ο λιμένας της Κρεμόνα

- ο λιμένας της Μόντοβα
- η πολυτροπική πλατφόρμα του Cervignano
- η πολυτροπική πλατφόρμα της Φλωρεντίας
- η πολυτροπική πλατφόρμα της Βερόνα

Τροπολογία 184
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 19/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:**
- ο αερολιμένας του Κάλιαρι (IT)

Τροπολογία 185
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 20/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:**
- η σιδηροδρομική σύνδεση (εμπορευματικών μεταφορών) Ungheni - Iasi - Suceava - Dej –Κλουζ-Napoca - Coslari

Τροπολογία 186
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλο 21/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

- Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:**
- η σιδηροδρομική (επιβατική) σύνδεση Ungheni - Iasi - Suceava - Dej –Κλουζ Napoca-Coslari
 - η οδική σύνδεση Ungheni - Miclauseni-Miraslau-Sebes
 - η οδική σύνδεση Βουκουρέστι- Κραϊόβα – Calafat
 - ο λιμένας του Galati

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

- η οδική σύνδεση Κωνσταντσα – Tulcea
- Galati – Βράιλα

Τροπολογία 187
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – Φύλλα 22/33 και 23/33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

- ο λιμένας του Ηρακλείου (EL)
- ο αερολιμένας του Ηρακλείου (EL)

Τροπολογία 188
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – Τμήμα 1α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται οι κόμβοι:

- Κάλιαρι (IT)
- Ηράκλειο (EL)
- Λας Πάλμας δε Γκραν Κανάρια / Σάντα Κρουθ δε Τενερίφε (ES)

Τροπολογία 189
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – Τμήμα 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται οι λιμένες:

- Κάλιαρι (IT)
- Ηράκλειο (EL)
- Σάντα Κρουθ δε Τενερίφε(ES)
- Felixstowe-Harwich (σύμπλεγμα) (UK)

Τροπολογία 190
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα II – Τμήμα 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ο κατάλογος των αερολιμένων, θαλάσσιων λιμένων, λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών-οδικών μεταφορών που ανήκουν στο κεντρικό δίκτυο και στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται στο παρόν παράρτημα.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είναι ένα από τα βασικά σχέδια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνιστά τη ραχοκοκαλιά της κοινής αγοράς, και είναι απαραίτητο για την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ, για την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, για την οικονομική ανάπτυξη και για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Γνωρίζουμε καλά ποιες είναι σήμερα οι προκλήσεις για την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ: σημαντική καθυστέρηση στην εκτέλεση πολλών έργων του ΔΕΔ-Μ, δυσκολίες στη χρηματοδότηση των έργων σε εποχή οικονομικής κρίσης, έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων κεντρικής και αποκεντρωμένης διαχείρισης, καθώς επίσης έλλειψη πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων, ιδιαίτερα σχετικά με τις οικονομικές ενισχύσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, και από την ΕΤΕπ.

Στην παρούσα πρόταση, η Επιτροπή επιχειρεί να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις αυτές με σημαντικές αλλαγές στην τρέχουσα πολιτική για το ΔΕΔ-Μ:

Μεθοδολογία και διάρθρωση σε δύο επίπεδα:

Ο εκ των προτέρων προσδιορισμός των έργων κοινού ενδιαφέροντος που απεικονίζονται στους χάρτες του παραρτήματος βασίζεται τώρα σε μεθοδολογία με κοινά κριτήρια για ολόκληρο το δίκτυο και όλους τους τρόπους μεταφοράς. Η μεθοδολογία εξηγήθηκε από την Επιτροπή κατά την ακρόαση για τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ, στις 8 Μαΐου 2012, και αναλύεται επίσης στο σχετικό έγγραφο που διανέμεται εδώ.

Για τους εισηγητές, η νέα αυτή μεθοδολογία αποτελεί καθοριστικό στοιχείο της νέας πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Βοηθά στην κατανόηση της δομής των ΔΕΔ-Μ και προωθεί τον στρατηγικό και τον εννοιολογικό σχεδιασμό για την ενσωμάτωση όλων των περιφερειών ισότιμα και σύμφωνα με τις ανάγκες σε μεταφορές. Συμβάλλει επίσης στην αποφυγή αυθαίρετων αποφάσεων. Διότι σημασία στο ΔΕΔ-Μ έχει η ευρωπαϊκή διάσταση, και όχι οι καθαρά εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές επιθυμίες. Οι εισηγητές θεωρούν ότι η μεθοδολογία βάσης που προτείνει η Επιτροπή στην πρότασή της είναι ορθή και ισόρροπη.

Η μεθοδολογία αυτή οδηγεί σε μια διάρθρωση σε δύο επίπεδα: το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο. Αποτελεί τη βάση για τον προσδιορισμό των έργων κοινού ενδιαφέροντος και οι εισηγητές υποστηρίζουν ανεπιφύλακτα αυτήν την προσέγγιση δύο επιπέδων. Το ίδιο ισχύει για τα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού, τα οποία απαριθμούν τα πιθανά έργα κοινού ενδιαφέροντος με βάση την εφαρμοζόμενη μεθοδολογία. Οι εισηγητές προτείνουν μόνο δύο μικρές προσαρμογές μέσα στο πλαίσιο της μεθοδολογίας και με πλήρη σεβασμό στη λογική της:

1) τη συμπερίληψη των αερολιμένων εμπορευματικών μεταφορών που υπερβαίνουν το 1% των ετήσιων εμπορευματικών μεταφορών, έτσι ώστε να ενταχθούν στο κεντρικό δίκτυο οι αερολιμένες Λιέγης και East Midlands·

2) τη συμπερίληψη των αστικών κόμβων στα κύρια ευρωπαϊκά νησιά. Με τον τρόπο αυτό, το

Κάλιαρι της Σαρδηνίας (1,68 εκατομμύρια κάτοικοι), το Ηράκλειο της Κρήτης (NUTS 1 με 1,11 εκατομμύρια κατοίκους) και το Λας Πάλμας της Γκραν Κανάρια (NUTS 1 με 2,12 εκατομμύρια κατοίκους) καθίστανται αστικοί κόμβοι και οι αερολιμένες και οι λιμένες τους εντάσσονται στο κεντρικό δίκτυο.

Προτεραιότητες και ενωσιακή προστιθέμενη αξία:

Η μεγιστοποίηση της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας και η επίτευξη της μέγιστης δυνατής προόδου με πενιχρούς οικονομικούς πόρους θα πρέπει να αποτελούν βασικές οικονομικές προτεραιότητες στο ΔΕΔ-Μ. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, η Επιτροπή προτείνει αυστηρότερη ιεράρχηση προτεραιοτήτων. Επικεντρώνεται σαφώς στα σημαντικότερα στοιχεία του ΔΕΔ-Μ (ιδιαίτερα στα σημεία συμφόρησης, τις συνδέσεις που λείπουν και τα διασυνοριακά έργα) καθώς και στους βιώσιμους τρόπους μεταφορών και τα συμπληρωματικά στοιχεία όπως το ITS. Οι εισηγητές συμμαρύνονται στην προσέγγιση αυτή. Προτείνουν, ωστόσο, να προχωρήσουμε ένα βήμα πιο πέρα από την πρόταση της Επιτροπής. Πρέπει, πρωτίστως, να καθοριστούν αυστηρότερα κριτήρια για έργα κοινού ενδιαφέροντος με την καλύτερη διάρθρωση των άρθρων 4 (στόχοι) και 10 (προτεραιότητες), καθώς και με κάποιο περιορισμό των όρων επιλεξιμότητας στο άρθρο 7.

Επιπλέον, στην πρόταση της Επιτροπής η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία παραμένει έννοια μάλλον ασαφής. Φαίνεται να έχει διαφορετικές σημασίες για τους διάφορους παράγοντες. Κατά την άποψη των εισηγητών, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ορισμός προσαρμοσμένος ειδικά για το ΔΕΔ-Μ. Το ίδιο ισχύει για την κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους οφέλους.

Το έργο του καθορισμού των λεπτομερών μεθοδολογιών που θα χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση των έργων κοινού ενδιαφέροντος μπορεί να αναληφθεί από την Επιτροπή μετά τη θέσπιση του παρόντος κανονισμού. Η μορφή της κατ' εξουσιοδότηση πράξης εγγυάται τη συμμετοχή του Κοινοβουλίου στη διαδικασία.

Οι εισηγητές συμμαρύνονται στην άποψη της Επιτροπής ότι πρέπει να υπάρχουν δεσμευτικές προθεσμίες για την ολοκλήρωση τόσο του κεντρικού όσο και του εκτεταμένου δικτύου (2030 και 2050 αντίστοιχα). Αυτό θα βοηθήσει να δοθεί η αναγκαία ώθηση στο ΔΕΔ-Μ.

ΔΕΔ-Μ και βιώσιμη ανάπτυξη:

Επιπλέον, χρειάζεται ισχυρότερη σύνδεση των στόχων και των προτεραιοτήτων του ΔΕΔ-Μ με τη στρατηγική ΕΕ 2020, προκειμένου να αντικατοπτρίζουν καλύτερα τις μελλοντικές προκλήσεις.

Δεδομένου του μακροπρόθεσμου αντικτύπου της υποδομής των μεταφορών στο κλίμα, κρίνεται απαραίτητο να διεξάγονται εκτιμήσεις αντικτύπου στο κλίμα για τα νέα ή τα αναβαθμιζόμενα έργα υποδομής. Οι τεράστιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η πολιτική στον τομέα των μεταφορών όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και οι αντίστοιχοι φιλόδοξοι στόχοι που εκτίθενται στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική στον τομέα των μεταφορών επιτείνουν την ανάγκη αυτή. Συνεπώς, οι εκτιμήσεις αντικτύπου στο κλίμα θα πρέπει να ενσωματωθούν στην κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους οφέλους που επιβάλλει το άρθρο 7.

Μέσα συντονισμού και εφαρμογής

Στο κεφάλαιο IV, η Επιτροπή προτείνει μια πολυτροπική προσέγγιση διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Οι 10 προτεινόμενοι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου καλύπτουν τις σημαντικότερες διασυνοριακές ροές μεγάλων αποστάσεων. Εξυπηρετούν ως βασικό μέσο για τη συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Οι διάδρομοι αυτοί θα καλύπτουν κατά βάση τρεις τρόπους μεταφοράς και θα διασχίζουν τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, εξασφαλίζοντας συνήθως μια σύνδεση με θαλάσσιο λιμένα.

Η Επιτροπή προτείνει τον διορισμό Ευρωπαϊών Συντονιστών για τον συντονισμό και τη διακυβέρνηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου (άρθρο 51). Οι πλατφόρμες διαδρόμων, υπό τη προεδρία του αντίστοιχου Ευρωπαϊού Συντονιστή, θα διευκολύνει τη διακυβέρνηση των διαδρόμων αυτών (άρθρο 52). Η πλατφόρμα διαδρόμου μπορεί να συστήνεται ως μόνιμη νομική οντότητα, όπως π.χ. Ευρωπαϊκός Όμιλος Οικονομικού Σκοπού. Στο πλαίσιο της συνεργασίας τους με την Πλατφόρμα Διαδρόμου, τα κράτη μέλη καταρτίζουν από κοινού σχέδια ανάπτυξης του διαδρόμου.

Οι εισηγητές υποστηρίζουν την προσέγγιση αυτή. Εξ άλλου, η βελτίωση του συντονισμού είναι ένας άλλος πυλώνας της νέας πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Η πείρα από τους Συντονιστές για ορισμένα από τα τρέχοντα έργα προτεραιότητας του ΔΕΔ-Μ είναι ως τώρα εν γένει θετική. Ο νέος τους ρόλος πρέπει να αποσαφηνιστεί και να διευρυνθεί περαιτέρω. Με την πλατφόρμα διαδρόμου και το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου θα μπορέσουν να βασιστούν σε μια εναρμονισμένη δομή. Οι εισηγητές θεωρούν ότι αυτή είναι η σωστή προσέγγιση. Πρόσθεσαν, ωστόσο, ορισμένα νέα στοιχεία. Για παράδειγμα, θα πρέπει στη διάρθρωση διακυβέρνησης των διαδρόμων να ληφθούν περισσότερο υπόψη άλλες προσεγγίσεις διαδρόμων (π.χ. εμπορευματικοί διάδρομοι). Θα πρέπει επίσης να βελτιωθεί η συμμετοχή των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, καθώς και η συμμετοχή των εκπροσώπων των θαλάσσιων και των εσωτερικών λιμένων.

Παρατηρήσεις σχετικά με συγκεκριμένους τρόπους μεταφορών:

Οι εισηγητές χαιρετίζουν την πρόθεση της Επιτροπής να ενισχύσει τους θαλάσσιους λιμένες της ΕΕ ως πολυτροπικές πύλες, αλλά υπογραμμίζουν παράλληλα ότι η έννοια των θαλάσσιων αρτηριών παραμένει κάπως ασαφής. Επιπλέον, έχουν υποβαθμιστεί σε σχέση με τον γενικά εξέχοντα ρόλο που προβλέπεται γι' αυτές στις τρέχουσες κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ. Για τον λόγο αυτό, και προκειμένου να υπογραμμιστεί η στρατηγική σημασία τους, οι εισηγητές προτείνουν να ζητηθεί η αναβάθμιση του σχεδίου των θαλάσσιων αρτηριών.

Όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές οδούς, οι εισηγητές εκφράζουν την ικανοποίησή τους για την έμφαση που δίνεται στον συγκεκριμένο τρόπο μεταφορών, ιδιαίτερα σε σχέση με τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη». Ωστόσο, ορισμένοι παράγοντες που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τα είδη χλωρίδας και πανίδας, όπως οι καθαροί, αμόλυντοι, ελεύθερα ρέοντες ποταμοί και οι τόποι του Natura2000, θα πρέπει να εξαιρεθούν από τις απαιτήσεις για τις εσωτερικές πλωτές οδούς, και ιδίως από τις απαιτήσεις κατηγορίας 4 του άρθρου 17. Εν προκειμένω, θα πρέπει τα πλοία να προσαρμόζονται στον ποταμό και όχι να προσαρμόζεται ο ποταμός στα πλοία.

Οι ανησυχίες των τοπικών κοινωνιών των πολιτών και οι καθυστερήσεις των έργων:

Η Επιτροπή δεν κάλυψε ένα ζήτημα που καθίσταται διαρκώς πιο σημαντικό: πώς μπορεί να εξασφαλιστεί κατάλληλη διαβούλευση και συμμετοχή των πολιτών τους οποίους αφορά ένα συγκεκριμένο έργο (π.χ. θόρυβος τρένων, ρύπανση, κ.λπ.) στη διαδικασία σχεδιασμού; Αυτό αποτελεί καθοριστικό παράγοντα προκειμένου να μετριάζεται ο αντίκτυπος των αμφιλεγόμενων έργων και να αποφεύγονται μακροπρόθεσμα οι συγκρούσεις σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο που συχνά προκαλούν σημαντικές καθυστερήσεις των έργων. Σήμερα, ορισμένα βασικά έργα αντιμετωπίζουν ισχυρή αντίδραση του τοπικού πληθυσμού (π.χ. σήραγγα Λυόν-Τουλούζη-Βασιλεία, Στουτγκάρδη 21). Η Επιτροπή θα πρέπει συνεπώς να κληθεί να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές για την κατάλληλη συμμετοχή των αρχών και της κοινωνίας των πολιτών στα έργα του ΔΕΔ-Μ σε τοπικό και σε περιφερειακό επίπεδο, και την ανάπτυξη των έργων αυτών μαζί τους και όχι εναντίον τους.

Διαφάνεια, παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων, και εσωτερικός συντονισμός:

Σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1 της πρότασης κατευθυντήριων γραμμών του ΔΕΔ-Μ, τα κράτη μέλη ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή, μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις.

Το σύστημα αυτό προσφέρει μεγάλες δυνατότητες για βελτίωση της σημερινής μη ικανοποιητικής κατάστασης όσον αφορά τη διαθεσιμότητα πληροφοριών για όλους τους τύπους χρηματοδότησης έργων κοινού ενδιαφέροντος. Μάλιστα, η επιτροπή TRAN έχει ασκήσει κριτική κατά παρελθόν, για την έλλειψη διαφάνειας και πληροφόρησης σχετικά με τα έργα του ΔΕΔ-Μ που χρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής.

Ωστόσο, σύμφωνα με την πρόταση της Επιτροπής, δεν είναι απολύτως σαφές αν τα κράτη μέλη θα πρέπει να τροφοδοτούν το TENtec με δεδομένα από όλα τα χρηματοδοτικά μέσα. Οι εισηγητές αποφάσισαν να αποσαφηνίσουν το σημείο αυτό και να περιλάβουν επίσης δεδομένα για τα δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Επιπλέον, δεν θα πρέπει να ενισχυθούν μόνο οι υποχρεώσεις των κρατών μελών για υποβολή στοιχείων. Η έκθεση προόδου που εκπονεί ανά διετία η Επιτροπή θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερέστερα δεδομένα και πρόσθετα στοιχεία. Θα πρέπει να αντικατοπτρίζει και να σκιαγραφεί τον δυναμικό και εξελικτικό χαρακτήρα του ΔΕΔ-Μ και να παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες για τον εσωτερικό συντονισμό της Επιτροπής σε σχέση με όλες τις μορφές χρηματοδοτικής ενίσχυσης για το ΔΕΔ-Μ. Αυτό είναι πολύ σημαντικό, προκειμένου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να έχει μια εικόνα για το αν η χρηματοδοτική πολιτική για όλα τα προγράμματα χρηματοδότησης ασκείται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ.

15.10.2012

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΤΡΟΦΪΜΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Elena Oana Antonescu

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Εισαγωγή

Οι μεταφορές αποτελούν τη σπονδυλική στήλη μιας επιτυχούς οικονομίας και τον ακρογωνιαίο λίθο για την κοινωνική συνοχή και την ολοκλήρωση στην κοινωνία μας.

Οι δυσχέρειες στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) είχαν σημαντικές επιπτώσεις στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών και προσώπων. Μια προσβάσιμη και αποτελεσματική υποδομή μεταφορών είναι ουσιώδους σημασίας για την παροχή επιχειρησιακών υπηρεσιών μεταφορών, έχει θεμελιώδη σημασία για την ελευθερία διακίνησης και είναι ζωτικής σημασίας για την ικανότητα όλων των περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης να παραμείνουν ανταγωνιστικές στο πλαίσιο της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς. Προϋπόθεση για την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών είναι η παρουσία έξυπνης υποδομής. Οι επενδύσεις στις υποδομές είναι δυνατόν να προσφέρουν για πολύ μακρά χρονική περίοδο και παρέχουν πλεονεκτήματα σε περίπτωση που σχεδιαστούν σωστά και με προοπτική πολλών γενεών.

Βασικά στοιχεία για καλύτερο ΔΕΔ-Μ

Η εισηγήτρια συμφωνεί κατ' αρχήν με την διττή αντίληψη ενός κεντρικού και ενός περιεκτικού δικτύου που θα αλληλοσυμπληρώνονται. Το βασικό δίκτυο θα προσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα και τη φύση του περιεκτικού δικτύου. Ωστόσο, δεδομένου του μακρού χρόνου έως το 2030 και το 2050 θα είναι δύσκολο να γίνουν μακρόχρονες προβλέψεις και να προβλεφθούν δεσμευτικές προθεσμίες.

Η εισηγήτρια θεωρεί ότι ο στόχος των κατευθυντηρίων γραμμών είναι η βελτίωση της

συνδετικότητας και ως εκ τούτου της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς με τη διευκόλυνση της οικονομικής ανάπτυξης και της κινητικότητας, που είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα ζωής των ευρωπαίων πολιτών.

Κατά την επιλογή των προγραμμάτων, η εισηγήτρια θεωρεί ότι το σημείο εκκίνησης στις διάφορες γεωγραφικές περιοχές της ΕΕ μπορεί να διαφέρει κατά πολύ. Ως εκ τούτου, μια διαφοροποιημένη και ισορροπημένη προσέγγιση είναι απαραίτητη λαμβανομένης υπόψη της καταστάσεως, των μελλοντικών αναγκών των αντιστοίχων περιφερειών και κρατών μελών και του συμπληρωματικού χαρακτήρα των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Επί παραδείγματι, ο σιδηρόδρομος ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα έχουν από περιβαλλοντικής πλευράς πλεονέκτημα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, ποτέ όμως δεν μπορούν να φτάσουν την εξάπλωση των οδικών μεταφορών, που παραμένουν αναντικατάστατες για τις όχι τόσο καλά συνδεδεμένες ή απομακρυσμένες περιοχές ή σημεία παράδοσης σε σχέση με τις μεγάλες αποστάσεις που καλύπτουν οι θαλάσσιες μεταφορές, όπως επίσης και σε σχέση με τις μικρότερες αποστάσεις ή τις μικρότερες ποσότητες που μεταφέρονται.

Η χρήση των ορυκτών καυσίμων στους περισσότερους τρόπους μεταφοράς κυριάρχησε παραδοσιακά, η εγκατάσταση όμως έχει αρχίσει να μεταβάλλεται: πράσινος ηλεκτρισμός, εναλλακτικά καύσιμα, φορτηγά οχήματα κατηγορίας EURO 5 και 6 με δραστικά μειωμένες εκπομπές, καλύτερη ενεργειακή απόδοση σε όλους τους τρόπους μεταφοράς θα μπορούσαν να παρέχουν καλές επιλογές για το μέλλον.

Το κλείσιμο των «χαμένων κρίκων» όπως οι διασυνοριακές συνδέσεις και συμφορήσεις θα μπορούσαν να είναι εφικτή δυνατότητα για παραγωγή προστιθέμενης ευρωπαϊκής αξίας, τούτο όμως δεν αποτελεί απλώς θέμα υποδομών. Θα έπρεπε μάλλον να πραγματοποιηθεί παράλληλα με τις διοικητικές μεταρρυθμίσεις που θα επιταχύνουν τις διαδικασίες στα σύνορα. Η εισηγήτρια ενθαρρύνει επομένως την Επιτροπή να συνεχίσει τις προσπάθειες που καταβάλλει προς την κατεύθυνση αυτή.

Στις αστικές περιοχές οι μεταφορές προκαλούν κυκλοφοριακές συμφορήσεις, ηχορύπανση και περιβαλλοντική ρύπανση. Τα στοιχεία αυτά έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα και στην ποιότητα ζωής στις πόλεις που σήμερα αλλά και στο μέλλον θα προσελκύουν όλο και περισσότερα άτομα, σύμφωνα με τις δημογραφικές προβλέψεις. Οι βελτιώσεις στις εκπομπές τόσο των επιβατηγών όσο και των βαρέων οχημάτων έχουν εξασθενήσει λόγω της αυξανόμενης ζήτησης μεταφορών, επομένως μια δυνατή λύση θα μπορούσε να είναι η μεγαλύτερη χρήση οχημάτων με χαμηλές ή ακόμη και μηδενικές εκπομπές στις πόλεις. Η ζήτηση για μεταφορές είναι πολύ αισθητή, ως εκ τούτου πρέπει να προσφερθούν στο κοινό ουσιαστικές εναλλακτικές λύσεις προκειμένου να ενισχυθούν οι αναγκαίες μεταβολές.

Η εισηγήτρια χαιρετίζει τις δεδηλωμένες προσπάθειες της Επιτροπής στο άρθρο 5 για αποτελεσματική χρήση των πόρων για υποδομές. Τούτο θα είναι οικονομικό για τους ενδιαφερομένους και σύμφωνα με όσα ενδέχεται να εγκρίνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε σχέση με το χάρτη πορείας σχετικά με την αποτελεσματική χρήση των πόρων. Κάτι τέτοιο πρέπει να περιλαμβάνει τη χρήση έξυπνων μεταφορικών συστημάτων, δορυφορική πλοήγηση, καλύτερη επιμελητεία (σήμερα το 25% των βαρέων οχημάτων εξακολουθεί να κυκλοφορεί κενό), την απρόσκοπτη εναλλαγή τρόπων μεταφοράς, πράγματα που θα επιτρέπουν στον κάθε τρόπο να αξιοποιεί τις ιδιότητές του αλλά και τη συνέχιση της έρευνας

και της ανάπτυξης στον τομέα αυτό.

Η δημιουργία υποδομών υπό μορφήν σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων κλπ. μπορεί να έχει σημαντικές συνέπειες για τους φυσικούς βιοτόπους και να εντείνει την απειλή για ορισμένα ζωικά είδη. Η προστασία της βιοποικιλότητας συμβάλλει σημαντικά στη βιωσιμότητα των οικοσυστημάτων μας και των ευεργετημάτων που μας παρέχουν. Ο εντοπισμός των αρνητικών συνεπειών για τη βιοποικιλότητα θα έπρεπε επομένως να ληφθεί πλήρως υπόψη κατά το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών.

Η εισηγήτρια θεωρεί ότι η επανεξέταση της υλοποίησης του βασικού δικτύου που θα πραγματοποιήσει η Επιτροπή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023 θα πρέπει να λάβει υπόψη την οικονομική και δημοσιονομική κατάσταση της Ένωσης και των μεμονωμένων κρατών μελών και να εκτιμήσει επίσης, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, εάν το βασικό δίκτυο πρέπει να τροποποιηθεί με βάση τις εξελίξεις στις ροές μεταφορών και στον εθνικό σχεδιασμό για τις επενδύσεις.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά αποδοτικό τρόπο.

Τροπολογία

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά αποδοτικό τρόπο. **Η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων μπορεί να προωθηθεί με καινοτόμες λύσεις που θα βελτιώνουν τη συμβατότητα μεταξύ των διαφορετικών συστημάτων, όπως το εποχούμενο υλικό και οι σιδηροτροχιές πολλαπλού εύρους.**

Αιτιολόγηση

Στο πλαίσιο του κανονισμού θα πρέπει να εξεταστούν καινοτόμες λύσεις για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5 α) Η πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών πρέπει να συμβάλλει στους κλιματικούς στόχους της ΕΕ για το 2050, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών το 2050». Για τον σκοπό αυτό, οι εν λόγω στόχοι πρέπει να αποτελούν τη βάση για τον ειδικό προσδιορισμό των κριτηρίων για την υλοποίηση των έργων και την κατανομή των πόρων.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα,

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα υλοποιηθεί κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία ***και συμβάλλοντας στην επίτευξη του***

ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους συνδυασμένων μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(23 α) Η νομοθεσία της Ένωσης για τις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ θα έπρεπε να διασφαλίζει ότι τα προγράμματα υποδομών της Ένωσης θα λαμβάνουν επίσης υπόψη τις πτυχές σχετικά με το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα, ενώ θα σημειώνουν μετρήσιμη πρόοδο προς την κατεύθυνση μιας οικονομίας με χαμηλή χρήση άνθρακα, φιλικής προς το περιβάλλον και αποτελεσματικής ως προς την διαχείριση των πόρων. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και εννοούν τη μετάβαση προς μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: που αφορά έργο είναι η αξία που οφείλεται στην παρέμβαση της Ένωσης και είναι επιπρόσθετη της αξίας που ειδάλως θα προέκυπτε από τη δράση μεμονωμένων κρατών μελών·

(ε) «ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία»: που αφορά έργο είναι η αξία που οφείλεται στην παρέμβαση της Ένωσης και είναι επιπρόσθετη της αξίας που ειδάλως θα προέκυπτε από τη δράση μεμονωμένων κρατών μελών· **η εν λόγω προστιθέμενη αξία συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»**

και του Χάρτη πορείας για τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών το 2050.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθιστά δυνατές υπηρεσίες και μεταφορές οι οποίες:

Τροπολογία

1. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών **ενισχύει την εδαφική συνοχή της Ένωσης, συμβάλλει στην πλήρη εφαρμογή της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς και** καθιστά δυνατές υπηρεσίες και μεταφορές οι οποίες:

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες κινητικότητας και μεταφορών των χρηστών του εντός της Ένωσης και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα·

Τροπολογία

(α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες κινητικότητας και μεταφορών των χρηστών του εντός της Ένωσης και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα **της Ένωσης σε παγκόσμιο επίπεδο·**

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(α α) ενισχύουν την ελεύθερη διακίνηση αγαθών και προσώπων στην εσωτερική αγορά και παρέχουν υπηρεσίες κινητικότητας υψηλού επιπέδου, ενώ ταυτόχρονα χρησιμοποιούν τους πόρους

αποτελεσματικότερα·

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) είναι οικονομικά αποδοτικές, συμβάλλουν στους στόχους καθαρών μεταφορών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ασφάλειας του εφοδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας, είναι ασφαλείς και πληρούν υψηλά πρότυπα ποιότητας, για επιβάτες και εμπορεύματα·

Τροπολογία

(β) είναι οικονομικά αποδοτικές, συμβάλλουν στους στόχους καθαρών μεταφορών και χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ασφάλειας του εφοδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας, **μειώνουν περισσότερο τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου σύμφωνα με τους κλιματικούς στόχους της ΕΕ για το 2050 και τον «Χάρτη πορείας για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών το 2050»**, είναι ασφαλείς και πληρούν υψηλά πρότυπα ποιότητας, για επιβάτες και εμπορεύματα·

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες τεχνολογικές και επιχειρησιακές ιδέες·

Τροπολογία

(γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες τεχνολογικές και επιχειρησιακές ιδέες **για όλους τους τύπους μεταφορών·**

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική,

Τροπολογία

(δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα **και συνδετικότητα** σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική,

οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.

οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ α) μειώνουν τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στα βασικά φυσικά αγαθά όπως το νερό, το έδαφος και τα οικοσυστήματα·

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(α) η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφοράς·

(α) η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφοράς **καθώς και οι διασυνοριακές οδοί κυκλοφορίας·**

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) η ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς όπως ενδείκνυται για να εξασφαλίζονται μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές μεταφορές·

(γ) η ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς όπως ενδείκνυται για να εξασφαλίζονται **τόσο οι κλιματικοί στόχοι της ΕΕ όσο και** μακροπρόθεσμα βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές μεταφορές·

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ε) η αποδοτική χρήση των υποδομών·

Τροπολογία

(ε) η αποδοτική **και επαρκής** χρήση **σύγχρονων** υποδομών·

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(στ) **προώθηση της ευρείας χρήσης των υποδομών με τη μεγαλύτερη δυνατή ουδετερότητα ως προς τις εκπομπές ανθρακούχων αερίων·**

Τροπολογία

(στ) **η ανάγκη προώθησης μιας ευρύτερης χρήσης των καλύτερων δυνατών τρόπων μεταφοράς χωρίς άνθρακα·**

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων και άλλων περιφερειακών περιοχών·

Τροπολογία

(ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιφερειών, **των ορεινών και απομονωμένων καθώς και άλλων περιφερειακών περιοχών·**

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να γίνεται ειδική αναφορά στις ορεινές περιοχές, οι οποίες λόγω της δυσπρόσιτης και περιβαλλοντικά ευαίσθητης φύσης τους χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης. Θα πρέπει επίσης να γίνεται αναφορά και στις απομονωμένες περιοχές, οι οποίες, αν και δεν βρίσκονται σε περιφερειακές περιοχές, είναι περιφερειακές με την ευρύτερη έννοια του όρου και αντιμετωπίζουν ειδικές προκλήσεις.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ια α) η ανάπτυξη υποδομών με ευαισθησία προς την ανάγκη προστασίας περιοχών οικολογικής αξίας και βιοποικιλότητας.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2 α. Οι στόχοι αυτοί αποτελούν τη βάση για τον ειδικό προσδιορισμό των κριτηρίων για την υλοποίηση των έργων και την κατανομή των πόρων.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων **και τη βιωσιμότητα**, με:

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) την ευρεία εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS).

Τροπολογία

(β) την ευρεία εγκατάσταση νέων τεχνολογιών και **εφαρμογών** ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS), **προκειμένου να υποστηριχθεί η αποτελεσματική οδήγηση, επί παραδείγματι με την εξάλειψη των συμφορήσεων κοντά στα αστικά κέντρα ή τα σημεία διέλευσης των συνόρων.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ α) την προώθηση προγραμμάτων για την ασφάλεια και τη μείωση των κινδύνων ατυχημάτων.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) την άρση των διοικητικών και των τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη διαλειτουργικότητα του δικτύου και τον ανταγωνισμό.

Τροπολογία

(γ) την άρση των διοικητικών και των τεχνικών εμποδίων, ιδίως στη διαλειτουργικότητα **και διασύνδεση** του δικτύου και τον ανταγωνισμό **ως βήμα προς την κατεύθυνση της πλήρους εφαρμογής της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς.**

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς·

Τροπολογία

(δ) την εξασφάλιση βέλτιστης ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς **ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες και ανάγκες**·

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(στ) τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την απόδοση, την ασφάλεια και την προστασία, το κλίμα και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

Τροπολογία

(στ) **την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο κλίμα**, τη βελτίωση ή τη διατήρηση της ποιότητας των υποδομών όσον αφορά την απόδοση, την ασφάλεια και την προστασία, και, όπου είναι δυνατόν, την ανθεκτικότητα σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, τις κοινωνικές συνθήκες, την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις για πλωτές οδούς της κλάσης IV, όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) για τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών, και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας.

Τροπολογία

(α) οι ποταμοί, οι διώρυγες και οι λίμνες ανταποκρίνονται στις ελάχιστες απαιτήσεις για πλωτές οδούς της κλάσης IV, όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή συμφωνία για τις εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN) για τη νέα ταξινόμηση των εσωτερικών πλωτών οδών, και εξασφαλίζουν συνεχές ελεύθερο ύψος γέφυρας, **όπου δει, χωρίς να εμποδίζεται η επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων**

*τουλάχιστον της οδηγίας του Συμβουλίου 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ης Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών***.*

ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7.

ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1.

**** ΕΕ L 20, 26.01.10, σ. 7.*

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: στην εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV,

Τροπολογία

(α) όσον αφορά τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς: στην εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων προς επίτευξη των προτύπων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς κλάσης IV, *όπου δει, χωρίς να εμποδίζεται η επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων τουλάχιστον της οδηγίας του Συμβουλίου 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ης Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων*

*πτηνών***.*

EE L 206 της 22.7.1992, σ. 7.

EE L 327 της 22.12.2000, σ. 1.

**** EE L 20, 26.01.2010, σ. 7.*

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(β) κατά περίπτωση, στην επίτευξη προτύπων υψηλότερων εκείνων των εσωτερικών πλωτών οδών κλάσης IV, ώστε να ικανοποιείται η ζήτηση της αγοράς,

Τροπολογία

(β) *όταν χρειάζεται να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της αγοράς για την επίτευξη προτύπων υψηλότερων εκείνων των εσωτερικών πλωτών οδών κλάσης IV, χωρίς να εμποδίζεται η επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων τουλάχιστον της οδηγίας του Συμβουλίου 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ης Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών***.*

EE L 206 της 22.7.1992, σ. 7.

EE L 327 της 22.12.2000, σ. 1.

**** EE L 20, 26.1.2010, σ. 7.*

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1 α. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων εφαρμόζουν την ολοκληρωμένη προσέγγιση κατά τον σχεδιασμό έργων εσωτερικών πλωτών οδών, ειδικά κατά την υποβολή αιτήσεων (συγ)χρηματοδότησης στο πλαίσιο προγραμμάτων της ΕΕ.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο ii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ii α) ο αερολιμένας έχει στρατηγική σημασία για την περιοχή που εξυπηρετεί.

Αιτιολόγηση

Όλοι οι αερολιμένες στρατηγικής σημασίας για τις περιφέρειες θα πρέπει να περιλαμβάνονται σε αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, τουλάχιστον στο εκτεταμένο δίκτυο.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε α) η προώθηση μέτρων για τη μείωση του θορύβου στην πηγή.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν ιδιαίτερη μέριμνα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.
Η ασφάλεια στις μεταφορές πρέπει να εδραιωθεί και να ενισχυθεί περαιτέρω με τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και τη συνεργασία με τους κύριους διεθνείς παράγοντες.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά το σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης μεριμνούν δεόντως για την αξιολόγηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων που βελτιώνουν την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή, ιδίως όσον αφορά τις βροχοπτώσεις, τις πλημμύρες, τις καταιγίδες, τις υψηλές θερμοκρασίες και τα κύματα καύσωνα και ξηρασίας, την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και των κυμάτων στις ακτές, σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία

Κατά το σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης μεριμνούν δεόντως για την αξιολόγηση των κινδύνων και τη λήψη μέτρων που βελτιώνουν την ανθεκτικότητα στα ακραία καιρικά φαινόμενα, ιδίως όσον αφορά τις βροχοπτώσεις, τις πλημμύρες, τις καταιγίδες, τις υψηλές θερμοκρασίες και τα κύματα καύσωνα και ξηρασίας, ***τις χαμηλές θερμοκρασίες και τα κύματα ψύχους***, την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και των κυμάτων στις ακτές, σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πραγματοποιούν εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και έργων, συγκεκριμένα όπως προβλέπεται στις οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, και 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, 2001/42/ΕΚ, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ώστε να αποφεύγονται ή, εάν δεν είναι δυνατόν, να μετριάζονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, η σφράγιση του εδάφους, η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πραγματοποιούν εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και έργων, συγκεκριμένα όπως προβλέπεται στις οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, και 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, 2001/42/ΕΚ, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ώστε να αποφεύγονται ή, εάν δεν είναι δυνατόν, να μετριάζονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, **η μείωση των φυσικών βιοτόπων, οι φραγμοί στα αποδημητικά είδη, η σύγκρουση οχημάτων με ζώα**, η σφράγιση του εδάφους, η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

Τα νέα προγράμματα υποδομών και τα μεμονωμένα προγράμματα πρέπει να συμμορφούνται με τη νομοθεσία της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος, το θόρυβο, τα ύδατα και την προστασία της χλωρίδας και της πανίδας, ο δε σχεδιασμός υποδομών πρέπει να βελτιωθεί με τον εντοπισμό επιπτώσεων στο δίκτυο Natura 2000, ιδίως με τη χρήση των συστημάτων

πληροφόρησης που έχει η Επιτροπή σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών στον τομέα των μεταφορών (TENtec) και τα συστήματα πληροφοριών για το δίκτυο Natura 2000.

Οι αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων διασφαλίζουν ότι η σχετική νομοθεσία εφαρμόζεται διασυνοριακά.

Η Επιτροπή ενθαρρύνει τον αποτελεσματικό διάλογο και τη συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών στα κράτη μέλη, με την προϋπόθεση φυσικά ότι δεν αυξάνεται ο διοικητικός φόρτος.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

Τροπολογία

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους. ***Τα κράτη μέλη και οι φορείς προώθησης έργων λαμβάνουν κατάλληλη μέριμνα, ώστε να εξασφαλίσουν την προσβασιμότητα των υποδομών μεταφορών για όλους τους χρήστες.***

Αιτιολόγηση

Το άρθρο θα πρέπει να καθιστά σαφές ότι τα κράτη μέλη και οι φορείς προώθησης έργων έχουν την τελική ευθύνη για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των υποδομών μεταφορών για όλους τους χρήστες, ιδιαίτερα τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – πρώτη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 50 χιλιόμετρα στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

Τροπολογία

– δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 50 χιλιόμετρα, **ανάλογα με τη ζήτηση**, στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που **να ενισχύεται η οδική ασφάλεια και**, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η πλατφόρμα διαδρόμου **απαρτίζεται** από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

Τροπολογία

2. Η πλατφόρμα διαδρόμου **απαρτίζεται** από αντιπροσώπους **των αρμόδιων αρχών** των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε – περίπτωση 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– **μέτρα καθιέρωσης διαδικασιών δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με την ανάπτυξη έργων διαδρόμου κοινού**

Τροπολογία

**ενδιαφέροντος, ιδιαίτερα όταν αφορούν
διασυνοριακά τμήματα. Ο συντονιστής
εξασφαλίζει ότι πραγματοποιείται
εκτεταμένη διαδικασία δημόσιας
διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα
μέρη και την κοινωνία των πολιτών κατά
την περίοδο σχεδιασμού νέων υποδομών.**

Αιτιολόγηση

Στο παρελθόν παρατηρήθηκε καθυστέρηση ή αντίθεση σε ορισμένα έργα, επειδή δεν είχε προηγηθεί εκτεταμένη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης και ενημέρωσης. Τα άτομα που αναλαμβάνουν τον νέο ρόλο του συντονιστή έργων διαδρόμου θα πρέπει κατά συνέπεια να συμβάλλουν στην προώθηση της ευρείας διαβούλευσης με την κοινωνία των πολιτών και, στο πλαίσιο της διασυνοριακής προοπτικής, στην αντιμετώπιση των εμποδίων για την ανάπτυξη έργων κοινού ενδιαφέροντος.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
Έγγραφο αναφοράς	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.11.2011
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 15.11.2011
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
Εξέταση στην επιτροπή	21.6.2012
Ημερομηνία έγκρισης	10.10.2012
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 57 –: 0 0: 2
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnich, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils, Κρίτων Αρσένης, Θεόδωρος Σκυλακάκης, Владко Тодоров Панајотов
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Anna Záborská, Andrea Zannoni, Владимир Уручев

30.10.2012

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T)
(COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Sergio Gaetano Cofferati

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Ένα δίκτυο μεταφορικής υποδομής έχει ζωτική σημασία για την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς. Για να είναι αποτελεσματική η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών πρέπει να υπερβεί τους περιορισμούς, τα σημεία συμφόρησης και την έλλειψη ταχέων και συνεχών συνδέσεων.

Οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για την ανάπτυξη ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που θα βασίζεται σε ένα μοντέλο δύο επιπέδων είναι μια πρόταση που ορθώς είναι φιλόδοξη και συνολική και μπορεί να καταστεί κομβικό στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την εδαφική συνοχή.

Για να επιτευχθεί αυτό, έχει ζωτική σημασία να εξετάζουμε τις μεταφορικές υποδομές όχι μόνο από τη σκοπιά της οριακής χρησιμότητας τους για μεμονωμένες περιφέρειες ή κράτη μέλη αλλά να αναδειξουμε και να αξιοποιήσουμε πλήρως την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους. Οι προτεραιότητες που πρέπει να τεθούν πρέπει συνεπώς να κινηθούν προς την κατεύθυνση αυτή, εστιάζοντας, κατ' αρχάς και κυρίως, στην ολοκλήρωση και την ενίσχυση των διασυνοριακών τμημάτων, αναλαμβάνοντας δράση για την άρση των σημείων συμφόρησης και διευκολύνοντας την ανάπτυξη διαλειτουργικών συστημάτων μεταφοράς μεταξύ των κρατών μελών.

Πέραν της σύνδεσης συνδέσμων μεταξύ χωρών, ζωτικό ρόλο πρέπει να παίζει και η σύνδεση των μεταφορικών μέσων και η ολοκλήρωση των μέσων μεταφοράς, μέσω της δημιουργίας συνδέσεων και πλατφορμών διατροπικών μεταφορών.

Οι μεταφορικές υποδομές πρέπει ασφαλώς να συνδυάσουν το υψηλότερο επίπεδο

υφιστάμενης τεχνολογίας προκειμένου να εξασφαλίσουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και να διασφαλίσουν ότι θα καταστούν όσο το δυνατόν πιο ασφαλείς και προσιτές για όλους τους πολίτες.

Το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να σχεδιαστεί, να κατασκευαστεί και να επικαιροποιείται με τρόπο που θα διασφαλίζει ότι θα είναι πλήρως προσβάσιμο σε όλους τους χρήστες, με ιδιαίτερη έμφαση στους ηλικιωμένους, τους επιβάτες με αναπηρία ή τα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα.

Η ευρωπαϊκή υποδομή πρέπει να δημιουργηθεί με περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο ελάχιστο δυνατό και, όπου αυτό είναι δυνατό, αξιοποιώντας όσο το δυνατόν περισσότερο την υφιστάμενη υποδομή. Το δίκτυο πρέπει να δημιουργηθεί, να αναπτυχθεί και να τυγχάνει αποτελεσματικής διαχείρισης όσον αφορά τους πόρους και τη βιωσιμότητα από κοινωνική και περιβαλλοντική σκοπιά.

Οι ευρωπαίοι συντονιστές, που ορίζονται για να διευκολύνουν την εφαρμογή των διαδρόμων, είναι πρόσωπα μεγάλης σημασίας για τη δημιουργία των ευρωπαϊκών δικτύων. Θα παίζουν καταλυτικό ρόλο στο να δώσουν ώθηση και να διασφαλίσουν την ολοκλήρωση των τμημάτων που θα έχουν τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς και να διασφαλίσουν ότι η υποδομή θα σχεδιαστεί ορθολογικά, ενημερώνοντας και εμπλέκοντας τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές. Ο ρόλος τους, πολύ ορθά, ενισχύεται με την πρόταση της Επιτροπής. Ο εισηγητής υποστηρίζει ότι η ενίσχυση αυτή του ρόλου των συντονιστών είναι ορθή και σύμφωνη με την ανάγκη δημιουργίας ενός δικτύου υποδομών που υπερβαίνει τα εθνικά σύνορα και συμβάλλει στην αξιοποίηση του δυναμικού της εσωτερικής αγοράς.

Ένα τέτοιο φιλόδοξο έργο υποδομής προϋποθέτει ένα μείζον ευρωπαϊκό επενδυτικό σχέδιο. Η αύξηση των πόρων για τέτοια έργα, μέσω της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», αποτελεί σημαντικό βήμα, αλλά δεν αρκεί για την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου. Έτσι λοιπόν, απαιτούνται περαιτέρω κονδύλια και επενδύσεις που μπορούν επίσης να προέλθουν και από καινοτόμες μορφές χρηματοδότησης της ΕΕ.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, ως αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις κάτωθι τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να

(3) Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να

επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά αποδοτικό τρόπο.

επιτευχθούν με τη δημιουργία διασυνδέσεων και διαλειτουργικότητας μεταξύ εθνικών δικτύων μεταφοράς με ενεργειακά **και οικολογικά** αποδοτικό **και κοινωνικά βιώσιμο** τρόπο.

Τροπολογία 2
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να **επιτευχθεί** δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία 3
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, **νησιωτικών** και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους **οικονομική και κοινωνική** συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να **εξασφαλιστεί** δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία

(10α) Στο εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά προβλήματα ορισμένων κρατών μελών, όπως αραιοκατοικημένες περιοχές χωρίς εναλλακτικούς τοπικούς δρόμους, και να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική διαχείριση των προβλημάτων αυτών με κατάλληλο τρόπο. Η πρόβλεψη αυτή θα συντέινει στην ενίσχυση της ελεύθερης κυκλοφορίας όλων των πολιτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα **υλοποιηθεί** κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Για να προσδιορισθούν συντονισμένα και έγκαιρα το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα έχουν περατωθεί έως το 2030 και το 2050, αντίστοιχα.

Τροπολογία

(11) Το κεντρικό δίκτυο θα προσδιορισθεί και θα **ληφθούν ενδεδειγμένα μέτρα για την υλοποίησή του** κατά προτεραιότητα έως το 2030, εντός του πλαισίου που θα διαμορφωθεί με το εκτεταμένο δίκτυο. Θα αποτελέσει τη σπονδυλική στήλη της ανάπτυξης ενός δικτύου πολυτροπικών μεταφορών και θα τονώσει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου. Θα καταστήσει δυνατό να επικεντρωθεί η ενωσιακή δράση στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, πολυτροπικούς κόμβους και νευραλγικά σημεία συμφόρησης.

Τροπολογία

(12) Για να προσδιορισθούν συντονισμένα και έγκαιρα το εκτεταμένο και το κεντρικό δίκτυο, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη του δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα έχουν περατωθεί έως το 2030 και το 2050, αντίστοιχα. **Στο πλαίσιο της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 57, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την κατάσταση προόδου των έργων και, όπου είναι αναγκαίο, μπορεί να αναθεωρήσει αυτές τις προθεσμίες, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εξελίξεις που ενδεχομένως επηρεάζουν την επίτευξή τους, καθώς και τη διαδικασία προσέγγισης στην οποία**

βρίσκονται τα νέα κράτη μέλη.

Τροπολογία 6

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί και να αξιολογεί αν τα κράτη μέλη έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης, την ορθή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και την επίτευξη ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας σε έργα κοινού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία 7

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15α) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να δημιουργεί πρόσθετο διοικητικό φόρτο για τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, καθώς και όλους τους ενδιαφερόμενους που συμμετέχουν στην ανάπτυξη και την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Στο πλαίσιο της επανεξέτασης του 2023, σύμφωνα με το άρθρο 57, η Επιτροπή μπορεί να αξιολογεί, σε συνεργασία με τα εμπλεκόμενα κράτη

μέλη, εάν άλλες υποδομές, των οποίων έχουν βελτιωθεί οι προδιαγραφές και που μπορούν, συνεπώς, να εξυπηρετήσουν τις απαιτήσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός, θα μπορούσαν να ενταχθούν στο δίκτυο.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Για τη βέλτιστη αξιοποίηση των κατευθυντήριων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ με ολοκληρωμένο τρόπο, καθώς και για την εξασφάλιση καλύτερης, αποτελεσματικότερης και προσβάσιμης χρήσης για τους επιβάτες, τη δημιουργία του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου θα πρέπει να ακολουθήσει η δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής πλατφόρμας μεταφοράς επιβατών, η οποία θα παρέχει τυποποιημένους τρόπους μετακίνησης στην Ευρώπη. Αυτή η κοινή ευρωπαϊκή πλατφόρμα μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να παρέχει στους επιβάτες προσβάσιμες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τις διασυννοριακές μετακινήσεις, συμπεριλαμβανομένων των διασυνδέσεων, της διαλειτουργικότητας και του συνδυασμού μεταφορικών μέσων· να παρέχει τυποποιημένο τρόπο έκδοσης εισιτηρίων και τιμολόγησης επιτρέποντας στους επιβάτες να χρησιμοποιούν ένα εισιτήριο για ολόκληρη τη διαδρομή τους σε διαφορετικά κράτη μέλη και σε όλα τα μεταφορικά μέσα· να παρέχει κοινό σύστημα υποβολής παραπόνων επιτρέποντας στους καταναλωτές να ειδοποιούν διοργανωτές ταξιδιών από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετώπισαν.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 19 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19β) Στις κατευθυντήριες γραμμές αναγνωρίζεται ότι ο προσδιορισμός των προτεραιοτήτων και η υλοποίηση των έργων εξαρτάται από τον βαθμό ωριμότητάς τους και τη διαθεσιμότητα χρηματοδοτικών πόρων, χωρίς να προδικάζεται η χρηματοδοτική δέσμευση ενός κράτους μέλους ή της Ένωσης.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών πρέπει να σχεδιαστεί, να κατασκευαστεί και να επικαιροποιείται με τρόπο που θα διασφαλίζει ότι θα είναι πλήρως προσβάσιμο για όλους τους χρήστες, με ιδιαίτερη έμφαση στους ηλικιωμένους, τους επιβάτες με αναπηρία ή τα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων

μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους. Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.

μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους **που θα πρέπει σταδιακά να μειωθεί περαιτέρω**. Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(28α) Ο ρόλος των ευρωπαϊών συντονιστών είναι ζωτικής σημασίας για να δώσουν ώθηση και να διασφαλίσουν την ολοκλήρωση των τμημάτων με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς και να διασφαλίσουν ότι η υποδομή θα σχεδιαστεί ορθολογικά, καθιερώνοντας διαρθρωμένο διάλογο με τις τοπικές αρχές και τον εμπλεκόμενο πληθυσμό.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(30α) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα ολοκληρωθεί πλήρως και όσο το δυνατόν καλύτερα μόνο αν υπάρξει μεγαλύτερη συγκέντρωση οικονομικών πόρων· συνεπώς, θα απαιτηθούν συμπληρωματικοί πόροι που θα διατεθούν από καινοτόμες μορφές ενωσιακής χρηματοδότησης.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες κινητικότητας και μεταφορών των χρηστών του εντός της Ένωσης και στις σχέσεις της με τρίτες χώρες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα·

(α) ανταποκρίνονται στις ανάγκες κινητικότητας και μεταφορών *όλων* των χρηστών του εντός της Ένωσης και, *κατά περίπτωση*, στις σχέσεις της με τρίτες χώρες, συμβάλλοντας έτσι σε μεγαλύτερη οικονομική μεγέθυνση και ανταγωνιστικότητα·

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες τεχνολογικές και επιχειρησιακές ιδέες·

(γ) προωθούν τις πλέον προηγμένες τεχνολογικές, *οικολογικά αποδοτικές* και επιχειρησιακές ιδέες·

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(δ) **παρέχουν επαρκή** προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.

Τροπολογία

(δ) **βελτιώνουν** την προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, **περιλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων, των νησιωτικών και των ορεινών περιοχών, και εξασφαλίζουν την επάρκειά της**, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς και βιώσιμη οικονομική μεγέθυνση.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ α) **παρέχει στους χρήστες υπηρεσίες που είναι προσβάσιμες, ασφαλείς και υψηλής ποιότητας, με οικονομικά δίκαιους όρους·**

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ε α) **ανάπτυξη και βελτίωση της υφιστάμενης υποδομής·**

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ α) ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων·

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ι α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ι α) υποδομές μεταφορών που κατανέμονται με γεωγραφικά ισορροπημένο τρόπο και χωρίς να παραβλέπονται οι αραιοκατοικημένες περιοχές, οι περιοχές χωρίς εναλλακτικό τοπικό οδικό δίκτυο και οι δυσπρόσιτες περιοχές.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – εισαγωγική φράση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων, με:

Τα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές, οι διαχειριστές υποδομής, οι μεταφορείς και άλλες δημόσιες και ιδιωτικές οντότητες σχεδιάζουν, αναπτύσσουν και λειτουργούν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών με γνώμονα την αποδοτικότητα των πόρων **και την κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα**, με:

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ α) την προώθηση μέτρων επείγοντος χαρακτήρα και προγραμμάτων για τη βελτίωση της ασφάλειας και τη μείωση των ατυχημάτων·

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(ζ β) μέτρα που εξασφαλίζουν τη διαρκή επίτευξη των στόχων κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.

2. Το εκτεταμένο δίκτυο απαρτίζεται από όλες τις υπάρχουσες και τις προγραμματιζόμενες υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς και από μέτρα προώθησης της αποδοτικής **και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης** χρήσης αυτών των υποδομών. Το εν λόγω δίκτυο αναπτύσσεται σύμφωνα με το κεφάλαιο II.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, τη συντήρηση, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής αξιοποίησης των πόρων του.

Τροπολογία

1. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με την κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς, τη συντήρηση, την αποκατάσταση και την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής **και κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμης** αξιοποίησης των πόρων του.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Η Επιτροπή πρέπει να παρακολουθεί και να αξιολογεί αν τα κράτη μέλη έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(γ) έχουν θετική τρέχουσα οικονομική αξία, όπως προκύπτει από την κοινωνικο-οικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους με καθαρή·

Τροπολογία

(γ) έχουν θετική τρέχουσα οικονομική αξία, όπως προκύπτει από την κοινωνικο-οικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους με καθαρή **παρούσα αξία, που πρέπει να περιλαμβάνει την επίδραση στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των προϊόντων μεταξύ των κρατών μελών, την κοινωνική συνοχή και τη**

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) προσφέρουν σαφώς ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία.

Τροπολογία

δ) προσφέρουν σαφώς ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, **μεταξύ άλλων και από κοινωνική, οικολογική και περιβαλλοντική άποψη.**

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) η **εφαρμογή** συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες.

Τροπολογία

δ) η **προώθηση** συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε αυτές τις τρίτες χώρες.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) αναγνωρίζει τους φυσικούς και γεωγραφικούς περιορισμούς που επηρεάζουν τις υποδομές μεταφορών στα κράτη μέλη, όπως αναφέρεται στις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την περάτωση του εκτεταμένου δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου **το αργότερο** έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την περάτωση του εκτεταμένου δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. **Στο πλαίσιο της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 57, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την κατάσταση προόδου του εκτεταμένου δικτύου και, όπου είναι αναγκαίο, μπορεί να αναθεωρήσει αυτή την προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εξελίξεις που ενδεχομένως επηρεάζουν την επίτευξή της, καθώς και τη διαδικασία προσέγγισης στην οποία βρίσκονται τα νέα κράτη μέλη.**

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την εφαρμογή και την εξάπλωση ευφών συστημάτων μεταφορών, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μέτρα που επιτρέπουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, υπηρεσίες προγραμματισμού και ενημέρωσης για τις πολυτροπικές μεταφορές, παρακολούθηση και εντοπισμό στις πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές, σχεδιασμό της μεταφορικής ικανότητας και ηλεκτρονικές κρατήσεις και ενοποιημένες υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων·

Τροπολογία

α) την εφαρμογή και την εξάπλωση ευφών συστημάτων μεταφορών, στα οποία συμπεριλαμβάνονται μέτρα που επιτρέπουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας, υπηρεσίες προγραμματισμού και ενημέρωσης για τις πολυτροπικές μεταφορές, παρακολούθηση και εντοπισμό στις πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές, σχεδιασμό της μεταφορικής ικανότητας και **φιλικές προς τον χρήστη** ηλεκτρονικές κρατήσεις και ενοποιημένες υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων·

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε α) την εξασφάλιση ότι τα ειδικά προβλήματα ορισμένων κρατών μελών, όπως αραιοκατοικημένες περιοχές χωρίς εναλλακτικούς τοπικούς δρόμους, λαμβάνονται υπόψη και αντιμετωπίζονται με κατάλληλο και αποτελεσματικό τρόπο·

Τροπολογία 35

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ε β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε β) την παροχή εγγυήσεων στους πολίτες ότι κατά τη διαδικασία σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ θα γίνονται σεβαστές οι ανησυχίες τους.

Τροπολογία 36

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο ζ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ α) προώθηση της αποτελεσματικής και βιώσιμης χρήσης των υποδομών και, κατά περίπτωση, αύξηση της μεταφορικής ικανότητάς τους·

Τροπολογία 37

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – στοιχείο η**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

η) την ασφάλεια εφοδιασμού με **τη χρήση** εναλλακτικών καυσίμων και ιδίως των ενεργειακών πόρων και των συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές

η) την ασφάλεια εφοδιασμού με **την υποστήριξη και την προώθηση της χρήσης** εναλλακτικών καυσίμων και ιδίως των ενεργειακών πόρων και των

ανθρακούχες εκπομπές·

συστημάτων πρόωσης με μηδενικές ή χαμηλές ανθρακούχες εκπομπές·

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν ότι οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς.

Οι φορείς εκμετάλλευσης πλατφορμών εφοδιαστικής διαθέτουν ανοικτό σε όλους τους μεταφορείς τουλάχιστον ένα τερματικό σταθμό.

Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής παρέχουν την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις και εφαρμόζουν διαφανή τέλη.

Τροπολογία

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών εξασφαλίζουν ότι οι εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί είναι ανοικτοί σε όλους τους μεταφορείς.

Οι φορείς εκμετάλλευσης πλατφορμών εφοδιαστικής διαθέτουν ανοικτό σε όλους τους μεταφορείς τουλάχιστον ένα τερματικό σταθμό.

Οι φορείς εκμετάλλευσης εμπορευματικών τερματικών σταθμών και πλατφορμών εφοδιαστικής παρέχουν την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις και εφαρμόζουν διαφανή, **σχετικά και δίκαια** τέλη.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) τη συμμόρφωση προς τις προδιαγραφές υποδομών και την αναβάθμιση της διαλειτουργικότητας.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που

2. Οι υψηλής ποιότητας οδοί που

αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι όσες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι όσες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εμπορευματική και την επιβατική κυκλοφορία μεγάλων αποστάσεων, συνδέουν τα κύρια αστικά και οικονομικά κέντρα, διασυνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς και συνδέουν **ορεινές, απομακρυσμένες**, μεσόγειες και περιφερειακές περιοχές NUTS 2 με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – στοιχείο -α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-α α) βελτίωση και προαγωγή της οδικής ασφάλειας·

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) προαγωγή της οδικής ασφάλειας.

διαγράφεται

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 25 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η διάθεση

3. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για θαλάσσιες αρτηρίες στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν επίσης δραστηριότητες που έχουν ευρύτερα οφέλη και δεν συνδέονται με συγκεκριμένους λιμένες, όπως είναι οι δραστηριότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων **των**

παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.

μεταφορέων και των υποδομών, η διάθεση παγοθραυστικού εξοπλισμού, οι δραστηριότητες πλοϊμότητας καθ'όλη τη διάρκεια του έτους, οι εργασίες βυθοκόρησης, οι εγκαταστάσεις εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και η βελτιστοποίηση διεργασιών, διαδικασιών και του ανθρώπινου παράγοντα, οι πλατφόρμες ΤΠΕ και τα συστήματα ενημέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και τα ηλεκτρονικά συστήματα αναφοράς.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας,

Τροπολογία

α) προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών, καθώς και της ακτοπλοΐας, **διευκολύνοντας την ανάπτυξη διασυνδέσεων στην ενδοχώρα και αναπτύσσοντας, ειδικότερα, μέτρα για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζουν το ενωσιακό δίκαιο ή οι σχετικές διεθνείς συμφωνίες,**

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 30 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή

Τροπολογία

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων εξασφαλίζουν ότι κάθε αερολιμένας διαθέτει τουλάχιστον έναν τερματικό σταθμό ανοικτό χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και εφαρμόζει διαφανή,

τέλη.

σχετικά και δίκαια τέλη.

Τροπολογία 46

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – στοιχείο γ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) βελτίωση των διασυνδέσεων διαφορετικών μεταφορικών μέσων στους αερολιμένες, ιδίως με τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και τους αστικούς υπόγειους σιδηροδρόμους·

Τροπολογία 47

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – στοιχείο γ β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ β) σχέδια που βασίζονται στην αρχή της βιωσιμότητας και σε μέτρα υπέρ του κλίματος.

Τροπολογία 48

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 35 – στοιχείο γ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) διασφάλιση ότι οι διασυνδέσεις μεταξύ μεταφορικών μέσων πληρούν τις απαιτήσεις της πλήρους προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) η **απαλλαγή** των μεταφορών από τις ανθρακούχους εκπομπές με τη μετάβαση σε καινοτόμες τεχνολογίες μεταφορών·

Τροπολογία

α) η **υποστήριξη και προώθηση της απαλλαγής** των μεταφορών από τις ανθρακούχους εκπομπές με τη μετάβαση σε καινοτόμες **και βιώσιμες** τεχνολογίες μεταφορών·

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) η **απαλλαγή** όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχους εκπομπές με προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις ενεργειακού εφοδιασμού, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής – οχήματος και των ευφυών συστημάτων μεταφοράς·

Τροπολογία

β) η **υποστήριξη της απαλλαγής** όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχους εκπομπές με προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και της καθιέρωσης εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και με τη δημιουργία της αντίστοιχης υποδομής. Η εν λόγω υποδομή είναι δυνατόν να περιλαμβάνει δίκτυα και άλλες εγκαταστάσεις ενεργειακού εφοδιασμού, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής – οχήματος και των ευφυών συστημάτων μεταφοράς·

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 - στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) η προώθηση μέτρων, όπως η δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής πλατφόρμας μεταφοράς επιβατών, για τη βελτίωση του συντονισμού των πηρεσιών προς τους επιβάτες που είναι

άμεσα συνδεδεμένες με την υποδομή, μέσω της προσφοράς καλύτερης ενημέρωσης, τυποποιημένης έκδοσης εισιτηρίων και ενός κοινού συστήματος υποβολής παραπόνων·

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 39 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) η προώθηση αποτελεσματικών τρόπων για την παροχή προσβάσιμων και κατανοητών πληροφοριών σε όλους τους πολίτες σχετικά με τις διασυνδέσεις, τη διαλειτουργικότητα και τη συνδυασμένη χρήση μεταφορικών μέσων·

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν **ιδιαιτέρη μέριμνα** ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν **υψηλό** επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης λαμβάνουν **μέτρα** ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι υποδομές μεταφορών προσφέρουν **το υψηλότερο δυνατό** επίπεδο ασφάλειας και προστασίας στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά περίπτωση, λαμβάνεται επίσης μέριμνα για την ανθεκτικότητα των υποδομών σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές σύμφωνα με κάθε απαίτηση

Λαμβάνεται επίσης **στο έπακρο** μέριμνα για την ανθεκτικότητα των υποδομών σε φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές σύμφωνα με κάθε απαίτηση που θέτει

που θέτει ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

ενδεχομένως η ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πραγματοποιούν εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και έργων, συγκεκριμένα όπως προβλέπεται στις οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, και 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, 2001/42/ΕΚ, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ώστε να αποφεύγονται ή, εάν δεν είναι δυνατόν, να μετριάζονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, η σφράγιση του εδάφους, η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης πραγματοποιούν εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίων και έργων, συγκεκριμένα όπως προβλέπεται στις οδηγίες 85/337/ΕΟΚ, της 27ης Ιουνίου 1985, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον, και 92/43/ΕΟΚ, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, και των οδηγιών ου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου: 2000/60/ΕΚ, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων, 2001/42/ΕΚ, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, και 2009/147/ΕΚ, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών, ώστε να αποφεύγονται ή, εάν δεν είναι δυνατόν, να μετριάζονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως ο κατακερματισμός του τοπίου, η σφράγιση του εδάφους, η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και ο θόρυβος, και να προστατευθεί αποτελεσματικά η βιοποικιλότητα. ***Τα κράτη μέλη και λοιποί φορείς προώθησης των έργων αξιολογούν επίσης κατά πόσο τα έργα υποδομών είναι συμβατά με τους στόχους της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.***

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

Τροπολογία

Οι υποδομές μεταφορών καθιστούν δυνατή την αδιάλειπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα σε όλους τους χρήστες, ιδίως τους ηλικιωμένους, τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα και τους αναπήρους.

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή της υποδομής μεταφορών βασίζεται στις ανάγκες των χρηστών και παρέχει στους επιβάτες τη δυνατότητα να ασκούν πλήρως τα δικαιώματά τους στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας.

Προς τούτο, τα κράτη μέλη και άλλοι χρηματοδότες του έργου διενεργούν εκ των προτέρων αξιολογήσεις όσον αφορά την προσβασιμότητα της υποδομής και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτή.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές.

Τροπολογία

1. Το κεντρικό δίκτυο αποτελείται από τα μέρη του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας προς την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το κεντρικό δίκτυο συμβάλλει ιδίως στην αντιμετώπιση της αυξανόμενης κινητικότητας, ***διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι οι μεταφορές είναι πλήρως προσβάσιμες για τους ηλικιωμένους επιβάτες και τους ανθρώπους με αναπηρίες και περιορισμένη κινητικότητα, καθώς και στην ανάπτυξη συστήματος μεταφορών με***

χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

Τροπολογία

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα
σε ανταγωνιστικές τιμές·

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – πρώτη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 50 χιλιόμετρα στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με *κατάλληλο* επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

Τροπολογία

– δημιουργία χώρων ανάπαυσης ανά περίπου 50 χιλιόμετρα στους αυτοκινητοδρόμους, κατά τρόπο που, μεταξύ άλλων, να παρέχεται επαρκής χώρος στάθμευσης στους επαγγελματικούς χρήστες με *επαρκές* επίπεδο ασφάλειας και προστασίας·

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – δεύτερη περίπτωση

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

Τροπολογία

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα
σε ανταγωνιστικές τιμές·

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 47 παράγραφοι 2 και 3, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου **το αργότερο** έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Τροπολογία

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 47 παράγραφοι 2 και 3, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου και την πλήρη συμμόρφωσή του με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. **Στο πλαίσιο της επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 57, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την κατάσταση προόδου του κεντρικού δικτύου και, όπου είναι αναγκαίο, μπορεί να αναθεωρήσει αυτή την προθεσμία, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν εξελίξεις που ενδεχομένως επηρεάζουν την επίτευξή της, καθώς και τη διαδικασία προσέγγισης στην οποία βρίσκονται τα νέα κράτη μέλη.**

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που αναφέρονται στο μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών **το αργότερο** έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

Τροπολογία

2. Οι θαλάσσιοι λιμένες που αναφέρονται στο μέρος 2 του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων δεόντως δικαιολογημένων περιπτώσεων.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο μέρος 1β του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών **το αργότερο** έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Λαμβανομένης υπόψη της δυναμικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

Τροπολογία

3. Οι κύριοι αερολιμένες που αναφέρονται στο μέρος 1β του παραρτήματος II συνδέονται με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050. Λαμβανομένης υπόψη της δυναμικής ζήτησης μεταφορών, οι εν λόγω αερολιμένες ενοποιούνται με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, όπου αυτό είναι δυνατόν.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 49 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Εφόσον κρίνεται σκόπιμο, οι σιδηροδρομικοί εμπορευματικοί διάδρομοι που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010, καθώς και οι διάδρομοι του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) θα πρέπει να αποτελούν μέρος των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Αιτιολόγηση

Η τροποποίηση παρέχει εγγύηση για τη συμπερίληψη όλων των διαδρόμων στο κεντρικό δίκτυο, ώστε να μη δημιουργούνται εμπόδια κατά τον προσδιορισμό των σιδηροδρομικών, οδικών ή πανευρωπαϊκών διαδρόμων. Με την παρούσα διατύπωση ενδέχεται να υπάρξει έλλειψη σαφήνειας.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 5 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) προωθεί την καθιέρωση μορφών διαλόγου με τους ενδιαφερόμενους πληθυσμούς και περιοχές, προκειμένου να εντοπιστούν και να επιλυθούν εκ των προτέρων τυχόν προβλήματα που ενδέχεται να συνδέονται με τον σχεδιασμό της υποδομής, ενθαρρύνοντας λύσεις που είναι περιβαλλοντικά βιώσιμες και κοινωνικά αποδεκτές.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αξιολογεί σε ετήσια βάση το επίπεδο στο οποίο έχει φτάσει η ανάπτυξη των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και τη δράση που ανέλαβαν οι συντονιστές και, ταυτόχρονα, τους καλεί να λάβουν μέτρα και πρωτοβουλίες.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή **δύναται να** ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊκού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που

7. Με την επιφύλαξη των εφαρμοστέων διαδικασιών που προβλέπονται από το ενωσιακό και το εθνικό δίκαιο, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊκού συντονιστή κατά την εξέταση των αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εμπίπτει στην

εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.

αρμοδιότητά του.

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την πλατφόρμα διαδρόμου, καταρτίζουν από κοινού το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου το οποίο κοινοποιούν στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει συγκεκριμένα:

Τροπολογία

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, **μαζί με τον Ευρωπαϊό Συντονιστή και** σε συνεργασία με την πλατφόρμα διαδρόμου, καταρτίζουν από κοινού το σχέδιο ανάπτυξης διαδρόμου το οποίο κοινοποιούν στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. **Ο Ευρωπαίος Συντονιστής υποστηρίζει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και την εξασφάλιση της έγκαιρης υλοποίησης του διαδρόμου.** Το εν λόγω σχέδιο περιλαμβάνει συγκεκριμένα:

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 53 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τους στόχους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εκφράζονται συγκεκριμένα με επιδόσεις όπως η ποιότητα **εξυπηρέτησης**, η μεταφορική ικανότητά του και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II·

Τροπολογία

β) τους στόχους του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου που εκφράζονται συγκεκριμένα με επιδόσεις όπως η ποιότητα, **η προσβασιμότητα και η ασφάλεια της υπηρεσίας**, η μεταφορική ικανότητά του και η συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου II·

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών		
Έγγραφο αναφοράς	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN	15.11.2011	
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO	15.11.2011	
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Sergio Gaetano Cofferati	24.1.2012	
Εξέταση στην επιτροπή	20.6.2012	6.9.2012	10.10.2012
Ημερομηνία έγκρισης	11.10.2012		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: -: 0:	32 0 2	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Louis Grech, Mikael Gustafsson, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Gesine Meissner, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Gino Trematerra, Barbara Weiler, Илиана Иванова		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Regina Bastos, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Κυριάκος Τριανταφυλλίδης, Kerstin Westphal		

29.10.2012

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Oldřich Vlasák

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Όσον αφορά το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, εξακολουθούν να υπάρχουν πολυάριθμες ανάγκες οι οποίες χρήζουν αντιμετώπισης. Συνεπώς, η πρόταση κανονισμού αποτελεί καλή βάση όσον αφορά τη μελλοντική χρηματοδότηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ στην ΕΕ.

Πρωταρχικός στόχος των τροπολογιών είναι να διασφαλίζεται ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν επαρκή ευελιξία. Παραδείγματος χάριν, εάν πρόκειται ο κατάλογος των προκαθορισμένων έργων να αντικατοπτρίζει με ευέλικτο τρόπο τη ροή της κυκλοφορίας σε επίπεδο ΕΕ, τότε δεν πρέπει να θεωρείται οριστικός ή αμετάβλητος. Δεδομένης της χρονοβόρας διαδικασίας που συνεπάγεται η προετοιμασία των έργων, ένας κατάλογος που καταρτίζεται κατ' αυτό τον τρόπο δεν θα περιλαμβάνει το σύνολο των διαδρόμων μεταφορών που θα απαιτηθούν μελλοντικά με σκοπό τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης στην Ευρώπη. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα υποβολής νέων προτάσεων οι οποίες θα έχουν ανταγωνιστικό χαρακτήρα.

Προκειμένου να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική χρήση των πόρων, είναι εξίσου ζωτικής σημασίας να διαθέτουν τα κράτη μέλη κάποια ευελιξία και να μπορούν – μέσω εξαιρέσεων – να λαμβάνουν υπόψη τις εδαφικές ανισότητες που υφίστανται στην ΕΕ. Η αυστηρή επιβολή ομοιόμορφων όρων όσον αφορά το μέγιστο μήκος των συνδυασμών οχημάτων, τις επιτρεπόμενες ταχύτητες ή την κυκλοφοριακή πυκνότητα στους διαδρόμους ολόκληρης της ΕΕ, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι εδαφικές ιδιαιτερότητες, δεν συνιστά απαραίτητως την πλέον ενδεδειγμένη λύση¹.

¹ Για παράδειγμα, ενώ γενικώς μπορεί να θεωρείται ότι ένας συρμός μεταφοράς εμπορευμάτων μήκους 750 μέτρων αποτελεί την πλέον αποτελεσματική σύνθεση, αυτή ενδέχεται να μην είναι η καλύτερη επιλογή όσον αφορά τις ορεινές ή δύσβατες περιοχές. Στα εν λόγω μέρη, ο καθορισμός του μήκους

Τέλος, οι τοπικοί και περιφερειακοί φορείς δεν μπορούν να φέρουν ευθύνη για τα έργα που δεν εμπίπτουν στις αρμοδιότητές τους. Οι τοπικοί και περιφερειακοί φορείς δεν προτείνουν έργα σε επίπεδο κράτους μέλους, ούτε προβαίνουν σε σχετικές διαπραγματεύσεις με την Επιτροπή, ενώ ο βαθμός επιρροής που ασκούν στα εν λόγω έργα είναι περιορισμένος. Με βάση τα ανωτέρω, οι κανόνες και οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στον κανονισμό δεν μπορούν να έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τους εν λόγω φορείς.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Περιφερειακής Ανάπτυξης καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση αυτής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών.

Τροπολογία

(4) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών. **Η κατάσταση αυτή συναντάται ιδίως στα νέα κράτη μέλη λόγω των ανεπαρκώς ανεπτυγμένων υποδομών.** Για να εξασφαλισθεί η διεθνής κινητικότητα εμπορευμάτων και επιβατών, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση αυτής της μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, εν ανάγκη, να επεκταθεί με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και να καλυφθούν οι ελλείποντες κρίκοι στις υποδομές εντός και μεταξύ κρατών μελών.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

ενός συρμού κατ' αυτό τον τρόπο θα μπορούσε να συνεπάγεται εξαιρετικά υψηλό κόστος κατασκευής όσον αφορά τους τερματικούς σταθμούς και τους σταθμούς μεταφόρτωσης.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους συνοχή. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να επιτευχθεί δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία

(10) Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών που θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως επιδιώκεται και με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, και θα ενισχύει τη μεταξύ τους συνοχή, **λαμβάνοντας υπόψη τις διαπεριφερειακές ανισότητες ως προς τις υποδομές μεταφορών**. Στις κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να καθορισθούν απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να επιτευχθεί δίκτυο υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Οι εξόχως απόκεντρες περιοχές εξακολουθούν να χρήζουν επειγόντως βελτιστοποίησης στην προσβασιμότητά τους, ιδίως όσον αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις με την ηπειρωτική Ευρώπη και τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων διά θαλάσσης, εφόσον αυτός είναι ο μόνος τρόπος να ενσωματωθούν πλήρως στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Για τη διασφάλιση της πλήρους

προσβασιμότητας στις νησιωτικές περιοχές της Ένωσης και τη στήριξη τόσο της οικονομικής μεγέθυνσης χωρίς αποκλεισμούς όσο και της εδαφικής συνοχής, κρίνεται αναγκαίο να προσδιοριστούν επιπλέον κριτήρια για τον ορισμό του Κεντρικού Δικτύου, όπως η έκταση και ο πληθυσμός, ώστε να περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν λιμένα ή έναν αερολιμένα ανά νησί.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Πρέπει να αποδεικνύεται με **σαφήνεια** η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα διασυνοριακά έργα **έχουν συνήθως** υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, **πολλά όμως** έχουν **μικρότερες** άμεσες οικονομικές επιπτώσεις **σε σύγκριση με τα αμιγώς εθνικά έργα**. **Συνεπώς, είναι πιθανόν να μην υλοποιηθούν χωρίς την παρέμβαση της Ένωσης.**

Τροπολογία

(14) Πρέπει να αποδεικνύεται η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία των έργων κοινού ενδιαφέροντος. Τα διασυνοριακά έργα **αποτελούν παράδειγμα έργων με** υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, **και οι διασυνοριακές μεταφορικές συνδέσεις θα μπορούσαν να** έχουν άμεσες οικονομικές επιπτώσεις **στις περιφέρειες.**

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) **Καθώς την ανάπτυξη και την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δεν αναλαμβάνουν αποκλειστικά τα κράτη μέλη, όλοι οι φορείς προώθησης έργων κοινού ενδιαφέροντος, όπως τοπικές και περιφερειακές αρχές, διαχειριστές υποδομών ή δημόσιοι φορείς, πρέπει να έχουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του παρόντος κανονισμού όταν εκτελούν**

Τροπολογία

διαγράφεται

τα έργα αυτά.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(20) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα ευφυή συστήματα μεταφορών.

Τροπολογία

(20) Για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας και των μεταφορών και τη βελτίωση των σχετικών υπηρεσιών είναι αναγκαία τα ευφυή συστήματα μεταφορών, **καθώς και η συμβολή στη βελτίωση της ασφάλειας τόσο της κυκλοφορίας όσο και των λειτουργιών μεταφοράς.**

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συντελέσει στην επίτευξη της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και του στόχου περιστολής κατά 60% των θερμοκηπικών αερίων έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) που τέθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα.

Τροπολογία

(22) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, λόγω της μεγάλης κλίμακάς του, πρέπει να αποτελεί τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομιών, οι οποίες μπορούν, για παράδειγμα, να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών, **στην αύξηση της ασφάλειας και προστασίας των μεταφορών και** στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συντελέσει στην επίτευξη της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και του στόχου περιστολής κατά 60% των θερμοκηπικών αερίων έως το 2050 (με βάση τα επίπεδα του 1990) που τέθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στον στόχο αύξησης της ασφάλειας εφοδιασμού της Ένωσης με καύσιμα.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την **προσβασιμότητα** για όλους τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον **οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό** αντίκτυπο **στις περιφέρειες όπου εντοπίζονται τα σχετικά έργα υποδομής, και τον αντίκτυπο** της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία

(24) Για να δημιουργηθούν υψηλής ποιότητας και απόδοσης υποδομές μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι κατευθυντήριες γραμμές πρέπει να περιέχουν διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, **μέσω της δημιουργίας εναλλακτικών ασφαλών διαδρομών και της διασύνδεσής τους σε περιφερειακό επίπεδο**, καθώς και την **αύξηση της προσβασιμότητας** για όλους τους χρήστες των μεταφορών.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) Το κεντρικό δίκτυο πρέπει να είναι υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου. Πρέπει να αποτελείται από τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Πρέπει να είναι πολυτροπικό, δηλ. να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. **Πρέπει να δημιουργηθούν ειδικά σχεδιασμένοι διάδρομοι που να είναι βελτιστοποιημένοι όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά επίσης να είναι ελκυστικοί λόγω της αξιοπιστίας τους, της περιορισμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και του χαμηλού λειτουργικού και διοικητικού κόστους τους.** Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό

Τροπολογία

(25) Το κεντρικό δίκτυο πρέπει να είναι υποσύνολο του εκτεταμένου δικτύου. Πρέπει να αποτελείται από τους στρατηγικά σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας **και τις οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες των περιφερειών και των χωρών όπου βρίσκονται.** Πρέπει να είναι πολυτροπικό, δηλ. να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφοριών.

Τροπολογία

(27) Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Ένας αρχικός κατάλογος διαδρόμων πρέπει να επισυναφθεί στον κανονισμό (ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»] ως ενδεικτικός κατάλογος, και πρέπει να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.

(ΕΕ) XXX/2012 [διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη»], ο οποίος πρέπει όμως να αναπροσαρμόζεται ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μεταβολές στις ροές κυκλοφορίας.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Ο σχεδιασμός ορθής διοικητικής δομής και ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων για σύνθετα διασυνοριακά έργα θα διευκολυνθούν με τη δημιουργία πλατφορμών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Τροπολογία

(28) Ο σχεδιασμός ορθής διοικητικής δομής και ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων για σύνθετα διασυνοριακά έργα **μέσω δημοσίων επενδύσεων και προσέλκυσης ιδιωτικού κεφαλαίου**, θα διευκολυνθούν με τη δημιουργία πλατφορμών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές αναμένεται ότι θα διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση.

Τροπολογία

δ) παρέχουν επαρκή προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης, προωθώντας έτσι την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή και την χωρίς κοινωνικούς αποκλεισμούς οικονομική μεγέθυνση, **μεταξύ άλλων μέσω της μείωσης των διαπεριφερειακών ανισοτήτων ως προς τις υποδομές μεταφορών**.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων και *άλλων περιφερειακών περιοχών*.

Τροπολογία

ι) υποδομές μεταφοράς οι οποίες να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες των διαφόρων περιοχών της Ένωσης και να παρέχουν ισόρροπη κάλυψη **και διασύνδεση όλων** των ευρωπαϊκών περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων **των περιφερειών των νέων κρατών μελών, των ορεινών**, των εξόχως απόκεντρων, **υπεραπομακρυσμένων** και **νησιωτικών περιφερειών**.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς·

Τροπολογία

γ) τη βελτίωση και συντήρηση των υφιστάμενων υποδομών μεταφοράς **ή την ανακατασκευή των υποβαθμισμένων υποδομών μεταφοράς**·

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, η Ένωση, τα κράτη μέλη, οι διαχειριστές υποδομών και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα για τη λήψη μέτρων τα οποία είναι αναγκαία για:

Τροπολογία

Κατά την ανάπτυξη του εκτεταμένου δικτύου, η Ένωση, τα κράτη μέλη, οι **περιφέρειες και οι τοπικές αρχές που βρίσκονται στα ΔΕΔ**, οι διαχειριστές υποδομών και άλλοι φορείς προώθησης, μεριμνούν ιδιαίτερα για τη λήψη μέτρων τα οποία είναι αναγκαία για:

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

PE489.704v02-00

168/177

RR\924464EL.doc

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα.

Τροπολογία

β) τη συμπλήρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα **και σε αστικές περιοχές**.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν τη σύνδεση των λιμένων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές οδικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών του εκτεταμένου δικτύου.

Τροπολογία

1. Στο πλαίσιο των οικείων αρμοδιοτήτων τους, τα κράτη μέλη, οι φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και οι διαχειριστές υποδομών εξασφαλίζουν τη **μελλοντική** σύνδεση των λιμένων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας με υποδομές οδικών ή σιδηροδρομικών μεταφορών του εκτεταμένου δικτύου.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – στοιχείο β – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων προσβάσιμη **μόνον** από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους και:

Τροπολογία

β) Οδός ταχείας κυκλοφορίας είναι οδός **σχεδιασμένη** για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων προσβάσιμη **κατά κύριο λόγο** από ανισόπεδους κόμβους ή ελεγχόμενους ισόπεδους κόμβους και:

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) Συμβατική στρατηγική οδός είναι η οδός που δεν αποτελεί αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας, ωστόσο εξακολουθεί να αποτελεί οδό υψηλής ποιότητας, όπως ορίζεται στις παραγράφους 1 και 2. Η διαχείριση και η χρηματοδότηση των συμβατικών στρατηγικών οδών πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ειδικές προδιαγραφές κάθε έκαστου κράτους μέλους.

Τροπολογία 22

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) υποστηρίζεται η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων, με σκοπό την αύξηση των διασυνδέσεων, τον περιορισμό των συμφορήσεων στις επιβατικές αεροπορικές μεταφορές και τη διαφοροποίηση των αεροπορικών προορισμών.

Τροπολογία 23

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 35 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γβ) τη διασφάλιση ότι λαμβάνονται υπόψη όλες οι πτυχές –οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική– όταν αποφασίζεται να οριστεί προτεραιότητα μεταξύ των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών στο ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – περίπτωση 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα·

Τροπολογία

– διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα.

Ορισμένα βασικά τμήματα της υποδομής εσωτερικής ναυσιπλοΐας και του κεντρικού δικτύου δεν απαιτείται να πληρούν όλες τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, εάν οι συγκεκριμένες εσωτερικές πλωτές οδοί περιλαμβάνονται στον κατάλογο της ευρωπαϊκής συμφωνίας για τις κύριες εσωτερικές πλωτές οδούς διεθνούς σημασίας (AGN).

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες ***ανεξαιρέτως*** τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο κεφάλαιο II. Επιπροσθέτως, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί επίσης τις κάτωθι απαιτήσεις:

Τροπολογία

2. Η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί όλες τις απαιτήσεις που απαριθμούνται στο κεφάλαιο II. Επιπροσθέτως, η υποδομή του κεντρικού δικτύου πληροί επίσης τις κάτωθι απαιτήσεις

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Κατόπιν αιτήματος ενός κράτους μέλους, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 55 παράγραφος 2, όταν η εκπλήρωση ορισμένων προτύπων δεν είναι εφικτή για οικονομικούς λόγους ή στην περίπτωση

απομονωμένων δικτύων. Αυτό μπορεί να καλύπτει το μήκος της αμαξοστοιχίας, το σύστημα ERTMS, το φορτίο ανά άξονα, τον εξηλεκτρισμό, την ταχύτητα γραμμής κ.λπ.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 48 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. **Οι** διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. **Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου βασίζονται στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς, τη διαλειτουργικότητα, καθώς και στη συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση των υποδομών, ώστε να επιτευχθεί αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές.**

Τροπολογία

1. **Με την επιφύλαξη των εθνικών αρμοδιοτήτων των κρατών μελών όσον αφορά τον σχεδιασμό των υποδομών τους, οι** διάδρομοι του κεντρικού δικτύου είναι μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. **Για να επιτευχθεί αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις πολυτροπικές μεταφορές, οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου επικεντρώνονται στα εξής:**

- διατροπικότητα,
- διαλειτουργικότητα, καθώς και
- συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών σε διασυνοριακές περιοχές.

Οι υποδομές των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου θα αναπτυχθούν κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι εφικτή η χρήση τους σε εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο χωρίς συμφορήσεις και να υπάρξει βιώσιμη βελτίωση της κατάστασης του περιβάλλοντος.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 48 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η κατάρτιση αρχικού καταλόγου των εν λόγω διαδρόμων δεν θεωρείται αυτόματο προαπαιτούμενο για τη στήριξη από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής ή τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) αναφέρει στα κράτη μέλη, **την** Επιτροπή και, **αναλόγως**, όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν και συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·

β) αναφέρει στα κράτη μέλη, **στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην** Επιτροπή και σε όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου, τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν και συμβάλλει στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συγκροτούν πλατφόρμα διαδρόμου που είναι αρμόδια για τον καθορισμό των γενικών στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και την προετοιμασία και την επίβλεψη των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 1.

1. Για κάθε διάδρομο του κεντρικού δικτύου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη **και οι ενδιαφερόμενες περιφέρειες και τοπικές αρχές που βρίσκονται στα ΔΕΔ** συγκροτούν **από κοινού** πλατφόρμα διαδρόμου που είναι αρμόδια για τον καθορισμό των γενικών στόχων του διαδρόμου του κεντρικού δικτύου και την προετοιμασία και την επίβλεψη των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 53 παράγραφος 1.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η πλατφόρμα διαδρόμου απαρτίζεται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

Τροπολογία

2. Η πλατφόρμα διαδρόμου απαρτίζεται από αντιπροσώπους των ενδιαφερομένων κρατών μελών, **περιφερειών και τοπικών αρχών** και, αναλόγως, άλλων δημόσιων και ιδιωτικών οντοτήτων, **καθώς και τρίτων χωρών στην περίπτωση διασυνοριακών έργων**. Σε κάθε πλατφόρμα διαδρόμου συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενοι διαχειριστές υποδομής, όπως ορίζονται στην οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Για να στηριχθεί η υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές αποφάσεις για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου. Οι εν λόγω αποφάσεις είναι δυνατόν:

α) να περιλαμβάνουν τον επενδυτικό σχεδιασμό, το αντίστοιχο κόστος και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, που κρίνονται αναγκαία για την υλοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού σύμφωνα με τους στόχους του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία

διαγράφεται

β) να προσδιορίζουν όλα τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους, και ιδίως των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και θορύβου, και στην προώθηση της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και της μεταφορικής ικανότητας·

γ) να προβλέπουν άλλα μέτρα που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου ανάπτυξης διαδρόμου και την αποδοτική χρήση της υποδομής διαδρόμου του κεντρικού δικτύου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία συμβουλευτικής επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 55 παράγραφος 2.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών
Έγγραφο αναφοράς	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.11.2011
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	REGI 15.11.2011
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Ημερομηνία έγκρισης	10.10.2012
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 27 –: 2 0: 5
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Χαράλαμπος Αγγουράκης, Νίκος Χρυσόγελος, Филиз Хакъева Хюсменова
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών			
Έγγραφο αναφοράς	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)			
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	19.10.2011			
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.11.2011			
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 15.11.2011	ITRE 15.11.2011	IMCO 15.11.2011	REGI 15.11.2011
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ITRE 22.11.2011			
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Ismail Ertug 15.12.2011	Γεώργιος Κουμουτσάκος 15.12.2011		
Εξέταση στην επιτροπή	27.2.2012	8.5.2012	6.9.2012	5.11.2012
	3.12.2012			
Ημερομηνία έγκρισης	18.12.2012			
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: -: 0:	30 5 5		
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Γεώργιος Κουμουτσάκος, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Αναπληρωτής(ές) παρών(όντες) κατά την τελική ψηφοφορία	Σπύρος Δανέλλης, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Sabine Wils			
Ημερομηνία κατάθεσης	18.1.2013			