

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ 001-548

κατάθεση: Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Έκθεση**Barbara Thaler, Dominique Riquet****A9-0147/2023**

Εφαρμογή συστήματος γενικευμένων δασμολογικών προτιμήσεων και κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

Πρόταση κανονισμού (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Τροπολογία 1**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3***Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή*

(3) Στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁵ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· το μερίδιο αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050· έως το 2030 τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80 000 φορτηγά

Τροπολογία

(3) Στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁵ καθορίζονται ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς την επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα. Στη στρατηγική προβλέπεται ότι το μερίδιο αγοράς της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας θα πρέπει να αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και να διπλασιαστεί έως το 2050· το μερίδιο αγοράς των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να αυξηθεί κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050· η κυκλοφορία σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας θα πρέπει να διπλασιαστεί έως το 2030 και να τριπλασιαστεί έως το 2050· έως το 2030 τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80 000 φορτηγά

μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να τεθούν σε κυκλοφορία στις οδούς της Ένωσης, και σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών και των λεωφορείων καθώς και των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών έως το 2050· οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης· έως το 2030 θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις στην Ευρώπη.

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020)0789].

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να τεθούν σε κυκλοφορία στις οδούς της Ένωσης, και σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών και των λεωφορείων καθώς και των νέων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων θα πρέπει να είναι μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών έως το 2050· οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2030 εντός της Ένωσης· έως το 2030 θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις στην Ευρώπη.

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020)0789].

Τροπολογία

(4) Η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δημιουργεί, από την άποψη της βάσης υποδομών, τις συνθήκες που επιτρέπουν να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο βιώσιμοι, οικονομικά προσιτοί και χωρίς αποκλεισμούς **σε όλες τις περιφέρειες της Ένωσης**, ώστε να καταστούν ευρύτερα διαθέσιμες βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις στο πλαίσιο ενός πολυτροπικού συστήματος μεταφορών και να δημιουργηθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης, ιδίως μέσω της διασφάλισης μιας δίκαιης μετάβασης, σύμφωνα με τους στόχους που παρουσιάζονται στη σύσταση (ΕΕ) [...]

διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα.

του Συμβουλίου, της [...], για τη διασφάλιση μιας δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

με αποδοτική χρήση των πόρων.

προοπτική, μέσω της δημιουργίας διασυνδέσεων και της εξασφάλισης της διαλειτουργικότητας μεταξύ των εθνικών δικτύων μεταφορών με βιώσιμο τρόπο και με αποδοτική χρήση των πόρων.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποσκοπεί στη διατροπική ενοποίηση ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας, με σκοπό την αποδοτική διασύνδεση στις εμπορευματικές μεταφορές και ιδίως με τους αστικούς κόμβους. Θα πρέπει να διευκολύνει τη μετάβαση σε βιώσιμες εφοδιαστικές αλυσίδες, συμπεριλαμβανομένης της απαλλαγής των μεταφορών τελευταίου χιλιομέτρου από τις ανθρακούχες εκπομπές, σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς και κλιματικούς στόχους της Ένωσης που σχετίζονται με τις μεταφορές.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλιστεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθούν και, εν ανάγκη, να επεκταθούν με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και την κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων στις

(6) Η αύξηση της κυκλοφορίας επέφερε αύξηση της συμφόρησης στις διεθνείς μεταφορές. Για να εξασφαλιστεί η διεθνής κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, **η ανθεκτικότητα και** η μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και η αξιοποίηση της εν λόγω μεταφορικής ικανότητας πρέπει να βελτιστοποιηθούν και, εν ανάγκη, να επεκταθούν με την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και την

υποδομές εντός και μεταξύ των κρατών μελών και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, λαμβανομένων υπόψη των διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη με υποψήφιες και δυνάμει υποψήφιες χώρες.

κάλυψη των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές εντός και μεταξύ των κρατών μελών και, ενδεχομένως, προς τις γειτονικές χώρες, λαμβανομένων υπόψη των διαπραγματεύσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη με υποψήφιες και δυνάμει υποψήφιες χώρες.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί με τη δημιουργία νέων υποδομών μεταφοράς, με τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης των πόρων του.

Τροπολογία

(8) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί και να διατηρηθεί με τη δημιουργία νέων **έξυπνων και βιώσιμων** υποδομών μεταφοράς, με τη συντήρηση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών και με μέτρα προώθησης της αποδοτικής χρήσης των πόρων **και της ανθεκτικότητάς** του.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

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

(10) Για να δημιουργηθούν **αποδοτικές** και **ανθεκτικές** υποδομές μεταφορών **υψηλής ποιότητας** για όλους τους τρόπους μεταφοράς, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια και την προστασία της κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, τη συμβολή στην κλιματική αλλαγή και τον αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής και των ενδεχόμενων φυσικών κινδύνων και ανθρωπογενών καταστροφών στις υποδομές, καθώς και την προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες των μεταφορών, ιδίως στις περιοχές που πλήττονται εντονότερα από τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής **Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών ζωτικής σημασίας, ιδίως όσον αφορά γεωπολιτικές εξελίξεις που είναι πιθανόν να προκαλέσουν διαταραχές της κυκλοφορίας και των αλυσίδων εφοδιασμού.**

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

(10α) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στην αύξηση της προσβασιμότητας των μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση για όλους τους χρήστες, ιδίως για τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, και θα πρέπει επίσης να συμβάλει στην καταπολέμηση της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας.

Τροπολογία 10

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10β) Στον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών υφίστανται ορισμένα επίμονα ζητήματα σε σχέση με το φύλο, όσον αφορά την ανάλυση των μεταφορών, τη χρήση των μεταφορών και τις συνθήκες των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Τα δεδομένα που συλλέγονται σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, κατά περίπτωση σε αστικούς κόμβους, θα πρέπει να αναλύονται ανά φύλο, προκειμένου να αυξηθεί η ακρίβειά τους για τον προσδιορισμό των συνηθειών κινητικότητας και των διαφορετικών αναγκών όλων των χρηστών και να παρέχεται καλύτερη ενημέρωση στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής για τον σχεδιασμό των υποδομών και των υπηρεσιών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στη διάσταση του φύλου προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση πρόσβαση σε υπηρεσίες και υποδομές, όπως η χρήση ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης, καθώς και για να μετριαστούν οι διακρίσεις λόγω φύλου, να αρθούν τα εμπόδια για την απασχόληση των γυναικών, και να ενισχυθούν η ισότητα των φύλων και η πολυμορφία στον τομέα των μεταφορών, με παράλληλη συμβολή στην αποδοτικότητα της αγοράς εργασίας.

Τροπολογία 11

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Κατά τον σχεδιασμό, τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη

(11) Κατά τον σχεδιασμό, τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων και την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη

μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶.

μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ (*«οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ»*), προκειμένου να αποφεύγονται καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων, ιδίως όσον αφορά διασυνοριακά έργα και ελλείποντες κρίκους, ώστε να διασφαλιστεί με τον τρόπο αυτό η έγκαιρη ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

¹⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (ΕΕ L 258 της 20.7.2021, σ. 1).

¹⁶ Οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, περί μέτρων εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (ΕΕ L 258 της 20.7.2021, σ. 1).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τη συντήρηση, και ειδικότερα τις σχετικές ανάγκες και δαπάνες για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου υποδομής. Δεδομένης της σημασίας της συντήρησης για την καλή λειτουργία των δικτύων μεταφορών, η απαίτηση αυτή θα πρέπει να αποτελεί προϋπόθεση για τη λήψη χρηματοδότησης στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} (ΜΣΕ).

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

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Δεδομένης της εξέλιξης των αναγκών της Ένωσης όσον αφορά τις υποδομές και των στόχων για την απανθρακοποίηση, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου του 2020, σύμφωνα με τα οποία οι δαπάνες της Ένωσης θα πρέπει να συνάδουν με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού και την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» («εφόσον δεν βλάπτουν σοβαρά»), κατά την έννοια του άρθρου 17 του κανονισμού περί ταξινόμησης¹⁷, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να αξιολογούνται προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ με τους στόχους πολιτικής της Ένωσης για τις μεταφορές, το περιβάλλον και το κλίμα. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να διενεργούν περιβαλλοντικές εκτιμήσεις των σχεδίων και των έργων στις οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνεται αξιολόγηση της αρχής της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» με βάση τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές και τις βέλτιστες πρακτικές. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η υλοποίηση ενός έργου κοινού ενδιαφέροντος συνεπάγεται σημαντική επιβάρυνση για περιβαλλοντικό ή κλιματικό στόχο, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο εφαρμογής εύλογων εναλλακτικών λύσεων.

Τροπολογία

(13) Δεδομένης της εξέλιξης των αναγκών της Ένωσης όσον αφορά τις υποδομές και των στόχων για την απανθρακοποίηση, τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου του 2020, σύμφωνα με τα οποία οι δαπάνες της Ένωσης θα πρέπει να συνάδουν με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού και την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» («εφόσον δεν βλάπτουν σοβαρά»), κατά την έννοια του άρθρου 17 του κανονισμού περί ταξινόμησης¹⁷, τα έργα κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να αξιολογούνται προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνοχή της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ με τους στόχους πολιτικής της Ένωσης για τις μεταφορές, το περιβάλλον και το κλίμα. Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να διενεργούν περιβαλλοντικές εκτιμήσεις των σχεδίων και των έργων στις οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνεται αξιολόγηση της αρχής της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» με βάση τις πλέον πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές και τις βέλτιστες πρακτικές. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η υλοποίηση ενός έργου κοινού ενδιαφέροντος συνεπάγεται σημαντική επιβάρυνση για περιβαλλοντικό ή κλιματικό στόχο, θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο εφαρμογής εύλογων εναλλακτικών λύσεων, **με ιδιαίτερη**

έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφορών, και ιδίως όταν το έργο συμβάλλει στη διασφάλιση προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες, απομακρυσμένες, αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές. Οι εν λόγω περιβαλλοντικές εκτιμήσεις θα πρέπει να διενεργούνται σε αυστηρή συμμόρφωση με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Τα έργα υποδομών βάσει του κανονισμού ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να είναι ανθεκτικά στις δυνητικές δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του σχετικού κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών μέτρων προσαρμογής. Τα έργα για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να είναι ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή και θα πρέπει να ενσωματώνουν στην ανάλυση κόστους-οφέλους το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τις θετικές επιπτώσεις των μέτρων μετριασμού της κλιματικής αλλαγής. Η

Τροπολογία

(14) Τα έργα υποδομών βάσει του κανονισμού ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να είναι ανθεκτικά στις δυνητικές δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του σχετικού κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω σχετικών μέτρων προσαρμογής. Τα έργα για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων θα πρέπει να είναι ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή και θα πρέπει να ενσωματώνουν στην ανάλυση κόστους-οφέλους το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τις θετικές επιπτώσεις των μέτρων μετριασμού της κλιματικής αλλαγής **σε**

ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές¹⁸. Αυτό συμβάλλει ώστε οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή καθώς και οι εκτιμήσεις ευπάθειας και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή να ενσωματώνονται στις αποφάσεις για τις επενδύσεις και τον σχεδιασμό στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Ένωσης.

¹⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής – Τεχνικές κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών στην κλιματική αλλαγή κατά την περίοδο 2021-2027 (EE C 373 της 16.9.2021, σ. 1).

επίπεδο κύκλου ζωής, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων στη φάση κατασκευής. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να πραγματοποιείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές¹⁸. Αυτό συμβάλλει ώστε οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή καθώς και οι εκτιμήσεις ευπάθειας και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή να ενσωματώνονται στις αποφάσεις για τις επενδύσεις και τον σχεδιασμό στο πλαίσιο του προϋπολογισμού της Ένωσης.

¹⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής – Τεχνικές κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών στην κλιματική αλλαγή κατά την περίοδο 2021-2027 (EE C 373 της 16.9.2021, σ. 1).

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(17) Ο καθορισμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε μια κοινή και διαφανή μεθοδολογία και θα πρέπει να αντιπροσωπεύει το υψηλότερο επίπεδο σχεδιασμού υποδομών στην Ένωση. Θα πρέπει να αποτελεί πολυτροπική μεταφορά, δηλαδή να περιλαμβάνει όλους τους τρόπους μεταφοράς και τις συνδέσεις τους, καθώς και τα σχετικά συστήματα διαχείρισης πληροφοριών κυκλοφορίας και μετακινήσεων, **συμπεριλαμβανομένων των τοπικών τρόπων μεταφοράς που σχετίζονται με τη μορφολογία της περιοχής, όπως οι μεταφορές με εναέριους σαρμούς και οι λιμναίες μεταφορές.**

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Οι υποδομές μεταφορών λειτουργούν ως δίκτυο και, κατά συνέπεια, η μη συμμόρφωση ή η μη λειτουργικότητα ενός μικρού τμήματος μπορεί να βλάψει την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητα του συστήματος στο σύνολό του και να αποτρέψει την πλήρη αξιοποίηση των οφελών δικτύου. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσδιορίσουν τα εν λόγω στρατηγικά τμήματα, ιδίως για διασυνοριακά έργα και ελλείποντες κρίκους, και να αντιμετωπίζουν την επείγουσα ολοκλήρωσή τους ως ύψιστη προτεραιότητα.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι επαρκώς εξοπλισμένο με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι υποστηρίζει αποτελεσματικά τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, σύμφωνα με τα ορόσημα που καθορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

(21) Το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να είναι επαρκώς εξοπλισμένο με υποδομές εναλλακτικών καυσίμων προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι υποστηρίζει αποτελεσματικά τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών, σύμφωνα με τα ορόσημα που καθορίζονται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

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

(24) Το κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2030 και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο με προθεσμία το 2040 θα πρέπει να αποτελέσουν το θεμέλιο του βιώσιμου πολυτροπικού δικτύου μεταφορών, το οποίο αντιπροσωπεύει τους σημαντικότερους κόμβους και συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ανάλογα με τις ανάγκες κυκλοφορίας. Θα πρέπει να τονώσουν την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου και να επιτρέψουν την επικέντρωση της ενωσιακής δράσης στις συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα, ελλείποντες κρίκους, κόμβους πολυτροπικών μεταφορών και νευραλγικά σημεία συμφόρησης. ***Η κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών σε διασυνοριακές περιοχές θα πρέπει, στο πλαίσιο αυτό, να επιταχυνθεί τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές μεταφορές, με σκοπό την εκθετική αύξηση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας σε επίπεδο Ένωσης.***

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

(24α) Δεδομένου του τρέχοντος ρυθμού υλοποίησης του δικτύου ΔΕΔ-Μ, φαίνεται να διακυβεύεται η προθεσμία του 2030 για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου. Κατά συνέπεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεωρούν την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου ύψιστη προτεραιότητα και θα πρέπει να προσπαθήσουν να το υλοποιήσουν πριν από την ολοκλήρωση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και

του εκτεταμένου δικτύου. Η προτεραιότητα αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στα επενδυτικά εργαλεία και χρηματοδοτικά μέσα σε επίπεδο Ένωσης, ιδίως για τον ΜΣΕ, λόγω του περιορισμένου προϋπολογισμού του σε σχέση με τις επενδυτικές ανάγκες.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(25) Ορισμένα υφιστάμενα πρότυπα του κεντρικού δικτύου θα πρέπει να επεκταθούν στο εκτεταμένο κεντρικό και στο εκτεταμένο δίκτυο προκειμένου να αξιοποιηθούν όλα τα οφέλη του δικτύου, να αυξηθεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των ειδών δικτύων και να αυξηθεί η δραστηριότητα όσον αφορά πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών, όπως μέσω της ενίσχυσης της ψηφιοποίησης και άλλων τεχνολογικών λύσεων. **Η παροχή σαφούς και αξιόπιστου σχεδιασμού για τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) είναι υψίστης σημασίας προκειμένου να εξασφαλιστούν ρυθμιστική σταθερότητα, ασφάλεια δικαίου και κινητοποίηση επενδύσεων στο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS).**

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(26) Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για τις υποδομές που ισχύουν για το κεντρικό, το εκτεταμένο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και

Τροπολογία

(26) Εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις για τις υποδομές που ισχύουν για το κεντρικό, το εκτεταμένο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και

υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορεί να αιτιολογηθεί η πραγματοποίηση επενδύσεων, ή περιπτώσεις ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, για παράδειγμα, σε περίπτωση άκρως απόκεντρων περιοχών και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών ή αραιοκατοικημένων περιοχών, ή όταν πρόκειται για απομονωμένα ή μερικώς απομονωμένα δίκτυα.

υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σε αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται περιπτώσεις στις οποίες δεν μπορεί να αιτιολογηθεί η πραγματοποίηση επενδύσεων, ή περιπτώσεις ειδικών γεωγραφικών ή σημαντικών φυσικών περιορισμών, για παράδειγμα, σε περίπτωση άκρως απόκεντρων περιοχών και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών περιφερειακών και ορεινών περιοχών ή αραιοκατοικημένων περιοχών, ή όταν πρόκειται για απομονωμένα ή μερικώς απομονωμένα δίκτυα. ***Κατά την αξιολόγηση του αιτήματος των κρατών μελών για εξαίρεση, η Επιτροπή λαμβάνει δεόντως υπόψη τη λειτουργία και τη συνοχή ολόκληρου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και ιδίως των συνδεδεμένων τμημάτων σε γειτονικές χώρες, καθώς και τη λειτουργία των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Οι εξαιρέσεις θα πρέπει να χορηγούνται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις και, όταν εφαρμόζονται, θα πρέπει να θεωρούνται περιορισμένης χρονικής διάρκειας.***

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Το χερσαίο δίκτυο υποδομών, το οποίο θα δημιουργηθεί μέσω του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, θα πρέπει να ενοποιηθεί με τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για αυτόν τον σκοπό, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας πραγματικά βιώσιμος, έξυπνος, αδιάλειπτος και ανθεκτικός ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος. Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις συνιστώσες θαλάσσιων υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Τροπολογία

(27) Το χερσαίο δίκτυο υποδομών, το οποίο θα δημιουργηθεί μέσω του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, θα πρέπει να ενοποιηθεί με τη θαλάσσια διάσταση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Για αυτόν τον σκοπό, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας πραγματικά βιώσιμος, έξυπνος, αδιάλειπτος και ανθεκτικός ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος. Θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις συνιστώσες θαλάσσιων υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ***δίνοντας παράλληλα ιδιαίτερη προσοχή στα νησιά και τις***

εξόχως απόκεντρες περιοχές.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(28α) Οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν επίσης καίριο ρόλο στη συνδεσιμότητα των μεταφορών, την εφοδιαστική, το εμπόριο και τη συνοχή, ενώ είναι σημαντικοί για τις αλυσίδες εφοδιασμού έκτακτης ανάγκης, την ανθεκτικότητα, τις γεωπολιτικές πτυχές και τη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης. Κατά συνέπεια, για να συμπεριληφθούν στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, οι λιμένες θα πρέπει επίσης να εξετάζονται, κατά περίπτωση, από την άποψη της υψηλής ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας και της γεωστρατηγικής σημασίας τους για την ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά και την άμυνα της Ένωσης.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

(31) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να καλύπτουν τις σημαντικότερες ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, **με τον σιδηρόδρομο να αποτελεί τη ραχοκοκαλιά τους**, και να αποτελούνται από νευραλγικής σημασίας ευρωπαϊκούς πολυτροπικούς άξονες μεταφορών, με βάση μέρη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, να είναι πολυτροπικοί και ανοικτοί στη συμπερίληψη όλων των τρόπων μεταφοράς που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, να διασχίζουν τα σύνορα

μεταφοράς.

τουλάχιστον δύο κρατών και να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τρεις τρόπους μεταφοράς, *ενώ μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν και γειτονικές χώρες.*

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 32

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(32) Για να εγκαθιδρυθεί συντονισμένα και σύντομα το διευρωπαϊκό μεταφορών, ώστε να μπορούν να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της δικτύωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα για να οριστικοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού, του εκτεταμένου κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου εντός των καθορισμένων προθεσμιών του 2030, του 2040 και του 2050 αντίστοιχα. Για αυτόν τον σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ των εθνικών σχεδίων μεταφορών και επενδύσεων και των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στα προγράμματα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών.

Τροπολογία

(32) Για να εγκαθιδρυθεί συντονισμένα και σύντομα το διευρωπαϊκό μεταφορών, ώστε να μπορούν να μεγιστοποιηθούν τα αποτελέσματα της δικτύωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται ενδεδειγμένα μέτρα για να οριστικοποιηθούν τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του κεντρικού, του εκτεταμένου κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου εντός των καθορισμένων προθεσμιών του 2030, του 2040 και του 2050 αντίστοιχα. Για αυτόν τον σκοπό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίσουν τη συνοχή μεταξύ των εθνικών σχεδίων μεταφορών και επενδύσεων και των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στα προγράμματα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών. ***Τα έργα εθνικών σχεδίων που δεν ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν προτεραιότητα για να λάβουν κονδύλια της Ένωσης.***

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 34

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(34) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για

Τροπολογία

(34) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για

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

την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό έχουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, καθώς συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός υψηλής ποιότητας, διαλειτουργικού, **ανθεκτικού** και πολυτροπικού ευρωπαϊκού δικτύου, αυξάνοντας τα οφέλη βιωσιμότητας, συνοχής, απόδοσης ή τα οφέλη για τους χρήστες. **Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένας δείκτης πολυτροπικής συνδεσιμότητας που θα μετρά την αύξηση της συνδεσιμότητας και της πολυτροπικότητας για τα έργα υποδομών μεταφορών.** Η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία είναι υψηλότερη αν οδηγεί, πέραν της δυνητικής αξίας για το αντίστοιχο κράτος μέλος καθαυτό, σε σημαντικές βελτιώσεις των συνδέσεων των μεταφορών ή των ορών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ ενός κράτους μέλους και τρίτης χώρας. Τα διασυνοριακά αυτά έργα θα πρέπει να απολαμβάνουν παρέμβασης προτεραιότητας εκ μέρους της Ένωσης προς εξασφάλιση της υλοποίησής τους.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(35) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις έργων κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 35 α (νέα)

Τροπολογία

(35) Τα κράτη μέλη και άλλοι φορείς προώθησης έργων θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι εκτιμήσεις έργων κοινού ενδιαφέροντος διεξάγονται αποτελεσματικά, αποφεύγοντας άσκοπες καθυστερήσεις **και σε συμμόρφωση με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ.**

(35α) Η κείμενη νομοθεσία πολλών κρατών μελών δίνει προτεραιότητα σε ορισμένες κατηγορίες έργων με βάση τη στρατηγική σημασία τους. Η κατά προτεραιότητα μεταχείριση αυτή χαρακτηρίζεται από συντομότερες προθεσμίες, ταυτόχρονες ή απλοποιημένες διαδικασίες, ή περιορισμένες προθεσμίες για προσφυγές. Στην περίπτωση που η εθνική κείμενη νομοθεσία προβλέπει τέτοια κατά προτεραιότητα μεταχείριση, θα πρέπει η ίδια προτεραιότητα να δίνεται αυτομάτως και στα έργα κοινού ενδιαφέροντος δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη των οποίων η εθνική κείμενη νομοθεσία δεν προβλέπει τέτοια κατά προτεραιότητα μεταχείριση, θα πρέπει να θεσπίσουν σχετικές διατάξεις για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(36) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αναζητείται ενωσιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να υπόκεινται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους με αναγνωρισμένη μεθοδολογία, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών οφελών και στοιχείων κόστους σε κοινωνικό, οικονομικό, κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο καθώς και **την προσέγγιση** του κύκλου ζωής. Η ανάλυση των οφελών και στοιχείων κόστους σε κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο θα πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού

Τροπολογία

(36) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία αναζητείται ενωσιακή χρηματοδότηση θα πρέπει να υπόκεινται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους με αναγνωρισμένη μεθοδολογία, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών οφελών και στοιχείων κόστους σε κοινωνικό, οικονομικό, κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, **της εδαφικής ισορροπίας**, καθώς και **της προσέγγισης** του κύκλου ζωής. **Η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει κοινή μεθοδολογία για μια ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους των έργων, η οποία θα επιτρέπει τη διαφανή, συγκριτική αξιολόγηση των διαφόρων προτάσεων έργων στο πλαίσιο**

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.

αξιολογήσεων του κύκλου ζωής και ιεράρχησης των έργων με βάση την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους. Η ανάλυση των οφελών και στοιχείων κόστους σε κλιματικό και περιβαλλοντικό επίπεδο θα πρέπει να βασίζεται στην εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διεξάγεται σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹, **καθώς και να συμμορφώνεται με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ.**

²¹ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

²¹ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(37) Στο πλαίσιο της επίτευξης των κλιματικών στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 90 % έως το 2050, θα πρέπει να **αναλύονται** μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν κατασκευή, επέκταση ή αναβάθμιση υποδομών μεταφορών όσον αφορά τα αέρια του θερμοκηπίου.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 38

Τροπολογία

(37) Στο πλαίσιο της επίτευξης των κλιματικών στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 90 % έως το 2050, θα πρέπει να **λαμβάνονται υπόψη** μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν κατασκευή, επέκταση ή αναβάθμιση υποδομών μεταφορών όσον αφορά τα αέρια του θερμοκηπίου.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(38) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών χωρών, είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των δικτύων υποδομής της Ένωσης και των εν λόγω χωρών. Δεδομένων των ανωτέρω, η Ένωση θα πρέπει να προωθεί, κατά περίπτωση, έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις εν λόγω χώρες, **αξιολογώντας και διασφαλίζοντας** τη συμμόρφωση με τους στόχους και τις απαιτήσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του ενωσιακού δικτύου.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 38 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(38) Η συνεργασία με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των γειτονικών χωρών, είναι απαραίτητη προκειμένου να εξασφαλιστεί η σύνδεση και η διαλειτουργικότητα μεταξύ των δικτύων υποδομής της Ένωσης και των εν λόγω χωρών. Δεδομένων των ανωτέρω, η Ένωση θα πρέπει να προωθεί, κατά περίπτωση, έργα κοινού ενδιαφέροντος με τις εν λόγω χώρες, **και θα πρέπει επίσης να αξιολογεί και να διασφαλίζει** τη συμμόρφωση με τους στόχους και τις απαιτήσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών προκειμένου να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα, **η συνέχεια και η απαλλαγή** του ενωσιακού δικτύου **από τις ανθρακούχες εκπομπές**.

Τροπολογία

(38α) Η ανθεκτικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών απειλήθηκε και δοκιμάστηκε εξαιτίας των καταστροφικών συνεπειών του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Η επίθεση αυτή επαναπροσδιόρισε το γεωπολιτικό τοπίο, αναδεικνύοντας την ευπάθεια της Ένωσης σε απρόβλεπτα και ανατρεπτικά γεγονότα που συμβαίνουν έξω από τα σύνορα της Ένωσης. Οι σημαντικές επιπτώσεις της στις παγκόσμιες αγορές, μεταξύ άλλων σε σχέση με την παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια, ανέδειξαν το γεγονός ότι η εσωτερική αγορά και το δίκτυο μεταφορών της Ένωσης δεν μπορούν να εξεταστούν μεμονωμένα κατά τη διαμόρφωση της πολιτικής της Ένωσης. Χρειάζονται, περισσότερο από ποτέ, καλύτερες συνδέσεις με τις

γειτονικές χώρες εταίρους της Ένωσης.

*(βλ. τροποποιημένη πρόταση της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 1)*

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 38 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(38β) Δεδομένου αυτού του νέου γεωπολιτικού πλαισίου, η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 12ης Μαΐου 2022, με τίτλο «Σχέδιο δράσης για τις λωρίδες αλληλεγγύης ΕΕ-Ουκρανίας με σκοπό τη διευκόλυνση των γεωργικών εξαγωγών και του διμερούς εμπορίου της Ουκρανίας με την ΕΕ» προσδιορίζει διάφορες σημαντικές προκλήσεις στον τομέα των υποδομών μεταφορών τις οποίες η Ένωση και οι γειτονικές της χώρες πρέπει να αντιμετωπίσουν προκειμένου να στηρίξουν την οικονομία και την ανάκαμψη της Ουκρανίας, να δώσουν τη δυνατότητα σε γεωργικά και άλλα αγαθά να φτάσουν στις ενωσιακές και παγκόσμιες αγορές, και να διασφαλίσουν ότι η συνδεσιμότητα με την Ένωση ενισχύεται σημαντικά τόσο για τις εξαγωγές όσο και για τις εισαγωγές. Για να εξασφαλιστεί αυξημένη συνδεσιμότητα με την Ένωση, στο πλαίσιο της εν λόγω ανακοίνωσης προτείνεται να αξιολογηθεί η επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας.

*(βλ. τροποποιημένη πρόταση της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 2)*

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 38 γ (νέα)

(38γ) Λόγω του πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και της θέσης που υιοθέτησε η Λευκορωσία στην εν λόγω σύγκρουση, η συνεργασία μεταξύ της Ένωσης και της Ρωσίας και της Λευκορωσίας στον τομέα της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ δεν είναι ούτε κατάλληλη ούτε προς το συμφέρον της Ένωσης. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να σταματήσει η ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ σε αυτές τις δύο τρίτες χώρες. Κατά συνέπεια, οι βελτιωμένες διασυνοριακές συνδέσεις με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία δεν αποτελούν πλέον υψηλή προτεραιότητα στην επικράτεια των κρατών μελών. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν συνδέσεις μεταξύ αυτών των δύο τρίτων χωρών και της Φινλανδίας, της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Πολωνίας. Προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η μειωμένη προτεραιότητα που αποδίδεται στην κατασκευή και την αναβάθμιση των εν λόγω συνδέσεων, τα τελευταία χιλιόμετρα όλων των διασυνοριακών συνδέσεων με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία που περιλαμβάνονται επί του παρόντος στο κεντρικό δίκτυο θα πρέπει να υποβαθμιστούν από το κεντρικό στο εκτεταμένο δίκτυο, για το οποίο προβλέπεται μεταγενέστερη προθεσμία υλοποίησης έως το 2050. Ωστόσο, σε περίπτωση δημοκρατικής μετάβασης της Λευκορωσίας, η κατασκευή και η αναβάθμιση των διασυνοριακών συνδέσεων της χώρας με την ΕΕ σύμφωνα με το συνολικό οικονομικό σχέδιο για μια δημοκρατική Λευκορωσία θα αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα, μεταξύ άλλων μέσω της επανένταξης της χώρας στον κανονισμό.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 3)

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 38 δ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(38δ) Το νέο γεωπολιτικό πλαίσιο κατέδειξε επίσης πόσο σημαντικές είναι οι αδιάλειπτες μεταφορικές συνδέσεις εντός της επικράτειας της Ένωσης καθώς και με γειτονικές τρίτες χώρες. Η ύπαρξη εύρους σιδηροτροχιάς διαφορετικού από το ευρωπαϊκό ονομαστικό τυποποιημένο εύρος τροχιάς των 1 435 mm παρεμποδίζει σοβαρά τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρομικών δικτύων σε ολόκληρη την Ένωση και επηρεάζει ακόμη και την ανταγωνιστικότητα των εν λόγω απομονωμένων σιδηροδρομικών δικτύων. Ως εκ τούτου, οι νέες σιδηροδρομικές γραμμές θα πρέπει να κατασκευάζονται μόνο με το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Επιπλέον, τα κράτη μέλη με δίκτυο διαφορετικού εύρους τροχιάς θα πρέπει να αξιολογήσουν τη μετατροπή των υφιστάμενων γραμμών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Η υποχρέωση αυτή δεν θα πρέπει να ισχύει για την Ιρλανδία, δεδομένου ότι, λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, το δίκτυο μεταφορών της είναι πλήρως αποκομμένο από οποιαδήποτε χερσαία σύνδεση στο έδαφος της Ένωσης.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 4)

Τροπολογία 36

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(39) Προκειμένου να επιτευχθεί ο μετασχηματισμός του τομέα μεταφορών σε ένα πραγματικά πολυτροπικό σύστημα

(39) Προκειμένου να επιτευχθεί ο μετασχηματισμός του τομέα μεταφορών σε ένα πραγματικά πολυτροπικό σύστημα

υπηρεσιών βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, η Ένωση θα πρέπει να εγκαθιδρύσει ένα υψηλής ποιότητας δίκτυο μεταφορών στο οποίο οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα εξασφαλίζει μια ελάχιστη ταχύτητα γραμμών. Ο ανταγωνιστικός επιβατικός σιδηρόδρομος *έχει υψηλή* δυναμική σε ό,τι αφορά την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης ενός συνεκτικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας που θα συνδέει τις πρωτεύουσες και τις μεγάλες πόλεις. Η συμπλήρωση των υφιστάμενων γραμμών υψηλής ταχύτητας με επιβατικές γραμμές ελάχιστης ταχύτητας γραμμών 160 km/h αναμένεται, στη συνέχεια, να επηρεάσει το δίκτυο, με αποτέλεσμα ένα πιο συνεκτικό δίκτυο και αυξημένο αριθμό επιβατών που μετακινούνται μέσω σιδηροδρόμου. Η ολοκλήρωση ενός δικτύου υψηλών επιδόσεων θα διευκολύνει επίσης την ανάπτυξη και εισαγωγή νέων ή διαφορετικών μοντέλων κατανομής της χωρητικότητας, για παράδειγμα, τα δρομολόγια ανά τακτά χρονικά διαστήματα βάσει της πρωτοβουλίας «Επανασχεδιασμός των δρομολογίων» (TTR).

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(40) Θα πρέπει να εγκαθιδρυθεί ένα πιο βιώσιμο, ανθεκτικό και αξιόπιστο δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών

υπηρεσιών βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, η Ένωση θα πρέπει να εγκαθιδρύσει ένα υψηλής ποιότητας δίκτυο μεταφορών στο οποίο οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες θα εξασφαλίζει μια ελάχιστη ταχύτητα γραμμών. Ο ανταγωνιστικός επιβατικός σιδηρόδρομος *είναι ένας από τους τομείς με την υψηλότερη* δυναμική σε ό,τι αφορά την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Υπάρχει ανάγκη ανάπτυξης ενός συνεκτικού και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας που θα συνδέει τις πρωτεύουσες και τις μεγάλες πόλεις, *για το οποίο απαιτείται επαρκής χρηματοδότηση*. Η συμπλήρωση των υφιστάμενων γραμμών υψηλής ταχύτητας με επιβατικές γραμμές ελάχιστης ταχύτητας γραμμών 160 km/h αναμένεται, στη συνέχεια, να επηρεάσει το δίκτυο, με αποτέλεσμα ένα πιο συνεκτικό δίκτυο και αυξημένο αριθμό επιβατών που μετακινούνται μέσω σιδηροδρόμου. *Θα πρέπει να ενθαρρύνεται η κατασκευή υποδομών διπλής τροχιάς στις σιδηροδρομικές υποδομές που παρουσιάζουν σημεία συμφόρησης*. Η ολοκλήρωση ενός δικτύου υψηλών επιδόσεων θα διευκολύνει επίσης την ανάπτυξη και εισαγωγή νέων ή διαφορετικών μοντέλων κατανομής της χωρητικότητας, για παράδειγμα, τα δρομολόγια ανά τακτά χρονικά διαστήματα βάσει της πρωτοβουλίας «Επανασχεδιασμός των δρομολογίων» (TTR).

Τροπολογία

(40) Θα πρέπει να εγκαθιδρυθεί ένα πιο βιώσιμο, ανθεκτικό και αξιόπιστο δίκτυο σιδηροδρομικών εμπορευματικών

μεταφορών στην Ευρώπη το οποίο θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών. Η υποδομή συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικών σταθμών θα πρέπει να αναβαθμιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διατροφικές μεταφορές πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσω των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι τυχόν αρχικά και/ή τελικά σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

μεταφορών στην Ευρώπη το οποίο θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των **πολυτροπικών και** συνδυασμένων μεταφορών. Η υποδομή συνδυασμένων σιδηροδρομικών μεταφορών και τερματικών σταθμών θα πρέπει να αναβαθμιστεί προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι διατροφικές μεταφορές πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσω των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ότι τυχόν αρχικά και/ή τελικά σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(41) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) στην Ευρώπη **επιταχύνεται και** ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη εγκρίνει σχέδια ανάπτυξης του ERTMS στο σύνολο των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων τους έως το 2040, υπάρχει ανάγκη να ληφθεί υπόψη η **εν λόγω αλλαγή παραδείγματος** και να καθοριστεί μια πιο φιλόδοξη προθεσμία ανάπτυξης του ERTMS για το εκτεταμένο δίκτυο.

Τροπολογία

(41) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), **τόσο ως εποχούμενου όσο και ως παρατρόχιου εξοπλισμού**, στην Ευρώπη **χρειάζεται να επιταχυνθεί, ενώ αναγνωρίζεται** ότι αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη εγκρίνει σχέδια ανάπτυξης του ERTMS στο σύνολο των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων τους έως το 2040, υπάρχει ανάγκη να ληφθεί υπόψη η **μέχρι στιγμής αργή πρόοδος** και να καθοριστεί μια πιο φιλόδοξη προθεσμία ανάπτυξης του ERTMS για το εκτεταμένο δίκτυο.

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(42) Το ERTMS θα πρέπει να αναπτυχθεί με συνεχή τρόπο όχι μόνο στο κεντρικό

Τροπολογία

(42) Το ERTMS θα πρέπει να αναπτυχθεί με συνεχή τρόπο, **με συγχρονισμό μεταξύ**

δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους, αλλά και στις οδούς εισόδου στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστούν εφικτές οι εργασίες μόνο με το ERTMS και θα ενισχυθεί η οικονομική αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

του παρατρόχιου και του εποχούμενου εξοπλισμού, όχι μόνο στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους, αλλά και στις οδούς εισόδου στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς. «Συγχρονισμός» σημαίνει ότι εφαρμόζεται μια συντονισμένη προσέγγιση ως προς τον χρόνο και τον τόπο μεταξύ της ανάπτυξης των υποδομών και της ανάπτυξης των εποχούμενων μονάδων των αμαξοστοιχιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα καταστούν εφικτές οι εργασίες μόνο με το ERTMS και θα ενισχυθεί η οικονομική αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. **Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει είναι δυνατό να χρηματοδοτείται με κονδύλια της Ένωσης νέο σιδηροδρομικό έργο στο πλαίσιο του οποίου δεν υπάρχει σχεδιασμός για την ανάπτυξη του ERTMS.**

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(43) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη ραδιοκατευθυνόμενου ERTMS συμβάλλει περαιτέρω στην εξάλειψη των εθνικών κανόνων που επηρεάζουν τη λειτουργία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι από το 2025 θα αναπτύσσεται μόνο ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS και ότι έως το 2050 το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα εξοπλιστεί με ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS.

Τροπολογία

(43) Δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ERTMS συμβάλλει περαιτέρω στην εξάλειψη των εθνικών κανόνων που επηρεάζουν τη λειτουργία, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι από το 2025 θα αναπτύσσεται πλήρως το ERTMS και ότι έως το 2050 το σύνολο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα εξοπλιστεί με το ERTMS. **Δεδομένου ότι η τεχνολογία του μελλοντικού συστήματος σιδηροδρομικής κινητής επικοινωνίας (FRMCS) είναι ελπιδοφόρα όσον αφορά την ποιότητα της υπηρεσίας και το κόστος ανάπτυξης, θα πρέπει να αναληφθούν αναπτυξιακές πρωτοβουλίες ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση της στο μέλλον. Θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν διαστημικές**

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(44) Η ανάπτυξη του ERTMS θα πρέπει να συνδυαστεί με κανονιστική προθεσμία για τον παροπλισμό των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B, ώστε το ERTMS να καταστεί το μόνο σύστημα σηματοδότησης που χρησιμοποιείται στα κράτη μέλη. Ο παροπλισμός των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B θα επιτρέψει σημαντική εξοικονόμηση όσον αφορά τη συντήρηση για τους διαχειριστές υποδομής, δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ERTMS και η διατήρηση πρόσθετων παρατρόχιων συστημάτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα δαπανηρές και σύνθετες. Τα συστήματα κλάσης B θα πρέπει να καταργηθούν με συντονισμένο τρόπο και εντός επαρκούς μεταβατικής περιόδου, έως το 2040, προκειμένου να επιτραπεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να προετοιμαστούν για την αλλαγή και να υιοθετήσουν την καταλληλότερη στρατηγική μετάβασης. Δεδομένου ότι το ERTMS είναι σύστημα, απαιτείται η συγχρονισμένη ανάπτυξή του τόσο ως παρατρόχιου όσο και ως εποχούμενου συστήματος, ενώ το σύστημα αποδίδει τα πλήρη οφέλη του μόνον εφόσον εξοπλιστούν τόσο οι αμαξοστοιχίες όσο και το παρατρόχιο υλικό.

Τροπολογία

(44) Η ανάπτυξη του ERTMS θα πρέπει να συνδυαστεί με κανονιστική προθεσμία για τον παροπλισμό των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B, ώστε το ERTMS να καταστεί το μόνο σύστημα σηματοδότησης που χρησιμοποιείται στα κράτη μέλη. Ο παροπλισμός των παρατρόχιων συστημάτων κλάσης B θα επιτρέψει σημαντική εξοικονόμηση όσον αφορά τη συντήρηση για τους διαχειριστές υποδομής, δεδομένου ότι η ανάπτυξη του ERTMS και η διατήρηση πρόσθετων παρατρόχιων συστημάτων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα είναι ιδιαίτερα δαπανηρές και σύνθετες. Τα συστήματα κλάσης B θα πρέπει να καταργηθούν με συντονισμένο τρόπο και εντός επαρκούς μεταβατικής περιόδου, έως το 2040, προκειμένου να επιτραπεί στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να προετοιμαστούν για την αλλαγή και να υιοθετήσουν την καταλληλότερη στρατηγική μετάβασης. Δεδομένου ότι το ERTMS είναι σύστημα, απαιτείται η συγχρονισμένη ανάπτυξή του τόσο ως παρατρόχιου όσο και ως εποχούμενου συστήματος, ενώ το σύστημα αποδίδει τα πλήρη οφέλη του, ***συμπεριλαμβανομένων αυτών που σχετίζονται με την ασφάλεια***, μόνον εφόσον εξοπλιστούν τόσο οι αμαξοστοιχίες όσο και το παρατρόχιο υλικό. ***Ο Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον (CINEA), σε στενή συνεργασία με τον συντονιστή οριζόντιας προτεραιότητας και λαμβάνοντας υπόψη τις συμβουλές του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης***

(ERA), είναι σε θέση να συμβάλει στη συνεπή, συγχρονισμένη και ευρεία εφαρμογή του ERTMS.

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 44 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(44α) Η ωφέλιμη διάρκεια ζωής του σιδηροδρομικού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένου του ERTMS, είναι κατά μέσο όρο περίπου τριάντα έτη, γεγονός που συνεπάγεται μακρά περίοδο απόσβεσης για τις επενδύσεις· το στοιχείο αυτό, μολονότι αποτελεί τροχοπέδη για την ανανέωση του εξοπλισμού, συνιστά σημαντικό οικονομικό κριτήριο για το ισοζύγιο των πραγματοποιούμενων συναλλαγών. Η συχνή εξέλιξη των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας περιορίζει τη διάρκεια ζωής του εξοπλισμού με απρόβλεπτο τρόπο για τους φορείς στον σιδηροδρομικό τομέα και, κατά συνέπεια, μπορεί να αποτελέσει αποτρεπτικό παράγοντα για επενδύσεις. Είναι επομένως αναγκαίο να επιδιωχθεί μια κατάσταση κανονιστικής σταθερότητας και να επιτρέπεται, όπου είναι δυνατόν, η αναδρομική συμβατότητα των διαφόρων εκδόσεων του συστήματος.

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 44 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(44β) Ενώ η στρατηγική για έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα θέτει φιλόδοξους στόχους όσον αφορά το δίκτυο υψηλής ταχύτητας, με διπλασιασμό του όγκου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υψηλής

ταχύτητας έως το 2030 και τριπλασιασμό έως το 2050, ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να αποσκοπεί στη βελτίωση της σιδηροδρομικής συνδεσιμότητας υψηλής ταχύτητας μεταξύ πρωτευουσών και μεγάλων πόλεων της Ευρώπης, ιδίως με την ολοκλήρωση των ελλειπουσών σιδηροδρομικών συνδέσεων υψηλής ταχύτητας στο κεντρικό και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 44 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(44γ) Συμπληρωματικά προς τις αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας, οι νυχτερινές αμαξοστοιχίες αποτελούν έναν βιώσιμο τρόπο διασυννοριακών μετακινήσεων μεταξύ ευρωπαϊκών πόλεων, ο οποίος χρησιμοποιεί τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές υποδομές. Για να αξιοποιηθεί πλήρως το σχετικό δυναμικό σε ολόκληρη την Ένωση, είναι απαραίτητο να ενσωματώνεται με κατάλληλο τρόπο στη διαχείριση μεταφορικής ικανότητας η συγκεκριμένη ανάγκη για χρονοθυρίδες διεθνών μετακινήσεων και να διασφαλίζεται η βελτιστοποίηση της συνύπαρξης μεταξύ εμπορευματικών και νυχτερινών αμαξοστοιχιών.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 44 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(44δ) Η Ένωση έθεσε διάφορους στόχους για τη μετατόπιση των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό στο

σιδηροδρομικό δίκτυο. Με την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ το 2030, η Ένωση αναμένεται να έχει επιτέλους στη διάθεσή της υποδομή υψηλής μεταφορικής ικανότητας, που θα της επιτρέψει να πετύχει τον στόχο που ορίζεται στη στρατηγική για την έξυπνη και βιώσιμη κινητικότητα. Ωστόσο, η διαχείριση αυτής της ευρωπαϊκής υποδομής υψηλής μεταφορικής ικανότητας στο σημερινό σύστημα των 25 εθνικών διαχειριστών υποδομής αποτελεί πρόκληση όσον αφορά τις διασυνοριακές δραστηριότητες. Δεδομένου ότι το ποσοστό των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με τουλάχιστον μία διέλευση εθνικών συνόρων πλέον υπερβαίνει το 50 %, το ήδη υφιστάμενο σύστημα διαχείρισης της υποδομής έχει καταστεί από μόνο του παράγοντας συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα. Για την επίλυση αυτού του προβλήματος χρειάζεται μια ευρωπαϊκή προσέγγιση και, επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής πρότασης για ένα ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, το οποίο θα πρέπει να έχει την ευθύνη για τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές και την εξουσία να εγγυάται την αδιάλειπτη διασυνοριακή λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 45

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(45) Οι εσωτερικές πλωτές οδοί στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από ετερογενή υδρομορφολογία η οποία παρεμποδίζει τις συνεκτικές επιδόσεις όλων των τμημάτων πλωτών οδών. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, ιδίως τα τμήματα φυσικής ροής, ενδέχεται

Τροπολογία

(45) Οι εσωτερικές πλωτές οδοί στην Ευρώπη χαρακτηρίζονται από ετερογενή υδρομορφολογία η οποία παρεμποδίζει τις συνεκτικές επιδόσεις όλων των τμημάτων πλωτών οδών. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, ιδίως τα τμήματα φυσικής ροής, ενδέχεται

να επηρεάζονται ιδιαίτερα από τις κλιματικές και καιρικές συνθήκες. Για να διασφαλιστεί αξιόπιστη διεθνής κυκλοφορία και, ταυτόχρονα, ο σεβασμός της υδρομορφολογίας και της ισχύουσας περιβαλλοντικής νομοθεσίας, οι απαιτήσεις για το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική υδρομορφολογία κάθε πλωτής οδού (για παράδειγμα, ποταμοί φυσικής ή ρυθμιζόμενης ροής) καθώς και τους στόχους των πολιτικών για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα. Αυτού του είδους η προσέγγιση θα πρέπει να εξετάζεται σε επίπεδο λεκανών απορροής ποταμών.

να επηρεάζονται ιδιαίτερα από τις κλιματικές και καιρικές συνθήκες. Για να διασφαλιστεί αξιόπιστη διεθνής κυκλοφορία και, ταυτόχρονα, ο σεβασμός της υδρομορφολογίας και της ισχύουσας περιβαλλοντικής νομοθεσίας, οι απαιτήσεις για το ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ειδική υδρομορφολογία κάθε πλωτής οδού (για παράδειγμα, ποταμοί φυσικής ή ρυθμιζόμενης ροής) καθώς και τους στόχους των πολιτικών για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα. Αυτού του είδους η προσέγγιση θα πρέπει να εξετάζεται σε επίπεδο *διαδρόμων ή* λεκανών απορροής ποταμών *και, όπου είναι αναγκαίο, να προσαρμόζεται πιο εξειδικευμένα, ιδίως σε επίπεδο τμήματος πλωτής οδού.*

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 45 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(45α) Η καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας θα πρέπει να ορίζεται από τα φυσικά χαρακτηριστικά των λεκανών απορροής ποταμών ελεύθερης ροής και δεν θα πρέπει να ενθαρρύνονται σημαντικές νέες επεμβάσεις ή έργα βυθοκόρησης, που θα μπορούσαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη βιοποικιλότητα, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ναυσιπλοΐα.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 45 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(45β) Η καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας θα πρέπει να ορίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, με τις επιτροπές

ποτάμιας ναυσιπλοΐας.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 45 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(45γ) Θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η βελτίωση της αποδοτικότητας των διασυνοριακών εμπορικών μεταφορών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ανταλλαγών δεδομένων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή μηχανισμών συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών (π.χ. διαχειριστές εσωτερικών πλωτών οδών).

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 45 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(45δ) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή κατά την κατασκευή νέων υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά εμπόδια για τη συνδεσιμότητα των ποταμών ελεύθερης ροής, καθώς και η απώλεια βιοποικιλότητας.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(46) Δεδομένου ότι αποτελούν τα σημεία εισόδου και εξόδου για τη χερσαία υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι θαλάσσιοι λιμένες

(46) Δεδομένου ότι αποτελούν τα σημεία εισόδου και εξόδου για τη χερσαία υποδομή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι θαλάσσιοι λιμένες

διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως διασυνοριακοί πολυτροπικοί κόμβοι οι οποίοι λειτουργούν όχι μόνο ως σημεία διασύνδεσης αλλά και ως πύλες για το εμπόριο, **βιομηχανικούς συνεργατικούς σχηματισμούς και κόμβους** ενέργειας, για παράδειγμα, σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας.

διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο ως διασυνοριακοί πολυτροπικοί κόμβοι οι οποίοι λειτουργούν όχι μόνο ως σημεία διασύνδεσης αλλά και ως πύλες για το εμπόριο, **ως βιομηχανικοί συνεργατικοί σχηματισμοί και, ολοένα και περισσότερο, ως κόμβοι** ενέργειας, για παράδειγμα, σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη υπεράκτιων εγκαταστάσεων αιολικής ενέργειας. **Θα πρέπει να αυξηθούν οι συνέργειες μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των διευρωπαϊκών δικτύων ενέργειας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η εξασφάλιση ενός ανοικτού και σταθερού πλαισίου για τους επενδυτές είναι απαραίτητη για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών θαλάσσιων λιμένων, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις επενδύσεις στους λιμένες αυτούς, δεδομένου ότι διαδραματίζουν στρατηγικό ρόλο για την ασφάλεια και τη στρατηγική αυτονομία της Ένωσης.**

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 48

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(48) Οι οδικές μεταφορές στην Ένωση αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα των συνολικών εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών (με βάση τους τόνους-χιλιόμετρα) και περίπου το 90 % των συνολικών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών (με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων). Δεδομένης της σημασίας των οδικών μεταφορών και της δέσμευσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με το ορόσημο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, **δεν** υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης των οδικών υποδομών από την άποψη της ασφάλειας.

Τροπολογία

(48) Οι οδικές μεταφορές στην Ένωση αντιπροσωπεύουν τα τρία τέταρτα των συνολικών εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών (με βάση τους τόνους-χιλιόμετρα) και περίπου το 90 % των συνολικών εσωτερικών επιβατικών μεταφορών (με βάση τον συνολικό αριθμό επιβατοχιλιομέτρων). Δεδομένης της σημασίας των οδικών μεταφορών και της δέσμευσης για βελτίωση της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με το ορόσημο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης των οδικών υποδομών από την άποψη της ασφάλειας, **καθώς και προσαρμογής τους στα πρότυπα βιωσιμότητας και ψηφιοποίησης, με διασφάλιση των υψηλότερων δυνατών προτύπων**

ασφάλειας. Η βελτίωση της λειτουργικής ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των ευάλωτων υποδομών, ιδίως των υποδομών με ευπαθή σημεία (δηλαδή σήραγγες, γέφυρες), είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση της ποιότητας των οδικών υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 48 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(48α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση σε επαρκείς εγκαταστάσεις ανάπαυσης για τους επαγγελματίες οδηγούς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αναπτύξουν επαρκή αριθμό ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης για τα εμπορικά οχήματα σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην Ένωση.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 48 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(48β) Προκειμένου να μειωθούν δραστικά οι περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλου χρόνου αναμονής στα σύνορα για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής πρότασης για τη σημαντική μείωση του χρόνου αναμονής στα σύνορα για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω της θέσπισης ενός τυποποιημένου μέγιστου χρόνου σε επίπεδο Ένωσης για την εξέταση και τον έλεγχο των βαρέων οχημάτων στα σύνορα της Ένωσης.

Στόχος θα πρέπει να είναι η επίτευξη μέσου χρόνου ενός λεπτού για την εξέταση και τον έλεγχο βαρέων οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην ΕΕ.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 48 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(48γ) Η Επιτροπή και οι αρμόδιοι οργανισμοί θα πρέπει να λάβουν όλα τα μέτρα που έχουν στη διάθεσή τους προκειμένου να καταστούν δυνατές οι διασυνοριακές δραστηριότητες για όλους τους τρόπους μεταφοράς στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ χωρίς αδικαιολόγητες διακοπές για διοικητικούς, λειτουργικούς ή τεχνικούς λόγους ή για λόγους ασφάλειας ή διαλειτουργικότητας. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμμετέχουν σε πολυμερείς συζητήσεις, με τη διευκόλυνση του συντονιστή του αντίστοιχου διαδρόμου, προκειμένου να επιλύονται διαφορές που σχετίζονται με διασυνοριακές δραστηριότητες για όλους τους τρόπους μεταφοράς στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Ο αρμόδιος συντονιστής θα πρέπει να ενημερώνει ετησίως το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα οικεία εθνικά κοινοβούλια σχετικά με τις τυχόν διαφορές που προκύπτουν.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 48 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(48δ) Μετά από αξιολόγηση της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ταξινομήσουν όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου που καλύπτονται από την οδηγία

2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} σε τουλάχιστον τρεις κατηγορίες. Εξαιρέση από τις απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών θα πρέπει να χορηγείται μόνο εάν η οδός έχει ταξινομηθεί στις κατηγορίες που εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

^{1α} Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 49

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

(49) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές μεταφορές, ώστε να καταστούν δυνατές καλύτερες και πιο βιώσιμες επιλογές του τρόπου μεταφοράς για πρόσωπα και εμπορεύματα και να είναι δυνατόν να συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες προς μεταφορά σε μεγάλες αποστάσεις, **ιδίως μέσω σιδηροδρόμου**. Οι πολυτροπικοί τερματικοί σταθμοί θα πρέπει να διαδραματίζουν ρόλο καίριας σημασίας για την επίτευξη του εν λόγω στόχου. **Η ανεπαρκής ακρίβεια αποτέλεσε σημαντικό εμπόδιο στο να καταστεί η πολυτροπικότητα ελκυστική επιλογή για τη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων. Η αποδοτική διαχείριση των ροών κυκλοφορίας καθώς και η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των υποδομών θα έχουν ως αποτέλεσμα οι σιδηρόδρομοι να εκπληρώσουν πλήρως τον ρόλο τους στη βελτίωση της λειτουργίας της αλυσίδας διατροπικών μεταφορών.**

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 49 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(49α) Η επιβατική κυκλοφορία και ο αριθμός των επιβατών στους διαδρόμους ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να αυξηθούν. Οι επιβάτες θα πρέπει να έχουν απρόσκοπτη εμπειρία χρήστη κατά την αναζήτηση, την επιλογή και την αγορά των μεταφορικών υπηρεσιών τους, μεταξύ άλλων μέσω της έκδοσης πολυτροπικών εισιτηρίων.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 50

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(50) Οι αστικοί κόμβοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ως σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού (στο εξής: 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. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα και η ανεπαρκής συνδεσιμότητα του δικτύου εντός των αστικών κόμβων δεν παρεμποδίζουν πλέον την πολυτροπικότητα κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

(50) Οι αστικοί κόμβοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών ως σημεία αφετηρίας ή τελικού προορισμού (στο εξής: 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, **καθώς και στις τοπικές και περιφερειακές συγκοινωνίες**. Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα σημεία συμφόρησης όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα και η ανεπαρκής συνδεσιμότητα του δικτύου εντός των αστικών κόμβων δεν παρεμποδίζουν πλέον την πολυτροπικότητα κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. **Οι αστικοί κόμβοι θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνουν την αύξηση του μεριδίου των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες ή οι ενεργοί τρόποι μεταφοράς.**

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 51

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(51) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, οι αστικοί κόμβοι θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο είναι ένα μακροπρόθεσμο, άρτιο και ολοκληρωμένο σχέδιο κινητικότητας εμπορευμάτων και επιβατών για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή²². Θα πρέπει να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο μεταφορών και την **πρόσβαση σε υπηρεσίες** κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση των πόλεων.

Τροπολογία

(51) Ως αποτελεσματικό ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, οι αστικοί κόμβοι θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο είναι ένα μακροπρόθεσμο, άρτιο και ολοκληρωμένο σχέδιο κινητικότητας εμπορευμάτων και επιβατών για ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. **Θα πρέπει να ενθαρρυνθούν ο συντονισμός και η εναρμόνιση των ΣΒΑΚ. Το ΣΒΑΚ** θα πρέπει να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο μεταφορών και την **προσβασιμότητα των υπηρεσιών** κινητικότητας, **μεταξύ άλλων για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα**, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση των πόλεων. **Τα δεδομένα που συλλέγονται θα πρέπει να αναλύονται κατά ηλικία, φύλο και αναπηρία, όπου είναι δυνατόν, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δεδομένα είναι αντιπροσωπευτικά όλων των χρηστών και των διαφορετικών αναγκών και συνηθειών κινητικότητας, καθώς και ότι λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις διαφορετικές επιπτώσεις των μεταφορών και των υποδομών μεταφορών στον πληθυσμό.**

²² Η ιδέα του ΣΒΑΚ προτάθηκε για πρώτη φορά στη δέσμη μέτρων 2013 της ΕΕ για την αστική κινητικότητα

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(52) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης του ΣΒΑΚ με σκοπό την προώθηση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ και τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των περιφερειών, των πόλεων και των κωμοπόλεων. Θα πρέπει να υποστηρίζει τις περιφέρειες και τις αστικές περιοχές προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω νομοθετικών μέτρων, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανότητας, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης.

Τροπολογία

(52) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης του ΣΒΑΚ με σκοπό την προώθηση της αφομοίωσης των ΣΒΑΚ και τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των περιφερειών, των πόλεων και των κωμοπόλεων. Θα πρέπει να υποστηρίζει τις περιφέρειες και τις αστικές περιοχές προκειμένου να αναπτύξουν υψηλής ποιότητας ΣΒΑΚ και να ενισχύσουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των ΣΒΑΚ μέσω νομοθετικών μέτρων, καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανότητας, βοήθειας και πιθανώς χρηματοδοτικής στήριξης. ***Η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί να επικαιροποιήσει τον κατάλογο των αστικών κόμβων στο παράρτημα ΙΙ κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους και προηγούμενης συμφωνίας με τους αστικούς κόμβους κατά μήκος του οικείου ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών, με στόχο τη βελτίωση της εδαφικής ισορροπίας και την επιτάχυνση της μετάβασης σε πιο βιώσιμη κινητικότητα.***

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 52 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(52α) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να θέσει σε εφαρμογή ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης των ΣΒΑΚ και να ορίσει ένα εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ με σκοπό την ενίσχυση της διακυβέρνησης

και την αύξηση της οικείωσης, του σχεδιασμού και της υιοθέτησης πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε εθνικό επίπεδο, καθώς και τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων. Το εθνικό σημείο επαφής θα πρέπει να αναπτύσσει εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας με βάση τις ευρωπαϊκές κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ, να παρέχει τεχνική βοήθεια και υποστήριξη από εμπειρογνώμονες για την κατάρτιση και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ, να παρακολουθεί την πρόοδο, και να εξετάζει και να παρέχει συμβουλές για τη βελτίωση της ποιότητας των ΣΒΑΚ εντός του οικείου κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να προάγει το εθνικό δίκτυο πόλεων, περιφερειών και κωμοπόλεων με στόχο την προώθηση της μάθησης από ομοτίμους και τη διάδοση ορθών πρακτικών, την εφαρμογή προγραμμάτων κατάρτισης και την οργάνωση και τον συντονισμό εκστρατειών επικοινωνίας σχετικά με τα ΣΒΑΚ.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 52 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(52β) Η προώθηση ενεργών τρόπων μεταφοράς στους αστικούς κόμβους συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα, βελτιώνει τη δημόσια υγεία, μειώνει τη συμφόρηση, προσφέρει μια λύσεις τελευταίου χιλιομέτρου για τους επιβάτες και παρέχει οικονομικά οφέλη. Κατά συνέπεια, κατά τον σχεδιασμό νέων υποδομών μεταφορών, καθώς και κατά τις εργασίες συντήρησης και αναβάθμισης υφιστάμενων υποδομών, σε αστικούς κόμβους, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι υποδομές ενεργών τρόπων

μεταφοράς, μεταξύ των οποίων οι υποδομές για βάδισμα και ποδηλασία.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 54

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(54) Οι υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας βοηθούν στην ενίσχυση της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω του συνδυασμού διαφόρων προσφορών μεταφορών σε μία. Η περαιτέρω ανάπτυξή τους αναμένεται να συμβάλει στην ώθηση των συμπεριφορών προς τους πλέον βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, τις δημόσιες μεταφορές και ενεργούς τρόπους μεταφοράς όπως το βάδισμα και η ποδηλασία.

Τροπολογία

(54) Οι υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας βοηθούν στην ενίσχυση της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω του συνδυασμού διαφόρων προσφορών μεταφορών σε μία. Η περαιτέρω ανάπτυξή τους αναμένεται να συμβάλει στην ώθηση των συμπεριφορών προς τους πλέον βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, τις δημόσιες μεταφορές και ενεργούς τρόπους μεταφοράς όπως το βάδισμα και η ποδηλασία, **και να αποδεσμεύσει το πλήρες δυναμικό λύσεων τύπου «κινητικότητα ως υπηρεσία».** **Επιπλέον, ο σχεδιασμός των αστικών υποδομών θα πρέπει να αναπτυχθεί σύμφωνα με τα πρότυπα της Ένωσης για την οδική ασφάλεια. Θα πρέπει να αναπτυχθούν πρότυπα για την ασφάλεια των υποδομών ποδηλασίας και βαδίσματος, ώστε να ενισχυθεί η μετάβαση σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.**

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 55 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(55α) Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμό αποσκοπεί στη δημιουργία υποδομών αιχμής, το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με τα αναγκαία συστήματα ΤΠΕ, τα οποία θα καθιστούν δυνατή την εισαγωγή στοχευμένων ελέγχων βάσει

ανάλυσης κινδύνου, καθώς και επιθεωρήσεων που θα πραγματοποιούνται με ανέπαφο τρόπο και χωρίς χαρτί και δεν θα εισάγουν διακρίσεις, με βάση την πρόσβαση σε ψηφιακά δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους οδηγούς, τους οδικούς μεταφορείς, τα εμπορικά οχήματα και τα φορτία. Οι εν λόγω έλεγχοι και επιθεωρήσεις θα πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο που δεν εισάγει κανενός είδους διακρίσεις.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(57) Απαιτείται επαρκής σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων σε όλο το δίκτυο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τα συστήματα ΤΠΕ, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες, μεταξύ άλλων απαιτήσεων για τη σταδιακή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]²³. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλιστεί κατάλληλη και συντονισμένη καθιέρωση αυτών των απαιτήσεων ανά την Ευρώπη για κάθε τρόπο μεταφοράς και τη διασύνδεσή του σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και πέραν αυτού, ώστε να αποκομιστούν τα οφέλη από το αποτέλεσμα της δικτύωσης και να καταστούν δυνατές διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας. Για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών

Τροπολογία

(57) Απαιτείται επαρκής σχεδιασμός του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Αυτό συνεπάγεται την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων σε όλο το δίκτυο σε ό,τι αφορά την υποδομή, τα συστήματα ΤΠΕ, τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες, μεταξύ άλλων απαιτήσεων για τη σταδιακή ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]²³. Είναι επομένως αναγκαίο να εξασφαλιστεί κατάλληλη και συντονισμένη καθιέρωση αυτών των απαιτήσεων ανά την Ευρώπη για κάθε τρόπο μεταφοράς και τη διασύνδεσή του σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και πέραν αυτού, ώστε να αποκομιστούν τα οφέλη από το αποτέλεσμα της δικτύωσης και να καταστούν δυνατές **βιώσιμες** διευρωπαϊκές μεταφορές μεγάλης εμβέλειας. Για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών

εναλλακτικών καυσίμων], οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

²³ Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [...], για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L [...]).

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(58) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, όπως οι υποδομές 5G, οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και της ικανότητας δημιουργίας ροών ασφαλών επιβατικών μεταφορών, στο να καταστούν τα δημόσια ή τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς περισσότερο ελκυστικά για τους επιβάτες και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της ενίσχυσης της ενεργειακής ασφάλειας της Ένωσης. Για την επίτευξη

εναλλακτικών καυσίμων], οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

²³ Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [...], για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L [...]).

Τροπολογία

(58) Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει τη βάση ευρείας εξάπλωσης νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, **που θα επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο**, όπως οι υποδομές 5G, οι οποίες μπορούν να βοηθήσουν στην ενίσχυση της γενικής απόδοσης του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών και της ικανότητας δημιουργίας ροών ασφαλών επιβατικών μεταφορών, στο να καταστούν τα δημόσια ή τα πιο οικολογικά μέσα μεταφοράς περισσότερο ελκυστικά για τους επιβάτες και στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα. Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στην επίτευξη

αυτών των στόχων θα πρέπει να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων και των σχετικών υποδομών σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 59

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(59) Σε όλο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών θα πρέπει να αναπτυχθεί επαρκής αριθμός προσβάσιμων από το ευρύ κοινό σημείων ταχείας φόρτισης για ελαφρά και βαρέα **επαγγελματικά οχήματα**. Στο πλαίσιο του εν λόγω στόχου θα πρέπει να διασφαλίζεται η πλήρης διασυνοριακή συνδεσιμότητα **και να επιτρέπεται η κυκλοφορία των ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη την Ένωση**. Οι στόχοι για την απόσταση των υποδομών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], πρέπει να εξασφαλίζουν την ελάχιστη επαρκή κάλυψη με σημεία ηλεκτρικής επαναφόρτισης κατά μήκος των κύριων οδικών δικτύων της Ένωσης.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 60

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(60) Οι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], θα πρέπει να συμπληρώνονται

του στόχου της ενίσχυσης της ενεργειακής ασφάλειας της Ένωσης. Για την επίτευξη αυτών των στόχων θα πρέπει να βελτιωθεί η διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων και των σχετικών υποδομών σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία

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

Τροπολογία

(60) Οι προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης **και ανεφοδιασμού με υδρογόνο** κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], θα

με απαιτήσεις για την ανάπτυξη **υποδομών επαναφόρτισης** στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς και για τους πολυτροπικούς κόμβους επιβατών, ώστε να παρέχονται ευκαιρίες φόρτισης για φορητά μεγάλων αποστάσεων, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωσή τους ή όταν ο οδηγός αναπαύεται ή για τα λεωφορεία σε πολυτροπικούς κόμβους επιβατών. Για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία, στις περιπτώσεις στις οποίες οι τερματικοί σταθμοί ή οι κόμβοι επιβατικών μεταφορών λαμβάνουν ενωσιακή ή κρατική στήριξη, η πρόσβαση για σκοπούς φόρτισης θα πρέπει να παρέχεται με δίκαιους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις, ώστε να αποφεύγεται η δέσμευση της αγοράς για συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή οι δυνητικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η τιμολόγηση θα πρέπει να είναι διαφανής και να **μην** δημιουργεί διακρίσεις έναντι όλων των εξουσιοδοτημένων επιχειρήσεων ή προσώπων, σε περίπτωση που η υποδομή **φόρτισης** έχει κατασκευαστεί με χρήση ενωσιακής ή κρατικής χρηματοδότησης.

πρέπει να συμπληρώνονται με απαιτήσεις για την ανάπτυξη **αντίστοιχων υποδομών** στους πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς και για τους πολυτροπικούς κόμβους επιβατών, ώστε να παρέχονται ευκαιρίες φόρτισης **και ανεφοδιασμού με υδρογόνο** για φορητά μεγάλων αποστάσεων, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωσή τους ή όταν ο οδηγός αναπαύεται ή για τα λεωφορεία σε πολυτροπικούς κόμβους επιβατών. Για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη κυκλοφορία, στις περιπτώσεις στις οποίες οι τερματικοί σταθμοί ή οι κόμβοι επιβατικών μεταφορών λαμβάνουν ενωσιακή ή κρατική στήριξη, η πρόσβαση για σκοπούς φόρτισης **και ανεφοδιασμού με υδρογόνο** θα πρέπει να παρέχεται με δίκαιους, **οικονομικά προσιτούς** και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις, ώστε να αποφεύγεται η δέσμευση της αγοράς για συγκεκριμένες επιχειρήσεις ή οι δυνητικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η τιμολόγηση θα πρέπει να είναι διαφανής και να **μη** δημιουργεί διακρίσεις έναντι όλων των εξουσιοδοτημένων επιχειρήσεων ή προσώπων, σε περίπτωση που η υποδομή έχει κατασκευαστεί με χρήση ενωσιακής ή κρατικής χρηματοδότησης.

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 61 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(61α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν δοκιμή κλιματικής και περιβαλλοντικής τρωτότητας και εκτίμηση κινδύνου για τις υφιστάμενες υποδομές μεταφορών ζωτικής σημασίας και να προβλέπουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης λειτουργίας και την αύξηση της ανθεκτικότητας των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 62

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(62) Με βάση την εμπειρία της διαχείρισης κρίσης στη διάρκεια της πανδημίας COVID-19²⁵ και προκειμένου να αποφευχθούν οι διαταράξεις της κυκλοφορίας και οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο μέλλον, τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, να λαμβάνουν υπόψη την προστασία και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων διαταράξεων που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Για αυτόν τον σκοπό, οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνουν επίσης παρακαμπτήριες οδούς οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση συμφόρησης ή άλλων προβλημάτων στις βασικές διαδρομές. Επιπλέον, λόγω της πολυτροπικής φύσης τους, ο ένας τρόπος μεταφοράς μπορεί να υποκαθιστά έναν άλλο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

²⁵ Ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών [C(2020) 1897 final] (EE C 96 I της 24.3.2020, σ. 1) και ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Συμβούλιο, της 28ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με την

Τροπολογία

(62) Με βάση την εμπειρία της διαχείρισης κρίσης στη διάρκεια της πανδημίας COVID-19²⁵ και προκειμένου να αποφευχθούν οι διαταράξεις της κυκλοφορίας και οι καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στο μέλλον, τα κράτη μέλη θα πρέπει, κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, να λαμβάνουν υπόψη την προστασία και την ανθεκτικότητα των υποδομών μεταφορών έναντι της κλιματικής αλλαγής, των φυσικών κινδύνων, των ανθρωπογενών καταστροφών, **των γεωπολιτικών αλλαγών** και άλλων διαταράξεων που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών της Ένωσης. Για αυτόν τον σκοπό, **τα υφιστάμενα σημεία συμφόρησης θα πρέπει να εξαλειφθούν** και οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνουν επίσης παρακαμπτήριες οδούς οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε περίπτωση συμφόρησης ή άλλων προβλημάτων στις βασικές διαδρομές. Επιπλέον, λόγω της πολυτροπικής φύσης τους, ο ένας τρόπος μεταφοράς μπορεί να υποκαθιστά έναν άλλο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

²⁵ Ανακοίνωση όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών [C(2020) 1897 final] (EE C 96 I της 24.3.2020, σ. 1) και ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Συμβούλιο, της 28ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με την

«αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19» [COM(2020) 685 final].

«αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19» [COM(2020) 685 final].

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 62 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(62α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τους Ευρωπαίους Συντονιστές, «πράσινες λωρίδες» για τη διασφάλιση της αποδοτικότητας και της λειτουργίας των υποδομών μεταφορών όσον αφορά τις ροές κυκλοφορίας βασικών αγαθών και προσώπων σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(63) Η συμμετοχή των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, μεταξύ άλλων εκείνων που εδρεύουν σε τρίτη χώρα, μπορεί να επιταχύνει την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο, υπό ορισμένες συνθήκες, η συμμετοχή ή η συμβολή επιχειρήσεων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας σε έργα κοινού ενδιαφέροντος ενδέχεται να υπονομεύσει την ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην **ΕΕ**. Με την επιφύλαξη και επιπροσθέτως του μηχανισμού συνεργασίας δυνάμει του

(63) Οι υποδομές μεταφορών αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της οικονομίας και της κοινωνίας στο σύνολό της, ορισμένες δε είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της καλής διεξαγωγής ζωτικών κοινωνικών λειτουργιών και, κατά συνέπεια, αποτελούν πλώνα της στρατηγικής αυτονομίας στην Ένωση. Στο πλαίσιο αυτό, η συμμετοχή των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, μεταξύ άλλων εκείνων που εδρεύουν σε τρίτη χώρα, μπορεί να επιταχύνει την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ωστόσο, υπό ορισμένες συνθήκες, η

κανονισμού (ΕΕ) 2019/452²⁶, είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη γνώση σχετικά με την εν λόγω συμμετοχή ή συμβολή προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα παρέμβασης των δημόσιων αρχών σε περίπτωση που φαίνεται ότι τα εν λόγω έργα είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση και εφόσον η συμμετοχή ή η συμβολή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

συμμετοχή ή η συμβολή επιχειρήσεων που αποτελούν ιδιοκτησία ή ελέγχονται από φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας σε έργα κοινού ενδιαφέροντος ενδέχεται να υπονομεύσει την ασφάλεια, **τη δημόσια τάξη ή τη στρατηγική αυτονομία στην ΕΕ. Οι επενδύσεις, τα συμφέροντα και η παρουσία εταιρειών τρίτων χωρών σε ευρωπαϊκές στρατηγικές —και ενίοτε ακόμη και στρατιωτικές— υποδομές, όπως λιμάνια, αεροδρόμια και τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων, αυξάνονται. Η εν λόγω αυξανόμενη ξένη παρουσία σε ευρωπαϊκές στρατηγικές υποδομές μπορεί να υπονομεύσει την ανθεκτικότητα της Ένωσης. Κατά συνέπεια, ιδιαίτερα λόγω της νέας κατάστασης ασφάλειας στην ήπειρό μας, είναι ζωτικής σημασίας η Ένωση να υιοθετήσει κατά προτεραιότητα μια αυστηρή στρατηγική προσέγγιση για την ανάπτυξη και την αναθεώρηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και να αποτρέψει οποιαδήποτε παρουσία τρίτης χώρας που ενδέχεται να επηρεάσει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση.** Με την επιφύλαξη και επιπροσθέτως του μηχανισμού συνεργασίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452²⁶, είναι απαραίτητη η μεγαλύτερη γνώση σχετικά με την εν λόγω συμμετοχή ή συμβολή προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα παρέμβασης των δημόσιων αρχών σε περίπτωση που φαίνεται ότι τα εν λόγω έργα είναι πιθανό να επηρεάσουν την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη στην Ένωση και εφόσον η συμμετοχή ή η συμβολή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

²⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση (ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1).

²⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/452 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2019, για τη θέσπιση πλαισίου για τον έλεγχο των άμεσων ξένων επενδύσεων στην Ένωση (ΕΕ L 79I της 21.3.2019, σ. 1).

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 64

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(64) Παρότι η συντήρηση είναι και θα παραμείνει βασική αρμοδιότητα των κρατών μελών, είναι σημαντικό το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αφότου δημιουργηθεί, να συντηρείται δεόντως ώστε να εξασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών. Κατά τον σχεδιασμό και τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων για έργα υποδομών, θα πρέπει να υιοθετείται μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής.

Τροπολογία

(64) Παρότι η συντήρηση είναι και θα παραμείνει βασική αρμοδιότητα των κρατών μελών, είναι σημαντικό το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, αφότου δημιουργηθεί, να συντηρείται δεόντως ώστε να εξασφαλίζεται η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών. Κατά τον σχεδιασμό και τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων για έργα υποδομών, θα πρέπει να υιοθετείται μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής, **η οποία θα πρέπει να συνεκτιμάται προκειμένου το έργο να λάβει χρηματοδότηση από τον ΜΣΕ. Οι εργασίες συντήρησης θα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με την κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/2075 της Επιτροπής.**

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 66

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(66) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να βελτιώνονται οι διασυνοριακές συνδέσεις και να βελτιώνεται η απόδοση και η βιωσιμότητα. Θα πρέπει να συμβάλλουν στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας. Θα πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση

Τροπολογία

(66) Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών θα πρέπει να βοηθούν στην ανάπτυξη της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τρόπο που να αντιμετωπίζονται τα σημεία συμφόρησης, να **μειώνεται η διοικητική επιβάρυνση, να βελτιώνονται οι διασυνοριακές συνδέσεις, ιδίως για τις σιδηροδρομικές μεταφορές,** και να βελτιώνεται η απόδοση και η βιωσιμότητα. Θα πρέπει να συμβάλλουν στη συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, **μεταξύ άλλων με γειτονικές χώρες.** Θα πρέπει να ανταποκρίνονται επίσης σε ευρύτερους στόχους της

διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Η προσέγγιση ανά διάδρομο θα πρέπει να είναι διαφανής και σαφής και η διαχείριση των εν λόγω διαδρόμων δεν θα πρέπει να δημιουργεί επιπλέον διοικητική επιβάρυνση ή κόστος.

πολιτικής μεταφορών και να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα, την ενοποίηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και τις πολυτροπικές μεταφορές. Η προσέγγιση ανά διάδρομο θα πρέπει να είναι διαφανής και σαφής και η διαχείριση των εν λόγω διαδρόμων δεν θα πρέπει να δημιουργεί επιπλέον διοικητική επιβάρυνση ή κόστος. ***Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές Μεταφορών θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνουν τη δημιουργία ολοκληρωμένων δομών διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένων κοινών επιχειρήσεων, με στόχο την επίτευξη της υλοποίησης διασυνοριακών έργων υποδομών.***

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(67) Σε συμφωνία με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής δομής διακυβέρνησης και τον προσδιορισμό των επενδύσεων προτεραιότητας κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων.

Τροπολογία

(67) Σε συμφωνία με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, ***και κατόπιν διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες,*** οι Ευρωπαίοι Συντονιστές θα πρέπει να διευκολύνουν τη συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων, του ERTMS και του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου. Θα πρέπει να διευκολύνουν τη λήψη μέτρων για τον σχεδιασμό της ορθής δομής διακυβέρνησης και τον προσδιορισμό των επενδύσεων προτεραιότητας κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 69

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(69) Τα προγράμματα εργασιών των

Τροπολογία

(69) Τα προγράμματα εργασιών των

Ευρωπαϊών Συντονιστών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, **για την ενίσχυση της συμπληρωματικότητας** με τις **ενέργειες** των **κρατών μελών** και των διαχειριστών υποδομής και, πιο συγκεκριμένα, για τον καθορισμό οροσήμων και προτεραιοτήτων επενδύσεων. Με βάση τα προγράμματα εργασιών, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και τη χρηματοδότηση.

Ευρωπαϊών Συντονιστών θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών, **συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών από γειτονικές χώρες. Θα πρέπει να ενισχύουν τη συμπληρωματικότητα** με τις **ενέργειες** των **δημόσιων αρχών** και των διαχειριστών υποδομής και, πιο συγκεκριμένα, για τον καθορισμό οροσήμων και προτεραιοτήτων επενδύσεων. Με βάση τα προγράμματα εργασιών, η Επιτροπή θα πρέπει να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τις προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και τη χρηματοδότηση **στα κράτη μέλη. Δεν μπορεί να χορηγείται χρηματοδότηση από την Ένωση εάν δεν τηρούνται οι προτεραιότητες που καθορίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο.**

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 69 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(69α) Προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο δημιουργίας μη αξιοποιήσιμων στοιχείων ενεργητικού στα κράτη μέλη, λόγω σημαντικών καθυστερήσεων στα έργα ΔΕΔ-Μ σε γειτονικές χώρες, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί στενά τον σχεδιασμό, την έναρξη και την ολοκλήρωση των εργασιών στο πλαίσιο των έργων στα δίκτυα, όπως ορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει ετήσιες εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα εθνικά κοινοβούλια. Σε περίπτωση σημαντικών καθυστερήσεων, δηλαδή άνω των 2 ετών, η Επιτροπή θα πρέπει να κινεί αμέσως διαδικασίες επί παραβάσει.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 69 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(69β) Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να συνεργάζεται με σχετικούς διεθνείς οργανισμούς, όπως η Κοινότητα Μεταφορών που έχει συσταθεί δυνάμει της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών^{1α} στον τομέα των οδικών, σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και για την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των συμβαλλόμενων μερών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

1α ΕΕ L 278 της 27.10.2017, σ. 3.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 69 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(69γ) Με βάση τα προγράμματα εργασιών, η Ένωση θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να συνάπτει συμφωνίες υψηλού επιπέδου με τις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες, καθορίζοντας τις προτεραιότητες για τον σχεδιασμό των υποδομών και τη χρηματοδότηση στην επικράτειά τους.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 70

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(70) Η τεχνική βάση των χαρτών που

(70) Η τεχνική βάση των χαρτών που

καθορίζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών παρέχεται από το διαδραστικό σύστημα γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec).

καθορίζουν το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών παρέχεται από το διαδραστικό σύστημα γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec), **το οποίο παρέχει την τεχνική βάση των χαρτών που αντικατοπτρίζουν την εξέλιξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με σκοπό την επίτευξη των αντίστοιχων τελικών στόχων που αντικατοπτρίζονται στο παράρτημα I και στους καταλόγους του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.**

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 70 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(70α) Η στρατιωτική κινητικότητα αποσκοπεί στην εναρμόνιση των κανόνων σε όλα τα κράτη μέλη και στη διερεύνηση δυνατοτήτων πολιτικοστρατιωτικής προσέγγισης («διπλής χρήσης») για την ανάπτυξη υποδομών, προκειμένου να ενισχυθεί η άμυνα και η ανθεκτικότητα της Ένωσης.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 71 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(71α) Ο επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας επιβεβαίωσε την επείγουσα ανάγκη να ενισχυθεί η ικανότητα της Ένωσης να μετακινεί στρατιωτικές δυνάμεις στην αναγκαία κλίμακα και ταχύτητα, και να ενταθούν οι προσπάθειες για την ουσιαστική ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας. Όπως επισημαίνεται στη «Στρατηγική πυξίδα για την ασφάλεια και την άμυνα — Για

μια Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τους πολίτες, τις αξίες και τα συμφέροντά της και συμβάλλει στη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια», που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 21 Μαρτίου 2022, η Ένωση πρέπει να ενισχύσει τις υποδομές μεταφορών διπλής χρήσης σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, προκειμένου να προωθήσει την ταχεία και απρόσκοπτη μετακίνηση στρατιωτικού προσωπικού, υλικού και εξοπλισμού για επιχειρησιακές αναπτύξεις και ασκήσεις, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών ανθρωπιστικού χαρακτήρα, με παράλληλη σημαντική μείωση της γραφειοκρατίας μέσω απλουστευμένων και ομοιόμορφων διοικητικών διαδικασιών, ιδίως όσον αφορά τις τελωνειακές απαιτήσεις. Υπάρχει ειδικός προϋπολογισμός για έργα υποδομών μεταφορών διπλής χρήσης στο πλαίσιο του ΜΣΕ για την περίοδο 2021-2027 (ΜΣΕ II). Ωστόσο, το περιορισμένο κονδύλιο του προϋπολογισμού για τη στρατιωτική κινητικότητα, που ανέρχεται σε 1,69 δισ. EUR, όπως εγκρίθηκε το 2020, θα πρέπει να αυξηθεί σημαντικά και γρήγορα, προκειμένου να προσαρμοστεί το δίκτυο ΔΕΔ-Μ στο νέο γεωπολιτικό τοπίο και να βελτιωθεί η διττή μη στρατιωτική και αμυντική χρήση σε ολόκληρη την Ένωση.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 72

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(72) Για να μεγιστοποιηθεί η συνοχή μεταξύ κατευθυντηρίων γραμμών και προγραμματισμού των σχετικών χρηματοδοτικών μηχανισμών που υπάρχουν σε επίπεδο Ένωσης, η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να συνάδει με τον

Τροπολογία

(72) Για να μεγιστοποιηθεί η συνοχή μεταξύ κατευθυντηρίων γραμμών και προγραμματισμού των σχετικών χρηματοδοτικών μηχανισμών που υπάρχουν σε επίπεδο Ένωσης, η χρηματοδότηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών θα πρέπει να συνάδει με τον

παρόντα κανονισμό και να βασίζεται, ιδίως, στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Επιπλέον, η χρηματοδότηση του δικτύου θα πρέπει επίσης να βασίζεται στα μέσα χρηματοδότησης που προβλέπουν άλλες ενωσιακές νομοθετικές πράξεις, μεταξύ άλλων το πρόγραμμα InvestEU, ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, η πολιτική συνοχής, το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Για να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, οι αναφορές στις «πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής», τις «θαλάσσιες αρτηρίες» και τις «τηλεματικές εφαρμογές» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να νοούνται αντίστοιχα ως αναφορές στους «πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς», στον «ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο» και στα «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για τον ίδιο σκοπό, οι αναφορές στο «*κεντρικό* δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να θεωρείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο», όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.

²⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

παρόντα κανονισμό και να βασίζεται, ιδίως, στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁹. Επιπλέον, η χρηματοδότηση του δικτύου θα πρέπει επίσης να βασίζεται στα μέσα χρηματοδότησης που προβλέπουν άλλες ενωσιακές νομοθετικές πράξεις, μεταξύ άλλων το πρόγραμμα InvestEU, ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, η πολιτική συνοχής, το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», **το Ταμείο Καινοτομίας** και άλλα χρηματοδοτικά μέσα της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Για να καταστεί εφικτή η χρηματοδότηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, οι αναφορές στις «πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής», τις «θαλάσσιες αρτηρίες» και τις «τηλεματικές εφαρμογές» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να νοούνται αντίστοιχα ως αναφορές στους «πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς», στον «ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο» και στα «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Για τον ίδιο σκοπό, οι αναφορές στο «*εκτεταμένο* δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 θα πρέπει να θεωρείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο», όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, **εκτός εάν ένα κράτος μέλος έχει ήδη ολοκληρώσει το κεντρικό του δίκτυο.**

²⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

Τροπολογία 85

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 73 α (νέα)

(73α) Ο τρέχων προϋπολογισμός του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη 2021-2027» (ΜΣΕ II) έχει αποδειχθεί ανεπαρκής δεδομένων των αυξανόμενων αναγκών του τομέα των μεταφορών και του νέου γεωπολιτικού πλαισίου, καθώς και των ενισχυμένων απαιτήσεων υποδομών του ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να διερευνήσουν νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης και να σχεδιάσουν ένα φιλόδοξο διάδοχο πρόγραμμα του ΜΣΕ II για το ΠΔΠ μετά το 2027, με ενισχυμένη χρηματοδότηση. Ο εν λόγω ΜΣΕ III θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί δεόντως και να περιλαμβάνει σημαντικά αυξημένους πόρους, καθώς και ειδικό κονδύλιο για τις «εξωτερικές μεταφορές», προκειμένου να ενισχυθεί η συνεργασία με τρίτες χώρες όσον αφορά τα διασυνοριακά έργα και την ανάπτυξη υποδομών.

Τροπολογία 86

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 73 β (νέα)**

(73β) Η αύξηση του προϋπολογισμού και των πόρων θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζεται με αναλογικό τρόπο και στην ενίσχυση των αρμοδιοτήτων και των ρόλων των σχετικών ευρωπαϊκών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Τροπολογία 87

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 73 γ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(73γ) Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι Ευρωπαίοι Συντονιστές διαθέτουν επαρκείς πόρους και στήριξη για την εκτέλεση των καθηκόντων που τους ανατίθενται με την παρούσα νομοθετική πράξη. Ιδίως λόγω της διεύρυνσης του ρόλου των συντονιστών και των διασυνοριακών αρμοδιοτήτων τους, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέσει επαρκή προϋπολογισμό και προσωπικό για τους Ευρωπαίους Συντονιστές.

Τροπολογία 88

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 74 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(74α) Η συμπερίληψη των κόμβων μεταφορών (λιμένες, αερολιμένες και αστικοί κόμβοι) στα παραρτήματα I και II συνεπάγεται την εφαρμογή άλλων νομικών πράξεων της ΕΕ. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου και να καταστεί δυνατός ο μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός, είναι σημαντικό να διατηρηθεί το δίκτυο όσο το δυνατόν πιο σταθερό και να αποφευχθούν οι αποκλεισμοί, δεδομένης της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας των εν λόγω κόμβων για την εσωτερική αγορά και της γεωστρατηγικής τους σημασίας για την άμυνα της Ένωσης.

Τροπολογία 89

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 77**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(77) Προκειμένου να διασφαλισθούν

(77) Προκειμένου να διασφαλισθούν

ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τη στάθμη αναφοράς των υδάτων και ελάχιστες απαιτήσεις ανά λεκάνη απορροής ποταμών (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας), στις οποίες καθορίζεται μια ενιαία οντότητα για την κατασκευή και διαχείριση έργων διασυνοριακών υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, στις οποίες καθορίζεται μεθοδολογία για τα δεδομένα αστικής κινητικότητας που πρέπει να συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη καθώς και εκτελεστικές πράξεις για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καθώς και για την υλοποίηση συγκεκριμένων τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή για την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές μεταφορών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³².

³² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ενδείκνυται να εκχωρηθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν τη στάθμη αναφοράς των υδάτων και ελάχιστες απαιτήσεις ανά **διάδρομο, ανά** λεκάνη απορροής ποταμών **ή ανά τμήμα πλωτής οδού** (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας), στις οποίες καθορίζεται μια ενιαία οντότητα για την κατασκευή και διαχείριση έργων διασυνοριακών υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, στις οποίες καθορίζεται μεθοδολογία για τα δεδομένα αστικής κινητικότητας που πρέπει να συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη καθώς και εκτελεστικές πράξεις για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καθώς και για την υλοποίηση συγκεκριμένων τμημάτων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή για την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων για τις υποδομές μεταφορών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών ή των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³².

³² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία 90

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 1

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που καθορίζονται παράρτημα Ι. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφορών, μεταξύ άλλων τις υποδομές για την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων, τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές **καθώς και μέτρα προώθησης της αποτελεσματικής διαχείρισης και χρήσης αυτών των υποδομών και μέτρα που επιτρέπουν την καθιέρωση και λειτουργία βιώσιμων και αποδοτικών υπηρεσιών μεταφοράς.**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως εκτίθεται στους χάρτες που καθορίζονται παράρτημα Ι. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές μεταφορών, μεταξύ άλλων τις υποδομές για την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων **και τα συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αντίστοιχα.**

Τροπολογία 91

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό, λειτουργικό, επιχειρησιακό ή διοικητικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος **που επηρεάζει τη συνέχεια** των ροών μεγάλων αποστάσεων ή των διασυνοριακών ροών·

ε) «σημείο συμφόρησης»: φυσικό, τεχνικό, λειτουργικό, επιχειρησιακό ή διοικητικό εμπόδιο το οποίο επιφέρει διακοπή του συστήματος, **συμφόρηση ή στασιμότητα σε οποιαδήποτε κατεύθυνση της κυκλοφορίας ή επαναλαμβανόμενες διακοπές** των ροών μεγάλων αποστάσεων ή των διασυνοριακών ροών·

Τροπολογία 92

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στ) «αστικός κόμβος»: αστική περιοχή όπου τα στοιχεία της υποδομής μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί,

στ) «αστικός κόμβος»: **λειτουργική** αστική περιοχή όπου τα στοιχεία της υποδομής μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί

τερματικοί σταθμοί λεωφορείων, **πλατφόρμες** και εγκαταστάσεις **εφοδιαστικής** και εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα **και** γύρω από αυτό συνδέονται με άλλα στοιχεία της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και **τοπικής** κυκλοφορίας·

σταθμοί, τερματικοί σταθμοί λεωφορείων, **υποδομές για ενεργούς τρόπους μεταφοράς, πολυτροπικοί εμπορευματικοί κόμβοι** και εγκαταστάσεις, **τερματικοί σταθμοί αμαξοστοιχιών** και εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα **ή** γύρω από αυτό συνδέονται με άλλα στοιχεία της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής, **τοπικής** και **αστικής** κυκλοφορίας **επιβατών και εμπορευμάτων**·

Τροπολογία 93

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) «διαλειτουργικότητα:» η ικανότητα της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής υποδομής, ενός τρόπου μεταφοράς ή τμήματος του τομέα μεταφορών, να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων και των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται σε αυτά για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης για τον εν λόγω τρόπο μεταφοράς ή τμήμα του τομέα μεταφοράς της υποδομής, και περιλαμβανομένων όλων των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων·

Τροπολογία

ια) «διαλειτουργικότητα:» η ικανότητα της υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής υποδομής, ενός τρόπου μεταφοράς ή τμήματος του τομέα μεταφορών, **καθώς και μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς**, να επιτρέπει την ασφαλή και απρόσκοπτη κυκλοφορία των οχημάτων και των πληροφοριών που χρησιμοποιούνται σε αυτά για την επίτευξη των επιθυμητών επιπέδων απόδοσης για τον εν λόγω τρόπο μεταφοράς ή τμήμα του τομέα μεταφοράς της υποδομής, και περιλαμβανομένων όλων των κανονιστικών, τεχνικών, **διοικητικών** και λειτουργικών προϋποθέσεων·

Τροπολογία 94

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιβ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιβ) «πολυτροπικός κόμβος επιβατών»: σημείο σύνδεσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς επιβατών, στο οποίο

Τροπολογία

ιβ) «πολυτροπικός κόμβος επιβατών»: σημείο σύνδεσης μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς επιβατών, στο οποίο

παρέχονται πληροφόρηση για τις μετακινήσεις, πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές και μετεπιβιβάσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία και των ενεργών τρόπων μεταφοράς, και το οποίο λειτουργεί ως διεπαφή μεταξύ αστικών κόμβων και δικτύων μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων·

παρέχονται πληροφόρηση για τις μετακινήσεις, πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές και μετεπιβιβάσεις μεταξύ τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σταθμών στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία και των ενεργών τρόπων μεταφοράς, και το οποίο λειτουργεί ως διεπαφή *εντός και* μεταξύ αστικών κόμβων και δικτύων μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων·

Τροπολογία 95

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιγ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιγ) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών, σε αερολιμένες, καθώς και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών πλατφορμών εφοδιαστικής που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153·

Τροπολογία

ιγ) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς ή μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων *ή συστημάτων φορτηγίδων* και για την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων, όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών, σε αερολιμένες, καθώς και τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των πολυτροπικών πλατφορμών εφοδιαστικής που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153·

Τροπολογία 96

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιδ) «πλατφόρμα εφοδιαστικής»: *περιοχή απευθείας συνδεδεμένη με την*

Τροπολογία

διαγράφεται

υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό και καθιστά εφικτές τις δραστηριότητες εφοδιαστικής·

Τροπολογία 97

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιστ) «ενεργοί τρόποι μεταφοράς»: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη ή σωματική δραστηριότητα·

Τροπολογία

ιστ) «ενεργοί τρόποι μεταφοράς»: η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων, με μη μηχανοκίνητα μέσα, με βάση την ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα **ή με συνδυασμό ηλεκτροκίνησης και ανθρώπινης δύναμης·**

Τροπολογία 98

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιζ) «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές»: τα συστήματα και οι εφαρμογές τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης ή εντοπισμού/χωροθέτησης, τα οποία επιτρέπουν την επεξεργασία, αποθήκευση και ανταλλαγή των δεδομένων και των πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, την υποβολή σχετικών πληροφοριών στις αρχές και την παροχή υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας σε πολίτες, πράκτορες διαμετακόμισης και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την ανθεκτική, ασφαλή, περιβαλλοντικά ορθή

Τροπολογία

ιζ) «συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές»: τα συστήματα και οι εφαρμογές τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών στα οποία χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών, επικοινωνιών, πλοήγησης ή εντοπισμού/χωροθέτησης, **συμπεριλαμβανομένων των διαστημικών τεχνολογιών**, τα οποία επιτρέπουν την επεξεργασία, αποθήκευση και ανταλλαγή των δεδομένων και των πληροφοριών που απαιτούνται για την αποτελεσματική διαχείριση των υποδομών, της κινητικότητας και της κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, την υποβολή σχετικών πληροφοριών στις αρχές και την παροχή υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας σε πολίτες, πράκτορες διαμετακόμισης και μεταφορείς, καθώς και συστήματα για την

και αποδοτική χρήση του δικτύου. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία ιη) έως κδ) και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν διατάξεις επί του οχήματος με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομών·

ανθεκτική, ασφαλή, περιβαλλοντικά ορθή και αποδοτική χρήση του δικτύου. Σε αυτά περιλαμβάνονται τα συστήματα, οι τεχνολογίες και οι υπηρεσίες που αναφέρονται στα στοιχεία ιη) έως κδ) και μπορούν επίσης να περιλαμβάνουν διατάξεις επί του οχήματος με τις αντίστοιχες συνιστώσες υποδομών·

Τροπολογία 99

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κβ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κβ) «**σύστημα υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας**» (σύστημα ATM/ANS): **συστήματα και στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ή αεροναυτιλίας ή και τα δύο·**

Τροπολογία

κβ) «**διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας**» (ATM): **το σύνολο των εναέριων, των επίγειων και των διαστημικών λειτουργιών και υπηρεσιών (υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, διαχείρισης του εναέριου χώρου και διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας) που απαιτούνται για την ασφαλή και αποδοτική κίνηση των αεροσκαφών σε όλες τις φάσεις των πτητικών δραστηριοτήτων·**

Τροπολογία 100

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κγ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κγ) «**ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας**» (ERTMS): το σύστημα που ορίζεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής³⁸.

Τροπολογία

κγ) «**ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας**» (ERTMS): το σύστημα που ορίζεται στο σημείο 2.2 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 της Επιτροπής³⁸, **και στο πλαίσιο των προθεσμιών υλοποίησης, αφορά στις δύο υφιστάμενες συνιστώσες του ERTMS: ETCS και GSM-R/GPRS/FRMCS·**

³⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της

³⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/919 της

Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

Τροπολογία 101

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κδ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κδ) «ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS»: **ERTMS** επιπέδου 2 ή επιπέδου 3 που χρησιμοποιεί ραδιοεπικοινωνίες για τη διαβίβαση **εγκρίσεων για κίνηση στην αμαξοστοιχία** δυνάμει του κανονισμού (EE) 2016/919 της Επιτροπής³⁹.

³⁹ Κανονισμός (EE) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

Τροπολογία 102

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κε α (νέο)

Τροπολογία

κδ) «ραδιοκατευθυνόμενο ERTMS»: **ραδιοκατευθυνόμενη εφαρμογή του συστήματος ελέγχου αμαξοστοιχιών ETCS** επιπέδου 2 ή επιπέδου 3 που **μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ή χωρίς σύστημα κατηγορίας B και με ή χωρίς παρατρόχια σήματα και** χρησιμοποιεί ραδιοεπικοινωνίες (**GSM-R/GPRS/FRMCS**) για τη διαβίβαση **όλης της ανταλλαγής δεδομένων που σχετίζονται ή δεν σχετίζονται με την ασφάλεια μεταξύ της τροχιάς και της αμαξοστοιχίας** δυνάμει του κανονισμού (EE) 2016/919 της Επιτροπής³⁹.

³⁹ Κανονισμός (EE) 2016/919 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2016, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα «έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 158 της 15.6.2016, σ. 1).

κεα) «ποταμός ελεύθερης ροής»: ποταμός που στηρίζει τη συνδεσιμότητα μεταξύ νερού, ιζημάτων, θρεπτικών συστατικών, ουσιών και οργανισμών εντός του συστήματος ποταμού και με τις γύρω περιοχές, και στις τέσσερις ακόλουθες διαστάσεις: διαμήκης (συνδεσιμότητα ανάντη και κατόντη)· πλευρική (συνδεσιμότητα με πλημμυρικές και παρόχθιες περιοχές)· κάθετη (συνδεσιμότητα με υπόγεια ύδατα και την ατμόσφαιρα)· και χρονική (συνδεσιμότητα με βάση την εποχικότητα των ροών)·

Τροπολογία 103

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κστ) «θαλάσσιος λιμένας»: χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από υποδομές και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, πληρωμάτων και άλλων ατόμων, καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα·

Τροπολογία

κστ) «θαλάσσιος λιμένας»: χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από υποδομές και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή **ποντοπόρων** πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, πληρωμάτων και άλλων ατόμων, καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα·

Τροπολογία 104

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο κζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κζ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση

Τροπολογία

κζ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση

φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις *περίκλειστες* θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα *της Ένωσης*

φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα *ενός ή περισσότερων* κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα *ενός ή περισσότερων κρατών μελών*

Τροπολογία 105

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο λστ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

λστ) «συντήρηση»: οι δραστηριότητες που πρέπει να διεξάγονται συστηματικά, ανά τακτά χρονικά διαστήματα *ή σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης προκειμένου να είναι εφικτή η χρήση του περιουσιακού στοιχείου για τη* διάρκεια του *προβλεπόμενου* κύκλου ζωής *του στο ίδιο* επίπεδο λειτουργίας και ασφάλειας, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό

Τροπολογία

λστ) «συντήρηση»: οι δραστηριότητες *και οι εργασίες* που πρέπει να διεξάγονται συστηματικά *ή* ανά τακτά χρονικά διαστήματα *με σκοπό τη διατήρηση της κατάστασης και του δυναμικού υφιστάμενων υποδομών στη* διάρκεια του κύκλου ζωής *τους προκειμένου να διασφαλίζεται ένα υψηλό* επίπεδο *υπηρεσιών* και ασφάλειας, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό

Τροπολογία 106

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

μα) «*απόφαση έγκρισης έργου*»: η *απόφαση ή ένα σύνολο αποφάσεων, ενδεχομένως διοικητικής φύσης, που λαμβάνεται ταυτόχρονα ή διαδοχικά από μία ή περισσότερες αρχές ενός κράτους μέλους, μη συμπεριλαμβανομένων διοικητικών και δικαστικών αρχών προσφυγής, στο πλαίσιο ενός εθνικού νομικού συστήματος και διοικητικού δικαίου που καθορίζουν αν ένας φορέας προώθησης έργου δικαιούται να υλοποιήσει ένα έργο στην οικεία*

γεωγραφική περιοχή στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με την επιφύλαξη οποιασδήποτε απόφασης που λαμβάνεται στο πλαίσιο διοικητικής ή δικαστικής διαδικασίας υποβολής προσφυγής σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («Οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ»).

Τροπολογία 107

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

μβ) «εντεταλμένη αρχή»: η αρχή που αποτελεί το σημείο επαφής για τον φορέα προώθησης του έργου και η οποία διευκολύνει την αποτελεσματική και δομημένη επεξεργασία των διαδικασιών αδειοδότησης σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου («οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ»).

Τροπολογία 108

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

μ γ) «υποδομές ζωτικής σημασίας»: περιουσιακά στοιχεία, συστήματα ή μέρη αυτών που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των μεταφορών και βρίσκονται σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη και τα οποία είναι ουσιώδη για τη διατήρηση των λειτουργιών ζωτικής σημασίας της κοινωνίας, της υγείας, της ασφάλειας, της προστασίας, της άμυνας, της οικονομικής ή κοινωνικής ευημερίας των μελών της, και των οποίων η διατάραξη ή η καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο για ένα κράτος μέλος, ως αποτέλεσμα της

αδυναμίας διατήρησης των λειτουργιών αυτών·

Τροπολογία 109

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

μδ) «EuroVelo»: το ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων που διασχίζουν και συνδέουν την ευρωπαϊκή ήπειρο, συμπεριλαμβανομένων των 17 διαδρομών EuroVelo στο δίκτυο·

Τροπολογία 110

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

με) «δείκτης συνδεσιμότητας δικτύου»: δείκτης ο οποίος δείχνει το επίπεδο ενοποίησης που επιτυγχάνεται με τη χρήση υπηρεσιών σε κάθε δίκτυο μεταφορών, εμφανίζοντας παράλληλα τις δυνατότητές τους, και ο οποίος αποτελείται από σταθμισμένους δείκτες συνδεσιμότητας για τους κύριους τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι προσδιορίζουν τη συνοχή, την ποιότητα, την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις για όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά, την ποικιλομορφία της προσφοράς, καθώς και τις δυνατότητες διατροφικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Τροπολογία 111

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο μ στ (νέο)

μστ) «σημαντική καθυστέρηση»: η καθυστέρηση έργων και επιχειρησιακών και τεχνικών προτύπων στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ετών σε σχέση με τις προθεσμίες υλοποίησης που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και στις εκτελεστικές πράξεις που προβλέπονται σε αυτόν·

Τροπολογία 112

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 113

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂·

Τροπολογία

i) την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών σύμφωνα με τους σχετικούς ενωσιακούς στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂·

Τροπολογία 114

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 115

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο iv

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

iv) τη μείωση **του εξωτερικού κόστους, μεταξύ άλλων του κόστους που συνδέεται** με το περιβάλλον, την υγεία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα·

Τροπολογία

iv) τη μείωση **των αρνητικών εξωτερικών επακόλουθων, συμπεριλαμβανομένων όσων συνδέονται** με το περιβάλλον, **το κλίμα**, την υγεία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα ατυχήματα·

Τροπολογία 116

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο ν α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

να) τη συμβολή στην ανάπτυξη τεχνολογιών απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, μεταξύ άλλων

Τροπολογία

μέσω υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, και τη βελτιστοποίηση των συνεργειών με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/869 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}.

^{1α} Κανονισμός (ΕΕ) 2022/869 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2022, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2009, (ΕΕ) 2019/942 και (ΕΕ) 2019/943 και των οδηγιών 2009/73/ΕΚ και (ΕΕ) 2019/944 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 347/2013 (ΕΕ L 152 της 3.6.2022, σ. 45).

Τροπολογία 117

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο ν β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

νβ) την προώθηση υποδομών ενεργών τρόπων μεταφοράς·

Τροπολογία 118

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) την προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·

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

Τροπολογία 119

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) τη μείωση του χάσματος **μεταξύ κρατών μελών** όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής·

Τροπολογία

ii) τη μείωση του χάσματος όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής **και την παράλληλη αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του δικτύου, τόσο εντός όσο και μεταξύ των κρατών μελών**·

Τροπολογία 120

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

iii) τόσο για την επιβατική όσο και για την εμπορευματική κυκλοφορία, αποτελεσματικό συντονισμό και διασύνδεση μεταξύ των υποδομών κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων, αφενός, και περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας **και** υπηρεσιών μεταφορών σε αστικούς κόμβους, **αφετέρου**·

Τροπολογία

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

Τροπολογία 121

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – σημείο iv α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ivα) ευρωπαϊκά ψηφιακά διαλειτουργικά συστήματα για τη διαχείριση των δικτύων όλων των τρόπων μεταφοράς·

Τροπολογία 122

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο β – σημείο iv β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ινβ) την αύξηση του δείκτη συνδεσιμότητας δικτύου·

Τροπολογία 123

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και σε σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός των εδαφών των κρατών μελών και μεταξύ αυτών·

i) την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης των υποδομών και τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων στις υποδομές μεταφοράς και σε σημεία σύνδεσης μεταξύ αυτών, εντός των εδαφών των κρατών μελών και μεταξύ αυτών, ***καθώς και σε σημεία σύνδεσης, κατά περίπτωση, με γειτονικές τρίτες χώρες·***

Τροπολογία 124

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

iii) τη διαλειτουργικότητα των ***ευρωπαϊκών***, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών δικτύων μεταφορών ***μέσω κοινών ευρωπαϊκών τεχνικών και επιχειρησιακών κανόνων και προτύπων, τεχνικών απαιτήσεων εξοπλισμού, πιστοποίησης προσωπικού, μεταξύ άλλων μέσω της χρήσης κοινής γλώσσας σε ολόκληρη την Ένωση για τις διασυννοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές·***

Τροπολογία 125

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο vii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

vii α) τη βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας του σιδηροδρομικού δικτύου·

Τροπολογία 126

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο vii β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

viiβ) συνεχή και αποδοτικά προγράμματα συντήρησης·

Τροπολογία 127

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο vii γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 128

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – σημείο vii δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

vii δ) την εξάλειψη των τμημάτων συμφόρησης, ιδίως για τις διασυνοριακές συνδέσεις·

Τροπολογία 129

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) τη διασφάλιση της προσβασιμότητας και την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας και μεταφοράς των χρηστών, λαμβανομένων υπόψη, ειδικότερα, των αναγκών των ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων που διαβιούν σε απομακρυσμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των νησιών·

Τροπολογία

i) τη διασφάλιση της προσβασιμότητας και την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας και μεταφοράς των χρηστών, λαμβανομένων υπόψη, ειδικότερα, των αναγκών των ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και των ατόμων που διαβιούν σε απομακρυσμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των νησιών, **και σε αγροτικές και αραιοκατοικημένες περιοχές, ώστε με τον τρόπο αυτό να προληφθεί και να μετριαστεί η φτώχεια στον τομέα της κινητικότητας·**

Τροπολογία 130

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ii) τη διασφάλιση ασφαλών, σίγουρων και υψηλών προτύπων ποιότητας μεταφορών, μεταξύ άλλων ποιοτικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, για επιβάτες και εμπορεύματα, **καθώς και καλών συνθηκών εργασίας για τους εργαζόμενους·**

Τροπολογία 131

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο ν

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ν) τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας της υποδομής, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα·

Τροπολογία

ν) τη διασφάλιση της ανθεκτικότητας της υποδομής, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα **και στις υποδομές ζωτικής σημασίας·**

Τροπολογία 132

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο vi α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

via) τη διασφάλιση, κατά περίπτωση, της προσαρμογής τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τη διπλή χρήση των υποδομών για την αντιμετώπιση τόσο των μη στρατιωτικών όσο και των αμυντικών αναγκών, με ιδιαίτερη έμφαση σε βασικές οδούς γεωστρατηγικής σημασίας για την Ένωση·

Τροπολογία 133

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο vi β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

viβ) την υποστήριξη της απρόσκοπτης κινητικότητας στην Ένωση μέσω της εφαρμογής και της αυστηρής επιβολής των κοινών τεχνικών και επιχειρησιακών προτύπων της υποδομής·

Τροπολογία 134

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο vi γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

viγ) τη διασφάλιση κοινών ευρωπαϊκών ψηφιακών και διαλειτουργικών συστημάτων για την ενημέρωση των επιβατών και τον συντονισμό της έκδοσης εισιτηρίων και της μεταφοράς εμπορευμάτων·

Τροπολογία 135

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο νι δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

νιδ) τη διασφάλιση της παροχής των δεδομένων που είναι απαραίτητα για την ψηφιακή διαχείριση των δικτύων·

Τροπολογία 136

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο νι ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

νιε) τη διασφάλιση κατάλληλης συντήρησης, η οποία διασφαλίζει την ποιότητα των υποδομών μεταφορών και μεγιστοποιεί την αξία καθ' όλο τον κύκλο ζωής για τους πόρους που επενδύονται σε υποδομές·

Τροπολογία 137

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Δίκτυο με αποδοτική χρήση των πόρων και προστασία του περιβάλλοντος

Δίκτυο με αποδοτική χρήση των πόρων, **ανθεκτικότητα** και προστασία του περιβάλλοντος

Τροπολογία 138

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) την ανάπτυξη και εφαρμογή κοινών ευρωπαϊκών κανόνων για την υλοποίηση κοινών έργων, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα·

Τροπολογία 139

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) τη βελτιστοποίηση της ενοποίησης και της διασύνδεσης των υποδομών, **με στόχο την προώθηση της πολυτροπικότητας·**

Τροπολογία 140

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) την εξέταση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών·

Τροπολογία

στ) την εξέταση πιθανών συνεργειών με άλλα δίκτυα, **συμπεριλαμβανομένων των δικτύων ενεργών τρόπων μεταφοράς, και** ιδίως τα διευρωπαϊκά δίκτυα στον τομέα της ενέργειας ή των τηλεπικοινωνιών, **συμπεριλαμβανομένου του συνόλου του ηλεκτρικού δικτύου, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέπεια μεταξύ του σχεδιασμού των υποδομών επαναφόρτισης και του αντίστοιχου σχεδιασμού του ηλεκτρικού δικτύου· την εξέταση συνεργειών με το δίκτυο EuroVelo ή το δίκτυο που προσδιορίζεται στις στρατιωτικές απαιτήσεις της ΕΕ για στρατιωτική κινητικότητα·**

Τροπολογία 141

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) την ανάπτυξη πράσινων, βιώσιμων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υποδομών που σχεδιάζονται με σκοπό την

Τροπολογία

ζ) την ανάπτυξη πράσινων, βιώσιμων και ανθεκτικών στην κλιματική αλλαγή υποδομών, **συμπεριλαμβανομένων των**

ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων **στην** υγεία των πολιτών που διαβιούν γύρω από το δίκτυο, **στο** περιβάλλον και **στην** υποβάθμιση των οικοσυστημάτων·

υποδομών που προορίζονται για τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς, που σχεδιάζονται με σκοπό την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων **όσον αφορά την** υγεία των πολιτών που διαβιούν γύρω από το δίκτυο, **το** περιβάλλον, **την ατμοσφαιρική ρύπανση** και **την ηχορύπανση**, και **την** υποβάθμιση των οικοσυστημάτων·

Τροπολογία 142

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) την επαρκή μελέτη της ανθεκτικότητας του δικτύου μεταφορών και των υποδομών του στην αλλαγή του κλίματος και στους φυσικούς κινδύνους και τις ανθρωπογενείς καταστροφές καθώς και στις σκόπιμες διαταραχές, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων·

Τροπολογία

η) την επαρκή μελέτη της ανθεκτικότητας του δικτύου μεταφορών και των υποδομών **ζωτικής σημασίας** του στην αλλαγή του κλίματος και στους φυσικούς κινδύνους, **τις γεωπολιτικές αλλαγές** και τις ανθρωπογενείς καταστροφές καθώς και στις σκόπιμες διαταραχές, **μεταξύ άλλων από φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις τρίτων χωρών**, με σκοπό την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων· **δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις υποδομές ζωτικής σημασίας, προκειμένου να διασφαλίζεται ο εφοδιασμός σε περιόδους διαταραχών·**

Τροπολογία 143

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 5 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και των έργων διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴⁹, τις οδηγίες 2000/60/ΕΚ⁵⁰, 2001/42/ΕΚ⁵¹, 2002/49/ΕΚ⁵², 2009/147/ΕΚ⁵³ και 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁴. Για τα έργα κοινού

Τροπολογία

3. Η περιβαλλοντική εκτίμηση των σχεδίων και των έργων διενεργείται σύμφωνα με την οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁴⁹, τις οδηγίες 2000/60/ΕΚ⁵⁰, 2001/42/ΕΚ⁵¹, 2002/49/ΕΚ⁵², 2009/147/ΕΚ⁵³ και 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁴. Για τα έργα κοινού

ενδιαφέροντος για τα οποία δεν έχει ακόμη διενεργηθεί περιβαλλοντική εκτίμηση κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης».

⁴⁹ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7).

⁵⁰ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

⁵¹ Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30).

⁵² Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).

⁵³ Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (ΕΕ L 20 της 26.1.2010, σ. 7).

⁵⁴ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων

ενδιαφέροντος για τα οποία δεν έχει ακόμη διενεργηθεί περιβαλλοντική εκτίμηση κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης». ***Οι εν λόγω περιβαλλοντικές εκτιμήσεις θα πρέπει να διενεργούνται σε αυστηρή συμμόρφωση με το μέγιστο χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ.***

⁴⁹ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7).

⁵⁰ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

⁵¹ Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2001, σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων (ΕΕ L 197 της 21.7.2001, σ. 30).

⁵² Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189 της 18.7.2002, σ. 12).

⁵³ Οδηγία 2009/147/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (ΕΕ L 20 της 26.1.2010, σ. 7).

⁵⁴ Οδηγία 2011/92/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2011, για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων

δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 26 της 28.1.2012, σ. 1).

Τροπολογία 144

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αναπτύσσονται **από τα κράτη μέλη** κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.
Προκειμένου να τηρούνται όλες οι προθεσμίες, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου έχει προτεραιότητα έναντι της ολοκλήρωσης του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου·

Τροπολογία 145

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατόπιν αιτήματος ενός ή περισσότερων ενδιαφερόμενων κρατών μελών, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του στοιχείου β), για συγκεκριμένα έργα που θεωρούνται απαραίτητα για τη διασφάλιση της αναγκαίας στρατιωτικής κινητικότητας σε ολόκληρη την Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 47α του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 146

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3. Ένα έργο κοινού ενδιαφέροντος περιλαμβάνει ολόκληρο τον κύκλο υλοποίησης, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται μελέτες σκοπιμότητας και διαδικασίες αδειοδότησης, η κατασκευή, η λειτουργία **(συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης)** και η αξιολόγηση.

Τροπολογία 147

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα εκτελούνται σύμφωνα με το σχετικό ενωσιακό και εθνικό δίκαιο.

Τροπολογία 148

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει από τα κράτη μέλη, μέσω εκτελεστικής πράξης, να συστήσουν ενιαία οντότητα για την κατασκευή και τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος. Ο οικείος Ευρωπαϊός Συντονιστής συμμετέχει στο διοικητικό ή εποπτικό συμβούλιο ή και στα δύο αυτά

Τροπολογία

5. Η Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει από τα κράτη μέλη, μέσω εκτελεστικής πράξης, να συστήσουν ενιαία οντότητα για **τον σχεδιασμό**, την κατασκευή και τη διαχείριση διασυνοριακών έργων υποδομών κοινού ενδιαφέροντος. Ο οικείος Ευρωπαϊός Συντονιστής συμμετέχει στο διοικητικό ή εποπτικό

σώματα της εν λόγω ενιαίας οντότητας με την ιδιότητα του παρατηρητή.

συμβούλιο ή και στα δύο αυτά σώματα της εν λόγω ενιαίας οντότητας με την ιδιότητα του παρατηρητή.

Τροπολογία 149

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τα έργα συντηρούνται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να παρέχουν το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας, καθώς και επαρκή μεταφορική ικανότητα, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 150

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η συνεχής επένδυση σε έργα κοινού ενδιαφέροντος στον τομέα των μεταφορών. Σε περίπτωση διακοπής ή μείωσης των επενδύσεων, τα κράτη μέλη αιτιολογούν την απόφασή τους στην Επιτροπή, βάσει ανάλυσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους.

Τροπολογία 151

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 5 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5γ. Όταν υπάρχουν ειδικές διαδικασίες αδειοδότησης για έργα προτεραιότητας βάσει του εθνικού δικαίου, τα κράτη μέλη

διασφαλίζουν ότι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που αποτελούν μέρος του κεντρικού δικτύου διεκπεραιώνονται σύμφωνα με τις εν λόγω διαδικασίες, εάν και εφόσον προβλέπεται μεταχείριση αυτού του είδους στην εθνική νομοθεσία που εφαρμόζεται στους αντίστοιχους τύπους υποδομών μεταφορών. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των διοικητικών διαδικασιών που σχετίζονται με τα έργα κοινού ενδιαφέροντος, οι φορείς προώθησης των έργων και όλες οι ενδιαφερόμενες αρχές εξασφαλίζουν ότι τα έργα αυτά διεκπεραιώνονται με τον ταχύτερο δυνατό τρόπο που προβλέπεται από τον νόμο.

Τροπολογία 152

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 5 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5δ. Έως τις ... [6 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικής πράξης, εναρμονισμένη μεθοδολογία για την ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους των έργων κοινού ενδιαφέροντος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και στην παράγραφο 5β του παρόντος άρθρου. Η εν λόγω μεθοδολογία επιτρέπει τη διαφανή, συγκριτική αξιολόγηση των διαφόρων προτάσεων έργων στο πλαίσιο αξιολογήσεων του κύκλου ζωής, συμπεριλαμβανομένης της ιεράρχησης των έργων με βάση την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους, ιδίως όσον αφορά τα διασυνοριακά τμήματα, τους ελλείποντες κρίκους, τα πολυτροπικά σημεία σύνδεσης και τα σημεία συμφόρησης.

Τροπολογία 153

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·

Τροπολογία

α) την προώθηση της επέκτασης σε τρίτες χώρες της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, **μεταξύ άλλων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**·

Τροπολογία 154

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και την προώθηση διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες·

Τροπολογία

ε) τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών και την προώθηση διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με τρίτες χώρες, **συμπεριλαμβανομένων των τρίτων χωρών που βρίσκονται σε άμεση εγγύτητα με τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης**·

Τροπολογία 155

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) τη διευκόλυνση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τρίτες χώρες.

Τροπολογία 156

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

1α. Στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ), για την περίοδο 2028-2035, θα δημιουργηθεί στο πλαίσιο του ΜΣΕ ΙΙΙ κονδύλιο του προϋπολογισμού ειδικά για «εξωτερικές μεταφορές», προκειμένου να ενισχυθεί η συνεργασία με τρίτες χώρες όσον αφορά τα διασυνοριακά έργα και την ανάπτυξη υποδομών. Το εν λόγω νέο χρηματοδοτικό κονδύλιο θα ανέρχεται τουλάχιστον στο 30 % του ποσού του τρέχοντος προγράμματος ΜΣΕ και θα εντάσσεται στο πλαίσιο του τομέα 5 (Ασφάλεια και άμυνα) και του τομέα 6 (Γειτονικές χώρες και υπόλοιπος κόσμος) του ΠΔΠ.

Τροπολογία 157

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του εκτεταμένου δικτύου που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Οι αναφορές στο «**κεντρικό** δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 νοείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως

Τροπολογία

2. Το κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο απαρτίζονται από τα τμήματα του εκτεταμένου δικτύου που αναπτύσσονται κατά προτεραιότητα για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Οι αναφορές στο «**εκτεταμένο** δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 νοείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, **μέχρι ένα κράτος μέλος να ολοκληρώσει το κεντρικό του δίκτυο. Μόλις ένα κράτος μέλος ολοκληρώσει το κεντρικό του δίκτυο, οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 νοείται ότι περιλαμβάνουν το «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο», όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.** Οι αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]

ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

νοούνται ως αναφορές στο «κεντρικό δίκτυο» όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό. Οι αναφορές στο «εκτεταμένο δίκτυο» στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] νοούνται ως αναφορές στο «εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο» και στο «εκτεταμένο δίκτυο» όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 158

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών να αναπτυχθούν έτσι ώστε να συνάδουν με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του κεντρικού δικτύου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, και έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 όσον αφορά την υποδομή τους που αποτελεί τμήμα του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά.

Τροπολογία

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

Τροπολογία 159

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) την αύξηση της δραστηριότητας εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές·

Τροπολογία

α) την αύξηση **του μεριδίου** της δραστηριότητας εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου **και της ρύπανσης** από τις μεταφορές·

Τροπολογία 160

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τη διασφάλιση βελτιωμένης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, λαμβανομένων, παράλληλα, υπόψη της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής **καθώς** και των ιδιαίτερων συνθηκών των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·

Τροπολογία

β) τη διασφάλιση βελτιωμένης προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας όλων των περιφερειών της Ένωσης, λαμβανομένων, παράλληλα, υπόψη της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής, και **ιδίως** των ιδιαίτερων συνθηκών των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών καθώς και των αραιοκατοικημένων περιοχών·

Τροπολογία 161

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

δ) τη γεφύρωση των ελλειπόντων κρίκων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως σε **σχέση με** διασυνοριακά τμήματα **ή διασυνοριακές συνδέσεις κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153**·

Τροπολογία 162

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών·

Τροπολογία

ε) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων, **σκαφών και αεροσκαφών** μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που χρησιμοποιούν **εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την**

Τροπολογία 163

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 164

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ζ) τη διατήρηση των υφιστάμενων υποδομών σε λειτουργία και τη **βελτιστοποίηση**, τη διατήρηση, **την εδραίωση και την αναβάθμιση** της ποιότητάς τους όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών και των μεταφορών, **την ανθεκτικότητα των υποδομών ζωτικής σημασίας, καθώς και** την ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή και σε καταστροφές, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας·

Τροπολογία 165

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και των κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στις μεταφορές, της

Τροπολογία

η) τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και των κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στις μεταφορές, της

προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και άλλα άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση·

προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες, μεταξύ άλλων για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και άλλα άτομα που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, **με στόχο την πρόληψη και τον μετριασμό της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας·**

Τροπολογία 166

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ηα) τη διασφάλιση της εφαρμογής και της αυστηρής επιβολής των κοινών επιχειρησιακών και τεχνικών προτύπων·

Τροπολογία 167

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θ) την εφαρμογή και την ανάπτυξη συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές.

θ) την εφαρμογή και την ανάπτυξη συστημάτων ΤΠΕ για τις μεταφορές **και τη διευκόλυνση της ψηφιακής επιβολής.**

Τροπολογία 168

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θα) τη διασφάλιση ότι διατηρείται στους διαδρόμους επαρκής μεταφορική ικανότητα για τις σιδηροδρομικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, με δίκαιη κατανομή για κάθε είδος μεταφορών, ύστερα από την ενσωμάτωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων στους

Τροπολογία 169

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θβ) την αναζήτηση συνεργειών μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών τρόπων μεταφοράς, και την άρση των εμποδίων στην ενεργό κινητικότητα, κατά την αναβάθμιση των υποδομών ή την κατασκευή νέων υποδομών·

Τροπολογία 170

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θγ) την προσαρμογή, όπου απαιτείται, των υποδομών σε διπλή χρήση προκειμένου να αντιμετωπιστούν τόσο μη στρατιωτικές όσο και αμυντικές ανάγκες, με ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές στρατηγικής σημασίας της Ένωσης·

Τροπολογία 171

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 1 – στοιχείο θ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

θδ) την αναβάθμιση και, κατά περίπτωση, την κατασκευή νέων υποδομών, κυρίως για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας για πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς σύμφωνα με την παράγραφο 1 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου.

Τροπολογία 172

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τη συμβολή στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας μέσω της προώθησης της χρήσης οχημάτων και σκαφών μηδενικών εκπομπών καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα, μέσω της ανάπτυξης των αντίστοιχων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων·

Τροπολογία

α) τη συμβολή στη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές και στην αύξηση της ενεργειακής ασφάλειας μέσω της προώθησης της χρήσης οχημάτων και σκαφών μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών καθώς και ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών εκπομπών άνθρακα, μέσω της ανάπτυξης των αντίστοιχων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων **σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]**·

Τροπολογία 173

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τον μετριασμό της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·

Τροπολογία

β) τον μετριασμό της έκθεσης των αστικών **και αγροτικών** περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις της διερχόμενης σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας·

Τροπολογία 174

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) την εξασφάλιση ίσης πρόσβασης στις υποδομές του ΔΕΔ-Μ για όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά.

Τροπολογία 175

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δβ) τη σημαντική μείωση του χρόνου αναμονής στα σύνορα για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές·

Τροπολογία 176

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δγ) την επιτάχυνση της κατασκευής των «νέων γραμμών που προβλέπεται να κατασκευαστούν» σε διασυνοριακά τμήματα, με διαχείριση από ενιαία οντότητα και με ταχεία διαδικασία, προκειμένου να αυξηθεί η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία·

Τροπολογία 177

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δδ) την αύξηση της ανθεκτικότητας του δικτύου, με έμφαση στις υποδομές ζωτικής σημασίας και τις υποδομές διπλής χρήσης·

Τροπολογία 178

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) την ανάπτυξη πλήρως διαλειτουργικού δικτύου σιδηροδρομικών

α) την ανάπτυξη *αδιάλειπτου και* πλήρως διαλειτουργικού δικτύου

εμπορευματικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ένωση·

σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υψηλών επιδόσεων σε ολόκληρη την Ένωση·

Τροπολογία 179

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ανάπτυξη αδιάλειπτου συστήματος υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών, αεροπορίας και θαλάσσιων υποδομών·

Τροπολογία

γ) την ανάπτυξη αδιάλειπτου συστήματος υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών, αεροπορίας και θαλάσσιων υποδομών **για επιβάτες και εμπορεύματα**·

Τροπολογία 180

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) την ανάπτυξη ασφαλούς και προστατευμένου οδικού δικτύου, με επαρκείς υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·

Τροπολογία

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

Τροπολογία 181

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ανάπτυξη **βελτιωμένων** λύσεων πολυτροπικών και διαλειτουργικών μεταφορών·

Τροπολογία

ε) την ανάπτυξη λύσεων πολυτροπικών και διαλειτουργικών μεταφορών·

Τροπολογία 182

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών.

Τροπολογία

ζ) την ανάπτυξη της αναγκαίας υποδομής που εξασφαλίζει την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων, **σκαφών και αεροσκαφών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]**.

Τροπολογία 183

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) **την ανάπτυξη συστημάτων ΤΠΕ σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στο δίκτυο, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτική χρήση της υποδομής·**

Τροπολογία 184

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζβ) **τη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και των δικτύων υποδομών των γειτονικών χωρών, καθώς και τη βελτίωση των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών στο έδαφος των γειτονικών χωρών.**

Τροπολογία 185

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Έως τις ... [έξι μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή ολοκληρώνει μια μελέτη για τη σύνδεση όλων των πρωτευουσών της Ένωσης, επιλεγμένων μεγάλων πόλεων και μητροπολιτικών περιοχών με σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Η μελέτη αναπτύσσεται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τα οποία πραγματοποιούν διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως με φορείς διαχείρισης σιδηροδρομικών υποδομών. Η μελέτη προσδιορίζει τα οικονομικά μέσα για τη χρηματοδότηση της κατασκευής του δικτύου. Τα κράτη μέλη βασίζονται στα συμπεράσματα της μελέτης προκειμένου να αναπτύξουν ένα ευρωπαϊκό δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

Τροπολογία 186

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) υποδομές που σχετίζονται με τις εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

Τροπολογία 187

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, *συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ),* έως

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050:

τις 31 Δεκεμβρίου 2050:

Τροπολογία 188

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 189

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) προβλέπει 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 έχει επαφή με τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές στην Ένωση·

Τροπολογία

διαγράφεται

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 6)

Τροπολογία 190

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον το 50 % των σιδηροδρομικών διαδρομών για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικές διαδρομές ανά ώρα και κατεύθυνση

Τροπολογία

i) σε διπλές τροχιές, τουλάχιστον το 50 % των σιδηροδρομικών διαδρομών για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες και τουλάχιστον δύο σιδηροδρομικές διαδρομές ανά ώρα και κατεύθυνση

μπορούν να κατανεμηθούν σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m·

μπορούν να κατανεμηθούν σε εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μήκους τουλάχιστον 740 m· *προκειμένου να διασφαλιστούν αδιάλειπτες διασυνοριακές μεταφορές, οι εν λόγω σιδηροδρομικές διαδρομές ευθυγραμμίζονται αναλόγως·*

Τροπολογία 191

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μεταξύ άλλων για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας της υπηρεσίας, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις για το εκτεταμένο δίκτυο από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 πρώτο εδάφιο στοιχεία α), δ) και ε), με εκτελεστικές πράξεις. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α}, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

^{1α} Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

Τροπολογία 192

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 δεύτερο εδάφιο, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου δικτύου, από την 1η Δεκεμβρίου 2040, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής, τηρείται η απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο α).

Τροπολογία 193

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις:

3. Τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 6)

α) τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχεία α), γ), δ) και ε).

διαγράφεται

β) κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις άλλες εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁸, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

διαγράφεται

⁵⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EE L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

Τροπολογία 194

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, *συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ),* έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:

Τροπολογία 195

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – στοιχείο -α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Τροπολογία 196

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως ε), *καθώς και την απαίτηση για επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες*

Τροπολογία

α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία γ), δ) και ε)·

*στις γραμμές εμπορευματικής
κυκλοφορίας του εκτεταμένου κεντρικού
δικτύου·*

*(βλ. τροποποιημένη πρόταση της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 7)*

Τροπολογία 197

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***αα) επιτρέπει επικρατούσα ελάχιστη
ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h
για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες
στις γραμμές εμπορευματικών
μεταφορών του εκτεταμένου κεντρικού
δικτύου·***

Τροπολογία 198

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – στοιχείο β**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

*(βλ. τροποποιημένη πρόταση της
Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 7)*

Τροπολογία 199

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε
δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις,
μεταξύ άλλων για λόγους οικονομικής***

αποδοτικότητας της υπηρεσίας, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις με εκτελεστικές πράξεις όσον αφορά τις απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου, εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία γ) και δ). Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 200

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 δεύτερο εδάφιο, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, από την 31η Δεκεμβρίου 2030, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής, τηρείται η απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο -α).

Τροπολογία 201

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, *συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ),* έως

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030:

τις 31 Δεκεμβρίου 2030:

Τροπολογία 202

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – στοιχείο -α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 203

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ), καθώς και την απαίτηση για επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας του κεντρικού δικτύου·

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

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 7)

Τροπολογία 204

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) επιτρέπει επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 100 km/h για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου·

Τροπολογία 205

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) *πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου·*

Τροπολογία

διαγράφεται

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 7)

Τροπολογία 206

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

βα) *επιτρέπει επικρατούσα ελάχιστη ταχύτητα λειτουργικής γραμμής 160 km/h για τις επιβατικές αμαξοστοιχίες στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου·*

Τροπολογία

Τροπολογία 207

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις όπου ένα κράτος μέλος επηρεάζεται από ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς που εμποδίζουν την τήρηση των απαιτήσεων που ορίζονται στην παρούσα παράγραφο στοιχεία αβ) και βα), στις σιδηροδρομικές γραμμές στο κεντρικό δίκτυο, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις με

Τροπολογία

εκτελεστικές πράξεις όσον αφορά τις εν λόγω απαιτήσεις.

Τροπολογία 208

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, από την 31η Δεκεμβρίου 2025, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής, τηρείται η απαίτηση της παραγράφου 3 στοιχείο -α).

Τροπολογία 209

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου, **συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ),** έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η σιδηροδρομική υποδομή του κεντρικού δικτύου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040:

Τροπολογία 210

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) πληροί την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο γ), στις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου.

διαγράφεται

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 7)

Τροπολογία 211

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μεταξύ άλλων για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας της υπηρεσίας, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση του στοιχείου α) της παρούσας παραγράφου με εκτελεστικές πράξεις. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 212

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. *Ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρέσεις:*

5. *Τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις των παραγράφων 2, 3 και 4·*

α) τα απομονωμένα δίκτυα εξαιρούνται από τις απαιτήσεις των παραγράφων 2, 3 και 4·

διαγράφεται

β) κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις άλλες εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 έως 4. Οποιαδήποτε εξαίρεση βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-

διαγράφεται

οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Τροπολογία 213

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συνδέσεις σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 15 παράγραφος 2:

– στο κεντρικό δίκτυο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·

– στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040· και

– στο εκτεταμένο δίκτυο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2050.

Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, μεταξύ άλλων για λόγους οικονομικής αποδοτικότητας της υπηρεσίας, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και ε) με εκτελεστικές πράξεις. Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.

Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις όπου ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί

φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση του άρθρου 15 παράγραφος 2 στοιχείο δ) με εκτελεστικές πράξεις.

Τροπολογία 214

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή όπως τροποποιήθηκε από το COM(2022)384

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι για κάθε νέα σιδηροδρομική υποδομή του συνολικού δικτύου, του εκτεταμένου δικτύου και του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), προβλέπεται η εφαρμογή του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς των 1 435 mm. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται όταν στην υποδομή μπορούν να κυκλοφορούν αμαξοστοιχίες με εύρος τροχιάς 1 435 mm. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως νέα σιδηροδρομική υποδομή νοείται κάθε υποδομή για την οποία *δεν έχουν αρχίσει εργασίες κατασκευής κατά την* ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε νέα σιδηροδρομική υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του κεντρικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), ακολουθεί το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος σιδηροτροχιάς των 1435 mm. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται όταν στην υποδομή μπορούν να κυκλοφορούν αμαξοστοιχίες με εύρος τροχιάς 1 435 mm. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως νέα σιδηροδρομική υποδομή νοείται κάθε υποδομή για την οποία *η απόφαση έγκρισης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2021/1187 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεν έχει ληφθεί στις ...* [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 8)

Τροπολογία 215

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή όπως τροποποιήθηκε από το COM(2022)384

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, **καταρτίζουν**, το αργότερο **δύο** έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος **κανονισμού**, **σχέδιο** μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm για τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών. Το εν λόγω σχέδιο μετάβασης συντονίζεται με το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη που επηρεάζεται/-ονται από τη μετάβαση.

2. Τα κράτη μέλη που διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, ή τμήμα δικτύου, με εύρος τροχιάς διαφορετικό από το ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, **διενεργούν αξιολόγηση**, το αργότερο **έως τις ... [δύο** έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος **κανονισμού]**, **όσον αφορά τη βιωσιμότητα της** μετάβασης στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm για τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών. Το εν λόγω σχέδιο μετάβασης συντονίζεται με το γειτονικό κράτος μέλος ή τα γειτονικά κράτη μέλη που επηρεάζεται/-ονται από τη μετάβαση.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 8)

Τροπολογία 216

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή όπως τροποποιήθηκε από το COM(2022)384

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη **μπορούν να προσδιορίσουν** στο **σχέδιο μετάβασης τις σιδηροδρομικές γραμμές που θα μεταβούν** στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους που αιτιολογεί την απόφαση μη μετάβασης των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα.

3. **Με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 2**, τα κράτη μέλη **καταρτίζουν σχέδιο μετάβασης, το αργότερο ένα έτος μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης, στο πλαίσιο του οποίου δικαιολογούν την τυχόν μη μετάβαση ορισμένων σιδηροδρομικών γραμμών** στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm. Το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνει κοινωνικοοικονομική ανάλυση κόστους-οφέλους που αιτιολογεί την απόφαση μη μετάβασης των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς των 1 435 mm, καθώς και εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα **και**

τη συνέχεια του σιδηροδρομικού δικτύου. Στην περίπτωση διασυνοριακών τμημάτων, η αίτηση εξαίρεσης συντονίζεται και συμφωνείται με το γειτονικό κράτος μέλος.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 8)

Τροπολογία 217

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 16 α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή όπως τροποποιήθηκε από το COM(2022)384

4. Οι προτεραιότητες για τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων σε σχέση με το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνονται στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊού Συντονιστή για έναν ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών του οποίου αποτελούν μέρος οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές με εύρος τροχιάς διαφορετικό από εκείνο του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς, σύμφωνα με το άρθρο 53.

Τροπολογία

4. Οι προτεραιότητες για τον σχεδιασμό υποδομών και επενδύσεων σε σχέση με το σχέδιο μετάβασης περιλαμβάνονται στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών του Ευρωπαϊού Συντονιστή για έναν ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών του οποίου αποτελούν μέρος οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές με εύρος τροχιάς διαφορετικό από εκείνο του ευρωπαϊκού τυποποιημένου ονομαστικού εύρους τροχιάς, σύμφωνα με το άρθρο 53.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 8)

Τροπολογία 218

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) υπάρχει ERTMS·

Τροπολογία

α) υπάρχει ERTMS, ενώ εξασφαλίζεται μια συγχρονισμένη και εναρμονισμένη εγκατάσταση του ERTMS παρατρόχια και εντός των αμαξοστοιχιών·

Τροπολογία 219

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), είναι εξοπλισμένες με **ραδιοκατευθυνόμενο** ERTMS έως τις 31 Δεκεμβρίου **2050**.

Τροπολογία 220

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), υπάρχει από τις 31 Δεκεμβρίου 2025 εγκατεστημένο **ραδιοκατευθυνόμενο** ERTMS, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής ή αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης.

Τροπολογία 221

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που αναφέρονται

Τροπολογία

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), είναι εξοπλισμένες με ERTMS έως τις 31 Δεκεμβρίου **2040**.

Τροπολογία

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις σιδηροδρομικές υποδομές του κεντρικού δικτύου, του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο δ), υπάρχει από τις 31 Δεκεμβρίου 2025 εγκατεστημένο ERTMS, σε περίπτωση κατασκευής νέας γραμμής ή αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης.

Τροπολογία

Για τα απομονωμένα δίκτυα, κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί με εκτελεστικές πράξεις εξαιρέσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις που

στις παραγράφους 1 έως 5. **Οποιαδήποτε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και σε εκτίμηση των επιπτώσεων στη διαλειτουργικότητα. Οι εξαιρέσεις πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵⁹, είναι συντονισμένες και έχουν συμφωνηθεί με το/τα γειτονικό/-ά κράτος/-η μέλος/-η, κατά περίπτωση.**

αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 5.

⁵⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

Τροπολογία 222

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν εγκαίρως τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την εγκατάσταση του ERTMS πριν από την παρατρόχια εγκατάσταση του ETCS και πριν από τον παροπλισμό συστημάτων κλάσης Β.

Τροπολογία 223

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6β. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ ΕΧΣ και ΤΠΔ ΥΠΔ) ευθυγραμμίζονται με τον παρόντα κανονισμό, γεγονός που συνεπάγεται την ευθυγράμμιση των διατάξεων καθώς και

την αποτελεσματική εφαρμογή.

Τροπολογία 224

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 6 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6γ. Η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο να υποβάλει, εντός δύο ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, νομοθετική πρόταση για τη δημιουργία εναρμονισμένου συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας με σκοπό τη βελτίωση των διασυνοριακών μεταφορών στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία 225

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι τεχνικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών και οι διαδικασίες που σχετίζονται με τους ελέγχους στα σύνορα δεν εμποδίζουν τη συμμόρφωση των λειτουργικών επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις **και τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών**, οι τεχνικές, **διοικητικές** και λειτουργικές απαιτήσεις για τη χρήση των υποδομών και οι διαδικασίες που σχετίζονται με τους ελέγχους στα σύνορα δεν εμποδίζουν τη συμμόρφωση των λειτουργικών επιδόσεων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές γραμμές εμπορευματικής κυκλοφορίας των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών με τις ακόλουθες τιμές-στόχους:

Τροπολογία 226

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) για κάθε εσωτερικό διασυνοριακό τμήμα της Ένωσης, ο χρόνος παραμονής όλων των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δεν υπερβαίνει **κατά μέσο όρο** τα 15 λεπτά. Ως χρόνος παραμονής μιας αμαξοστοιχίας σε διασυνοριακό τμήμα νοείται ο συνολικός πρόσθετος χρόνος διαμετακόμισης που μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη του σημείου διέλευσης των συνόρων, ανεξάρτητα από τις υποκείμενες αιτίες, όπως έλεγχοι της αστυνομίας και διαδικασίες στα σύνορα ή παράμετροι που σχετίζονται με τις υποδομές ή είναι λειτουργικής, τεχνικής και διοικητικής φύσης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος που δεν μπορεί να αποδοθεί στο σημείο διέλευσης των συνόρων, όπως λειτουργικές διαδικασίες που διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται εγγύς του σημείου διέλευσης των συνόρων αλλά δεν σχετίζονται εγγενώς με αυτό·

Τροπολογία 227

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) για κάθε εσωτερικό διασυνοριακό τμήμα της Ένωσης, ο χρόνος παραμονής όλων των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τα σύνορα δεν υπερβαίνει τα 15 λεπτά. Ως χρόνος παραμονής μιας αμαξοστοιχίας σε διασυνοριακό τμήμα νοείται ο συνολικός πρόσθετος χρόνος διαμετακόμισης που μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη του σημείου διέλευσης των συνόρων, ανεξάρτητα από τις υποκείμενες αιτίες, όπως έλεγχοι της αστυνομίας και διαδικασίες στα σύνορα ή παράμετροι που σχετίζονται με τις υποδομές ή είναι λειτουργικής, τεχνικής και διοικητικής φύσης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος που δεν μπορεί να αποδοθεί στο σημείο διέλευσης των συνόρων, όπως λειτουργικές διαδικασίες που διεξάγονται σε εγκαταστάσεις που βρίσκονται εγγύς του σημείου διέλευσης των συνόρων αλλά δεν σχετίζονται εγγενώς με αυτό·

Τροπολογία 228

Τροπολογία

βα) τουλάχιστον το 90 % των επιβατικών αμαξοστοιχιών που διασχίζουν τουλάχιστον ένα σύνορο ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών φθάνουν στον προορισμό τους, ή στα εξωτερικά σύνορα της Ένωσης αν ο προορισμός τους είναι εκτός της Ένωσης, την προγραμματισμένη ώρα ή με καθυστέρηση έως 30 λεπτών.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη τροποποιούν, κατά περίπτωση, τις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 προκειμένου να συμμορφώνονται με τις τιμές-στόχους που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β).

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη τροποποιούν, κατά περίπτωση, τις συμβατικές συμφωνίες που αναφέρονται στο άρθρο 30 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 913/2010 προκειμένου να συμμορφώνονται με τις τιμές-στόχους που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και βα).

Τροπολογία 229

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους σιδηροδρομικούς φορείς, διασφαλίζει ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, αναπτύσσεται ψηφιακό σύστημα διαχείρισης μεταφορικής ικανότητας, το οποίο επιτρέπει στους φορείς εκμετάλλευσης επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών να κάνουν κράτηση διασυνοριακής σιδηροδρομικής διαδρομής που διασχίζει περισσότερα του ενός κράτη μέλη. Το σύστημα διαχείρισης μεταφορικής ικανότητας τελεί υπό τη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν πλήρως το εν λόγω σύστημα στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, στο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027.

Τροπολογία 230

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο -α

*Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή
(τροποποιημένη πρόταση)*

Τροπολογία

α) μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1 435 mm),

-α) μετάβαση στο ευρωπαϊκό τυποποιημένο ονομαστικό εύρος τροχιάς (1 435 mm),

Τροπολογία 231

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων·

β) βελτίωση της ασφάλειας των ισόπεδων διαβάσεων **και, κατά περίπτωση, μετατροπή τους σε σιδηροδρομικές ανισόπεδες διαβάσεις ή σήραγγες·**

Τροπολογία 232

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

γ) όπου χρειάζεται, σύνδεση των σιδηροδρομικών υποδομών με υποδομή λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας **και θαλάσσιων λιμένων, καθώς και με υποδομή αερολιμένων·**

Τροπολογία 233

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) ανάπτυξη και εγκατάσταση καινοτόμων τεχνολογιών για σιδηροδρόμους, με αξιοποίηση, ειδικότερα, του έργου της κοινής επιχείρησης Shift2Rail και της κοινής

ε) ανάπτυξη και εγκατάσταση καινοτόμων τεχνολογιών για σιδηροδρόμους, με αξιοποίηση, ειδικότερα, του έργου της κοινής επιχείρησης Shift2Rail και της κοινής

επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», ιδίως δε όσον αφορά την αυτόματη λειτουργία αμαξοστοιχιών, την προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ψηφιακή συνδεσιμότητα για τους επιβάτες με βάση το ERTMS και τις ψηφιακές αυτόματες ζεύξεις καθώς και τη συνδεσιμότητα 5G·

επιχείρησης «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», ιδίως δε όσον αφορά την αυτόματη λειτουργία αμαξοστοιχιών, **μεταξύ άλλων δοκιμές για αυτοματοποιημένη διαλογή συρμού και αυτοματοποιημένο έλεγχο κατάστασης φρένων**, την προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας και την ψηφιακή συνδεσιμότητα για τους επιβάτες **και τα εμπορεύματα** με βάση το ERTMS και τις ψηφιακές αυτόματες ζεύξεις καθώς και τη συνδεσιμότητα 5G·

Τροπολογία 234

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

στ) κατά την κατασκευή ή **τη σημαντική** αναβάθμιση σιδηροδρομικών υποδομών, διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς·

Τροπολογία 235

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων για τους σιδηροδρόμους, όπως **το** υδρογόνο για τα τμήματα που εξαιρούνται από την απαίτηση ηλεκτροδότησης,

Τροπολογία

ζ) ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων για τους σιδηροδρόμους, όπως **οι αμαξοστοιχίες που κινούνται με** υδρογόνο **ή συσσωρευτή**, για τα τμήματα που εξαιρούνται από την απαίτηση ηλεκτροδότησης, **όταν η οικονομική βιωσιμότητα τέτοιων έργων έχει τεκμηριωθεί βάσει ανάλυσης κόστους-οφέλους**·

Τροπολογία 236

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) ανάπτυξη τεχνολογίας FRMCS με σκοπό την εγκατάσταση συστήματος ERTMS που βασίζεται σε δορυφορική τεχνολογία·

Τροπολογία 237

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζβ) ανάπτυξη αδρανειακών μονάδων για τη συνιστώσα γεωεντοπισμού του ERTMS·

Τροπολογία 238

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 19 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 239

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) λίμνες·

γ) λίμνες και λιμνοθάλασσες·

Τροπολογία 240

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 241

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) σχετικό εξοπλισμό·

Τροπολογία

η) σχετικό εξοπλισμό **που αναφέρεται στην παράγραφο 2**·

Τροπολογία 242

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) διαθέτουν εγκαταστάσεις για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, **συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων υποδοχής, των εγκαταστάσεων απαέρωσης, των μέτρων μείωσης του θορύβου και των μέτρων μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων.**

Τροπολογία

γ) διαθέτουν εγκαταστάσεις για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλοίων στους λιμένες, **όπως εγκαταστάσεις υποδοχής, εγκαταστάσεις απαέρωσης, μέτρα μείωσης του θορύβου και μέτρα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων.**

Τροπολογία 243

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συντήρηση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ώστε να είναι δυνατή η αποδοτική, αξιόπιστη και ασφαλής πλοήγηση για τους χρήστες μέσω της εξασφάλισης ελάχιστων απαιτήσεων και επιπέδων υπηρεσιών για τις πλωτές οδούς και της αποτροπής της υποβάθμισης των εν λόγω ελάχιστων απαιτήσεων ή **οποιαδήποτε** από τα σχετικά καθορισμένα κριτήρια (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας).

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη συντήρηση του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ώστε να είναι δυνατή η αποδοτική, αξιόπιστη και ασφαλής πλοήγηση για τους χρήστες μέσω της εξασφάλισης ελάχιστων απαιτήσεων και επιπέδων υπηρεσιών για τις πλωτές οδούς και της αποτροπής της υποβάθμισης των εν λόγω ελάχιστων απαιτήσεων, **και της προστασίας και της αποτροπής της υποβάθμισης της τρέχουσας κατάστασης τμημάτων του δικτύου που ήδη υπερβαίνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις**, ή **οποιαδήποτε** από τα σχετικά καθορισμένα κριτήρια (καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας).

Τροπολογία 244

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, ειδικότερα, ότι:

Τροπολογία

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

Τροπολογία 245

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι σχετικές οδοί πρόσβασης παρέχουν βάθος πλωτής διόδου τουλάχιστον 2,5 m και ελάχιστο ύψος κάτω από μη ανοιγόμενες γέφυρες τουλάχιστον 5,25 m σε

Τροπολογία

α) οι ποταμοί, οι διώρυγες, οι λίμνες, **οι λιμνοθάλασσες**, οι λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι σχετικές οδοί πρόσβασης παρέχουν βάθος πλωτής διόδου τουλάχιστον 2,5 m και ελάχιστο ύψος κάτω από μη ανοιγόμενες γέφυρες

καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων, η υπέρβαση των οποίων επιτρέπεται σε καθορισμένο αριθμό ημερών ετησίως κατά στατιστικό μέσο όρο.

τουλάχιστον 5,25 m σε καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων, η υπέρβαση των οποίων επιτρέπεται σε καθορισμένο αριθμό ημερών ετησίως κατά στατιστικό μέσο όρο. **Για νεοκατασκευαζόμενη ή ανακαινιζόμενη μη ανοιγόμενη γέφυρα, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι το ύψος της υπερβαίνει το ύψος της χαμηλότερης γέφυρας της λεκάνης απορροής ποταμού.**

Τροπολογία 246

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η στάθμη αναφοράς υδάτων προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό ημερών ετησίως κατά τις οποίες η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερέβη την καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες προσδιορίζεται η στάθμη αναφοράς υδάτων που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο ανά **λεκάνη ποταμού**. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Τροπολογία

Η στάθμη αναφοράς υδάτων προσδιορίζεται με βάση τον αριθμό ημερών ετησίως κατά τις οποίες η πραγματική στάθμη των υδάτων υπερέβη την καθορισμένη στάθμη αναφοράς υδάτων. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις —**που εκπονούνται σε στενή συνεργασία με τα εν λόγω κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, σε διαβούλευση με τις επιτροπές ποτάμιας ναυσιπλοΐας που έχουν συσταθεί με διεθνείς συμφωνίες**— στις οποίες προσδιορίζεται η στάθμη αναφοράς υδάτων που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο ανά **διάδρομο, ανά πλωτή οδό ή ανά τμήμα πλωτής οδού, όταν είναι αναγκαίο**. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Τροπολογία 247

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά τον καθορισμό της στάθμης αναφοράς των υδάτων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις που

Τροπολογία

Κατά τον καθορισμό της στάθμης αναφοράς των υδάτων, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις που

καθορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις και στις συμφωνίες που συνάπτονται με τα κράτη μέλη·

καθορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις και στις συμφωνίες που συνάπτονται με τα κράτη μέλη, **συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών που εγκρίθηκαν από τις επιτροπές ποτάμιας ναυσιπλοΐας που έχουν συσταθεί με τέτοιες συμβάσεις και συμφωνίες, και συμβουλευτεί τους Ευρωπαίους Συντονιστές των οικείων ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.**

Τροπολογία 248

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 22 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες καθορίζονται απαιτήσεις για τη συμπλήρωση των ελάχιστων απαιτήσεων που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο, ανά λεκάνη απορροής ποταμού. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν να αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

Τροπολογία

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες καθορίζονται απαιτήσεις, **σε συνεργασία, κατά περίπτωση, με τις αντίστοιχες επιτροπές ποτάμιας ναυσιπλοΐας**, για τη συμπλήρωση των ελάχιστων απαιτήσεων που καθορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 3 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο, ανά **διάδρομο, ανά λεκάνη απορροής ποταμού ή ανά τμήμα πλωτής οδού, όταν είναι αναγκαίο**. Οι εν λόγω απαιτήσεις μπορούν να αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

Τροπολογία 249

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

ε) ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικής ενέργειας με σκοπό τη διασφάλιση πρόσβασης σε εναλλακτικά καύσιμα σε όλο τον διάδρομο, **σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων]**·

Τροπολογία 250

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 251

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η Επιτροπή εξασφαλίζει την υιοθέτηση συνεκτικής προσέγγισης σχετικά με την εφαρμογή της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας στην Ένωση και δύναται να εκδίδει σχετικές κατευθυντήριες γραμμές. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων των στοιχείων ε) και στ), η Επιτροπή διασφαλίζει **τη μη υποβάθμιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ** των λεκανών απορροής ποταμών.

Τροπολογία

6. Η Επιτροπή εξασφαλίζει την υιοθέτηση συνεκτικής προσέγγισης σχετικά με την εφαρμογή της καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας στην Ένωση και δύναται να εκδίδει σχετικές κατευθυντήριες γραμμές. Κατά τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων των στοιχείων ε) και στ), η Επιτροπή διασφαλίζει **ότι η διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαδρόμων ή των λεκανών απορροής ποταμών δεν διακυβεύεται χωρίς λόγο.**

Τροπολογία 252

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γα) βελτίωση των διαδικασιών ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης των υποδομών και του στόλου, καθώς και ανάπτυξη έξυπνων υποδομών εσωτερικών πλωτών οδών·

Τροπολογία

Τροπολογία 253

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) εκσυγχρονισμός και επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·

Τροπολογία

δ) εκσυγχρονισμός και επέκταση της χωρητικότητας της αναγκαίας υποδομής για εργασίες μεταφορών **και κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των χώρων ελλιμενισμού και ανάπαυσης, καθώς και των υπηρεσιών τους**, εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής **και κατά μήκος της πλωτής οδού**·

Τροπολογία 254

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 255

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) ανάπτυξη και εγκατάσταση μέσων

για την παρακολούθηση των συνθηκών των διαύλων ναυσιπλοΐας·

Τροπολογία 256

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εβ) παροχή υποδομών ενεργών τρόπων μεταφοράς κατά μήκος των πλωτών οδών·

Τροπολογία 257

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε γ (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εγ) Έως τις ... [δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικού πλαισίου, συνοδευόμενου, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση, για τη διευκόλυνση των διασυνοριακών εμπορικών μεταφορών στις εσωτερικές πλωτές οδούς, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ανταλλαγών δεδομένων προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή μηχανισμών συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών·

Τροπολογία 258

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε δ (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εδ) Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε κάθε νέα υποδομή εσωτερικής ναυσιπλοΐας να αποφεύγει, όπου είναι δυνατόν, πιθανά εμπόδια για τη διαμήκη

και πλευρική συνδεσιμότητα των ποταμών ελεύθερης ροής, καθώς και την απώλεια βιοποικιλότητας.

Τροπολογία 259

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος συνδέει και ενοποιεί τις θαλάσσιες συνιστώσες που περιγράφονται στην παράγραφο 2 με το ηπειρωτικό δίκτυο μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ δύο ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης ή μεταξύ ενός ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και λιμένα στο έδαφος γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα της Ένωσης, και μέσω της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και στις ηπειρωτικές συνδέσεις τους με σκοπό την εξασφάλιση της αποδοτικής και βιώσιμης ενοποίησης με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 260

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 3 – στοιχείο ι

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) σχετικό εξοπλισμό, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εξοπλισμό για τη διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη μείωση του θορύβου και τη χρήση εναλλακτικών

Τροπολογία

1. Ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος συνδέει και ενοποιεί τις θαλάσσιες συνιστώσες που περιγράφονται στην παράγραφο 2 με το ηπειρωτικό δίκτυο μέσω της δημιουργίας ή της αναβάθμισης διαδρομών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ δύο ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης ή μεταξύ ενός ή περισσότερων θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και λιμένα στο έδαφος γειτονικής τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα της Ένωσης **ή στη γεωγραφική περιοχή εξόχως απόκεντρων περιοχών**, και μέσω της ανάπτυξης θαλάσσιων λιμένων στο έδαφος της Ένωσης και στις ηπειρωτικές συνδέσεις τους με σκοπό την εξασφάλιση της αποδοτικής και βιώσιμης ενοποίησης με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία

ι) σχετικό εξοπλισμό, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, εξοπλισμό για τη διαχείριση κυκλοφορίας και φορτίου, τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, τη μείωση του θορύβου και τη χρήση εναλλακτικών

καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα όλο τον χρόνο, μεταξύ άλλων για θραύση πάγου, για υδρολογικές έρευνες, και για «εφάπαξ» βυθοκόρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του·

καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα όλο τον χρόνο, μεταξύ άλλων για θραύση πάγου, για υδρολογικές έρευνες, και για βυθοκόρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του·

Τροπολογία 261

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 24 – παράγραφος 3 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ιαα) υποδομές διπλής χρήσης που χρησιμοποιούνται για στρατιωτικούς και μη στρατιωτικούς σκοπούς.

Τροπολογία 262

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 24 – παράγραφος 4 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) **βρίσκονται σε νήσο και** αποτελούν το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου·

γ) αποτελούν το μόνο σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 του εκτεταμένου δικτύου·

Τροπολογία 263

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 24 – παράγραφος 4 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματος II λόγω της γεωστρατηγικής σημασίας τους για την Ένωση.

Τροπολογία 264

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου θα συνδεθούν με την οδική και σιδηροδρομική υποδομή και, ει δυνατόν, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς, **εκτός των περιπτώσεων στις οποίες ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί εμποδίζουν αυτή τη σύνδεση**.

Τροπολογία 265

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 266

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 267

Τροπολογία

α) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου θα συνδεθούν με την οδική και σιδηροδρομική υποδομή και, ει δυνατόν, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς.

Τροπολογία

αα) η απαίτηση σιδηροδρομικής σύνδεσης δεν ισχύει για θαλάσσιους λιμένες που βρίσκονται σε νησιά χωρίς σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τροπολογία

β) κάθε θαλάσσιος λιμένας του εκτεταμένου δικτύου που εξυπηρετεί την εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν πολυτροπικό εμπορευματικό τερματικό σταθμό, **εντός του λιμένα ή εγγύς του λιμένα με άμεση σιδηροδρομική σύνδεση**, ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς και τους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει διαφανή τέλη χωρίς διακρίσεις.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου που συνδέονται με τις εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν **ειδική** δυναμικότητα χειρισμού για τα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Τροπολογία

δ) οι θαλάσσιοι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου που συνδέονται με τις εσωτερικές πλωτές οδούς διαθέτουν δυναμικότητα χειρισμού για τα πλοία της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Τροπολογία 268

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) Τα κράτη μέλη ορίζουν την οντότητα που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή της παραγράφου 2 στοιχεία α) και β), με βάση τη διακυβέρνηση κάθε λιμένα και την υφιστάμενη δομή του σιδηροδρομικού του δικτύου.

Τροπολογία 269

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) αναβάθμιση της πρόσβασης από θαλάσσης, όπως κυματοθραύστες, θαλάσσιες διώρυγες, δίαυλοι ναυσιπλοΐας, κλεισιάδες, «εφάπαξ» βυθοκόρηση και βοηθήματα πλοήγησης·

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

Τροπολογία 270

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) κατασκευή ή αναβάθμιση βασικών

β) κατασκευή, **συντήρηση** ή

λιμενικών υποδομών όπως εσωτερικές λεκάνες, κρηπιδότοιχοι, θέσεις προσόρμισης, μόλοι, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις και εγγειοβελτιωτικά έργα·

αναβάθμιση βασικών λιμενικών υποδομών όπως εσωτερικές λεκάνες, **υποδομές βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων**, κρηπιδότοιχοι, θέσεις προσόρμισης, μόλοι, αποβάθρες, φράγματα, επιχώσεις και εγγειοβελτιωτικά έργα·

Τροπολογία 271

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) εκσυγχρονισμός και επέκταση της μεταφορικής ικανότητας της αναγκαίας σιδηροδρομικής υποδομής για εργασίες μεταφορών εντός και εκτός της λιμενικής περιοχής·

Τροπολογία 272

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

δ) εισαγωγή και προώθηση νέων τεχνολογιών και καινοτομίας για καύσιμα ενέργειας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα και **αντίστοιχα** συστήματα πρόωσης, **συμπεριλαμβανομένης της αιολικής πρόωσης·**

Τροπολογία 273

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζ) προώθηση πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που εξυπηρετούν συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ανάπτυξη μέτρων για τη

ζ) προώθηση πλοίων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που εξυπηρετούν συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και ανάπτυξη μέτρων για τη

βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτιστοποίηση των δηλώσεων ελλιμενισμού *ή* των αλυσίδων εφοδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή συναφών διεθνών συμφωνιών.

βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτιστοποίηση των δηλώσεων ελλιμενισμού *και* των αλυσίδων εφοδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας ή συναφών διεθνών συμφωνιών.

Τροπολογία 274

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) προώθηση των ακτοπλοϊκών μεταφορών ως βιώσιμου τρόπου μεταφοράς επιβατών, μεταξύ άλλων στους αστικούς κόμβους, κατά περίπτωση·

Τροπολογία 275

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 276

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 277

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο α – σημείο x

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

x) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον·

x) υποδομές για τον μετριασμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον, **συμπεριλαμβανομένων τεχνολογιών διατήρησης της πανίδας ή μετριασμού του θορύβου·**

Τροπολογία 278

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών **και πλατφορμών εφοδιαστικής** με άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

ε) συνδέσεις των εμπορευματικών τερματικών σταθμών με άλλους τρόπους μεταφοράς του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών·

Τροπολογία 279

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) διαδρομές πρόσβασης και σύνδεση τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς κόμβους επιβατών, συμπεριλαμβανομένων υποδομών για ενεργούς τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 280

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) η ασφάλεια των οδικών υποδομών μεταφοράς κατοχυρώνεται, παρακολουθείται και, εφόσον είναι αναγκαίο, βελτιώνεται σύμφωνα με την οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶².

⁶² Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

Τροπολογία

α) η ασφάλεια των οδικών υποδομών μεταφοράς κατοχυρώνεται, παρακολουθείται και, εφόσον είναι αναγκαίο, βελτιώνεται σύμφωνα με την οδηγία **2019/1936 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶².

⁶² Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59).

Τροπολογία 281

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) οι οδοί σχεδιάζονται, κατασκευάζονται ή αναβαθμίζονται και συντηρούνται με τα πλέον αποδοτικά ως προς τη χρήση των πόρων και ανθεκτικά στην κλιματική αλλαγή υλικά·

Τροπολογία 282

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Εντός ενός έτους από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η

Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 6γ της οδηγίας για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, εξετάζει το ενδεχόμενο έκδοσης εκτελεστικών πράξεων για τον καθορισμό κοινών προδιαγραφών σχετικά με τις διαδικασίες των κρατών μελών που αποσκοπούν στη διασφάλιση της επιχειρησιακής χρήσης των οδικών σημάτων και της οδικής σηματοδότησης τους, όσον αφορά την αποτελεσματική αναγνωσιμότητα και ανιχνευσιμότητα των οδικών σημάτων και της οδικής σηματοδότησης για τους ανθρώπινους οδηγούς και τα αυτοματοποιημένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού. Οι εν λόγω προδιαγραφές περιλαμβάνουν ελάχιστες απαιτήσεις επιδόσεων σχετικά με την ορατότητα και την κατάσταση των σημάτων κυκλοφορίας, των πινακίδων και των οδικών σημάτων.

Τροπολογία 283

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 29 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) η οδός σχεδιάζεται, κατασκευάζεται ή αναβαθμίζεται ειδικά για κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και:

Τροπολογία

α) η οδός σχεδιάζεται, κατασκευάζεται ή αναβαθμίζεται ειδικά για κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, **συντηρείται επαρκώς**, και:

Τροπολογία 284

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 29 – παράγραφος 2 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) διαθέτει, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε,

Τροπολογία

i) διαθέτει, με εξαίρεση ειδικά σημεία ή για περιορισμένο χρόνο, χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, που διακρίνονται μεταξύ τους είτε με διαχωριστικές λωρίδες που δεν προορίζονται για την κυκλοφορία, είτε με

κατ' εξαίρεση, με άλλα μέσα·

άλλα μέσα που εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας·

Τροπολογία 285

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 60 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης, *εξοπλισμός* ασφάλειας και προστασίας και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού·

Τροπολογία

β) διατίθενται χώροι ανάπαυσης σε μέγιστη απόσταση 60 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν **οικονομικά προσιτό και** επαρκή χώρο στάθμευσης, *εξοπλισμό* ασφάλειας και προστασίας και κατάλληλες εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων εγκαταστάσεις υγιεινής, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες πολύμορφου εργατικού δυναμικού·

Τροπολογία 286

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) διατίθενται ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης σε μέγιστη απόσταση 100 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα και συνάδουν με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054⁶⁹.

Τροπολογία

γ) διατίθενται ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης, **έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040**, σε μέγιστη απόσταση 100 km μεταξύ τους, οι οποίοι διαθέτουν επαρκή χώρο στάθμευσης για επαγγελματικά οχήματα και συνάδουν με τις απαιτήσεις του άρθρου 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054⁶⁹.

⁶⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και

⁶⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και

εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

Τροπολογία 287

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Έως τις ... [έξι μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικής πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου ψηφιακής επιβολής (SEDEA), προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές επιβολής να διενεργούν, χωρίς διακρίσεις, στοχευμένους ελέγχους βάσει ανάλυσης κινδύνου, και επιθεωρήσεις με ανέπαφο τρόπο και χωρίς χαρτί, με βάση την πρόσβαση σε ψηφιακά δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους επαγγελματίες οδηγούς, τους οδικούς μεταφορείς, τα εμπορικά οχήματα και τα φορτία, συμπεριλαμβανομένων της εναρμόνισης των συστημάτων διαβάθμισης κινδύνου, της ηλεκτρονικής ανταλλαγής εγγράφων σχετικά με την απόσπαση οδηγών μέσω του συστήματος IMI, καθώς και της ενσωμάτωσης των απαιτήσεων του κανονισμού eFTI.

Τροπολογία 288

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 29 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις

4. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις

από την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

από την απαίτηση της παραγράφου 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον διασφαλίζεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας. **Μετά την πλήρη εφαρμογή των δυνατοτήτων ψηφιακής επιβολής που σχετίζονται με την οδηγία 96/53/ΕΚ, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την εξαίρεση των κρατών μελών από τις απαιτήσεις για τη θέσπιση ή τη διατήρηση συστημάτων βάρους εν κινήσει, που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο δ) του παρόντος άρθρου.** Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Τροπολογία 289

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 30 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 2 **στοιχείο β)**, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Τροπολογία 290

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 30 – παράγραφος 5

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι οδικές υποδομές του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29 παράγραφος 2 **στοιχεία β) και γ)**, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον **διασφαλίζεται το κατάλληλο** επίπεδο ασφάλειας. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Τροπολογία 291

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) βελτίωση και προώθηση της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ευάλωτων χρηστών και των χρηστών των οδών σε όλη την πολυμορφία τους, ιδίως δε **τα άτομα** με μειωμένη κινητικότητα·

Τροπολογία 292

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Τροπολογία

5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από την απαίτηση του άρθρου 29 παράγραφος 2 στοιχείο α) με εκτελεστικές πράξεις, ιδίως σε περιπτώσεις στις οποίες η πυκνότητα της κυκλοφορίας δεν υπερβαίνει τα 10 000 οχήματα την ημέρα και στις δύο κατευθύνσεις, ή σε περίπτωση που υπάρχουν ειδικοί γεωγραφικοί ή σημαντικοί φυσικοί περιορισμοί, εφόσον **οι εν λόγω οδοί έχουν υψηλό** επίπεδο ασφάλειας **σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών**. Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους και στην αξιολόγηση των επενδύσεων ως προς τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς και/ή τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον και τη βιοποικιλότητα.

Τροπολογία

α) βελτίωση και προώθηση της οδικής ασφάλειας, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών των ευάλωτων χρηστών και των χρηστών των οδών σε όλη την πολυμορφία τους, ιδίως δε **των ατόμων** με μειωμένη κινητικότητα, **και διασφάλιση ορθής επιβολής, μεταξύ άλλων σε διασυνοριακό επίπεδο, της σχετικής νομοθεσίας**·

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών για τη βελτίωση του ελέγχου της συμμόρφωσης με το νομικό πλαίσιο της Ένωσης για τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των έξυπνων και αυτοματοποιημένων εργαλείων *εφαρμογής* της νομοθεσίας και των υποδομών επικοινωνιών 5G.

Τροπολογία

γ) εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών, **μεταξύ άλλων ψηφιακών**, για τη βελτίωση του ελέγχου της συμμόρφωσης με το νομικό πλαίσιο της Ένωσης για τις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των έξυπνων και αυτοματοποιημένων εργαλείων **επιβολής** της νομοθεσίας και των υποδομών επικοινωνιών 5G, **προκειμένου να διευκολυνθεί η εισαγωγή έξυπνων λύσεων και συστημάτων, όπως το SEDEA**.

Τροπολογία 293

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 31 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

δ) κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση οδικών υποδομών, **ταυτόχρονη κατασκευή ή αναβάθμιση συνδεδεμένων ή παράλληλων υποδομών για την ενεργό κινητικότητα και** διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των λωρίδων για πεζούς και ποδήλατα με σκοπό την προώθηση των ενεργών τρόπων μεταφοράς.

Τροπολογία 294

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 33 – παράγραφος 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών προβλέπουν την παροχή προκλιματισμένου αέρα στο σταθμευμένο αεροσκάφος.

Τροπολογία

ζ) οι υποδομές αεροπορικών μεταφορών **με συνολικό ετήσιο όγκο επιβατικής κίνησης άνω των τεσσάρων εκατομμυρίων επιβατών** προβλέπουν την παροχή προκλιματισμένου αέρα στο σταθμευμένο αεροσκάφος.

Τροπολογία 295

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 33 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, η Επιτροπή μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να χορηγεί εξαιρέσεις με εκτελεστικές πράξεις αναφορικά με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β), γ) και ζ). Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή σχετίζεται με τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας συστήματος σιδηροδρόμου στο έδαφος.

Τροπολογία

2. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, η Επιτροπή μπορεί, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να χορηγεί εξαιρέσεις με εκτελεστικές πράξεις αναφορικά με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και ζ). Κάθε αίτηση εξαίρεσης βασίζεται σε ανάλυση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους ή σχετίζεται με τους ειδικούς γεωγραφικούς ή σημαντικούς φυσικούς περιορισμούς, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας συστήματος σιδηροδρόμου στο έδαφος.

Τροπολογία 296

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 34 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) βελτίωση της βιωσιμότητας και του μετριασμού των κλιματικών, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των επιπτώσεων θορύβου, πιο συγκεκριμένα, μέσω της εισαγωγής νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, εναλλακτικών καυσίμων και αεροσκαφών χαμηλών εκπομπών και υποδομών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Τροπολογία

ε) βελτίωση της βιωσιμότητας και του μετριασμού των κλιματικών, περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των επιπτώσεων θορύβου, πιο συγκεκριμένα, μέσω της εισαγωγής νέων τεχνολογιών και καινοτομίας, εναλλακτικών καυσίμων και αεροσκαφών **μηδενικών και** χαμηλών εκπομπών και υποδομών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών άνθρακα, **σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων] και τον κανονισμό (ΕΕ) [...] [για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές].**

Τροπολογία 297

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 35 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος **κανονισμού**, τα κράτη μέλη διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στο έδαφός τους. Η εν λόγω ανάλυση περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα εξής:

Τροπολογία

Έως τις ... [ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος **κανονισμού**], τα κράτη μέλη διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στο έδαφός τους. Η εν λόγω ανάλυση περιλαμβάνει, τουλάχιστον, τα εξής:

Τροπολογία 298

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 35 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) εξέταση των τρεχουσών και μελλοντικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των οδικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων·

Τροπολογία

α) εξέταση των τρεχουσών και μελλοντικών ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των οδικών, **σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών** ροών κυκλοφορίας εμπορευμάτων·

Τροπολογία 299

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 35 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με πράκτορες διαμετακόμισης, φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών και φορείς εκμετάλλευσης εφοδιαστικής που δραστηριοποιούνται στο έδαφός τους. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της ανάλυσης.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με πράκτορες διαμετακόμισης, φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών και φορείς εκμετάλλευσης εφοδιαστικής που δραστηριοποιούνται στο έδαφός τους, **καθώς και με σχετικές οντότητες**. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης λαμβάνονται υπόψη στο πλαίσιο της ανάλυσης.

Τροπολογία 300

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 35 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Με βάση την ανάλυση της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη εκπονούν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης και το σχέδιο δράσης υποβάλλονται στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες μετά την οριστικοποίηση της ανάλυσης, μαζί με κατάλογο των τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών τους οποίους το κράτος μέλος προτείνει να προστεθούν στα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία 301

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) συνδέονται με τους τρόπους μεταφοράς που είναι διαθέσιμοι στην περιοχή, ει δυνατόν, **εκτός αν αυτό δεν αιτιολογείται από την άποψη της σχέσης κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους**

Τροπολογία 302

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται **στο άρθρο 2 σημείο 43) του κανονισμού** (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], ο

Τροπολογία

4. Με βάση την ανάλυση της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη εκπονούν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών **και ορίζουν την οντότητα που είναι υπεύθυνη για την εγκατάσταση**. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης και το σχέδιο δράσης υποβάλλονται στην Επιτροπή το αργότερο έξι μήνες μετά την οριστικοποίηση της ανάλυσης, μαζί με κατάλογο των τερματικών σταθμών οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών τους οποίους το κράτος μέλος προτείνει να προστεθούν στα παραρτήματα I και II.

Τροπολογία

α) συνδέονται με τους τρόπους μεταφοράς που είναι διαθέσιμοι στην περιοχή, ει δυνατόν

Τροπολογία

β) είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης **και ανεφοδιασμού**, όπως ορίζεται **στον κανονισμό** (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], **που**

οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

χρησιμοποιείται για υδρογόνο, και ο οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030.

Τροπολογία 303

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) η παροχή ροών πληροφοριών εντός του τερματικού σταθμού και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στην εφοδιαστική αλυσίδα και στον τερματικό σταθμό.

Τροπολογία

ii) η παροχή *διαλειτουργικών* ροών πληροφοριών εντός του τερματικού σταθμού και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς στην εφοδιαστική αλυσίδα και στον τερματικό σταθμό.

Τροπολογία 304

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούν να χειρίζονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, όλα τα είδη διατροφικών μονάδων φόρτωσης εφόσον έχουν ταξινομηθεί ως διατροφικοί τερματικοί σταθμοί και εφόσον πραγματοποιούν κάθετη μεταφόρτωση εμπορευμάτων.

Τροπολογία

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, με δίκαιο τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί που αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και οι οποίοι συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, *διαθέτουν επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης και* μπορούν να χειρίζονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, όλα τα είδη διατροφικών μονάδων φόρτωσης εφόσον έχουν ταξινομηθεί ως διατροφικοί τερματικοί σταθμοί και εφόσον πραγματοποιούν κάθετη μεταφόρτωση εμπορευμάτων.

Τροπολογία 305

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 37 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις των παραγράφων 1 έως 4 με εκτελεστικές πράξεις σε περίπτωση που οι επενδύσεις στις υποδομές δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με βάση τη σχέση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, ιδίως όταν ο τερματικός σταθμός ευρίσκεται σε χωρικά περιορισμένη περιοχή.

Τροπολογία 306

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 307

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 308

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Τροπολογία

5. Κατόπιν αίτησης κράτους μέλους, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις των παραγράφων 2 έως 4 με εκτελεστικές πράξεις σε περίπτωση που οι επενδύσεις στις υποδομές δεν μπορούν να αιτιολογηθούν με βάση τη σχέση κοινωνικοοικονομικού κόστους-οφέλους, ιδίως όταν ο τερματικός σταθμός ευρίσκεται σε χωρικά περιορισμένη περιοχή.

Τροπολογία

εα) διευκόλυνση της ψηφιακής επιβολής της σχετικής ενωσιακής νομοθεσίας·

Τροπολογία

εβ) προώθηση υποδομών πολυτροπικών μεταφορών οι οποίες διευκολύνουν την αποτελεσματική στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα εν λόγω σημεία πρόσβασης.

Τροπολογία

γ) συνδέσεις πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου ανάμεσα και προς τα εν λόγω σημεία πρόσβασης,
συμπεριλαμβανομένων της ενεργού κινητικότητας, του ελαφρού σιδηροδρόμου και άλλων υποδομών δημόσιων μεταφορών.

Τροπολογία 309

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων σε ***πλατφόρμες εφοδιαστικής*** και για τις δημόσιες μεταφορές, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

Τροπολογία

α) διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού εναλλακτικών καυσίμων, μεταξύ άλλων σε ***πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς*** και για τις δημόσιες μεταφορές, σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων].

Τροπολογία 310

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

i) έγκριση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με το παράρτημα V, το οποίο περιλαμβάνει ιδίως μέτρα ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, προώθησης της αποδοτικής κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, ***μεταξύ άλλων, της βιώσιμης*** αστικής εφοδιαστικής μηδενικών εκπομπών, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, και το οποίο λαμβάνει υπόψη τις διευρωπαϊκές ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.

Τροπολογία

i) έγκριση ***προσβάσιμου στο κοινό*** σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με το παράρτημα V, το οποίο περιλαμβάνει ιδίως μέτρα ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ***αξιολόγησης της οικονομικής προσιτότητάς τους και της προσβασιμότητάς τους για τους χρήστες με σκοπό την αντιμετώπιση της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας, και*** προώθησης της αποδοτικής κινητικότητας μηδενικών ***και χαμηλών*** εκπομπών,

συμπεριλαμβανομένων των ενεργών τρόπων μεταφοράς και των δημόσιων μεταφορών, καθώς και της αστικής εφοδιαστικής μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, και το οποίο λαμβάνει υπόψη τις διευρωπαϊκές ροές μεταφορών μεγάλων αποστάσεων·

Τροπολογία 311

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) συλλογή και υποβολή στην Επιτροπή δεδομένων αστικής κινητικότητας ανά αστικό κόμβο σχετικά με τις ελάχιστες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο μεταφορών και την **πρόσβαση σε υπηρεσίες** κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Στη συνέχεια, τα εν λόγω δεδομένα υποβάλλονται κάθε έτος·

Τροπολογία

ii) συλλογή και υποβολή στην Επιτροπή δεδομένων αστικής κινητικότητας ανά αστικό κόμβο σχετικά με τις ελάχιστες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο μεταφορών και την **προσβασιμότητα και την οικονομική προσιτότητα των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών** κινητικότητας, **μεταξύ άλλων για τους εύάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα**, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. **Όπου είναι δυνατόν, τα δεδομένα που συλλέγονται θα πρέπει να αναλύονται κατά ηλικία, φύλο και αναπηρία.** Στη συνέχεια, τα εν λόγω δεδομένα υποβάλλονται κάθε έτος·

Τροπολογία 312

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – σημείο ii α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iiα) λήψη συγκεκριμένων μέτρων που προωθούν την ευρύτερη ανάπτυξη εργαλείων τεχνολογίας πληροφοριών και

επικοινωνιών (ΤΠΕ) και συστημάτων ευφώνων μεταφορών (ITS), με ανοιχτή πρόσβαση για όλους τους μεταφορείς, ώστε να καθίσταται δυνατή η βελτιστοποίηση των διαδρομών για τα οχήματα, με στόχο τη βελτίωση της διαχείρισης των ροών κυκλοφορίας, τη μείωση της συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και την παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 313

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – σημείο ii β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iiβ) αξιολόγηση και περιγραφή πιθανών λύσεων για την αντιμετώπιση των επενδυτικών αναγκών που απαιτούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από το παρόν άρθρο και για την πρόληψη σημείων συμφόρησης στους αστικούς κόμβους.

Τροπολογία 314

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i) για τις μεταφορές επιβατών: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών, αεροπορικών υποδομών, υποδομών ενεργών τρόπων μεταφοράς και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων υποδομών·

i) για τις μεταφορές επιβατών: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών, αεροπορικών υποδομών, υποδομών ενεργών τρόπων μεταφοράς, **συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, υποδομών EuroVelo, καθώς και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής**

Τροπολογία 315

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii) για τις μεταφορές επιβατών: δυνατότητα των επιβατών να αποκτούν πρόσβαση σε ενημέρωση, να προβαίνουν σε κρατήσεις, να πληρώνουν τις μετακινήσεις τους και να λαμβάνουν τα εισιτήριά τους μέσω υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας·

Τροπολογία

ii) για τις μεταφορές επιβατών: δυνατότητα των επιβατών να αποκτούν πρόσβαση σε ενημέρωση, να προβαίνουν σε κρατήσεις, να πληρώνουν τις μετακινήσεις τους και να λαμβάνουν τα εισιτήριά τους μέσω υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας, **με δυνατότητα έκδοσης ενιαίου εισιτηρίου, όταν είναι εφικτό, σε περίπτωση που οι μεταφορείς είναι περισσότεροι του ενός·**

Τροπολογία 316

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

iii) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με **πλατφόρμες** και εγκαταστάσεις **εφοδιαστικής·**

Τροπολογία

iii) για τις μεταφορές εμπορευμάτων: βιώσιμη, αδιάλειπτη και ασφαλής διασύνδεση μεταξύ σιδηροδρομικών, οδικών υποδομών και, κατά περίπτωση, υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αεροπορικών και θαλάσσιων υποδομών καθώς και κατάλληλες συνδέσεις με **πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς** και εγκαταστάσεις, **και ασφαείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για φορτηγά·**

Τροπολογία 317

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ – σημείο iv

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

iv) την ανάπτυξη πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου που είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 **σημείο 43**) του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], ο οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων·

Τροπολογία 318

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040: την ανάπτυξη τουλάχιστον ενός πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων εντός ή εγγύς του αστικού κόμβου.

Τροπολογία 319

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

iv) την ανάπτυξη πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου που είναι εξοπλισμένοι με έναν τουλάχιστον σταθμό επαναφόρτισης **και ανεφοδιασμού**, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) [...] [για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων], **που χρησιμοποιείται για υδρογόνο, και ο** οποίος προορίζεται ειδικά για την εξυπηρέτηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων·

Τροπολογία

δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040: την ανάπτυξη τουλάχιστον ενός πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού με επαρκή ικανότητα μεταφόρτωσης εμπορευμάτων **ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες της αστικής εφοδιαστικής και να διασφαλίζονται συνδέσεις τελευταίου χιλιομέτρου** εντός ή εγγύς του αστικού κόμβου, **με τη δυνατότητα για έναν τερματικό σταθμό να μπορεί να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν αστικούς κόμβους, εφόσον το επιτρέπει η ικανότητα μεταφόρτωσης.**

δα) από την 1η Ιανουαρίου 2026, η ενωσιακή χρηματοδότηση για έργα κοινού ενδιαφέροντος που σχετίζονται με

αστικούς κόμβους εξαρτάται από την έγκριση ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα V.

Τροπολογία 320

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η Επιτροπή εκδίδει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτελεστικό κανονισμό για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τα δεδομένα που πρέπει να συλλέγει το κράτος μέλος και τα οποία αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο ii). Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Τροπολογία

2. Η Επιτροπή, **σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις περιφερειακές και τοπικές αρχές τους**, εκδίδει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, εκτελεστικό κανονισμό για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τα δεδομένα που πρέπει να συλλέγει το κράτος μέλος και τα οποία αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο ii). **Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνονται υπόψη η διαθεσιμότητα και η προσβασιμότητα των δεδομένων σε τοπικό επίπεδο, καθώς και υφιστάμενα τοπικά και περιφερειακά σχέδια αστικής κινητικότητας.** Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 59 παράγραφος 3.

Τροπολογία 321

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Έως τις... [ένα έτος από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη ορίζουν εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ και καταρτίζουν εθνικό πρόγραμμα για τα ΣΒΑΚ με στόχο να υποστηριχθούν οι αστικοί κόμβοι κατά την έγκριση και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημείο i). Το εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ και το εθνικό πρόγραμμα για τα

ΣΒΑΚ παρέχουν ιδίως τεχνική βοήθεια και υποστήριξη από εμπειρογνώμονες για την κατάρτιση και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ. Σε συνεργασία με την Επιτροπή, παρακολουθεί τακτικά την ορθή εφαρμογή των ΣΒΑΚ, την πρόοδο προς την επίτευξη των τομεακών στόχων πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, της οδικής ασφάλειας, και της συνοχής με τα σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα, τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής και άλλα σχετικά σχέδια. Το εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ αστικών κόμβων και μπορεί να εκδίδει συστάσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα.

Τροπολογία 322

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 40 – εδάφιο 2 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή υποβάλλει εκτελεστικές πράξεις με εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας για υποδομές μεταφορών για ποδηλάτες και πεζούς.

Τροπολογία 323

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν αστικούς κόμβους και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, **δίδεται προσοχή στα** εξής:

Κατά την προώθηση έργων κοινού ενδιαφέροντος που αφορούν αστικούς κόμβους και επιπροσθέτως των γενικών προτεραιοτήτων που καθορίζονται στα άρθρα 12 και 13, **οι αστικοί κόμβοι διασφαλίζουν τα** εξής:

Τροπολογία 324

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) μετριασμός της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις των διερχόμενων σιδηροδρομικών και οδικών **εμπορευματικών** μεταφορών, που **μπορεί να περιλαμβάνει παρακάμψεις**

Τροπολογία

β) μετριασμός της έκθεσης των αστικών περιοχών στις αρνητικές επιπτώσεις των διερχόμενων σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, **ιδίως στις περιοχές που επηρεάζονται περισσότερο, συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης υποδομών για ενεργούς τρόπους μεταφοράς σε νεοκατασκευαζόμενες ή αναβαθμιζόμενες σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές, μεταξύ των οποίων γέφυρες**

Τροπολογία 325

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, **μεταξύ άλλων τον οικολογικό προσανατολισμό** των αστικών στόλων

Τροπολογία

γ) προώθηση αποδοτικών μεταφορών και κινητικότητας χαμηλού θορύβου και μηδενικών εκπομπών, **ή βιώσιμων μεταφορών και κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένου του οικολογικού προσανατολισμού** των αστικών στόλων

Τροπολογία 326

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) αύξηση του μεριδίου μεταφορών των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μεταφοράς

Τροπολογία

δ) αύξηση του μεριδίου μεταφορών των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μεταφοράς, **μεταξύ άλλων με την παροχή ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων σε σιδηροδρομικούς**

σταθμούς και σταθμούς λεωφορείων, με ειδικούς χώρους φόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα, καθώς και ασφαλείς και προστατευμένες υποδομές για ενεργούς τρόπους μεταφοράς·

Τροπολογία 327

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) αύξηση της προσβασιμότητας και της συνδεσιμότητας μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών και απρόσκοπτη πρόσβαση σε έξυπνες, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές μεταφορές·

Τροπολογία 328

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 41 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε β (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εβ) αύξηση, κατά περίπτωση, των συνδέσεων μετρό/ελαφρού σιδηροδρόμου μεταξύ τμημάτων συμφόρησης ανάμεσα σε δύο διασυνοριακούς αστικούς κόμβους.

Τροπολογία 329

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 42 – παράγραφος 3 – στοιχείο στ α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) για τον SEDEA: όλες τις αναβαθμίσεις υποδομών που απαιτούνται για να καταστεί δυνατή η ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των εμπορικών οχημάτων και των αρχών επιβολής του νόμου.

Τροπολογία 330

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη προωθούν έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών με χρήση της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών **διοξειδίου του άνθρακα** και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, έχουν δε σκοπό:

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη προωθούν έργα κοινού ενδιαφέροντος τα οποία παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών με χρήση της υποδομής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών **αερίων του θερμοκηπίου** και άλλων αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, **όπως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης**, έχουν δε σκοπό:

Τροπολογία 331

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 43 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) τη βελτίωση των συνδέσεων με τις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως **των εξόχως απόκεντρων και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και ορεινών περιοχών** καθώς και των **αραιοκατοικημένων περιοχών**.

Τροπολογία

ε) τη βελτίωση των συνδέσεων με τις πλέον ευάλωτες και απομονωμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως **τις εξόχως απόκεντρες και άλλες απομακρυσμένες, νησιωτικές, περιφερειακές και ορεινές περιοχές** καθώς και **τις αραιοκατοικημένες περιοχές, με στόχο τη διευκόλυνση των τακτικών και συχνών υπηρεσιών**.

Τροπολογία 332

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τη στήριξη και την προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις

Τροπολογία

α) τη στήριξη και την προώθηση της απαλλαγής των μεταφορών από τις

ανθρακούχες εκπομπές μέσω της μετάβασης σε οχήματα, πλοία και αεροσκάφη *μηδενικών* και *χαμηλών εκπομπών* καθώς και άλλους καινοτόμους και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και τεχνολογίες δικτύου *όπως τα συστήματα hyperloop*.

ανθρακούχες εκπομπές μέσω της μετάβασης σε οχήματα, πλοία, *σιδηροδρομικές μηχανές* και αεροσκάφη *που κινούνται με εναλλακτικά και ανανεώσιμα καύσιμα με μηδενικές και χαμηλές εκπομπές*, καθώς και άλλους καινοτόμους και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και τεχνολογίες δικτύου.

Τροπολογία 333

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την προώθηση και ανάπτυξη βιώσιμων αναδόμενων τεχνολογιών, όπως αυτοματοποιημένες σιδηροδρομικές λειτουργίες, αυτόνομα οχήματα, και επιβατικοί και εμπορευματικοί δρόμοι, προκειμένου να διαφυλαχθεί ο ηγετικός ρόλος της Ένωσης στις εν λόγω τεχνολογίες και να ενθαρρυνθούν οι ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις στις υποδομές που απαιτούνται για νέους τρόπους κινητικότητας, όπως η χρήση δρόμων για λύσεις τελευταίου χιλιομέτρου σε αστικό περιβάλλον, οι ανυψωμένοι ποδηλατόδρομοι, οι μαγνητικές αμαξοστοιχίες (maglev) και τα συστήματα υπερβρόχου (hyperloop).

Τροπολογία 334

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) να καταστήσουν δυνατή την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές όλων των τρόπων μεταφοράς μέσω της τόνωσης της ενεργειακής απόδοσης, της εισαγωγής λύσεων μηδενικών και χαμηλών

β) να καταστήσουν δυνατή την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές όλων των τρόπων μεταφοράς μέσω της τόνωσης της ενεργειακής απόδοσης, της εισαγωγής λύσεων μηδενικών και χαμηλών

εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου των συστημάτων παροχής υδρογόνου και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και άλλων νέων όπως τα βιώσιμα καύσιμα και να εξασφαλίσουν τις αντίστοιχες υποδομές. Οι εν λόγω υποδομές μπορούν να περιλαμβάνουν πρόσβαση στο δίκτυο και άλλες εγκαταστάσεις αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής-οχήματος, και μπορούν να ενσωματώνουν συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές. Οι υποδομές μεταφορών μπορούν να λειτουργούν ως κόμβοι ενέργειας για την εξυπηρέτηση διαφόρων τρόπων μεταφοράς·

εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου των συστημάτων παροχής υδρογόνου, **βιοκαυσίμων** και ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς και άλλων νέων όπως τα βιώσιμα καύσιμα και να εξασφαλίσουν τις αντίστοιχες υποδομές. Οι εν λόγω υποδομές μπορούν να περιλαμβάνουν **αμφίδρομη πρόσβαση στο δίκτυο, ασύρματες ή επαγωγικές μονάδες χωρίς συνδετήρα, αγωγούς** και άλλες εγκαταστάσεις αναγκαίες για τον ενεργειακό εφοδιασμό, λαμβανομένης υπόψη της διεπαφής υποδομής-οχήματος, και μπορούν να ενσωματώνουν συστήματα ΤΠΕ για τις μεταφορές. Οι υποδομές μεταφορών μπορούν να λειτουργούν ως κόμβοι ενέργειας για την εξυπηρέτηση διαφόρων τρόπων μεταφοράς **και τη σταθεροποίηση του δικτύου, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη βιώσιμων ενεργειακών λύσεων·**

Τροπολογία 335

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την υποστήριξη της εισαγωγής και της διάδοσης της χρήσης νέων ψηφιακών τεχνολογιών, πιο συγκεκριμένα, την προώθηση των υποδομών συνδεσιμότητας αδιάλειπτης κάλυψης στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, με σκοπό την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου και επιδόσεων των ψηφιακών υποδομών και την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης·

Τροπολογία

γ) την υποστήριξη της εισαγωγής και της διάδοσης της χρήσης νέων ψηφιακών τεχνολογιών, πιο συγκεκριμένα, την προώθηση των υποδομών συνδεσιμότητας αδιάλειπτης κάλυψης στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, με σκοπό την εξασφάλιση του υψηλότερου δυνατού επιπέδου και επιδόσεων των ψηφιακών υποδομών και την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης, **ιδίως στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών·**

Τροπολογία 336

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) τη βελτίωση της λειτουργίας, διαχείρισης, προσβασιμότητας, διαλειτουργικότητας, πολυτροπικότητας και απόδοσης του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας και της ανάπτυξης υποδομών που επιτρέπουν την αδιάλειπτη πολυτροπικότητα, όπως σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας και σύνδεση σιδηροδρόμου/τραμ στους αερολιμένες·

Τροπολογία

ε) τη βελτίωση της λειτουργίας, διαχείρισης, προσβασιμότητας, διαλειτουργικότητας, πολυτροπικότητας και απόδοσης του δικτύου, μεταξύ άλλων μέσω της ανάπτυξης υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας, **της ανάπτυξης λύσεων τύπου «κινητικότητα ως υπηρεσία», μεταξύ άλλων σε περιοχές όπου έχουν χορηγηθεί εξαιρέσεις από τις τεχνικές απαιτήσεις του ΔΕΔ-Μ**, και της ανάπτυξης υποδομών που επιτρέπουν την αδιάλειπτη πολυτροπικότητα, όπως σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας, **νοχτερινές αμαξοστοιχίες**, και σύνδεση σιδηροδρόμου/τραμ στους αερολιμένες·

Τροπολογία 337

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ζ) την προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και ολοκληρωμένων πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών τους όσον αφορά τις μεταφορές·

Τροπολογία

ζ) την προώθηση αποτελεσματικών μέτρων για την παροχή προσβάσιμων και ολοκληρωμένων πληροφοριών σε όλους τους χρήστες και τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών τους όσον αφορά τις μεταφορές, **με βάση μια προσέγγιση πλήρους κύκλου ζωής που καθορίζεται βάσει κοινής μεθοδολογίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού·**

Τροπολογία 338

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

η) την προώθηση μέτρων για τη μείωση

Τροπολογία

η) την προώθηση μέτρων για τη μείωση

του εξωτερικού κόστους, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·

και την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, όπως η συμφόρηση, η ζημία στην υγεία και κάθε είδους ρύπανση, συμπεριλαμβανομένης της ηχορύπανσης και των εκπομπών·

Τροπολογία 339

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ια) την περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης συστημάτων ΤΠΕ και νέων τεχνολογιών για τις μεταφορές εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

Τροπολογία

ια) την περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης και της εγκατάστασης συστημάτων ΤΠΕ και νέων τεχνολογιών για τις μεταφορές εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, **με ιδιαίτερη έμφαση στις σιδηροδρομικές μεταφορές·**

Τροπολογία 340

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 44 – εδάφιο 1 – στοιχείο ια α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιαα) τον συντονισμό, κατά περίπτωση, της υλοποίησης των καινοτόμων τεχνολογικών εξελίξεων και εφαρμογών που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 1 με τις γειτονικές χώρες, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα.

Τροπολογία

ιαα) τον συντονισμό, κατά περίπτωση, της υλοποίησης των καινοτόμων τεχνολογικών εξελίξεων και εφαρμογών που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 1 με τις γειτονικές χώρες, ιδίως σε διασυνοριακά τμήματα.

Τροπολογία 341

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 45 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές μεταφορών παρέχουν ασφάλεια και προστασία στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι υποδομές μεταφορών παρέχουν ασφάλεια και προστασία στην κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων, **μεταξύ άλλων με την εξασφάλιση επαρκούς**

επιπέδου συντήρησης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών μεταφορών.

Τροπολογία 342

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη **βελτιώνουν την προστασία και την ανθεκτικότητα** των υποδομών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους, τις ανθρωπογενείς καταστροφές, καθώς και τις σκόπιμες διαταράξεις που επηρεάζουν τη λειτουργία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών. Κατά την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής:

Τροπολογία

1. Κατά τον σχεδιασμό των υποδομών, τα κράτη μέλη **εξασφαλίζουν το υψηλότερο δυνατό επίπεδο προστασίας και ανθεκτικότητας** των υποδομών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή, τους φυσικούς κινδύνους, **τις γεωπολιτικές αλλαγές**, τις ανθρωπογενείς καταστροφές, καθώς και τις σκόπιμες διαταράξεις, **μεταξύ άλλων από φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις από τρίτες χώρες**, που επηρεάζουν τη λειτουργία του ενωσιακού συστήματος μεταφορών. Κατά την υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τα εξής:

Τροπολογία 343

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ποιότητα των δομικών υποδομών στη διάρκεια του συνόλου του κύκλου ζωής τους, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στη μελλοντική εξέλιξη των κλιματικών συνθηκών·

Τροπολογία

γ) την ποιότητα των δομικών υποδομών στη διάρκεια του συνόλου του κύκλου ζωής τους, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στη μελλοντική εξέλιξη των κλιματικών **και περιβαλλοντικών** συνθηκών·

Τροπολογία 344

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) τις ανάγκες πολιτικής προστασίας για την αντιμετώπιση των διαταραχών·

Τροπολογία

δ) τις ανάγκες πολιτικής προστασίας για την αντιμετώπιση των διαταραχών, **καθώς και για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων**·

Τροπολογία 345

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και της ανθεκτικότητα των υποδομών, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή **στις** διασυνοριακές υποδομές.

Τροπολογία

ε) την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και της ανθεκτικότητα των υποδομών, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή **στη συμμετοχή ή τη συνεισφορά φυσικών προσώπων ή επιχειρήσεων από τρίτες χώρες σε στρατηγικές και** διασυνοριακές υποδομές.

Τροπολογία 346

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 46 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή διενεργείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι υποδομές μεταφορών είναι ανθεκτικές στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω των σχετικών μέτρων προσαρμογής και μέσω της ενσωμάτωσης του κόστους των εκπομπών αερίων του

Τροπολογία

2. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος για τα οποία πρέπει να διενεργείται εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με την οδηγία 2011/92/ΕΕ ενισχύονται ως προς την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή. Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή διενεργείται με βάση τις πλέον πρόσφατες βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες γραμμές προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι υποδομές μεταφορών είναι ανθεκτικές στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, μέσω εκτίμησης της ευπάθειας στην κλιματική αλλαγή και του κινδύνου, μεταξύ άλλων μέσω των σχετικών μέτρων προσαρμογής και μέσω της ενσωμάτωσης του κόστους των εκπομπών αερίων του

θερμοκηπίου στην ανάλυση κόστους-οφέλους. Η εν λόγω απαίτηση δεν ισχύει για έργα για τα οποία η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

θερμοκηπίου *του έργου, καθ' όλο τον κύκλο ζωής του*, στην ανάλυση κόστους-οφέλους. Η εν λόγω απαίτηση δεν ισχύει για έργα για τα οποία η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 347

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν «πράσινες λωρίδες» για την αδιάλειπτη λειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού, καθώς και των απαραίτητων μετακινήσεων κατά μήκος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ώστε να αποφεύγονται πιθανές ελλείψεις βασικών αγαθών και να διασφαλίζονται οι επιδόσεις των υποδομών μεταφορών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή και τους Ευρωπαίους Συντονιστές.

Τροπολογία 348

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 46 – παράγραφος 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τα κράτη μέλη διενεργούν αξιολόγηση για τον προσδιορισμό, στο κεντρικό και εκτεταμένο δίκτυό τους, όλων των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών ζωτικής σημασίας, μεταξύ άλλων όσον αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς, και αξιολογούν την ανθεκτικότητά τους στην κλιματική αλλαγή, μέσω δοκιμής κλιματικής και περιβαλλοντικής τρωτότητας και εκτίμησης κινδύνου. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, τα κράτη

*μέλη θεσπίζουν όλα τα μέτρα
προσαρμογής που απαιτούνται για την
επικαιροποίηση των εν λόγω υποδομών.*

Τροπολογία 349

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κίνδυνοι για την ασφάλεια **ή** τη δημόσια
τάξη

Τροπολογία

Κίνδυνοι για την ασφάλεια, τη δημόσια
τάξη **και τη στρατηγική αυτονομία της
Ένωσης**

Τροπολογία 350

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος στο έδαφός τους στο οποίο συμμετέχει ή συμβάλλει **κάθε είδους** φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεών του στην ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην Ένωση. Η εν λόγω υποχρέωση δεν ισχύει για ξένες επενδύσεις που κοινοποιούνται στην Επιτροπή και άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε έργο κοινού ενδιαφέροντος στο έδαφός τους στο οποίο συμμετέχει ή συμβάλλει **με οποιαδήποτε μορφή** φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας, με σκοπό την εκτίμηση των επιπτώσεών του στην ασφάλεια και τη δημόσια τάξη στην Ένωση **και τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού στη σύναψη δημόσιων συμβάσεων**. Η εν λόγω υποχρέωση δεν ισχύει για ξένες επενδύσεις που κοινοποιούνται στην Επιτροπή και άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

Τροπολογία 351

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) τη συμμόρφωση του σχεδιαζόμενου έργου κοινού ενδιαφέροντος με τις απαιτήσεις και τα πρότυπα δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 352

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Επιπλέον, τα κράτη μέλη **καταβάλλουν προσπάθειες να** παρέχουν οποιεσδήποτε πληροφορίες, **αν υπάρχουν**, είναι χρήσιμες για την εκτίμηση που διεξάγεται από την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 5 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ).

Τροπολογία

Επιπλέον, τα κράτη μέλη παρέχουν οποιεσδήποτε πληροφορίες είναι χρήσιμες για την εκτίμηση που διεξάγεται από την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 5 δεύτερο εδάφιο στοιχεία α), β) και γ).

Τροπολογία 353

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 2 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Όταν κράτος μέλος εκτιμά ότι άμεση ξένη επένδυση που τελεί υπό έλεγχο σε άλλο κράτος μέλος είναι πιθανόν να θίξει τη δική του ασφάλεια ή δημόσια τάξη, ή διαθέτει πληροφορίες σημαντικές για τον έλεγχο αυτό, δύναται να υποβάλει παρατηρήσεις στο κράτος μέλος το οποίο διενεργεί τον εν λόγω έλεγχο. Το κράτος μέλος που υποβάλλει παρατηρήσεις τις αποστέλλει ταυτόχρονα και στην Επιτροπή.

Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη ότι υποβλήθηκαν παρατηρήσεις.

Τροπολογία 354

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος εξασφαλίζει ότι οι συμπληρωματικές πληροφορίες που ζητά η Επιτροπή καθίστανται διαθέσιμες στην Επιτροπή **χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.**

Τροπολογία

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος εξασφαλίζει ότι οι συμπληρωματικές πληροφορίες που ζητά η Επιτροπή καθίστανται διαθέσιμες στην Επιτροπή **το αργότερο τρεις μήνες μετά το αίτημα.**

Τροπολογία 355

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος δύναται να ζητήσει από το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας παρέχει τις ζητηθείσες πληροφορίες **χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.**

Τροπολογία

Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος δύναται να ζητήσει από το φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας να παράσχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το ενδιαφερόμενο φυσικό πρόσωπο τρίτης χώρας ή επιχείρηση τρίτης χώρας παρέχει τις ζητηθείσες πληροφορίες **το αργότερο τρεις μήνες μετά το αίτημα. Το κράτος μέλος επαληθεύει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται από το φυσικό πρόσωπο ή την επιχείρηση τρίτης χώρας είναι ορθές.**

Τροπολογία 356

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρεί ότι η οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με βάση λόγους ασφάλειας ή

Τροπολογία

Σε περίπτωση που η Επιτροπή θεωρεί ότι η οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με βάση λόγους **τυποποίησης,**

δημόσιας τάξης, ή διαθέτει πληροφορίες που σχετίζονται με την εν λόγω συμμετοχή ή συνεισφορά ή με το σχετικό έργο κοινού ενδιαφέροντος, **δύναται να απευθύνει γνώμη προς το** κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος.

ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, ή διαθέτει πληροφορίες που σχετίζονται με την εν λόγω συμμετοχή ή συνεισφορά ή με το σχετικό έργο κοινού ενδιαφέροντος, **εκδίδει απόφαση που απευθύνεται στο** κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος.

Τροπολογία 357

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ως εκ τούτου, ως «υποδομές ζωτικής σημασίας» νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία, συστήματα ή μέρη αυτών που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των μεταφορών και βρίσκονται εντός των κρατών μελών και τα οποία είναι ουσιώδη για τη διατήρηση των λειτουργιών ζωτικής σημασίας της κοινωνίας, της υγείας, της ασφάλειας, της οικονομικής ή κοινωνικής ευημερίας των μελών της, και των οποίων η διατάραξη ή η καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο για ένα κράτος μέλος, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας διατήρησης των λειτουργιών αυτών.

Τροπολογία

Ως εκ τούτου, ως «υποδομές ζωτικής σημασίας» νοούνται τα περιουσιακά στοιχεία, συστήματα ή μέρη αυτών που χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς των μεταφορών και βρίσκονται εντός των κρατών μελών και τα οποία είναι ουσιώδη για τη διατήρηση των λειτουργιών ζωτικής σημασίας της κοινωνίας, της υγείας, της ασφάλειας, **της άμυνας**, της οικονομικής ή κοινωνικής ευημερίας των μελών της, και των οποίων η διατάραξη ή η καταστροφή θα είχε σημαντικό αντίκτυπο για ένα κράτος μέλος, ως αποτέλεσμα της αδυναμίας διατήρησης των λειτουργιών αυτών.

Τροπολογία 358

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 47 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον η συμμετοχή φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας με βάση λόγους ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, η Επιτροπή **δύναται να εξετάσει** τις δυνητικές επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, επί των ακόλουθων παραμέτρων:

Τροπολογία

Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον η συμμετοχή φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι πιθανό να επηρεάσει υποδομές ζωτικής σημασίας με βάση λόγους **τυποποίησης**, ασφάλειας ή δημόσιας τάξης, η Επιτροπή **εξετάζει** τις δυνητικές επιπτώσεις, μεταξύ άλλων, επί των ακόλουθων παραμέτρων:

Τροπολογία 359

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 47 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον μια ξένη συμμετοχή ή συνεισφορά είναι πιθανόν να θίξει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, η Επιτροπή **δύναται** επίσης να **συνεκτιμήσει**, ειδικότερα:

Τροπολογία

Προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον μια ξένη συμμετοχή ή συνεισφορά είναι πιθανόν να θίξει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, η Επιτροπή **συνεκτιμά** επίσης, ειδικότερα:

Τροπολογία 360

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 47 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η Επιτροπή **δύναται να απευθύνει γνώμη** δυνάμει της παραγράφου 4, το αργότερο τρεις μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών δυνάμει της παραγράφου 3. Η **γνώμη** της Επιτροπής απευθύνεται στο κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος και αποστέλλεται στα λοιπά κράτη μέλη. Σε περίπτωση που η οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι άμεση ξένη επένδυση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452, η οποία δεν υποβάλλεται σε έλεγχο από το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται ή ολοκληρώνεται η άμεση ξένη επένδυση, η Επιτροπή απευθύνει την εν λόγω **γνώμη**, εφόσον αιτιολογείται, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

Τροπολογία

6. Η Επιτροπή **εκδίδει απόφαση** δυνάμει της παραγράφου 4, το αργότερο τρεις μήνες μετά τη λήψη των πληροφοριών δυνάμει της παραγράφου 3. Η **απόφαση** της Επιτροπής απευθύνεται στο κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται το έργο κοινού ενδιαφέροντος και αποστέλλεται στα λοιπά κράτη μέλη. Σε περίπτωση που η οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας είναι άμεση ξένη επένδυση, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452, η οποία δεν υποβάλλεται σε έλεγχο από το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται ή ολοκληρώνεται η άμεση ξένη επένδυση, η Επιτροπή απευθύνει την εν λόγω **απόφαση**, εφόσον αιτιολογείται, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/452.

Τροπολογία 361

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται να υλοποιηθεί το έργο κοινού ενδιαφέροντος από ή με την οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας, λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη **τη γνώμη** της Επιτροπής και, σε περίπτωση **μη συμμόρφωσης με την εν λόγω γνώμη, διευκρινίζει προς την Επιτροπή τους λόγους για αυτό, το αργότερο τρεις μήνες μετά την έκδοση της γνώμης.**

Τροπολογία 362

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7. Το κράτος μέλος στο οποίο σχεδιάζεται να υλοποιηθεί το έργο κοινού ενδιαφέροντος από ή με την οποιοδήποτε είδους συμμετοχή ή συνεισφορά φυσικού προσώπου τρίτης χώρας ή επιχείρησης τρίτης χώρας, λαμβάνει ιδιαιτέρως υπόψη **την απόφαση** της Επιτροπής. Σε περίπτωση που στην απόφαση της Επιτροπής αναφέρεται ότι η ξένη συμμετοχή ή συνεισφορά είναι πιθανό να θίξει την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη, το οικείο κράτος μέλος απαγορεύει την ξένη συμμετοχή ή συνεισφορά στο έργο.

Τροπολογία

Άρθρο 47α

Στρατιωτική κινητικότητα

1. Κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τα κράτη μέλη αξιολογούν κατά πόσο είναι αναγκαίο, χρήσιμο και εφικτό να υπερβούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο κεφάλαιο III, προκειμένου να προσαρμόσουν τις υποδομές στο βάρος, το μέγεθος ή την κλίμακα που συνεπάγεται η μεταφορά στρατευμάτων και υλικού για στρατιωτικούς σκοπούς.

2. Έως τις ... [ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή διενεργεί μελέτη για τον προσδιορισμό των δυνατοτήτων για μετακινήσεις μεγάλης κλίμακας σε σύντομο χρονικό διάστημα σε ολόκληρη την Ένωση, μεταξύ άλλων μέσω στρατηγικών διαδρομών, με σκοπό να

βελτιωθεί η διπλή χρήση των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η μελέτη παρέχει στοιχεία για τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό υποδομών για σκοπούς κινητικότητας διπλής χρήσης. Κατά τη διενέργεια της μελέτης αυτής, η Επιτροπή διαβουλεύεται με τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 363

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 48 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συντηρούνται κατά τρόπον ώστε να παρέχεται το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους·

Τροπολογία

α) οι υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συντηρούνται κατά τρόπον ώστε να παρέχεται το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους, ***βάσει μιας προορατικής προσέγγισης όσον αφορά τις εργασίες συντήρησης, οι οποίες πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα πλέον σύγχρονα πρότυπα για την ασφάλεια των χρηστών σε ολόκληρο το δίκτυο. Οι εργασίες συντήρησης που έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό ή τη μη διαθεσιμότητα των σιδηροδρομικών υποδομών πραγματοποιούνται σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση απόφαση (ΕΕ) 2017/2075 της Επιτροπής·***

Τροπολογία 364

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 48 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και το κόστος συντήρησης για όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών ***κατά*** το στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της αναβάθμισης·

Τροπολογία

γ) λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και το κόστος συντήρησης για όλη τη διάρκεια ζωής των υποδομών, ***ήδη από τις μελέτες σκοπιμότητας και*** το στάδιο του σχεδιασμού της κατασκευής ή της

αναβάθμισης·

Τροπολογία 365

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 48 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) η συμμόρφωση με την παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ) αποτελεί προϋπόθεση για τη λήψη χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ.

Τροπολογία 366

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 48 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή, σε συντονισμό με τους Ευρωπαϊούς Συντονιστές, θεσπίζει σχέδιο παρακολούθησης της συντήρησης του κεντρικού δικτύου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στο πλαίσιο του εν λόγω σχεδίου παρακολούθησης θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να αξιολογείται η συμμόρφωση των κρατών μελών με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1, να εξετάζεται η κατάσταση όσον αφορά τη συντήρηση του κεντρικού δικτύου και να προσδιορίζονται τυχόν κενά στις απαιτήσεις ποιότητας των υποδομών, ειδικά σε υποδομές ζωτικής σημασίας. Η Επιτροπή παρέχει στα κράτη μέλη συστάσεις σχετικά με στοχευμένα μέτρα για τη βελτίωση της συντήρησης του δικτύου. Η Επιτροπή υποβάλλει επίσης ανά διετία εκθέσεις προόδου.

Τροπολογία 367

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – εδάφιο 1

Οι υποδομές μεταφορών εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες, **ιδίως τα πρόσωπα που βρίσκονται σε ενάλωτη κατάσταση, μεταξύ άλλων** τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα **καθώς και** τα πρόσωπα που διαβιούν σε εξόχως **απόμακρες** και άλλες απομακρυσμένες, αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές και **ορεινές** περιοχές καθώς και **σε αραιοκατοικημένες περιοχές**.

Οι υποδομές μεταφορών, **συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτές**, εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες —**ιδίως** τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, **τους ηλικιωμένους**, τα πρόσωπα που διαβιούν σε εξόχως **απόκεντρες** και άλλες απομακρυσμένες, αγροτικές, νησιωτικές, περιφερειακές, **ορεινές** και **αραιοκατοικημένες** περιοχές, καθώς και **άλλα άτομα που βιώνουν εμπόδια στην προσβασιμότητα και τη συνδεσιμότητα, ή οικονομικούς ή άλλους φραγμούς όσον αφορά τις μεταφορές— και με τον τρόπο αυτό συμβάλλουν επίσης στον μετριασμό της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας**.

Τροπολογία 368

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών αποτελούν μέσο για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης των τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και αποσκοπούν, ειδικότερα, στη βελτίωση των διασυνοριακών συνδέσεων και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης εντός της Ένωσης.

1. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών αποτελούν μέσο για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης των τμημάτων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών **που βρίσκονται στο κεντρικό και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο**, και αποσκοπούν, ειδικότερα, στη βελτίωση των διασυνοριακών συνδέσεων και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης εντός της Ένωσης, **καθώς και στη βελτίωση των συνδέσεων με γειτονικές χώρες**.

Τροπολογία 369

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τη διαλειτουργικότητα·

Τροπολογία

β) τη διαλειτουργικότητα, **τη συνέχεια και την προσβασιμότητα του δικτύου**·

Τροπολογία 370

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 50 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τη συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών, πιο συγκεκριμένα, σε διασυνοριακά τμήματα, ιδίως με σκοπό την ανάπτυξη πλήρως διαλειτουργικού συστήματος εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών **καθώς και** ενός δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και μεγάλης ταχύτητας **σε ολόκληρη την Ένωση**·

Τροπολογία

γ) τη συντονισμένη ανάπτυξη υποδομών, πιο συγκεκριμένα, σε διασυνοριακά τμήματα, ιδίως με σκοπό την ανάπτυξη **ενός** πλήρως διαλειτουργικού συστήματος εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, ενός δικτύου σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και μεγάλης ταχύτητας, **καθώς και ενός πλήρως διαλειτουργικού συστήματος εσωτερικών πλωτών μεταφορών**·

Τροπολογία 371

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 50 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δα) την προώθηση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Τροπολογία 372

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 50 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

3. Οι ευρωπαϊκοί διάδρομοι μεταφορών διευκολύνουν τα κράτη μέλη **και τις γειτονικές χώρες** να επιτυγχάνουν συντονισμένη και συγχρονισμένη

επενδύσεις σε υποδομές.

προσέγγιση όσον αφορά τις επενδύσεις σε υποδομές.

Τροπολογία 373

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 50 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελούν τις οριζόντιες προτεραιότητες για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Εξασφαλίζουν την έγκαιρη εφαρμογή του ERTMS σε ολόκληρο το δίκτυο και την ενσωμάτωση των θαλάσσιων ζεύξεων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία

4. Το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και ο ευρωπαϊκός θαλάσσιος χώρος αποτελούν τις οριζόντιες προτεραιότητες για την υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Εξασφαλίζουν την έγκαιρη εφαρμογή του ERTMS σε ολόκληρο το δίκτυο και την ενσωμάτωση των θαλάσσιων **και των εσωτερικών πλωτών** ζεύξεων στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Τροπολογία 374

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) καταρτίζουν, από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, πρόγραμμα εργασιών και παρακολουθούν την υλοποίησή του σύμφωνα με το άρθρο 53·

Τροπολογία

β) καταρτίζουν, από κοινού με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, **και με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών**, πρόγραμμα εργασιών και παρακολουθούν την υλοποίησή του σύμφωνα με το άρθρο 53·

Τροπολογία 375

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 5 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

δ) αναφέρουν στα κράτη μέλη, **την** Επιτροπή και, αναλόγως, σε όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με

Τροπολογία

δ) αναφέρουν, **σε εύλογο χρονικό διάστημα**, στα κράτη μέλη, **στις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες, στην**

την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή την οριζόντια προτεραιότητα τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν, και ιδίως όταν η ανάπτυξη του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας παρακωλύεται, ώστε να συμβάλουν στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·

Επιτροπή **και στο Κοινοβούλιο** και, αναλόγως, σε όλες τις λοιπές οντότητες που σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή την οριζόντια προτεραιότητα τυχόν δυσκολίες που προκύπτουν, και ιδίως όταν η ανάπτυξη του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας παρακωλύεται, ώστε να συμβάλουν στην εξεύρεση κατάλληλων λύσεων·

Τροπολογία 376

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 5 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ε) εκπονούν ετήσια έκθεση κατάστασης σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων. **Στην** εν λόγω ετήσια έκθεση κατάστασης δίδεται έμφαση στην πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις βασικές προτεραιότητες και επενδύσεις, παρέχεται περιγραφή της φύσης των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την υλοποίησή τους και προτείνονται λύσεις.

Τροπολογία

ε) εκπονούν ετήσια έκθεση κατάστασης σχετικά με την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων. **Η** εν λόγω ετήσια έκθεση κατάστασης **υποβάλλεται στο Κοινοβούλιο και σε αυτήν** δίδεται έμφαση στην πρόοδο που έχει επιτευχθεί σε σχέση με τις βασικές προτεραιότητες και επενδύσεις, παρέχεται περιγραφή της φύσης των προβλημάτων που προκύπτουν κατά την υλοποίησή τους και προτείνονται λύσεις.

Τροπολογία 377

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 6 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) συνεργάζονται στενά με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για τον προσδιορισμό και την ιεράρχηση των επενδυτικών αναγκών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών

Τροπολογία

α) συνεργάζονται στενά με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για τον προσδιορισμό και την ιεράρχηση των επενδυτικών αναγκών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, **με στόχο την**

διαδρόμων μεταφορών·

ανάπτυξη ενιαίας ολοκληρωμένης δομής διακυβέρνησης για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών·

Τροπολογία 378

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51 – παράγραφος 6 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αα) διευκολύνουν τις επαφές μεταξύ των εντεταλμένων αρχών, όπως ορίζεται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ, στο πλαίσιο των διαδικασιών αδειοδότησης για έργα που αφορούν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη·

Τροπολογία 379

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51 – παράγραφος 6 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

αβ) διευκολύνουν, κατά περίπτωση, τις επαφές και τον συντονισμό μεταξύ εκπροσώπων θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών οδών, προκειμένου να ενισχυθούν οι συνέργειές τους·

Τροπολογία 380

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51 – παράγραφος 7 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) προσδιορίζουν και ιεραρχούν τις επενδυτικές ανάγκες για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·

α) προσδιορίζουν και ιεραρχούν τις επενδυτικές ανάγκες για τις σιδηροδρομικές **επιβατικές και** εμπορευματικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών·

Τροπολογία 381

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 7 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) παρακολουθούν τις διοικητικές, λειτουργικές πτυχές και τις πτυχές διαλειτουργικότητας της επιβατικής κυκλοφορίας στις σιδηροδρομικές επιβατικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, μεταξύ άλλων, παρακολουθώντας τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών.

Τροπολογία

β) παρακολουθούν τις διοικητικές, λειτουργικές πτυχές και τις πτυχές διαλειτουργικότητας της επιβατικής κυκλοφορίας στις σιδηροδρομικές επιβατικές γραμμές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών, μεταξύ άλλων, παρακολουθώντας **την προσβασιμότητα και τις επιδόσεις των υπηρεσιών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, και προσδιορίζοντας τυχόν ελλείψεις και περιορισμούς με ιδιαίτερη έμφαση στη διασυννοριακή διάσταση**.

Τροπολογία 382

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 7 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) προσδιορίζουν τις επενδυτικές ανάγκες για τις εσωτερικές πλωτές οδούς, καθώς και για τα οδικά τμήματα των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

Τροπολογία 383

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 7 – στοιχείο β β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ββ) προσδιορίζουν τις ανάγκες κινητικότητας διπλής χρήσης.

Τροπολογία 384

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 7 – στοιχείο β γ (νέο)

βγ) αναλύουν τις ανάγκες διασυνοριακής κινητικότητας στις διασυνοριακές περιφέρειες της Ένωσης και ενθαρρύνουν τα κράτη μέλη στα σχετικά τμήματα, σε συνεργασία με τις αρμόδιες περιφερειακές και τοπικές αρχές, να καταρτίσουν από κοινού σχέδια διασυνοριακής κινητικότητας με στοχευμένα μέτρα, προκειμένου να αυξηθούν οι διασυνοριακές συνδέσεις και να βελτιωθεί ο δείκτης συνδεσιμότητας δικτύου.

Τροπολογία 385

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 51 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού Συντονιστή κατά την εξέταση αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση βάσει του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (στο εξής: ΜΣΕ) για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή τις οριζόντιες προτεραιότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊού Συντονιστή, ώστε να εξασφαλίζονται η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής επαληθεύει αν τα έργα που προτείνουν τα κράτη μέλη για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του ΜΣΕ συνάδουν με τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών.

Τροπολογία

8. Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153, η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη του Ευρωπαϊού Συντονιστή κατά την εξέταση αιτήσεων για ενωσιακή χρηματοδότηση βάσει του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (στο εξής: ΜΣΕ) για τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή τις οριζόντιες προτεραιότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊού Συντονιστή, ώστε να εξασφαλίζονται η συνοχή και η περαιτέρω ανάπτυξη κάθε διαδρόμου ή οριζόντιας προτεραιότητας, **λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη βελτίωση των δεικτών συνδεσιμότητας δικτύου**. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής επαληθεύει αν τα έργα που προτείνουν τα κράτη μέλη **ή, κατά περίπτωση, οι γειτονικές χώρες** για συγχρηματοδότηση στο πλαίσιο του ΜΣΕ συνάδουν με τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών.

Τροπολογία 386

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51 – παράγραφος 8 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Όταν υποβάλλονται αιτήσεις για ενωσιακή χρηματοδότηση στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) για ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ή οριζόντιες προτεραιότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊού Συντονιστή, ο οικείος Ευρωπαίος Συντονιστής αξιολογεί τις εν λόγω αιτήσεις με βάση τη συνοχή τους και την πρόοδο κάθε ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών ή οριζόντιας προτεραιότητας, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη βελτίωση των δεικτών συνδεσιμότητας δικτύου. Ο Ευρωπαίος Συντονιστής διαβιβάζει την αξιολόγησή του στην Επιτροπή.

Τροπολογία 387

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 51 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

9. Σε περίπτωση που ο Ευρωπαίος Συντονιστής δεν είναι ικανός να διεκπεραιώσει την αποστολή του κατά τρόπο ικανοποιητικό και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή να ανακαλέσει τον διορισμό του και να διορίσει νέο Ευρωπαίο Συντονιστή, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

9. Σε περίπτωση που ο Ευρωπαίος Συντονιστής δεν είναι ικανός να διεκπεραιώσει την αποστολή του κατά τρόπο ικανοποιητικό και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή, **κατόπιν διαβούλευσης με το Κοινοβούλιο**, μπορεί ανά πάσα στιγμή να ανακαλέσει τον διορισμό του και να διορίσει νέο Ευρωπαίο Συντονιστή, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 388

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 52 – παράγραφος 2

2. Το «Φόρουμ του διαδρόμου» συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν για τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου όσον αφορά το τμήμα τους του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και εξασφαλίζουν την εκπροσώπηση των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

2. Το «Φόρουμ του διαδρόμου» συγκροτείται επίσημα και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη συμφωνούν για τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου όσον αφορά το τμήμα τους του ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και εξασφαλίζουν την εκπροσώπηση των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, **των θαλάσσιων λιμένων και των εσωτερικών πλωτών οδών, καθώς και, κατά περίπτωση, των αστικών κόμβων, των οικείων περιφερειακών και τοπικών αρχών, και των εντεταλμένων αρχών όπως ορίζονται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή ζητεί τη γνώμη των γειτονικών χωρών σχετικά με τη συμμετοχή τους στο Φόρουμ του διαδρόμου όσον αφορά τα τμήματά τους στον ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών.**

Τροπολογία 389

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Κατόπιν συμφωνίας των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, **και έπειτα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες**, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να συστήνει και να προεδρεύει σε ομάδες εργασίας για τον διάδρομο, οι οποίες επικεντρώνονται στα εξής:

Τροπολογία 390

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζα) υποστήριξη της συνοχής μεταξύ των εθνικών και των ευρωπαϊκών σχεδίων·

Τροπολογία 391

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο ζ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ζβ) στρατιωτική κινητικότητα και υποδομές διπλής χρήσης.

Τροπολογία 392

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι εκπρόσωποι των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προσκαλούνται στο σχετικό φόρουμ των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Ομοίως, οι Συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών προσκαλούνται σε σχετικές εκτελεστικές συνεδριάσεις των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

Τροπολογία 393

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 52 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Το συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες συγκροτείται και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Στο λόγω φόρουμ επιτρέπεται

4. Το συμβουλευτικό φόρουμ για τις οριζόντιες προτεραιότητες συγκροτείται και προεδρεύεται από τον Ευρωπαϊό Συντονιστή. Στο λόγω φόρουμ επιτρέπεται

να συμμετέχουν ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, εκπρόσωποι των σχετικών τομέων. Τα κράτη μέλη διορίζουν εθνικό συντονιστή για το ERTMS, ο οποίος παρίσταται στο συμβουλευτικό φόρουμ για το ERTMS. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί επίσης να συστήνει ad hoc ομάδες εργασίας.

να συμμετέχουν ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και, κατά περίπτωση, **ενδιαφερόμενες γειτονικές χώρες και εκπρόσωποι των σχετικών τομέων, συμπεριλαμβανομένων των εντεταλμένων αρχών όπως ορίζονται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ**. Τα κράτη μέλη διορίζουν εθνικό συντονιστή για το ERTMS, ο οποίος παρίσταται στο συμβουλευτικό φόρουμ για το ERTMS. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί επίσης να συστήνει ad hoc ομάδες εργασίας.

Τροπολογία 394

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής **μπορεί να** διαβουλευτεί με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους διαχειριστές υποδομής, τους φορείς εκμετάλλευσης **μεταφορών, ιδίως εκείνους που είναι μέλη των διοικητικών δομών των σιδηροδρομικών** εμπορευματικών μεταφορών, τον κλάδο προμήθειας, τους χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του. Επιπλέον, ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για το ERTMS συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», και ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Τροπολογία

6. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής διαβουλευτεί με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, **τις εντεταλμένες αρχές όπως ορίζονται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ, τους αστικούς κόμβους, τους διαχειριστές υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των εντεταλμένων αρχών λιμένων, τους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τις διοικητικές δομές των εμπορευματικών μεταφορών, τον κλάδο προμήθειας, τους χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών, τους ειδικούς σε θέματα προσβασιμότητας** και τους εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών σε σχέση με το πρόγραμμα εργασιών και την υλοποίησή του. Επιπλέον, ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για το ERTMS συνεργάζεται στενά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κοινή επιχείρηση «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», και ο αρμόδιος Ευρωπαϊός Συντονιστής για τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Τροπολογία 395

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Προκειμένου να δημιουργηθεί ισχυρή και κεντρική διακυβέρνηση του ERTMS σε επίπεδο ΕΕ στο μέλλον, η οποία θα περιλαμβάνει τη διακυβέρνηση της χρηματοδότησης, τον προγραμματισμό εθνικών σχεδίων εφαρμογής, την έρεση πόρων, την υιοθέτηση από την αγορά, τη μετατροπή και τη μετάβαση, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής για το ERTMS, καθώς και οι εθνικοί εκπρόσωποι διαχειριστών υποδομών και σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, διευκολύνουν και προάγουν την εν λόγω διακυβέρνηση, ώστε να διασφαλίζεται η έγκαιρη και εναρμονισμένη ανάπτυξη·

Τροπολογία 396

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 52 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής μπορεί να συνεργάζεται με διεθνείς οργανισμούς όσον αφορά δραστηριότητες που σχετίζονται με τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, οι οποίες εκτείνονται σε γειτονικές χώρες που είναι μέλη των εν λόγω διεθνών οργανισμών.

Τροπολογία 397

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Κάθε Ευρωπαϊός Συντονιστής των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και

1. Κάθε Ευρωπαϊός Συντονιστής των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και

των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καταρτίζει, το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, στη συνέχεια, κάθε **τέσσερα** έτη, πρόγραμμα εργασιών το οποίο παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας της αρμοδιότητάς του, της συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και τις προτεραιότητες όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξή του.

Τροπολογία 398

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το πρόγραμμα εργασιών καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβούλευσης με το Φόρουμ του διαδρόμου και τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ή το συμβουλευτικό φόρουμ των οριζόντιων προτεραιοτήτων. Το πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών εγκρίνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Η Επιτροπή διαβιβάζει το πρόγραμμα εργασιών, προς ενημέρωση, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Τροπολογία 399

των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων καταρτίζει, το αργότερο δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού και, στη συνέχεια, κάθε **δύο** έτη, πρόγραμμα εργασιών το οποίο παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του διαδρόμου ή της οριζόντιας προτεραιότητας της αρμοδιότητάς του, της συμμόρφωσής της με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού καθώς και τις προτεραιότητες όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξή του.

Τροπολογία

Το πρόγραμμα εργασιών καταρτίζεται σε στενή συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και κατόπιν διαβούλευσης με το Φόρουμ του διαδρόμου και τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ή το συμβουλευτικό φόρουμ των οριζόντιων προτεραιοτήτων. **Ο Ευρωπαίος Συντονιστής εξασφαλίζει επίσης, κατά περίπτωση, τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών και των σχετικών διεθνών οργανισμών στην κατάρτιση του προγράμματος εργασιών.** Το πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών εγκρίνεται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. **Ζητείται επίσης η γνώμη των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.** Η Επιτροπή διαβιβάζει το πρόγραμμα εργασιών, προς ενημέρωση, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) προσδιορισμό των ελλειπόντων κρίκων και των σημείων συμφόρησης που παρακωλύουν την ανάπτυξη του διαδρόμου·

Τροπολογία

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

Τροπολογία 400

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) ανάλυση της κατάστασης των διασυνοριακών τμημάτων, με στόχο τον προσδιορισμό προκλήσεων και την υποβολή προτάσεων για συγκεκριμένα μέτρα, ώστε να τηρηθούν οι ημερομηνίες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και να εξασφαλιστεί η συνοχή του οικονομικού προγραμματισμού των ενδιαφερόμενων κρατών μελών για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Τροπολογία 401

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) περιγραφή των πιθανών λύσεων για την αντιμετώπιση των επενδυτικών αναγκών και σημείων συμφόρησης, ειδικότερα όσον αφορά τις γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών του διαδρόμου·

ε) περιγραφή των πιθανών λύσεων για την αντιμετώπιση των επενδυτικών αναγκών και σημείων συμφόρησης, ειδικότερα όσον αφορά τις γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών του διαδρόμου, **προκειμένου να τηρούνται οι προθεσμίες·**

Τροπολογία 402

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

στ) σχέδιο με ενδιάμεσους στόχους για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, ψηφιακών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποδοτικότητας των πολυτροπικών μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή στα διασυνοριακά τμήματα και τους εθνικούς ελλείποντες κρίκους.

Τροπολογία

στ) σχέδιο με ενδιάμεσους στόχους για την εξάλειψη των φυσικών, τεχνικών, ψηφιακών, λειτουργικών και διοικητικών εμποδίων εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και για την αναβάθμιση της αποδοτικότητας **και της προσβασιμότητας** των πολυτροπικών μεταφορών, με ιδιαίτερη προσοχή **στις σιδηροδρομικές μεταφορές και** στα διασυνοριακά τμήματα **αυτών** και τους εθνικούς ελλείποντες κρίκους·

Τροπολογία 403

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 3 – στοιχείο στ – εδάφιο 1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για την ανάλυση των διοικητικών εμποδίων και την προετοιμασία του σχεδίου, ο Ευρωπαϊός Συντονιστής λαμβάνει υπόψη τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, τις εργασίες των εντεταλμένων αρχών όπως ορίζονται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ, καθώς και τις συστάσεις τυχόν αρμόδιων αρχών.

Τροπολογία 404

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 53 – παράγραφος 4 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής υποστηρίζει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών, ιδίως σε ό,τι αφορά:

4. Ο Ευρωπαϊός Συντονιστής υποστηρίζει τα κράτη μέλη **και, κατά περίπτωση, τις γειτονικές χώρες** κατά την εφαρμογή του προγράμματος εργασιών, ιδίως σε ό,τι αφορά:

Τροπολογία 405

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, μέσω του προσδιορισμού των προβλημάτων και σημείων συμφόρησης όσον αφορά την υλοποίηση, μεταξύ άλλων, των επιχειρησιακών ζητημάτων, σε κάθε διάδρομο ή για κάθε οριζόντια προτεραιότητα·

Τροπολογία

α) τον καθορισμό προτεραιοτήτων στο πλαίσιο του εθνικού σχεδιασμού, μέσω του προσδιορισμού των προβλημάτων και σημείων συμφόρησης όσον αφορά την υλοποίηση, μεταξύ άλλων, των επιχειρησιακών **και διοικητικών** ζητημάτων, σε κάθε διάδρομο ή για κάθε οριζόντια προτεραιότητα·

Τροπολογία 406

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 53 – παράγραφος 4 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) την παρακολούθηση των τάσεων σε σχέση με την πρόοδο του έργου και την έγκαιρη ειδοποίηση της Επιτροπής σχετικά με δονητικές σημαντικές καθυστερήσεις·

Τροπολογία 407

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Βασιζόμενη στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη καθορίζει τις προτεραιότητες του σχεδιασμού και **της χρηματοδότησης υποδομών και επενδύσεων.**

1. Βασιζόμενη στο πρώτο πρόγραμμα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των δύο οριζόντιων προτεραιοτήτων. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη καθορίζει τις προτεραιότητες του σχεδιασμού **υποδομών και επενδύσεων, καθώς και των χρονοδιαγραμμάτων σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1.**

Τροπολογία 408

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Με βάση το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας των Ευρωπαϊκών Συντονιστών, η Επιτροπή υποβάλλει ετήσια έκθεση υλοποίησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στα εθνικά κοινοβούλια, στην οποία περιγράφονται λεπτομερώς τα μέτρα που έλαβε για να διασφαλίσει την ολοκλήρωση του δικτύου όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό.

Η ετήσια έκθεση υλοποίησης περιλαμβάνει στοιχεία ανά χώρα για κάθε διάδρομο μεταφορών και:

α) περιλαμβάνει πρόβλεψη των έργων και των τεχνικών και επιχειρησιακών προτύπων, σε κάθε διάδρομο μεταφορών, για τα οποία υπάρχει κίνδυνος να μην τηρηθούν οι προθεσμίες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

αα) περιλαμβάνει ανάλυση των επενδύσεων που απαιτούνται στα προγράμματα μακροπρόθεσμης συντήρησης, όπως ορίζονται στο άρθρο 48, σε κάθε διάδρομο μεταφορών, καθώς και τυχόν ελλείψεις που διαπιστώθηκαν στη συντήρηση ή τους απαιτούμενους χρηματοδοτικούς πόρους·

β) περιλαμβάνει επεξήγηση των λόγων για τους οποίους η Επιτροπή δεν κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει σχετικά με έργα που προσδιορίζονται στο στοιχείο α)·

γ) παρέχει ενημέρωση σχετικά με εν εξελίξει διαδικασίες επί παραβάσει·

δ) παρέχει ενημέρωση σχετικά με παρεκκλίσεις από τα επιχειρησιακά και τεχνικά πρότυπα·

ε) περιλαμβάνει εκτίμηση των

επιπτώσεων που έχουν σε γειτονικές χώρες οι χορηγηθείσες παρεκκλίσεις από τεχνικά και επιχειρησιακά πρότυπα και προθεσμίες όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 409

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 54 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 54α

*Συμφωνίες υψηλού επιπέδου με
γειτονικές χώρες*

1. Με βάση το πρώτο πρόγραμμα εργασιών των Ευρωπαϊών Συντονιστών, μπορούν να συνάπτονται συμφωνίες υψηλού επιπέδου μεταξύ της Ένωσης και των ενδιαφερόμενων γειτονικών χωρών για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και για τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες, κατά περίπτωση.

2. Οι συμφωνίες υψηλού επιπέδου που αναφέρονται στο παρόν άρθρο καθορίζουν τις προτεραιότητες του σχεδιασμού και της χρηματοδότησης υποδομών και επενδύσεων. Περιλαμβάνουν επίσης διατάξεις σχετικά με την κοινοποίηση, εκ μέρους των γειτονικών χωρών, τακτικών εκθέσεων σχετικά με την πρόοδο που πραγματοποιείται κατά την υλοποίηση των έργων, αναφέροντας ιδίως τις χρηματοδοτικές δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο εθνικό σχέδιο προϋπολογισμού.

Τροπολογία 410

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 55 – παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις. Στις εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνεται η ετήσια διαβίβαση δεδομένων μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Το σύστημα περιλαμβάνει τεχνικές πληροφορίες και πληροφορίες σχετικά με τη χρηματοδότηση οι οποίες αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων κοινού ενδιαφέροντος και τις αντίστοιχες επενδύσεις, **μεταξύ άλλων για διασυνοριακά έργα**. Στις εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνεται η ετήσια διαβίβαση δεδομένων μέσω του διαδραστικού συστήματος γεωγραφικών και τεχνικών πληροφοριών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (TENtec). Το σύστημα περιλαμβάνει τεχνικές πληροφορίες και πληροφορίες σχετικά με τη χρηματοδότηση οι οποίες αφορούν έργα κοινού ενδιαφέροντος στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών καθώς και πληροφορίες σχετικά με την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Τροπολογία 411

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 55 – παράγραφος 3 α (νέα)

3α. Η Επιτροπή θεσπίζει δείκτη συνδεσιμότητας δικτύου με στόχο την κατηγοριοποίηση του επιπέδου ενοποίησης που επιτυγχάνεται με τη χρήση υπηρεσιών σε κάθε δίκτυο μεταφορών, και την παρουσίαση των δυνατοτήτων τους. Ο εν λόγω δείκτης συνδεσιμότητας δικτύου αποτελείται από δείκτες συνδεσιμότητας για τους κύριους τρόπους μεταφοράς. Οι εν λόγω δείκτες συνδεσιμότητας προσδιορίζουν τη συνοχή, την ποιότητα, την ποικιλομορφία της προσφοράς, καθώς και τις επιλογές διατροπικότητας.

Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι ο δείκτης συνδεσιμότητας δικτύου επικαιροποιείται τακτικά ανάλογα με την υλοποίηση των

έργων στο ΔΕΔ-Μ.

Ο δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κριτήριο για τη διοχέτευση ενωσιακών κονδυλίων σε σημεία όπου υπάρχει έλλειψη συνδεσιμότητας.

Τροπολογία 412

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Όσον αφορά τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών, η Επιτροπή πραγματοποιεί και ενημερώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη της αγοράς μεταφορών όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον διάδρομο για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών, καθώς μέτρα για την ενίσχυση της προβλεψιμότητας της υλοποίησης και τη διευκόλυνση της τήρησης των σχετικών προθεσμιών. Κατά την εκπόνηση και την επικαιροποίηση της εν λόγω μελέτης, η Επιτροπή εξασφαλίζει τη συμμετοχή του συντονιστή του σχετικού ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και του διοικητικού συμβουλίου του σχετικού σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου.

Τροπολογία 413

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Με την επιφύλαξη του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 172 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 60

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II, ιδίως προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από τα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στα άρθρα 20, 24 και 32. Κατά την προσαρμογή των εν λόγω παραρτημάτων, η Επιτροπή:

Τροπολογία 414

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) συμπεριλαμβάνει θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία τριετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά υπερéβη το αντίστοιχο όριο·

Τροπολογία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 415

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) αποκλείει θαλάσσιους λιμένες και **λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και** αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του 85 % του αντίστοιχου ορίου·

Τροπολογία

β) αποκλείει θαλάσσιους λιμένες και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του 85 % του αντίστοιχου ορίου, **εκτός από τους λιμένες που παρέχουν το μοναδικό σημείο πρόσβασης σε περιφέρεια NUTS 3 στο εκτεταμένο δίκτυο, ή εκτός εάν αποδειχθεί από το οικείο κράτος μέλος, με επαρκή αποδεικτικά στοιχεία, ότι ο εν λόγω κόμβος έχει υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και γεωστρατηγική σημασία για την ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά και την άμυνα της Ένωσης·**

Τροπολογία 416

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

βα) μπορεί να περιλαμβάνει θαλάσσιους λιμένες στο εκτεταμένο ή στο κεντρικό δίκτυο, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία του θαλάσσιου λιμένα αυξήθηκε λόγω της γεωστρατηγικής σημασίας του για την Ένωση και εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 25·

Τροπολογία 417

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) περιλαμβάνει αστικούς κόμβους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των κατοίκων υπερβαίνει τους 100 000·

γ) περιλαμβάνει αστικούς κόμβους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των κατοίκων *στη λειτουργική αστική περιοχή* υπερβαίνει τους 100 000, *και με την έγκριση του οικείου κράτους μέλους·*

Τροπολογία 418

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) μπορεί να περιλαμβάνει αστικούς κόμβους στον κατάλογο του παραρτήματος II, κατόπιν αιτήματος του οικείου κράτους μέλους, εάν ο αστικός κόμβος βρίσκεται κατά μήκος ευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών και εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του

Τροπολογία 419

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γβ) μπορεί να αποκλείει αστικούς κόμβους από τον κατάλογο του παραρτήματος II, κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους και με την έγκριση του οικείου αστικού κόμβου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι ο αριθμός των κατοίκων στη λειτουργική αστική περιοχή είναι μικρότερος των 100 000·

Τροπολογία 420

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) περιλαμβάνει πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που έχουν προσδιοριστεί από το κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 4, στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών·

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Τροπολογία 421

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ε) αναπροσαρμόζει τους χάρτες των οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών υποδομών αποκλειστικά και μόνον ώστε να αποτυπώνουν την πρόοδο για την περάτωση του δικτύου. Κατά την αναπροσαρμογή αυτών των χαρτών, η Επιτροπή δεν δέχεται καμία

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

αναπροσαρμογή χάραξης οδού πέραν αυτής που επιτρέπεται από τη σχετική διαδικασία αδειοδότησης του αντίστοιχου σχεδίου.

Τροπολογία 422

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 56 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως γ) βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στατιστικές των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών των κρατών μελών. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) βασίζονται στο σχέδιο δράσης που αναφέρεται στο άρθρο 35 παράγραφος 4. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) βασίζονται στις πληροφορίες που παρέχονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1.

Τροπολογία

Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) έως γ) βασίζονται στις τελευταίες διαθέσιμες στατιστικές που δημοσιεύει η Eurostat ή, αν αυτές δεν είναι διαθέσιμες, στις στατιστικές των εθνικών στατιστικών υπηρεσιών των κρατών μελών, **ενώ εξαιρούνται τα έτη που επηρεάζονται από κυκλικούς παράγοντες που προκαλούν σημαντική μείωση των ροών κυκλοφορίας**. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο δ) βασίζονται στο σχέδιο δράσης που αναφέρεται στο άρθρο 35 παράγραφος 4. Οι αναπροσαρμογές που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο ε) βασίζονται στις πληροφορίες που παρέχονται από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1.

Τροπολογία 423

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 57 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι εθνικές διαδικασίες αναφορικά με τη συμμετοχή ή τις διαβουλεύσεις με περιφερειακές και τοπικές αρχές και την κοινωνία των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, στα στάδια σχεδιασμού και κατασκευής των έργων. Η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι εθνικές διαδικασίες αναφορικά με τη συμμετοχή ή τις διαβουλεύσεις με περιφερειακές και τοπικές αρχές και την κοινωνία των πολιτών που επηρεάζονται από έργα κοινού ενδιαφέροντος λαμβάνονται κατάλληλα υπόψη, εφόσον ενδείκνυται, στα στάδια σχεδιασμού και κατασκευής των έργων, **τηρουμένων**

προάγει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών στον τομέα αυτόν, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διαβουλεύσεις και τη συμπερίληψη ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

παράλληλα των προθεσμιών για τις εν λόγω διαβουλεύσεις όπως ορίζονται στην οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή προάγει την ανταλλαγή ορθών πρακτικών στον τομέα αυτόν, ιδίως σε ό,τι αφορά τις διαβουλεύσεις και τη συμπερίληψη ατόμων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.

Τροπολογία 424

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 58 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Τα εθνικά σχέδια επενδύσεων περιλαμβάνουν όλα τα έργα κοινού ενδιαφέροντος και τις σχετικές επενδύσεις που απαιτούνται για την έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου.

Τροπολογία

2. Τα εθνικά σχέδια επενδύσεων περιλαμβάνουν όλα τα έργα κοινού ενδιαφέροντος και τις σχετικές επενδύσεις που απαιτούνται για την έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου, *μεταξύ άλλων για διασυνοριακά έργα.*

Τροπολογία 425

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 58 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα προσχέδια εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων, ή τυχόν τροποποιήσεις αυτών, με σκοπό την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τουλάχιστον δώδεκα μήνες πριν από την έγκρισή τους. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει *γνώμη*, το αργότερο έξι μήνες μετά την κοινοποίηση από το κράτος μέλος, σχετικά με τη συνοχή των προσχεδίων των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών του αντίστοιχου διαδρόμου/-ων καθώς και με τις οριζόντιες προτεραιότητες και τις εκτελεστικές

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα προσχέδια εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων, ή τυχόν τροποποιήσεις αυτών, με σκοπό την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, τουλάχιστον δώδεκα μήνες πριν από την έγκρισή τους. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει *απόφαση*, το αργότερο έξι μήνες μετά την κοινοποίηση από το κράτος μέλος, σχετικά με τη συνοχή των προσχεδίων των εθνικών σχεδίων και προγραμμάτων με τις προτεραιότητες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τις προτεραιότητες που καθορίζονται στα προγράμματα εργασιών του αντίστοιχου διαδρόμου/-ων καθώς και με τις οριζόντιες προτεραιότητες και τις εκτελεστικές

πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, το αργότερο δύο μήνες από την κοινοποίηση της **γνώμης**, για τα μέτρα που έχουν λάβει για να συμμορφωθούν με τις συστάσεις που **εκτίθενται στη γνώμη**.

πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 54 παράγραφος 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, το αργότερο δύο μήνες από την κοινοποίηση της **απόφασης**, για τα μέτρα που έχουν λάβει για να συμμορφωθούν με τις συστάσεις, **και λαμβάνουν κάθε απαραίτητο διορθωτικό μέτρο πριν από την τελική έγκριση του εθνικού σχεδίου. Τα έργα στο πλαίσιο εθνικών σχεδίων που δεν ευθυγραμμίζονται με την πολιτική της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών δεν θεωρείται ότι έχουν προτεραιότητα για να λάβουν κονδύλια της Ένωσης.**

Τροπολογία 426

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 61 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου **2028**, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαϊών Συντονιστών, αξιολογεί την υλοποίηση του κεντρικού δικτύου και, ειδικότερα, τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 427

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 61 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά την αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη η ετήσια έκθεση κατάστασης και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 5 στοιχείο ε) και του άρθρου 53 παράγραφος 1 αντίστοιχα.

Τροπολογία

Κατά την αξιολόγηση λαμβάνονται υπόψη **τα εθνικά σχέδια μεταφορών και επενδύσεων**, η ετήσια έκθεση κατάστασης και τα προγράμματα εργασιών που καταρτίζουν οι Ευρωπαίοι Συντονιστές δυνάμει του άρθρου 51 παράγραφος 5 στοιχείο ε) και του άρθρου 53 παράγραφος 1 αντίστοιχα.

Τροπολογία 428

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 61 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου **2028**, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με τα κράτη μέλη, ως ενδείκνυται, και με τη συνδρομή των Ευρωπαϊών Συντονιστών, επανεξετάζει την υλοποίηση του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου δικτύου, κατά την οποία αξιολογεί:

Τροπολογία 429

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 61 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) τη συμμόρφωσή της προς τον παρόντα κανονισμό·

Τροπολογία

α) τη συμμόρφωσή της προς τον παρόντα κανονισμό, **συμπεριλαμβανομένων του βαθμού συμμόρφωσης με τους στόχους που έχουν τεθεί για το 2030, καθώς και των μέτρων που απαιτούνται ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους επόμενους στόχους, όπως τους στόχους για το 2040 και το 2050·**

Τροπολογία 430

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 61 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

β) την πρόοδο που σημειώνεται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, **συμπεριλαμβανομένων τυχόν σημαντικών καθυστερήσεων σε συγκεκριμένα έργα ή τμήματα του δικτύου·**

Τροπολογία 431

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Σε περίπτωση **σημαντικής** καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο σε σύγκριση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 54 ή **ή** στα εθνικά σχέδια για τις μεταφορές και τις επενδύσεις ή άλλα σχετικά έγγραφα έργων, **η Επιτροπή δύναται να ζητήσει** από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η να αιτιολογήσει την καθυστέρηση. Το κράτος μέλος/-η διαβιβάζει την εν λόγω αιτιολόγηση εντός τριμήνου από το σχετικό αίτημα. Βάσει της δοθείσας απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.

Τροπολογία 432

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Σε περίπτωση που το τμήμα που παρουσιάζει καθυστέρηση αφορά ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, κατά την αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα συμμετέχει και ο Ευρωπαϊός Συντονιστής.

Τροπολογία

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο σε σύγκριση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 54 ή στα εθνικά σχέδια για τις μεταφορές και τις επενδύσεις ή άλλα σχετικά έγγραφα έργων, **καθώς και σε περίπτωση καθυστερήσεων σε έργα που ορίζονται στο άρθρο 5 της οδηγίας για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή ζητεί** από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η να αιτιολογήσει την καθυστέρηση. Το κράτος μέλος/-η διαβιβάζει την εν λόγω αιτιολόγηση εντός τριμήνου από το σχετικό αίτημα. Βάσει της δοθείσας απάντησης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος/-η προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα στο οποίο οφείλεται η καθυστέρηση.

Τροπολογία

2. Σε περίπτωση που το τμήμα που παρουσιάζει καθυστέρηση αφορά ευρωπαϊκό διάδρομο μεταφορών, κατά την αναζήτηση λύσης στο πρόβλημα συμμετέχει και ο Ευρωπαϊός Συντονιστής, **παράλληλα με την απαίτηση της παραγράφου 1.**

Τροπολογία 433

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή **δύναται**, αφότου εξετάσει την αιτιολόγηση που παρείχε το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η δυνάμει του πρώτου εδαφίου, **να** απευθύνει απόφαση προς το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, στην οποία διαπιστώνεται ότι η **σημαντική** καθυστέρηση όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο εκτεταμένο δίκτυο οφείλεται στο/στα κράτος/-η μέλος/-η, χωρίς να υφίσταται αντικειμενική αιτιολόγηση για την καθυστέρηση. Η Επιτροπή παρέχει στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η χρονικό διάστημα 6 μηνών προκειμένου να άρει **τη σημαντική** καθυστέρηση.

Τροπολογία

Η Επιτροπή, αφότου εξετάσει την αιτιολόγηση που παρείχε το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η δυνάμει του πρώτου εδαφίου, απευθύνει απόφαση προς το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, στην οποία διαπιστώνεται ότι η καθυστέρηση όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ή στο εκτεταμένο δίκτυο οφείλεται στο/στα κράτος/-η μέλος/-η, χωρίς να υφίσταται αντικειμενική αιτιολόγηση για την καθυστέρηση. Η Επιτροπή παρέχει στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η χρονικό διάστημα 6 μηνών προκειμένου να άρει **την** καθυστέρηση.

Τροπολογία 434

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε περίπτωση που το καθυστερούμενο τμήμα αφορά έργο που στηρίζεται από ενωσιακά κονδύλια υπό άμεση διαχείριση, ενδέχεται να επιβληθεί μείωση του ποσού της επιχορήγησης και/ή τροποποίηση ή τερματισμός της συμφωνίας επιχορήγησης, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 435

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 62 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης όσον αφορά την έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο σε σύγκριση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται στις εκτελεστικές πράξεις του άρθρου 54 του παρόντος κανονισμού ή στα εθνικά σχέδια για τις μεταφορές και τις επενδύσεις ή άλλα σχετικά έγγραφα έργων, καθώς και σε περίπτωση καθυστερήσεων σε έργα που ορίζονται στο άρθρο 5 της οδηγίας για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή κινεί αμέσως διαδικασία επί παραβάσει.

Τροπολογία 436

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 62 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. Σε περίπτωση που το τμήμα που παρουσιάζει καθυστέρηση ή σημαντική καθυστέρηση αφορά έργο που στηρίζεται από ενωσιακά κονδύλια υπό άμεση διαχείριση, ενδέχεται να επιβληθεί μείωση του ποσού της επιχορήγησης και/ή τροποποίηση ή τερματισμός της συμφωνίας επιχορήγησης, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.

Τροπολογία 437

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 63 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, καθώς και οι

Οι διατάξεις περί σιδηροδρόμων, και ειδικότερα οποιαδήποτε απαίτηση σύνδεσης αερολιμένων και λιμένων με τους σιδηροδρόμους, καθώς και οι

διατάξεις περί ασφαλούς και προστατευμένης στάθμευσης και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν ισχύουν για την Κύπρο, τη Μάλτα και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους.

Τροπολογία 438

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 63 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

διατάξεις περί ασφαλούς και προστατευμένης στάθμευσης και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών δεν ισχύουν για την Κύπρο, τη Μάλτα, **τα νησιά** και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους.

Τροπολογία

Το άρθρο 16α δεν εφαρμόζεται στην Ιρλανδία.

(βλ. τροποποιημένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - σημείο 9)

Τροπολογία 439

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 65 – εδάφιο 1 – σημείο 7 Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το διοικητικό συμβούλιο πραγματοποιεί και ενημερώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα μελέτη της αγοράς μεταφορών όσον αφορά τις εξελίξεις που διαπιστώνονται ή αναμένονται στην κίνηση στον εμπορευματικό διάδρομο για τους διάφορους τύπους κίνησης, τόσο από άποψη εμπορευματικών όσο και από άποψη επιβατικών μεταφορών. Η μελέτη εξετάζει επίσης, εφόσον απαιτείται, το κοινωνικοοικονομικό κόστος και τα οφέλη που απορρέουν από την ανάπτυξη του εμπορευματικού διαδρόμου.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 440

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 65 – εδάφιο 1 – σημείο 8
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010
Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η συνεργασία και η διαβούλευση αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

Τροπολογία

3. Η συνεργασία και η διαβούλευση **μεταξύ όλων των μερών** αφορούν, ειδικότερα, τα εξής:

Τροπολογία 441

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 65 – εδάφιο 1 – σημείο 8
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010
Άρθρο 11 – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) την ανάγκη στοχευμένων επενδύσεων με σκοπό την εξάλειψη των τοπικών σημείων συμφόρησης, όπως βρόχοι σύνδεσης, βελτιώσεις σε κόμβους και υποδομές τελευταίου χιλιομέτρου ή τεχνικός εξοπλισμός για την ενίσχυση των λειτουργικών επιδόσεων.

Τροπολογία

γ) την ανάγκη στοχευμένων επενδύσεων με σκοπό **την αναβάθμιση υποδομών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ΔΕΔ-Μ** και την εξάλειψη των τοπικών σημείων συμφόρησης, όπως βρόχοι σύνδεσης, βελτιώσεις σε κόμβους και υποδομές τελευταίου χιλιομέτρου ή τεχνικός εξοπλισμός για την ενίσχυση των λειτουργικών επιδόσεων.

Τροπολογία 442

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 65 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010
Άρθρο 22 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε **τέσσερα** έτη από την ημερομηνία δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου, η εκτελεστική επιτροπή του άρθρου 8 παράγραφος 1 υποβάλλει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της υλοποίησης του συγκεκριμένου εκτελεστικού σχεδίου για τον διάδρομο αυτό. Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση

Τροπολογία

1. Κάθε **δύο** έτη από την ημερομηνία δημιουργίας εμπορευματικού διαδρόμου, η εκτελεστική επιτροπή του άρθρου 8 παράγραφος 1 υποβάλλει στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της υλοποίησης του συγκεκριμένου εκτελεστικού σχεδίου για τον διάδρομο αυτό. Η Επιτροπή προβαίνει σε ανάλυση των εν λόγω αποτελεσμάτων

των εν λόγω αποτελεσμάτων και κοινοποιεί την εν λόγω ανάλυση στην επιτροπή του άρθρου 21.

και κοινοποιεί την εν λόγω ανάλυση στην επιτροπή του άρθρου 21.

Τροπολογία 443

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 2 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— το Galati ως τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών (RRT)

Τροπολογία 444

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 2 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Buzau - Galati

Τροπολογία 445

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 3 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

— Craiova - Caracal - Alexandria - București

Τροπολογία 446

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 3 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— Craiova - Pitești

Τροπολογία 447

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 9 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

**— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Colmar - Freiburg**

Τροπολογία 448

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 9 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

**— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Haguenau - Roeschwoog - Rastatt**

Τροπολογία 449

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 11 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθενται:

**— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Zwolle (NL) - Münster (DE)**

Τροπολογία 450

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 11 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική γραμμή από Emmen (NL) σε Rheine (DE)

Τροπολογία 451

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 11 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή Amsterdam (NL) - Groningen (NL) - Bremen (DE)

Τροπολογία 452

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 11 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Συμπερίληψη της σιδηροδρομική σύνδεσης «Lelylijn» από Amsterdam σε Groningen (NL)

Τροπολογία 453

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 454

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— Karlsruhe (DE) Wörth - Lauterbourg (FR) - Strasbourg (FR)

Τροπολογία 455

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή Nürnberg - Amberg - Furth im Wald (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 456

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή Lübeck – Travemünde Skandinavienkai (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 457

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή *Neumünster – Bad Oldesloe* (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 458

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23 και μέρος 13 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή *Colmar-Freiburg* (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 459

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 12 – σημείο 23 και μέρος 13 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:
— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή *Rastatt - Hagenau* (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 460

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 13 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— *Berlin - Kostrzyn* (συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 461

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 13 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο
προστίθεται:***

***— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Amsterdam (NL) - Groningen (NL) -
Bremen (DE)***

Τροπολογία 462

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 13 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

***— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Nürnberg - Amberg - Furth im Wald
(συμβατική/κατασκευή νέας γραμμής)***

Τροπολογία 463

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

***— Zaragoza-Tardienta (σιδηροδρομική
εμπορευματική γραμμή)***

Τροπολογία 464

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Zaragoza-Lleida-Tarragona
(εμπορευματική/συμβατική γραμμή)*

Τροπολογία 465

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Santiago - Vigo - Ourense
(σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή /
≥ 200 km/h / νέα κατασκευή)*

Τροπολογία 466

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— El Ferrol - A Coruña (σιδηροδρομική
εμπορευματική γραμμή / ≥ 200 km/h.)
— El Ferrol - Lugo - Monforte
(σιδηροδρομική εμπορευματική γραμμή /
≥ 200 km/h.)*

Τροπολογία 467

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο
προστίθεται:
— Astorga – Zamora – Salamanca –
Plasencia (επιβατική και εμπορευματική*

σιδηροδρομική γραμμή / κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 468

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Alicante - San Isidro (εμπορευματική και επιβατική ≥ 200 km/h)

Τροπολογία 469

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Λιμένας της Bahía de Cádiz

Τροπολογία 470

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— Granada – Motril επιβατική και εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή / συμβατική / κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 471

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στις ακόλουθες γραμμές του κεντρικού

δικτύου προστίθεται υψηλή ταχύτητα για σιδηροδρομικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές:

Ramplona (ES) - Ezkio/Itxaso (ES)

Τροπολογία 472

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Rau - Huesca (εμπορευματική και επιβατική γραμμή)

Τροπολογία 473

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 16 – σημείο 23 και μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στις ακόλουθες γραμμές του κεντρικού δικτύου προστίθεται υψηλή ταχύτητα για σιδηροδρομικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές:

Bilbao (ES) - Santander (ES)

Τροπολογία 474

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Santiago - Ourense (σιδηροδρομική επιβατική γραμμή / ≥ 200 km/h)

Τροπολογία 475

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

- **Utrera - Granada - Almería**
(σιδηροδρομική επιβατική και εμπορική γραμμή / ≥ 200 km/h)

Τροπολογία 476

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

- **Medina del Campo – Salamanca – Fuentes de Oñoro** (σιδηροδρομική επιβατική γραμμή / ≥ 200 km/h)
- **Madrid – Adanero – Tordesillas – Benavente – Ponferrada – Lugo – A Coruña** (οδικό δίκτυο)
- **Astorga – León – Carrión de los Condes – Burgos** (οδικό δίκτυο)
- **Λιμένας Bahía de Cádiz**
- **Vigo - Porto** (σιδηροδρομική επιβατική γραμμή / ≥ 200 km/h)

Τροπολογία 477

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 17 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

- **Sevilla – Huelva – Faro**
(σιδηροδρομική επιβατική γραμμή / ≥ 200 km/h / κατασκευή νέας γραμμής)
- **Córdoba - Jaén – Granada**
(συμβατική)
- **Madrid – Alcázar de San Juan – Jaén**
(συμβατική)

- *Bilbao – Santander (σιδηροδρομική επιβατική και εμπορική γραμμή / ≥ 200 km/h / κατασκευή νέας γραμμής)*

Τροπολογία 478

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Bussoleno - Avigliana (≥ 200 km/h)

— Orbassano - Torino S.Paolo (≥ 200 km/h)

Τροπολογία 479

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Bologna – Ancona (≥ 200 km/h)

Τροπολογία 480

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Ancona – Foggia (≥ 200 km/h)

Τροπολογία 481

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23 και μέρος 19 – σημείο 23**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική εμπορική / επιβατική γραμμή Zagreb (HR) - Maribor (SI) - Graz (AT) (συμβατική / κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 482

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23 και μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική εμπορευματική/επιβατική γραμμή Pula - Buzet (HR) - Dinača (SI) - Trieste (IT) / Lurroglan – Buzet - κρατικά σύνορα (SI) - Prežnica (SI)

Τροπολογία 483

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23 και μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική εμπορευματική και επιβατική γραμμή Battipaglia - Praia a mare

Τροπολογία 484

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23 και μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθενται:

— οι εμπορευματικές σιδηροδρομικές παρακάμψεις του *Bolzano* και του *Rovereto* (συμβατικές).

Τροπολογία 485

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 18 – σημείο 23 και μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— η εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή και η επιβατική σιδηροδρομική γραμμή *Caltanissetta – Marsala/Agrigento/Licata/Gela/Pozzallo* (συμβατικές)

Τροπολογία 486

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— *Bussoleno - Avigliana* (≥ 200 km/h)
— *Orbassano - Torino S.Paolo* (≥ 200 km/h)

Τροπολογία 487

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— *Bologna - Ancona* (≥ 200 km/h)

Τροπολογία 488

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο
προστίθεται:**

— *Ancona – Foggia (≥ 200 km/h)*

Τροπολογία 489

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Συμπερίληψη των ακόλουθων τμημάτων
ως σιδηροδρομικών επιβατικών γραμμών
υψηλής ταχύτητας (≥ 250 km/h):**

— *Milano – Treviglio (κεντρικό δίκτυο)*

— *Treviglio – Verona (κεντρικό δίκτυο)*

Τροπολογία 490

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο
προστίθεται:**

— *η επιβατική σιδηροδρομική γραμμή
Bari – Brindisi – Lecce (συμβατική)*

— *η επιβατική σιδηροδρομική γραμμή
Bologna – Foggia (υψηλής ταχύτητας)*

— *η επιβατική σιδηροδρομική γραμμή
Pisa – Roma (συμβατική)*

— *ο αυτοκινητόδρομος Rosignano
Marittimo – Civitavecchia.*

Τροπολογία 491

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 1 – μέρος 19 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:
Οδική σύνδεση Rijeka - Divača (SI) - Trieste (IT), οδική σύνδεση Kanfanar – Umag – κρατικά σύνορα (SI)

Τροπολογία 492

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 21 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:
— Craiova-Caracal-Alexandria-București
Το Galati προστίθεται ως τερματικός σταθμός οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών

Τροπολογία 493

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 1 – μέρος 21 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται
— Craiova - Pitesti

Τροπολογία 494

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος AT

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Klagenfurt
Τερματικοί σταθμοί οδικών
σιδηροδρομικών μεταφορών **Εκτεταμένο**
(Villach-Fürnitz)

Ονομασία κόμβου Klagenfurt
Τερματικοί σταθμοί οδικών
σιδηροδρομικών μεταφορών **Κεντρικό**
(Villach-Fürnitz)

Τροπολογία 495

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος DE

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου Föhr Amrum

Τροπολογία

Διαγραφή του κόμβου.

Τροπολογία 496

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος DE

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου List auf Sylt

Τροπολογία

Διαγραφή του κόμβου.

Τροπολογία 497

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος DE

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου Wyk auf Föhr

Τροπολογία

Διαγραφή του κόμβου.

Τροπολογία 498

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος DE

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου Kiel

Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Kiel

Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 499

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου Castellón
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Castellón
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 500

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Vilagarcía de Arousa
Θαλάσσιος λιμένας: Εκτεταμένο

Τροπολογία 501

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Cádiz
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο** (Bahía de Cádiz)

Ονομασία κόμβου Cádiz
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό** (Bahía de Cádiz)

Τροπολογία 502

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου Ferrol
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Ονομασία κόμβου Ferrol
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 503

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Pontevedra (Puerto de Marín- Ría)

Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Pontevedra (Puerto de Marín- Ría)

Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών: Básica (San Roque)

Τροπολογία 504

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Santander

Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Santander

Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 505

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος ES

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Vigo

Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Vigo

Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 506

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος FI

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Kaskinen

Θαλάσσιος λιμένας Εκτεταμένο

Τροπολογία 507

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος FI**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Oulu / Uleåborg
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο** (Oulu)

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Oulu / Uleåborg
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό** (Oulu)

Τροπολογία 508

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος FI**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Kokkola
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Kokkola
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 509

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος FI (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία
Όνομασία κόμβου Pietarsaari
Θαλάσσιος λιμένας Εκτεταμένο

Τροπολογία 510

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος HR**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όνομασία κόμβου Ploče
Θαλάσσιος λιμένας **Εκτεταμένο**

Τροπολογία

Όνομασία κόμβου Ploče
Θαλάσσιος λιμένας **Κεντρικό**

Τροπολογία 511

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος IT**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου *Lecce*

Αστικός κόμβος *X*

Τροπολογία 512

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος **IT**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου *Salerno*

Ονομασία κόμβου *Salerno*

Αερολιμένας Εκτεταμένο

Τροπολογία 513

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος **IT**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου *Modena*

Ονομασία κόμβου *Modena*

***Τερματικοί σταθμοί οδικών-
σιδηροδρομικών μεταφορών **Κεντρικό**
(Πολυτροπικός τερματικός σταθμός
Marzaglia)***

Τροπολογία 514

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος **PL**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ονομασία κόμβου *Bydgoszcz*

Ονομασία κόμβου *Bydgoszcz*

Τερματικοί σταθμοί οδικών-
σιδηροδρομικών μεταφορών ***εκτεταμένο***
(*Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe*)

Τερματικοί σταθμοί οδικών
σιδηροδρομικών μεταφορών ***κεντρικό***
(*Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe*)

Τροπολογία 515

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 2 – πίνακας – κράτος μέλος RO

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ονομασία κόμβου Constanța
Θαλάσσιος λιμένας κεντρικό

Τροπολογία

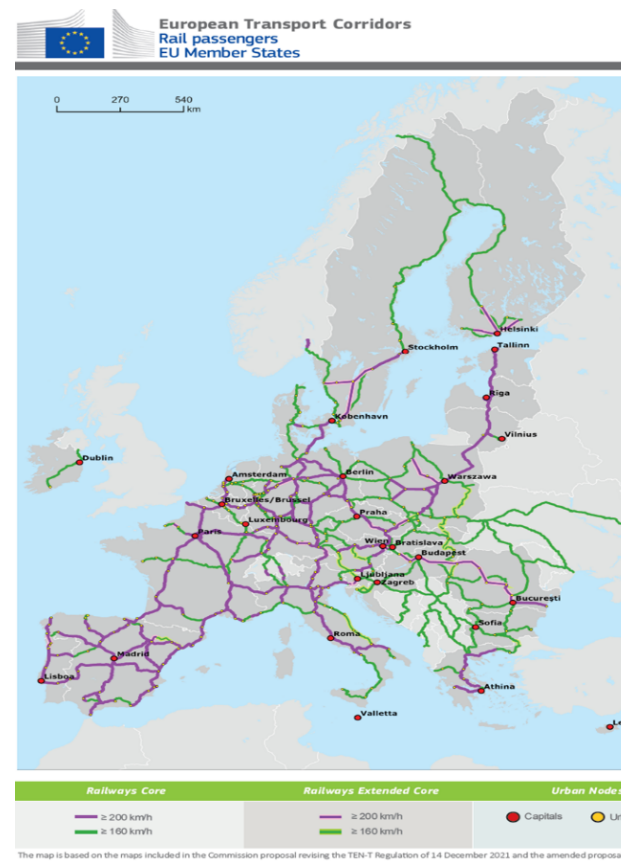
Ονομασία κόμβου Constanța
Θαλάσσιος λιμένας κεντρικό
(*Constanța/Midia*)

Τροπολογία 516

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 3 – μέρος 1α – σημείο 14 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία



Τροπολογία 517

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα 3 – μέρος 1β – σημείο 14 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία



Τροπολογία 518

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 1 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στον χάρτη των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών προστίθεται:

Επέκταση του διαδρόμου των Δυτικών Βαλκανίων από το Durrës (ALB) κατά μήκος της Αδριατικής Θάλασσας έως Bari (IT) και σύνδεση, μέσω Tirana (ALB), με Skopje (MK) και Sofia (BG).

Τροπολογία 519

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 1 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στον διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων
προστίθεται:*

*— Sofia - Skopje - Durres - Igoumenitsa
(όλο το τμήμα)*

Τροπολογία 520

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 2 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στον διάδρομο του Ατλαντικού
προστίθεται:*

- Madrid – Adanero – Tordesillas –
Benavente – Ponferrada – Lugo – A
Coruña (οδικό δίκτυο)*
- Astorga – León – Carrión de los
Condes – Burgos (οδικό δίκτυο)*
- A Coruña – Gijón – Santander -
Bilbao (οδικό δίκτυο)*
- Santiago – Vigo (σιδηροδρομική
εμπορευματική γραμμή)*
- Λιμένας Bahía de Cádiz*
- Sevilla – Huelva – Faro
(σιδηροδρομική επιβατική γραμμή)*

Τροπολογία 521

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 2 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*Στον διάδρομο του Ατλαντικού
προστίθεται:*

*— Santander - Bilbao (σιδηροδρομική
εμπορευματική και επιβατική γραμμή)*

Τροπολογία 522

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 3 – μέρος 5 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο Βόρειας Θάλασσας -
Βαλτικής προστίθεται:**

— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή
Zwolle (NL) - Münster (DE)

Τροπολογία 523

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 3 – μέρος 6/14 – μέρος 7/14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο Σκανδιναβίας - Μεσογείου
προστίθενται:**

— ο αυτοκινητόδρομος, η επιβατική
σιδηροδρομική γραμμή και η
εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή
Villa San Giovanni - Messina (γέφυρα -
σταθερή ζεύξη).

Τροπολογία 524

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 3 – μέρος 7 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο Σκανδιναβίας - Μεσογείου
προστίθεται:**

— Σιδηροδρομική σύνδεση *Stockholm -
Oslo* (σιδηροδρομική επιβατική γραμμή)

Τροπολογία 525

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα 3 – μέρος 7 – σημείο 14 και μέρος 8 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στον διάδρομο Βαλτικής - Αδριατικής

Θάλασσας προστίθεται:
— αυτοκινητόδρομος *Rijeka- Zagreb*
— λιμένας της *Rijeka* («κεντρικό»)
— σιδηροδρομική
εμπορευματική/επιβατική γραμμή *Rijeka*
- *Zagreb*

Τροπολογία 526

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 9 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στον διάδρομο *Ρήνου - Δούναβη*
προστίθεται:

- *Σιδηροδρομική εμπορευματική και*
*επιβατική γραμμή *Nürnberg - Sulzbach -**
Rosenberg - Amberg - Schwandorf

Η παραπάνω σιδηροδρομική γραμμή θα
περιλαμβάνεται στο κεντρικό δίκτυο
όπως ορίζεται στο παράρτημα 1

Τροπολογία 527

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 9 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στον διάδρομο *Ρήνου - Δούναβη*
προστίθεται:

— *Craiova - Alexandria - București*

Τροπολογία 528

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 9 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από τον διάδρομο *Ρήνου - Δούναβη*
διαγράφεται:

Τροπολογία 529

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 9 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο Ρήνου - Δούναβη
προστίθεται:**

— *Ruse - Razgrad - Shumen - Provadia -
Dervnya - Varna (εσωτερικές πλωτές οδοί)*

*Οι παραπάνω γραμμές περιλαμβάνονται
στο κεντρικό και/ή στο εκτεταμένο
δίκτυο όπως ορίζεται στο παράρτημα*

Τροπολογία 530

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 10 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο της Μεσογείου
προστίθεται:**

— *αυτοκινητόδρομος Rijeka - Split*

— *σιδηροδρομική
εμπορευματική/επιβατική γραμμή Rijeka
- Split*

— *λιμένας του Split («κεντρικό»)*

— *αερολιμένας του Split («κεντρικό»)*

Τροπολογία 531

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 10 – σημείο 14 και μέρος 11 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

**Στον διάδρομο της Μεσογείου
προστίθεται:**

— *Διατήρηση της διαδρομής του*

*διαδρόμου της Μεσογείου,
συμπεριλαμβανομένης αυτής σε όλο το
μήκος της Ουγγαρίας*

Τροπολογία 532

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 12 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Στον διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων
προστίθεται:***

- Λιμένας του Ριοζε

***Ο παραπάνω λιμένας θα περιλαμβάνεται
στο κεντρικό δίκτυο όπως ορίζεται στο
παράρτημα 1.***

Τροπολογία 533

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 13 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Στον διάδρομο Βαλτικής - Μαύρης
Θάλασσας - Αιγαίου προστίθεται:***

— Craiova - Alexandria - București

Τροπολογία 534

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 13 – σημείο 14**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Από τον διάδρομο Βαλτικής - Μαύρης
Θάλασσας - Αιγαίου διαγράφεται:***

— Craiova - Pitesti

Τροπολογία 535

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 3 – μέρος 12 – σημείο 14 και μέρος 13 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στον διάδρομο των Δυτικών Βαλκανίων προστίθεται:

— Sofia - Skopje - Durres - Igoumenitsa (οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικές εμπορευματικές και επιβατικές γραμμές για ολόκληρο το τμήμα)

— Λιμένας του Durres

Τροπολογία 536

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 2 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Σιδηροδρομική επιβατική γραμμή Stockholm - Oslo (> 200 km/h / κατασκευή νέας γραμμής)

Τροπολογία 537

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 8 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

— Ungheni - Balti

— Balti - Ocnita - Mohyliv / Podylski - Zhmerynka

Τροπολογία 538

Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 8 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Από το εκτεταμένο δίκτυο διαγράφεται:

— *Balti - Soroca (σύνορα
Μολδαβίας/Ουκρανίας)*

— *Soroca (σύνορα
Μολδαβίας/Ουκρανίας) - Hardkivka*

Τροπολογία 539

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 8 – σημείο 12**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— *Chisinau - Cainari*

— *Basarabeasca - Berezyne - Bilhorod -
Odesa*

— *Basarabeasca - Etulia - Reni -
Giurgiulesti*

Τροπολογία 540

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 8 – σημείο 12**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο κεντρικό δίκτυο προστίθεται:

- *Palanca - Odesa*

Τροπολογία 541

**Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα 4 – μέρος 8 – σημείο 12**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο εκτεταμένο δίκτυο προστίθεται:

— *Anenii Noi - Odesa*

— *Riscani - Soroca*

— *Soroca - Vinnytsia - Zhitomir*

Τροπολογία 542

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Στόχοι και σκοποί: κεντρικός στόχος του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας της λειτουργικής αστικής περιοχής και η παροχή υψηλής ποιότητας, ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας **χαμηλών εκπομπών** προς, μέσω και εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής. Το σχέδιο υποστηρίζει ιδίως την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και την εφαρμογή ενός συστήματος αστικών μεταφορών που συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, πιο συγκεκριμένα μέσω της ανάπτυξης υποδομών για την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών καθώς και πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιόμετρου και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν τους αστικούς κόμβους.

Τροπολογία

1. Στόχοι και σκοποί: κεντρικός στόχος του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας της λειτουργικής αστικής περιοχής **σε όλους τους χρήστες, με ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα**, και η παροχή υψηλής ποιότητας, ασφαλούς, **προσβάσιμης, οικονομικά προσιτής** και βιώσιμης κινητικότητας προς, μέσω και εντός της λειτουργικής αστικής περιοχής. Το σχέδιο υποστηρίζει ιδίως την κινητικότητα μηδενικών **και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών τρόπων μεταφοράς και των δημόσιων μεταφορών**, και την εφαρμογή ενός συστήματος αστικών μεταφορών που συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, πιο συγκεκριμένα μέσω της ανάπτυξης υποδομών για την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών καθώς και πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιόμετρου και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν τους αστικούς κόμβους.

Τροπολογία 543

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 2

2. Μακροπρόθεσμη θεώρηση και βραχυπρόθεσμο σχέδιο εφαρμογής: το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει, ή συνδέεται με υφιστάμενη, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και των πολυτροπικών υπηρεσιών. Περιλαμβάνει επίσης σχέδιο παράδοσης για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής. Ενσωματώνεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη βιώσιμη ανάπτυξη της αστικής περιοχής και συνδέεται με σχετικές χρήσεις γης και χωροταξικό σχεδιασμό.

2. Μακροπρόθεσμη θεώρηση και βραχυπρόθεσμο σχέδιο εφαρμογής: το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει, ή συνδέεται με υφιστάμενη, μακροπρόθεσμη στρατηγική, **μεταξύ άλλων από οικονομική άποψη**, για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών μεταφορών και των πολυτροπικών υπηρεσιών. Περιλαμβάνει επίσης σχέδιο παράδοσης για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής. Ενσωματώνεται σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη βιώσιμη **και προσβάσιμη** ανάπτυξη της αστικής περιοχής και συνδέεται με σχετικές χρήσεις γης και χωροταξικό σχεδιασμό.

Τροπολογία 544

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 3

3. Ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς: το ΣΒΑΚ προωθεί τις πολυτροπικές μεταφορές μέσω της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και μέτρων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αδιάλειπτης και βιώσιμης κινητικότητας. Περιλαμβάνει δράσεις για την αύξηση του μεριδίου των πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η ενεργός κινητικότητα και, κατά περίπτωση, οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνει επίσης δράσεις για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τον οικολογικό προσανατολισμό του αστικού στόλου, για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

3. Ενοποίηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς: το ΣΒΑΚ προωθεί τις πολυτροπικές **προσβάσιμες** μεταφορές μέσω της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και μέτρων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αδιάλειπτης και βιώσιμης κινητικότητας. Περιλαμβάνει δράσεις για την αύξηση του μεριδίου των πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η ενεργός κινητικότητα, **η κοινόχρηστη κινητικότητα** και, κατά περίπτωση, οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνει επίσης δράσεις για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τον οικολογικό προσανατολισμό του αστικού στόλου, για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, **τη βελτίωση της προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες** και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας,

ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τα πρότυπα οδικής ασφάλειας της Ένωσης, μεταξύ άλλων για τους ενεργούς τρόπους μεταφοράς.

Τροπολογία 545

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Αποτελεσματική λειτουργία του ΔΕΔ-Μ: στο ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι επιπτώσεις των διαφόρων αστικών μέτρων για τις ροές τόσο της επιβατικής όσο και της εμπορευματικής κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με στόχο την εξασφάλιση αδιάλειπτης διαμετακόμισης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω των αστικών κόμβων και γύρω από αυτούς, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Περιλαμβάνει δράσεις για τον μετριασμό της συμφόρησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις ροές κυκλοφορίας στο ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία 546

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Συμμετοχική προσέγγιση: η κατάρτιση και η εφαρμογή του ΣΒΑΚ βασίζεται σε ενοποιημένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβουλεύσεων μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών βαθμίδων και των αρμοδίων αρχών. Επίσης, συμμετέχουν πολίτες καθώς και εκπρόσωποι της κοινωνίας των

Τροπολογία

4. Αποτελεσματική λειτουργία του ΔΕΔ-Μ: στο ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι επιπτώσεις των διαφόρων αστικών μέτρων για τις ροές τόσο της επιβατικής όσο και της εμπορευματικής κυκλοφορίας στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, με στόχο την εξασφάλιση αδιάλειπτης διαμετακόμισης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω των αστικών κόμβων και γύρω από αυτούς, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών **και χαμηλών** εκπομπών. Περιλαμβάνει δράσεις για τον μετριασμό της συμφόρησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις ροές κυκλοφορίας στο ΔΕΔ-Μ.

Τροπολογία

5. Συμμετοχική προσέγγιση: η κατάρτιση και η εφαρμογή του ΣΒΑΚ βασίζεται σε ενοποιημένη προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβουλεύσεων μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών βαθμίδων και των αρμοδίων αρχών, **ιδίως των αρχών αστικών μεταφορών**. Επίσης, συμμετέχουν **ενεργά** πολίτες, **ειδικοί σε θέματα**

πολιτών και οικονομικοί φορείς.

προσβασιμότητας, καθώς και εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικοί φορείς. Κατά περίπτωση, θεσπίζεται συνεργασία μεταξύ αστικών και περιφερειακών αρχών, προκειμένου να ενισχυθεί η προσβασιμότητα και η συνδεσιμότητα μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

Τροπολογία 547

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα V – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Δείκτες παρακολούθησης και επιδόσεων: το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις πόλεις. Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ παρακολουθείται με τη χρήση δεικτών επιδόσεων. Τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν μηχανισμούς που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση του ΣΒΑΚ με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος και την υψηλή ποιότητά του.

Τροπολογία

6. Δείκτες παρακολούθησης και επιδόσεων: το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των υφιστάμενων και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, **τη βελτιωμένη διαχείριση των κυκλοφοριακών ροών**, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τους τραυματισμούς, το μερίδιο των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας **για όλους τους χρήστες**, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις πόλεις. Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ παρακολουθείται με τη χρήση δεικτών επιδόσεων. Τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές εφαρμόζουν μηχανισμούς που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση του ΣΒΑΚ με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος και την υψηλή ποιότητά του. **Η Επιτροπή, σε συνεργασία με το εθνικό σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ, παρακολουθεί τακτικά την ορθή εφαρμογή των ΣΒΑΚ, προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και μπορεί να εκδίδει συστάσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα.**

Τροπολογία 548

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα VI – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο ι

Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153

Παράρτημα – μέρος III – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ι) η τριακοστή πέμπτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Σκανδιναβία – Μεσόγειος”» και η τριακοστή έκτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται.

Τροπολογία

ι) η τριακοστή πέμπτη σειρά με τον τίτλο «Διάδρομος κεντρικού δικτύου “Σκανδιναβία – Μεσόγειος”» και η τριακοστή έκτη σειρά που περιλαμβάνει τη χάραξή του απαλείφονται· **μετά την τριακοστή έβδομη σειρά που περιέχει τις διασυνοριακές συνδέσεις σε αυτόν τον διάδρομο, εισάγεται νέα σειρά για την προσθήκη του «ελλείποντος κρίκου» «Villa San Giovanni – Messina (σταθερή ζεύξη)» για το «οδικό/σιδηροδρομικό δίκτυο»·**