



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

2011/0294(COD)

15.10.2012

OPINIÓN

de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ponente de opinión: Elena Oana Antonescu

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

Introducción

El transporte constituye la columna vertebral de toda economía sólida y es una de las claves de la cohesión social y la integración en nuestra sociedad.

Las deficiencias de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) tienen consecuencias considerables para la libre circulación de mercancías y personas. Una infraestructura de transporte accesible y eficiente resulta esencial para la prestación de servicios operativos de transporte, fundamental para la libre circulación y vital para que las regiones de la Unión Europea puedan seguir siendo competitivas dentro del mercado único europeo. Una de las condiciones esenciales para el buen funcionamiento del sistema de transporte es la presencia de infraestructura inteligente. Las inversiones en infraestructuras tienen un período de amortización muy largo y ofrecen ventajas si se construyen de forma correcta o se conciben para muchas generaciones.

Elementos clave de la mejora de la RTE-T

La ponente está, en principio, de acuerdo con el concepto dual de red principal y red global complementarias. La red principal determinará en gran medida el carácter y la naturaleza de la red global. No obstante, dados los largos calendarios de realización hasta 2030 y 2050, será difícil anticipar tanto el futuro y trabajar con plazos vinculantes.

La ponente considera que el objetivo de las orientaciones es mejorar la conectividad y, por ende, el funcionamiento del mercado único permitiendo el crecimiento económico y la movilidad, vitales para la calidad de vida de los ciudadanos europeos.

A la hora de elegir los proyectos, la ponente opina que el punto de partida en las distintas zonas geográficas de la Unión Europea puede ser muy diverso. Por tanto, es muy necesario adoptar un planteamiento diferenciado y equilibrado que tenga en cuenta esta situación, las necesidades futuras de las respectivas regiones y Estados miembros y el carácter complementario de los distintos modos de transporte. Por ejemplo, desde el punto de vista ambiental el ferrocarril o las vías navegables interiores tienen una ventaja potencial sobre el transporte por carretera, pero nunca podrán alcanzar la capilaridad de este, que sigue siendo irremplazable sobre todo para zonas o puntos de entrega mal conectados o remotos, para cubrir la última distancia que queda, por ejemplo, hasta puertos marítimos y también en relación con distancias cortas o pequeñas cantidades de carga.

La utilización de combustibles fósiles en la mayor parte de los modos de transporte ha venido dominando, pero esta situación está empezando a cambiar: la electricidad verde, los combustibles alternativos, los camiones EURO 5 y 6 con emisiones muy reducidas y las mejoras en la eficiencia de todos los modos de transporte deberían ser buenas opciones en el futuro.

También sería viable y demostraría el valor añadido europeo paliar las lagunas existentes, como las conexiones fronterizas y los cuellos de botella, pero esta cuestión no atañe solo a las infraestructuras. Es necesario que se acometan reformas administrativas que agilicen los

procedimientos en las fronteras. Por tanto, la ponente anima a la Comisión a proseguir sus actuales esfuerzos en este sentido.

En las zonas urbanas, el transporte genera embotellamientos, ruido y contaminación atmosférica. Estos elementos repercuten negativamente en la calidad del aire y en la calidad de vida de las ciudades que, según las proyecciones demográficas, atraerán a más personas tanto en la actualidad como en el futuro. Las mejoras en las emisiones de gases de turismos y camiones se han visto debilitadas por el crecimiento de la demanda de transporte. Una posible solución podría ser el aumento del uso urbano de vehículos con bajas emisiones o incluso ninguna. La demanda de transporte es muy sensible, por lo que hay que ofrecer al público alternativas convincentes para impulsar los cambios necesarios.

La ponente acoge positivamente el empeño que la Comisión ha puesto en el artículo 5 para que se haga un uso eficiente de las infraestructuras, puesto que resultará rentable en términos de costes para todas las partes e irá en la misma dirección de las medidas que el Parlamento adopte en relación con la hoja de ruta hacia una Europa eficiente en el uso de los recursos. Entre dichas medidas deberían estar la utilización de sistemas inteligentes de transporte, la navegación por satélite, la mejora de la logística (hoy, el 25 % de los vehículos pesados siguen teniendo que circular vacíos), una transición intermodal suave que permita a cada modo de transporte aprovechar sus propias cualidades, y la continuación de la investigación y el desarrollo en este ámbito.

La construcción de infraestructuras en forma de vías férreas, autopistas, etc. puede tener consecuencias notables para los hábitats naturales y puede contribuir a poner en peligro la existencia de algunas especies animales. La protección de la biodiversidad tiene un impacto fundamental en la viabilidad de nuestros ecosistemas y en los beneficios que nos aportan. Por tanto, en la concepción, la construcción y la financiación de las infraestructuras de transporte deben tenerse plenamente en cuenta los estudios sobre las consecuencias negativas para la biodiversidad.

La ponente considera que la revisión de la aplicación de la red principal que ha realizado la Comisión antes del 31 de diciembre de 2023 tendrá en cuenta la situación económica y presupuestaria de la Unión y en los distintos Estados miembros y evaluará, en consulta con los Estados miembros, si la red básica debería modificarse teniendo en cuenta la evolución de los flujos de transporte y la planificación nacional de las inversiones.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos.

Enmienda

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos.
Se podría fomentar la interoperabilidad ferroviaria mediante soluciones innovadoras destinadas a mejorar la compatibilidad entre sistemas, tales como el equipo de a bordo y el gálibo de las vías.

Justificación

Las soluciones innovadoras para la mejora de la interoperabilidad deben ser consideradas en el Reglamento.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) La política sobre redes transeuropeas de transporte debe contribuir a los objetivos climáticos de la UE 2050 de acuerdo con la Comunicación de la Comisión «Una hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050». Para ello, los objetivos correspondientes deben ser tomados como base para definir criterios específicos para la implementación de los proyectos y la asignación de fondos.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) La red principal debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda

(11) La red principal debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo **y que tengan por objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generados por el transporte**, en particular los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(23 bis) La legislación de la Unión sobre las orientaciones de la RTE-T debe garantizar que los proyectos de infraestructuras de la Unión tengan en cuenta también de forma oportuna los aspectos relativos al medio ambiente y a la biodiversidad al tiempo que se dan pasos medibles hacia una economía baja en carbono, resistente al clima y eficiente en términos de recursos. Las redes transeuropeas de transporte deben

asimismo contribuir a alcanzar los objetivos de la Estrategia 2020 y a favorecer la transición hacia una economía y sociedad con bajas emisiones de carbono.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra e

Texto de la Comisión

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se hubiera generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada;

Enmienda

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se hubiera generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada; ***Este valor añadido contribuirá a alcanzar los objetivos de la estrategia Europa 2020 y de la Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica en 2050;***

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. La red transeuropea de transporte posibilitará la realización de servicios y operaciones de transporte que:

Enmienda

1. La red transeuropea de transporte ***reforzará la cohesión territorial de la Unión, contribuirá a la plena realización del mercado único europeo*** y posibilitará la realización de servicios y operaciones de transporte que:

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra a)

Texto de la Comisión

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad;

Enmienda

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad ***de la Unión en una perspectiva mundial;***

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra a bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) complementen la libre circulación de mercancías y personas dentro del mercado interior y ofrezcan servicios de movilidad de gran calidad con un uso más eficiente de los recursos;

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) sean económicamente eficientes, contribuyan a los objetivos de un transporte hipocarbónico y limpio, seguridad de abastecimiento y protección del medio ambiente, sean seguros desde los puntos de vista operacional y físico y tengan un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

Enmienda

b) sean económicamente eficientes, contribuyan a los objetivos de un transporte hipocarbónico y limpio, seguridad de abastecimiento y protección del medio ambiente, ***reduzcan aun más las emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con los objetivos climáticos de la UE 2050 y de la «Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050»***, sean seguros desde los puntos de vista operacional y físico y tengan un alto

nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra c)

Texto de la Comisión

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados;

Enmienda

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados ***para todos los tipos de transporte;***

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra d)

Texto de la Comisión

d) proporcionen una accesibilidad *adecuada* a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda

d) proporcionen una accesibilidad y ***una conectividad adecuadas*** a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra d bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) reduzcan las consecuencias para el medio ambiente y los activos naturales esenciales, como el agua, la tierra y los ecosistemas;

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra a)

Texto de la Comisión

a) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;

Enmienda

a) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte **y las rutas de tráfico transfronterizas**;

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra c)

Texto de la Comisión

c) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente con la garantía de un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

Enmienda

c) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente **con los objetivos climáticos de la UE** y con la garantía de un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra e)

Texto de la Comisión

e) el uso eficiente de la infraestructura;

Enmienda

e) el uso eficiente **y adecuado** de la infraestructura **moderna**;

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra f)

Texto de la Comisión

f) **el fomento del uso preferente del tipo de transporte cuyo impacto sea más neutro** en carbono;

Enmienda

f) **la necesidad de promocionar un uso más amplio de los mejores modos de transporte posibles neutros** en carbono;

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra j)

Texto de la Comisión

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas y otras zonas periféricas;

Enmienda

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas, ***zonas de montaña y aisladas*** y otras zonas periféricas;

Justificación

Conviene explicitar a las regiones de montaña que, por su difícil acceso así como por el hecho de ser frecuentemente zonal medioambientalmente sensibles, requieren una atención especial. Por otro lado, existen zonas aisladas que, si bien no se encuentran en la periferia, son periféricas en el sentido más amplio del término y tienen una problemática particular que conviene poner en evidencia.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra k bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

k bis) el desarrollo de infraestructuras que sean sensibles a la necesidad de proteger zonas de valor ecológico y biodiversidad.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 bis) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Estos objetivos deben ser tomados como base para definir criterios específicos para la implementación de los proyectos y la asignación de fondos.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

Enmienda

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente y **sostenible** de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra b)

Texto de la Comisión

b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y *los* STI;

Enmienda

b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y **las aplicaciones** de STI **para apoyar la conducción eficiente, por ejemplo, eliminando los atascos o cuellos de botella cerca de zonas urbanas o pasos transfronterizos;**

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra g bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) fomento de programas de seguridad y reducción del riesgo y la incidencia de los accidentes;

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra c)

Texto de la Comisión

c) eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad de la red y a la competencia;

Enmienda

c) eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad ***e interconexión*** de la red y a la competencia, ***un paso adelante hacia la plena realización del mercado único europeo***;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra d)

Texto de la Comisión

d) garantizar la integración óptima de los modos de transporte;

Enmienda

d) garantizar la integración óptima de los modos de transporte ***según las condiciones y necesidades en el terreno***;

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra f)

Texto de la Comisión

f) mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección, ***el clima*** y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda

f) ***minimizar el impacto del cambio climático***, mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 3 – letra a)

Texto de la Comisión

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal y como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de las vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes;

Enmienda

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes, *en su caso, sin impedir la realización de los objetivos medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres** y las Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en el ámbito de la política hídrica**, y 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre la conservación de las aves silvestres***.

* DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

** DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

*** DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – letra a)

Texto de la Comisión

a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las

Enmienda

a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las

medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV;

medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV, *en su caso, sin impedir la realización de los objetivos medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres** y las Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en el ámbito de la política hídrica**, y 2009/147/ CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre la conservación de las aves silvestres***.

* DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

** DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

*** DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – letra b)

Texto de la Comisión

b) cuando proceda, logro de normas más estrictas que las establecidas para las vías navegables interiores de la clase IV, *para atender la demanda del mercado*;

Enmienda

b) cuando proceda, *para atender la demanda del mercado*, logro de normas más estrictas que las establecidas para las vías navegables interiores de la clase IV, *sin impedir la realización de los objetivos medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres** y las Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en

*el ámbito de la política hídrica***, y
*2009/147/ CE del Parlamento Europeo y
del Consejo, de 30 de noviembre de 2009,
sobre la conservación de las aves
silvestres***.*

** DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.*

*** DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.*

**** DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.*

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – apartado 1 bis) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

*1 bis. Los Estados miembros y otros
promotores de proyectos deben utilizar el
enfoque integrado para planificar
proyectos de vías navegables interiores,
especialmente al solicitar (co)financiación
en el marco de los programas de la UE.*

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 29 – apartado 2 – letra a) – inciso ii bis) (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

*(ii bis) el aeropuerto es de importancia
estratégica para la región
correspondiente.*

Justificación

Todos los aeropuertos de importancia estratégica para las regiones deben incluirse en estas orientaciones, al menos en la red global.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – letra e bis) (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) fomentar medidas de reducción del ruido en origen

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 40

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán la debida atención a garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca un nivel elevado de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán la debida atención a garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca un nivel elevado de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.
La seguridad y la protección deben seguir consolidándose y reforzándose mediante la cooperación entre los Estados miembros y con los principales actores internacionales.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Durante la planificación de la infraestructura, los Estados miembros y demás promotores de proyectos darán la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático, en particular en relación con las precipitaciones, las inundaciones, las tormentas, las altas

Durante la planificación de la infraestructura, los Estados miembros y demás promotores de proyectos darán la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático, en particular en relación con las precipitaciones, las inundaciones, las tormentas, las altas

temperaturas y olas de calor, las sequías, la subida del nivel del mar y las oleadas costeras, de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

temperaturas y *las* olas de calor, *las bajas temperaturas y las olas de* frío, las sequías, la subida del nivel del mar y las oleadas costeras, de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Artículo 42

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad.

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, *la reducción de los hábitats naturales, las barreras migratorias, la colisión de vehículos con animales*, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad.

Los nuevos programas de infraestructura y los proyectos individuales deben cumplir con la legislación de la Unión en materia de protección ambiental, así como con la legislación de la Unión en materia de ruido, agua y protección de la flora y la fauna, y la planificación de la infraestructura debe mejorarse mediante la identificación de las repercusiones para la Red Natura 2000, en particular utilizando los sistemas de información de la Comisión sobre la infraestructura transeuropea de transporte (TENtec) y la red Natura 2000.

Las autoridades competentes de los Estados miembros y demás promotores de proyectos garantizarán la aplicación de la legislación correspondiente a través de las fronteras.

La Comisión alentará el diálogo y la cooperación eficientes entre las autoridades competentes de los Estados miembros, sin aumentar en ningún caso la carga administrativa.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 43

Texto de la Comisión

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Enmienda

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados. ***Los Estados miembros y los promotores de proyectos deberán prestar la atención debida para garantizar que la infraestructura de transporte sea accesible a todos los usuarios.***

Justificación

Conviene explicitar que son los Estados miembros y los promotores de proyectos quienes

tienen que velar porque la infraestructura de transporte sea accesible a todos los usuarios y en particular a las personas con movilidad reducida.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 – apartado 2 – letra c) – guión primero

Texto de la Comisión

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros en las autopistas con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros, ***en función de la demanda***, en las autopistas con el fin ***de aumentar la seguridad vial y***, entre otras cosas, ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Artículo 52 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

Enmienda

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes ***de las autoridades competentes*** de los Estados miembros interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 1 – letra e) – guión 3 bis (nuevo)

– medidas para establecer procedimientos de consulta pública en relación con el desarrollo de proyectos de interés común del corredor, en particular cuando afecten a tramos transfronterizos. El coordinador velará por que en la planificación de nuevas infraestructuras se realice una consulta pública extensa con todas las partes interesadas y con la sociedad civil.

Justificación

En el pasado, ciertos proyectos han sufrido retrasos y contestación por no haber sido sometidos a un extenso procedimiento de información y consulta pública. Conviene por tanto aprovechar la nueva figura del coordinador de los corredores para que promueva, en primer lugar una amplia consulta con la sociedad civil, y que pueda desde una perspectiva supranacional superar los obstáculos para el desarrollo de los proyectos de interés común.

PROCEDIMIENTO

Título	Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte
Referencias	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.11.2011
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 15.11.2011
Ponente de opinión Fecha de designación	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
Examen en comisión	21.6.2012
Fecha de aprobación	10.10.2012
Resultado de la votación final	+: 57 –: 0 0: 2
Miembros presentes en la votación final	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zaroni