



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

2011/0294(COD)

15.10.2012

AVIZ

al Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al
Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene
de transport
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Raportoare pentru aviz: Elena Oana Antonescu

PA_Legam

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Introducere

Transportul este coloana vertebrală a unei economii de succes și o piatră unghiulară a coeziunii și integrării sociale în societatea noastră.

Deficiențele Rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) au un impact considerabil asupra liberei circulații a persoanelor și a bunurilor. O infrastructură de transport accesibilă și eficientă este esențială pentru prestarea de servicii de transport operative, este fundamentală pentru libera circulație și vitală pentru capacitatea tuturor regiunilor din Uniunea Europeană de a rămâne competitive în cadrul pieței unice europene. O condiție prealabilă a unui sistem de transport care să funcționeze bine este prezența unei infrastructuri inteligente. Investițiile în infrastructură au o perioadă foarte lungă de amortizare, oferind avantaje de-a lungul mai multor generații dacă sunt construite sau proiectate corect.

Elemente-cheie pentru îmbunătățirea TEN-T

Raportoarea pentru aviz este de acord, în principiu, cu conceptul dual al unei rețele centrale și al unei rețele globale, care se completează reciproc. Rețeaua centrală va determina în mare parte caracteristicile și natura rețelei globale. Cu toate acestea, având în vedere termenele de execuție lungi, 2030 și 2050, va fi greu să se anticipeze un viitor foarte îndepărtat și să se lucreze cu termene-limită obligatorii.

Raportoarea pentru aviz consideră că scopul orientărilor este de a îmbunătăți conectivitatea și, implicit, funcționarea pieței unice, prin crearea de condiții pentru creștere economică și mobilitate, esențiale pentru calitatea vieții cetățenilor europeni.

În contextul alegerii proiectelor, raportarea pentru aviz consideră că punctul de plecare poate fi foarte diferit în condițiile diversității geografice a Uniunii Europene. De aceea, se impune o abordare diferențiată, echilibrată, care să aibă în vedere această situație, nevoile viitoare ale respectivelor regiuni și state membre și caracterul complementar al diferitelor moduri de transport. De exemplu, transportul feroviar sau căile navigabile interioare au, din punct de vedere ecologic, un avantaj potențial în fața transportului rutier, dar ele nu vor atinge niciodată capilaritatea transportului rutier care rămâne, cu siguranță, de neînlocuit pentru zonele sau punctele de livrare nu foarte bine conectate sau îndepărtate, pentru ultimele tronsoane care trebuie acoperite, de exemplu, până la căile navigabile sau, de asemenea, pentru distanțe sau încărcături mai mici.

Utilizarea combustibililor fosili a fost, în mod tradițional, dominantă în cazul celor mai multe moduri de transport, dar situația a început să se schimbe: electricitatea din surse ecologice, combustibilii alternativi, camioanele construite conform normelor EURO 5 și 6, cu emisii drastic reduse, o mai bună eficiență în toate modurile de transport ar trebui să asigure opțiuni viabile pentru viitor.

Completarea „verigilor lipsă”, precum conexiunile transfrontaliere și evitarea blocajelor, ar fi fezabilă, dovedind valoare adăugată europeană, dar aceasta nu reprezintă exclusiv o chestiune de infrastructură. Ar trebui, mai degrabă, să fie însoțită de reforme administrative, care să

accelereze procedurile la frontiere. Raportoarea pentru aviz încurajează astfel Comisia să își continue eforturile în această direcție.

În zonele urbane, transportul generează ambuteiaje, zgomot și poluare atmosferică. Aceste elemente au un efect negativ asupra calității aerului și calității vieții în orașe care, potrivit estimărilor demografice, vor atrage o populație și mai numeroasă în viitor. Îmbunătățirile în ceea ce privește emisiile gazelor de eșapament, provenite atât de la autoturisme, cât și de la vehiculele grele, au fost afectate de creșterea cererii de transport, astfel încât creșterea utilizării vehiculelor cu emisii reduse sau cu zero emisii în orașe ar putea fi o soluție. Cererea de transport este un subiect foarte sensibil, astfel încât trebuie oferite alternative convingătoare populației pentru a intensifica schimbările necesare.

Raportoarea pentru aviz salută intenția Comisiei, exprimată la articolul 5, de a depune eforturi în sensul utilizării eficiente a infrastructurii din punctul de vedere al resurselor. Ar fi o soluție necostisitoare pentru actorii implicați și în conformitate cu ceea ce Parlamentul European ar putea adopta în legătură cu foaia de parcurs privind eficiența resurselor. Aceasta ar trebui să cuprindă utilizarea sistemelor de transport inteligente, navigația prin satelit, o logistică mai bună (astăzi 25% din vehiculele grele încă sunt nevoite să ruleze fără sarcină), o tranziție intermodală ușoară, permițând fiecărui mod de transport să profite de propriile avantaje, precum și continuarea cercetării și dezvoltării în acest domeniu.

Construirea de infrastructuri, sub formă de căi ferate, autostrăzi etc. poate avea consecințe importante asupra habitatelor naturale și poate contribui la periclitarea existenței a numeroase specii de animale. Protecția biodiversității are un impact esențial asupra viabilității ecosistemelor și a beneficiilor pe care le avem de pe urma lor. De aceea, ar trebui ținut cont pe deplin de cunoștințele privind consecințele negative asupra biodiversității la proiectarea, construirea și finanțarea infrastructurilor de transport.

Raportoarea pentru aviz consideră că revizuirea aplicării rețelei centrale, care urmează să fie efectuată de Comisie până la 31 decembrie 2023, trebuie să țină cont de situația economică și bugetară a Uniunii și a fiecărui stat membru și, de asemenea, să evalueze, în consultare cu statele membre, dacă rețeaua centrală ar trebui să fie modificată, având în vedere evoluțiile fluxurilor de transport și planificarea investițiilor naționale.

AMENDAMENTELE

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(3) Aceste obiective specifice trebuie atinse prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.

Amendamentul

(3) Aceste obiective specifice trebuie atinse prin instituirea interconexiunilor și a interoperabilității între rețelele de transport naționale într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor.

Interoperabilitatea feroviară ar putea fi promovată prin intermediul unor soluții inovatoare care să îmbunătățească compatibilitatea dintre diferitele sisteme, precum echipamentele de la bord și căile ferate cu ecartamente multiple.

Justificare

Soluțiile inovatoare privind îmbunătățirea interoperabilității ar trebui luate în considerare în cadrul prezentului Regulament.

Amendamentul 2

**Propunere de regulament
Considerentul 5 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Politica privind rețelele transeuropene de transport trebuie să contribuie la realizarea obiectivelor UE 2050 privind clima, în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind „Foaia de parcurs pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050”. În acest scop, obiectivele vizate trebuie să reprezinte o bază pentru definirea specifică a criteriilor pentru punerea în practică a proiectelor și alocarea fondurilor.

Amendamentul 3

**Propunere de regulament
Considerentul 11**

Textul propus de Comisie

(11) Rețeaua centrală *trebuie* să fie identificată și implementată cu titlu prioritar în cadrul oferit de rețeaua globală până în 2030. Ea *trebuie* să constituie coloana vertebrală a dezvoltării unei rețele de transport multimodale și să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale. Rețeaua centrală *trebuie* să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană, în special tronsoanele transfrontaliere, legăturile lipsă, interconexiunile multimodale și blocajele majore.

Amendamentul 4

**Propunere de regulament
Considerentul 23 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11) Rețeaua centrală *ar trebui* să fie identificată și implementată cu titlu prioritar în cadrul oferit de rețeaua globală până în 2030. Ea *ar trebui* să constituie coloana vertebrală a dezvoltării unei rețele de transport multimodale și să stimuleze dezvoltarea întregii rețele globale. Rețeaua centrală *ar trebui* să permită ca măsurile luate de Uniune să se concentreze asupra acelor componente ale rețelei transeuropene de transport cu cea mai mare valoare adăugată europeană ***și să susțină obiectivul de reducere a emisiilor cu efect de gaz de seră, provenite din transport***, în special tronsoanelor transfrontaliere, legăturilor lipsă, interconexiunilor multimodale și blocajelor majore.

Amendamentul

(23a) Legislația Uniunii privind orientările TEN-T ar trebui să garanteze că proiectele de infrastructură ale Uniunii vor lua, de asemenea, în considerare în mod corespunzător aspectele referitoare la mediu și biodiversitate, făcând, totodată, pași măsurabili în direcția unei economii cu emisii reduse de CO₂, cu impact scăzut asupra climei și eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor. Rețelele transeuropene de transport ar trebui să contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategiei Europa 2020 și să faciliteze tranziția către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Amendamentul 5

Propunere de regulament
Articolul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) „valoare adăugată europeană” a unui proiect înseamnă valoarea rezultată din intervenția Uniunii, care se adaugă la valoarea ce ar fi fost creată doar prin acțiunea statelor membre;

Amendamentul

(e) „valoare adăugată europeană” a unui proiect înseamnă valoarea rezultată din intervenția Uniunii, care se adaugă la valoarea ce ar fi fost creată doar prin acțiunea statelor membre. ***Această valoare adăugată contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategiei Europa 2020 și ale Foii de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050;***

Amendamentul 6

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

(1) Rețeaua transeuropeană de transport permite efectuarea de servicii și de operațiuni de transport care:

Amendamentul

(1) Rețeaua transeuropeană de transport ***întărește coeziunea teritorială a Uniunii, contribuie la realizarea pe deplin a pieței unice europene și*** permite efectuarea de servicii și de operațiuni de transport care:

Amendamentul 7

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) să răspundă nevoilor în materie de mobilitate și transport ale utilizatorilor săi pe teritoriul Uniunii și în raporturile cu țările terțe, contribuind astfel la creșterea economică și la ***competitivitate***;

Amendamentul

(a) să răspundă nevoilor în materie de mobilitate și transport ale utilizatorilor săi pe teritoriul Uniunii și în raporturile cu țările terțe, contribuind astfel la creșterea economică și la ***competitivitatea Uniunii, dintr-o perspectivă globală***;

Amendamentul 8

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) să îmbunătățească libera circulație a bunurilor și a persoanelor în cadrul pieței interne și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, utilizând, totodată, resursele într-un mod mai eficient;

Amendamentul 9

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) să fie eficiente din punct de vedere economic, să contribuie la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante și cu emisii scăzute de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil și la protecția mediului, care să fie sigure și securizate și să respecte standarde de înaltă calitate, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;

(b) să fie eficiente din punct de vedere economic, să contribuie la realizarea obiectivelor vizând transporturile nepoluante și cu emisii scăzute de carbon, la securitatea aprovizionării cu combustibil și la protecția mediului, **să reducă în continuare emisiile de gaze cu efect de seră, în conformitate cu obiectivele UE 2050 privind clima și cu Foaiă de parcurs pentru trecerea la o economie competitivă cu emisii scăzute de dioxid de carbon până în 2050**, care să fie sigure și securizate și să respecte standarde de înaltă calitate, atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de marfă;

Amendamentul 10

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(c) să promoveze cele mai avansate concepte tehnologice și operaționale;

(c) să promoveze cele mai avansate concepte tehnologice și operaționale **pentru toate tipurile de transport;**

Amendamentul 11

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) să asigure accesibilitatea corespunzătoare pentru toate regiunile Uniunii, promovând astfel coeziunea socială, economică și teritorială și susținând creșterea incluzivă;

Amendamentul

(d) să asigure accesibilitatea **și conectivitatea** corespunzătoare pentru toate regiunile Uniunii, promovând astfel coeziunea socială, economică și teritorială și susținând creșterea incluzivă;

Amendamentul 12

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1 – litera d a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) să reducă impactul asupra mediului și resurselor naturale vitale, precum apa, solul și ecosistemele;

Amendamentul 13

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport;

Amendamentul

(a) interconectarea și interoperabilitatea rețelelor naționale de transport, **precum și a tronsoanelor cu trafic transfrontalier;**

Amendamentul 14

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) dezvoltarea tuturor modurilor de

Amendamentul

(c) dezvoltarea tuturor modurilor de

transport, *astfel încât să se pună bazele* unui transport durabil și eficient din punct de vedere economic pe termen lung;

transport, *în conformitate atât cu obiectivele UE referitoare la schimbările climatice, cât și cu asigurarea* unui transport durabil și eficient din punct de vedere economic pe termen lung;

Amendamentul 15

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) utilizarea eficientă a infrastructurii;

Amendamentul

(e) utilizarea eficientă *și corespunzătoare* a infrastructurii *moderne*;

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) *promovarea utilizării* la scară largă a *modurilor* de transport *cu cel mai neutru efect* din punctul de vedere al emisiilor de carbon;

Amendamentul

(f) *necesitatea de a promova utilizarea* la scară *mai* largă a *celor mai bune moduri* de transport *neutre* din punctul de vedere al emisiilor de carbon;

Amendamentul 17

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera j

Textul propus de Comisie

(j) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a regiunilor europene, inclusiv a regiunilor ultraperiferice și a celor periferice;

Amendamentul

(j) o infrastructură de transport care să reflecte situațiile specifice din diferite părți ale Uniunii și care să prevadă o acoperire echilibrată a regiunilor europene, inclusiv a regiunilor ultraperiferice, *a zonelor muntoase și izolate* și a celor periferice;

Justificare

Ar trebui menționate în mod explicit regiunile muntoase, care, din cauza faptului că sunt greu

accesibile și adesea vulnerabile din punct de vedere al mediului, necesită o atenție specială. De asemenea, ar trebui menționate și zonele izolate, care, deși nu sunt localizate în zone periferice, sunt periferice în sensul cel mai larg al cuvântului și se confruntă cu dificultăți specifice.

Amendamentul 18

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) dezvoltarea unei infrastructuri care să țină seama de necesitatea de a proteja zonele cu valoare ecologică și biodiversitatea.

Amendamentul 19

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Aceste obiective reprezintă o bază pentru definirea specifică a criteriilor pentru punerea în aplicare a proiectelor și alocarea fondurilor.

Amendamentul 20

Propunere de regulament

Articolul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre și, după caz, autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, precum și alte entități publice și private trebuie să planifice, să dezvolte și să exploateze rețeaua transeuropeană de transport într-un mod eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:

Statele membre și, după caz, autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, operatorii de transport, precum și alte entități publice și private trebuie să planifice, să dezvolte și să exploateze rețeaua transeuropeană de transport într-un mod eficient **și durabil** din punctul de vedere al utilizării resurselor, prin:

Amendamentul 21

Propunere de regulament Articolul 5 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) implementarea la scară largă a noilor tehnologii și a *sistemelor de transport inteligente*;

Amendamentul

(b) implementarea la scară largă a noilor tehnologii și a *aplicațiilor STI pentru a susține conducerea eficientă, de exemplu, prin eliminarea ambuteiajelor sau blocajelor în jurul zonelor urbane sau la punctele de trecere a frontierei*;

Amendamentul 22

Propunere de regulament Articolul 5 – litera g a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) promovarea programelor de siguranță și de reducere a riscului de accidente și a numărului acestora;

Amendamentul 23

Propunere de regulament Articolul 10 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea rețelei și concurența;

Amendamentul

(c) eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic, în special în ceea ce privește interoperabilitatea și *interconectarea* rețelei și concurența – *un pas înainte în direcția realizării depline a pieței unice europene*;

Amendamentul 24

Propunere de regulament Articolul 10 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) asigurarea integrării optime a modurilor de transport;

Amendamentul

(d) asigurarea integrării optime a modurilor de transport, **în funcție de condițiile și necesitățile de la fața locului;**

Amendamentul 25

Propunere de regulament Articolul 10 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al eficienței, siguranței, securității, **climei** și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;

Amendamentul

(f) **reducerea la minimum a impactului asupra climei**, îmbunătățirea sau menținerea calității infrastructurii din punctul de vedere al eficienței, siguranței, securității și, după caz, al rezistenței în fața dezastrelor, al performanțelor de mediu, al condițiilor sociale, al accesibilității pentru toți utilizatorii, al calității serviciilor și al continuității fluxurilor de trafic;

Amendamentul 26

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) râurile, canalele și lacurile respectă cerințele minime pentru căile navigabile din clasa IV prevăzute în Acordul european asupra principalelor căi navigabile interioare de importanță internațională (AGN) privind noua clasificare a căilor navigabile interioare și asigură înălțimea liberă continuă la poduri;

Amendamentul

(a) râurile, canalele și lacurile respectă cerințele minime pentru căile navigabile din clasa IV prevăzute în Acordul european asupra principalelor căi navigabile interioare de importanță internațională (AGN) privind noua clasificare a căilor navigabile interioare și asigură înălțimea liberă continuă la poduri, **după caz, fără a împiedica îndeplinirea obiectivelor legate de mediu din cel puțin Directiva nr. 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992**

privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică și din Directivele Parlamentului European și ale Consiliului: 2000/60/CE din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei** și 2009/147/CE din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice***;*

* JO L 206, 22.7.1992, p. 7.

** JO L 327, 22.12.2000, p.1.

*** JO L 20, 26.1.2010, p. 7.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Articolul 18 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) pentru căile navigabile interioare existente: măsuri de punere în aplicare necesare pentru a atinge standardele specifice clasei IV de căi navigabile interioare;

Amendamentul

(a) pentru căile navigabile interioare existente: măsuri de punere în aplicare necesare pentru a atinge standardele specifice clasei IV de căi navigabile interioare *după caz, fără a împiedica îndeplinirea obiectivelor legate de mediu din cel puțin Directiva nr. 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică* și din Directivele Parlamentului European și ale Consiliului: 2000/60/CE din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei** și 2009/147/CE din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice***;*

* JO L 206, 22.7.1992, p. 7.

** JO L 327, 22.12.2000, p.1.

*** JO L 20, 26.1.2010, p. 7.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Articolul 18 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) după caz, atingerea unor standarde mai ridicate decât cele specifice clasei IV de căi navigabile interioare, **pentru a respecta cerințele pieței**;

Amendamentul

(b) după caz, **pentru a respecta cerințele pieței**, atingerea unor standarde mai ridicate decât cele specifice clasei IV de căi navigabile interioare, **fără a împiedica îndeplinirea obiectivelor legate de mediu din cel puțin Directiva nr. 92/43/CEE a Consiliului din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică* și din Directivele Parlamentului European și ale Consiliului: 2000/60/CE din 23 octombrie 2000 de stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei** și 2009/147/CE din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice*****;

* JO L 206, 22.7.1992, p. 7.

** JO L 327, 22.12.2000, p.1.

*** JO L 20, 26.1.2010, p. 7.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Statele membre și alți promotori de proiect se folosesc de abordarea integrată pentru a planifica proiecte privind căile navigabile interioare, în special atunci

când solicită obținerea unei (co)finanțări în cadrul programelor UE.

Amendamentul 30

Propunere de regulament

Articolul 29 – alineatul 2 – litera a – punctul iia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) aeroportul are o importanță strategică pentru regiunea pe care o deservește.

Justificare

Toate aeroporturile cu o importanță strategică pentru regiuni ar trebui să fie incluse în aceste orientări, cel puțin în rețeaua globală.

Amendamentul 31

Propunere de regulament

Articolul 39 – litera e a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) promovarea măsurilor de reducere a zgomotului la sursă;

Amendamentul 32

Propunere de regulament

Articolul 40

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să se acorde atenția cuvenită pentru a se asigura că infrastructura de transport asigură un nivel ridicat de siguranță și securitate pentru mișcările de călători și de marfă.

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să se acorde atenția cuvenită pentru a se asigura că infrastructura de transport asigură un nivel ridicat de siguranță și securitate pentru mișcările de călători și de marfă.
Securitatea și siguranța transporturilor ar trebui consolidate și îmbunătățite în continuare prin cooperarea dintre statele

Amendamentul 33

Propunere de regulament Articolul 41 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

La planificarea infrastructurii, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care îmbunătățesc în mod corespunzător rezistența la schimbările climatice, în special în cazul precipitațiilor, inundațiilor, furtunilor, temperaturilor ridicate și valurilor de căldură, secetelor, creșterii nivelului mării și valurilor de hulă din zona costieră, în conformitate cu orice cerințe care ar putea fi prevăzute de legislația relevantă a Uniunii.

Amendamentul

La planificarea infrastructurii, statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să acorde atenția cuvenită evaluărilor riscurilor și măsurilor de adaptare care îmbunătățesc în mod corespunzător rezistența la fenomenele meteorologice extreme, în special în cazul precipitațiilor, inundațiilor, furtunilor, temperaturilor ridicate și valurilor de căldură, **temperaturilor scăzute și valurilor de frig**, secetelor, creșterii nivelului mării și valurilor de hulă din zona costieră, în conformitate cu orice cerințe care ar putea fi prevăzute de legislația relevantă a Uniunii.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Articolul 42

Textul propus de Comisie

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor, astfel cum prevede în special Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului și Directiva 92/43/CEE din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică, precum și următoarele directive: Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și Consiliului din 23 octombrie 2000 de

Amendamentul

Statele membre și ceilalți promotori de proiecte trebuie să desfășoare evaluarea de mediu a planurilor și proiectelor, astfel cum prevede în special Directiva 85/337/CEE a Consiliului din 27 iunie 1985 privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului și Directiva 92/43/CEE din 21 mai 1992 privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică, precum și următoarele directive: Directiva 2000/60/CE a Parlamentului European și Consiliului din 23 octombrie 2000 de

stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului și Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice, cu scopul de a evita sau, dacă acest lucru nu este posibil, de a atenua și compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, etanșizarea solurilor, poluarea aerului și a apei și poluarea sonoră, precum și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.

stabilire a unui cadru de politică comunitară în domeniul apei, Directiva 2001/42/CE a Parlamentului European și Consiliului din 27 iunie 2001 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului și Directiva 2009/147/CE a Parlamentului European și Consiliului din 30 noiembrie 2009 privind conservarea păsărilor sălbatice, cu scopul de a evita sau, dacă acest lucru nu este posibil, de a atenua și compensa efectele negative asupra mediului, cum ar fi fragmentarea peisajelor, **micșorarea habitatelor naturale, barierele în calea migrațiilor, coliziunea vehiculelor cu animalele**, etanșizarea solurilor, poluarea aerului și a apei și poluarea sonoră, precum și de a proteja biodiversitatea în mod eficace.

Noile programe de infrastructură și proiectele individuale trebuie să respecte legislația Uniunii cu privire la protecția mediului, precum și legislația Uniunii cu privire la zgomot, apă și protecția florei și faunei, iar planificarea infrastructurii ar trebui îmbunătățită prin identificarea repercusiunilor asupra rețelei Natura 2000, în special utilizând sistemele de informații ale Comisiei cu privire la infrastructura transeuropeană de transport (TENtec) și rețeaua Natura 2000.

Autoritățile competente din statele membre și alți promotori de proiecte se asigură că legislația în cauză se aplică la nivel transfrontalier.

Comisia încurajează un dialog și o cooperare eficientă între autoritățile competente din statele membre, în mod natural, fără a spori sarcina administrativă.

Amendamentul 35

Propunere de regulament
Articolul 43

Textul propus de Comisie

Infrastructura de transport trebuie să permită o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap.

Amendamentul

Infrastructura de transport trebuie să permită o mobilitate și o accesibilitate neîntreruptă pentru toți utilizatorii, în special pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și călătorii cu handicap. ***Statele membre și alți promotori de proiecte acordă atenția cuvenită pentru a se asigura că infrastructura de transport este accesibilă tuturor utilizatorilor.***

Justificare

Articolul ar trebui să precizeze clar că statele membre și promotorii de proiecte sunt cei responsabili pentru garantarea faptului că infrastructura de transport este accesibilă tuturor utilizatorilor, în special persoanelor cu mobilitate redusă.

Amendamentul 36

Propunere de regulament
Articolul 45 – alineatul 2 – litera c – prima liniuță

Textul propus de Comisie

- înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă la fiecare 50 de kilometri, cu scopul, printre altele, de a oferi suficient spațiu de parcare șoferilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;

Amendamentul

- înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă la *aproximativ* fiecare 50 de kilometri, ***în funcție de cerere***, cu scopul ***de a spori siguranța rutieră și***, printre altele, de a oferi suficient spațiu de parcare șoferilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;

Amendamentul 37

Propunere de regulament
Articolul 52 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Platforma de coridor este alcătuită din reprezentanți ai statelor membre în cauză

Amendamentul

(2) Platforma de coridor este alcătuită din reprezentanți ai ***autorităților competente***

și, după caz, din alte entități publice și private. În orice caz, administratorii de infrastructură relevanți, astfel cum sunt definiți în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, trebuie să participe la platforma de coridor.

din statele membre în cauză și, după caz, din alte entități publice și private. În orice caz, administratorii de infrastructură relevanți, astfel cum sunt definiți în Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță, trebuie să participe la platforma de coridor.

Amendamentul 38

Propunere de regulament

Articolul 53 – alineatul 1 – litera e – liniuța 3 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- măsuri de instituire a unor proceduri de consultare publică privind dezvoltarea proiectelor de coridor de interes comun, în special când acestea implică tronsoane transfrontaliere. Coordonatorul se asigură că are loc un amplu proces de consultare publică cu toate părțile interesate și cu societatea civilă în timpul planificării noii infrastructuri.

Justificare

În trecut, câteva proiecte au fost amânate sau neautorizate din cauza lipsei unei ample consultări publice și a procedurii de informare. Prin urmare, persoanele angajate în noua funcție de coordonatori de coridor ar trebui să promoveze o consultare amplă cu societatea civilă și, pe baza perspectivei transfrontaliere, să încerce să depășească obstacolele care stau în calea dezvoltării proiectelor de interes comun.

PROCEDURĂ

Titlu	Dezvoltarea rețelei transeuropene de transport
Referințe	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 15.11.2011
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ENVI 15.11.2011
Raportor/Raportoare pentru aviz: Data numirii	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
Examinare în comisie	21.6.2012
Data adoptării	10.10.2012
Rezultatul votului final	+: 57 –: 0 0: 2
Membri titulari prezenți la votul 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 Kraemer, 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
Membri supleanți prezenți la votul final	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanoni