

Πράσινη Βίβλος για τη μελλοντική πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Απριλίου 2009 σχετικά με την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική πολιτική για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (2008/2218(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2009 με τίτλο «Πράσινη Βίβλος: ΔΕΔ-Μ: Επισκόπηση της πολιτικής» (COM(2009)0044),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 26ης Νοεμβρίου 2008 με τίτλο «Ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας» (COM(2008)0800),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα του Συμβουλίου για πιο οικολογικές μεταφορές, όπως εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας στη σύνοδό του που πραγματοποιήθηκε στις 8-9 Δεκεμβρίου 2008,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 22ας Ιουνίου 2006 με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές» (COM(2006)0314),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 23ης Ιανουαρίου 2008 με τίτλο «Δύο φορές το 20 έως το 2020 - Η κλιματική αλλαγή και η ευκαιρία της Ευρώπης» (COM(2008)0030),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2007 με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών» (COM(2007)0607),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής της 14ης Μαΐου 2008 για τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων σχετικά με τις στρατηγικές και τα προγράμματα της πολιτικής της συνοχής για την περίοδο προγραμματισμού 2007-2013 (COM(2008)0301),
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής της 20ής Ιανουαρίου 2009 σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων γραμμών υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών την περίοδο 2004-2005 (COM(2009)0005),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 11ης Μαρτίου 2009 σχετικά με τη στρατηγική της Λισαβόνας¹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 σχετικά με την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα²,

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P6_TA(2009)0120.

² EE C 187 E, 24.7.2008, σ. 154.

- έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (Α6-0224/2009),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο πολιτικός ορισμός της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών όπως περιγράφεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹ και την απόφαση αριθ. 884/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών² οδήγησε στη σύνταξη καταλόγου επιθυμιών» για 30 έργα προτεραιότητας εμπνευσμένα κυρίως από τα εθνικά συμφέροντα,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να βελτιωθεί η εξωτερική ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές, προκειμένου να διασφαλισθεί η ισορροπημένη χρήση των αυτοκινητοδρόμων, των θαλασσίων διαδρομών και των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα 30 έργα προτεραιότητας οδήγησαν σε πρόταση της Επιτροπής για την παροχή ευρωπαϊκής χρηματοδότησης ύψους περίπου 20 000 000 000 EUR εντός του δημοσιονομικού πλαισίου 2007-2013 για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών συνολικά, ποσό που τελικά μειώθηκε στα περίπου 8 000 000 000 EUR από τα οποία μόνο 5 300 000 000 EUR για τα 30 έργα προτεραιότητας, λόγω της επιμονής του Συμβουλίου,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη τη γνωστή ανικανότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συμμορφωθεί με τους κανόνες χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ που ορίζονται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2007 για καθορισμό των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και ενέργειας³, που δημιουργεί αβεβαιότητα κατά τον προγραμματισμό της χρηματοδότησης των έργων,
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να ενισχυθεί η ικανότητα της Ένωσης να προωθεί τα σημαντικά διασυνοριακά έργα, ειδικά στον τομέα των σιδηροδρόμων, που απαιτεί συνεχή στενότερη συνεργασία μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών μελών και χρηματοδότηση διάρκειας πολλών ετών, που θα επεκτείνεται και πέρα από το χρονοδιάγραμμα του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου,
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα παραρτήματα της προαναφερθείσας ανακοίνωσης της Επιτροπής της 14ης Μαΐου 2008 δείχνουν ότι περίπου το 49% των πιστώσεων για έργα μεταφορών δαπανώνται σε δρόμους, περίπου το 31% σε σιδηροδρόμους και περίπου το 9% στις αστικές μεταφορές, αλλά δεν είναι σαφές ποια ακριβώς συγκεκριμένα προγράμματα συγχρηματοδοτούνται,
1. αναγνωρίζει ότι οι πρώτες προσπάθειες ανάπτυξης ευρωπαϊκής πολιτικής υποδομών

¹ ΕΕ L 15, 17.1.1997, σ. 1.

² ΕΕ L 167, 30.4.2004, σ. 1.

³ ΕΕ L 162, 22.6.2007, σ. 1.

μεταφορών γεννήθηκαν με αφορμή τις «ελλείπουσες διασυνδέσεις» της Ευρωπαϊκής Στρογγυλής Τράπεζας Βιομηχάνων (ERT), ενισχύθηκαν από την ανακοίνωση της Επιτροπής της 2ας Δεκεμβρίου 1992 με τίτλο «Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών», με την αιτιολογία της «επίτευξης οικονομικής ανάπτυξης, ανταγωνιστικότητας και απασχόλησης» και δρομολογήθηκαν από τον πρώην Επίτροπο Μεταφορών Karel Van Miert· σημειώνει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 1995 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων¹ και η απόφαση αριθ. 884/2004/ΕΚ προσπάθησαν να προσανατολιστούν προς τους προαναφερθέντες στόχους· εφιστά, επί πλέον, την προσοχή στην ώθηση που δόθηκε στην πολιτική αυτή από την αρμόδια για θέματα ενέργειας και μεταφορών Επίτροπο και Αντιπρόεδρο της Επιτροπής κ. Loyola de Palacio·

2. θεωρεί τις εκθέσεις των συντονιστών για τα ΔΕΔ-Μ ενδιαφέροντα παραδείγματα για τον περαιτέρω συντονισμό και την ολοκλήρωση περιορισμένης επιλογής σημαντικών έργων· συνεπώς, ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεχίσουν τις προσπάθειες με στόχο την ενίσχυση των υφιστάμενων έργων προτεραιότητας· θεωρεί ότι οι μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επενδύσεις πρέπει να συνεχιστούν σύμφωνα με τον στόχο της ολοκλήρωσης ολόκληρου του δικτύου·
3. χαιρετίζει την έγκαιρη έκδοση της προαναφερθείσας ανακοίνωσης Επιτροπής της 4ης Φεβρουαρίου 2009, η οποία έχει ως στόχο την εκ βάρων αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές μεταφορών και τα ΔΕΔ-Μ, με βάση τις σημερινές και μελλοντικές προκλήσεις στους τομείς των μεταφορών, της διασυνοριακής κινητικότητας, καθώς και τις χρηματοοικονομικές, οικονομικές, περιφερειακές (συμπεριλαμβανομένων των μονίμως μειονεκτουσών περιφερειών) και κοινωνικές προκλήσεις και τις προκλήσεις στον τομέα της ασφάλειας και του περιβάλλοντος·
4. εν προκειμένω, δεν θεωρεί ότι υφίσταται λόγος να εισαχθεί η ασαφής έννοια του εννοιολογικού πυλώνα των ΔΕΔ-Μ που θα επιβαρύνει τον κατάλογο προτεραιοτήτων. Σε αντίθεση με τον στόχο που επικαλέστηκε η Επιτροπή, ο πυλώνας που προβάλλεται ρητά ως εννοιολογικός δεν είναι σε θέση να βελτιώσει την αξιοπιστία της πολιτικής των ΔΕΔ-Μ, η οποία θα επιτευχθεί μάλλον με την ανάπτυξη συγκεκριμένων έργων·
5. συμφωνεί, συνεπώς, με την ανάπτυξη πιο συνεκτικής και ολοκληρωμένης προσέγγισης για το δίκτυο που θα αντικατοπτρίζει τις ανάγκες για διατροφικές συνδέσεις για τους πολίτες και τα εμπορεύματα· τονίζει, ως εκ τούτου, ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στους σιδηροδρόμους, στους λιμένες, στις αειφόρες θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές οδούς και στις συνδέσεις τους με την ενδοχώρα ή στους διατροφικούς κόμβους στις συνδέσεις υποδομής με τα νέα κράτη μέλη και στο εσωτερικό αυτών, ενώ ιδιαίτερη προσοχή πρέπει επίσης να δοθεί στις διασυνοριακές μεταφορικές συνδέσεις, καθώς και τη βελτίωση των συνδέσεων με τους αερολιμένες και τους θαλάσσιους λιμένες στα διευρωπαϊκά δίκτυα· επισημαίνει τη σημασία που πρέπει να δοθεί στις διάφορες συμπληρωματικές ανάγκες τόσο για τους πολίτες όσο και τα εμπορεύματα· συνιστά στα κράτη μέλη και τις περιφερειακές αρχές να βελτιώσουν τους ενδιάμεσους σταθμούς και τις τοπικές διασυνδέσεις ως συνδέσμους των ΔΕΔ-Μ προκειμένου να μειωθεί στο ελάχιστο το κόστος που συνδέεται με την περιφερειακή θέση·
6. καλεί την Επιτροπή να παράσχει ιδιαίτερη στήριξη σε έργα προτεραιότητας με

¹ ΕΕ L 228, 23.9.1995, σ. 1.

διατροφικές συνδέσεις και συνεπή διαλειτουργικότητα τα οποία διέρχονται από αρκετά κράτη μέλη· επισημαίνει ότι η σύνδεση των οικονομικών περιοχών από τις οποίες διέρχονται αυτά τα έργα προτεραιότητας αποτελεί εθνικό καθήκον·

7. επισημαίνει με ικανοποίηση ότι οι πιο φιλικόι προς το περιβάλλον τρόποι μεταφοράς λαμβάνονται υπόψη σε δυσανάλογα μεγάλο βαθμό στον κατάλογο των έργων προτεραιότητας· καλεί εν προκειμένω την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι η αναλογικότητα αυτή θα διατηρηθεί στο μέλλον και μετά την υλοποίηση των έργων·
8. τονίζει την ανάγκη ενσωμάτωσης της προστασίας του κλίματος και της αειφόρου ανάπτυξης για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ευρωπαϊκή πολιτική υποδομών, ώστε να συμμορφώνεται με τους στόχους της ΕΕ για μείωση των εκπομπών CO₂·
9. καλεί την Επιτροπή να προτρέψει τα κράτη μέλη να ενσωματώσουν την ευρωπαϊκή νομοθεσία για το περιβάλλον στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και τον σχεδιασμό των έργων ΔΕΔ-Μ, όπως οι οδηγίες για το Natura, τη ΣΠΕ, την ΕΠΕ, την ποιότητα του αέρα, την οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα, τις οδηγίες για τους οικοτόπους και τα πτηνά, καθώς και τις εκθέσεις του μηχανισμού υποβολής εκθέσεων για τις μεταφορές και το περιβάλλον (TERM) για τους δείκτες των μεταφορών και του περιβάλλοντος, τις οποίες καταρτίζει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος·
10. προτρέπει την Επιτροπή να ελαχιστοποιήσει τις ασαφείς ή αντιφατικές διατάξεις, οι οποίες σχετίζονται με δηλώσεις κοινού ενδιαφέροντος και την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας· πιστεύει, επίσης, ότι αφότου χορηγείται καθεστώς ΔΕΔ-Μ σε έργα, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να εφαρμόζουν καταχρηστικά την κοινοτική νομοθεσία που αναφέρεται στην παράγραφο 9 για να παρεμποδιστεί η υλοποίηση σχεδίων ΔΕΔ-Μ·
11. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να λάβουν υπόψη ως σημαντικούς παράγοντες για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορικών υποδομών, τις νέες εξελίξεις, όπως η διεύρυνση και οι νέες γειτονικές χώρες, η παγκόσμια οικονομική κρίση, η δημογραφική αλλαγή, η διεύρυνση, οι νέες γειτονικές χώρες και η εντατικοποίηση των συνδέσεων με τις ανατολικές και μεσογειακές χώρες·
12. τονίζει ότι, ειδικά στο παρόν πλαίσιο της οικονομικής κρίσης, η ανάπτυξη των ΔΕΔ-Μ και η ολοκλήρωση των μεταφορών της ΕΕ και των γειτονικών χωρών αποτελεί το πλέον αξιόπιστο μέσο για τη διασφάλιση τόσο της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της εσωτερικής αγοράς όσο και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ένωση·
13. καλεί την Επιτροπή να εντείνει τις προσπάθειές της προκειμένου να βελτιωθεί ο ευρωπαϊκός συντονισμός της εδαφικής ανάπτυξης (εδαφική ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και αρχή της εδαφικής συνοχής) και ο σχεδιασμός των μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή προσβασιμότητα, μέσω βελτιωμένων δικτύων μεταξύ των περιφερειών· οι μεγάλες διαφορές μεταξύ των ορεινών, παρακτίων/νησιωτικών, κεντρικών, περιφερειακών και άλλων διασυνοριακών περιοχών πρέπει να ληφθούν υπόψη, καθώς και η ανάγκη καλύτερης ολοκλήρωσης στα ΔΕΔ-Μ·
14. καλεί την Επιτροπή να δώσει ιδιαίτερη προτεραιότητα σε βασικά έργα σχετικά με κύριες σιδηροδρομικές γραμμές, οδικούς άξονες και εσωτερικές πλωτές οδούς, προκειμένου να διασφαλίσει διασυνοριακές συνδέσεις με τα νέα κράτη μέλη και με τρίτες χώρες·

15. προτείνει εν προκειμένω να συμπεριληφθεί το σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου ως βάση σχεδιασμού, και οι διαθέσιμες μελέτες ESPON θα πρέπει να συμπεριληφθούν ως επιστημονικές βασικές πληροφορίες, προσανατολισμένες στον σχεδιασμό, σχετικά με την ανάπτυξη των μεταφορών·
16. επισημαίνει την ανάγκη να ενσωματωθούν οι στόχοι τόσο της στρατηγικής της Λισαβόνας όσο και του σχεδίου ανάκαμψης της οικονομίας στην ανάπτυξη των πολιτικών των ΔΕΔ-Μ, λόγω της κομβικής σημασίας της κινητικότητας, της προσβασιμότητας και της εφοδιαστικής για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, καθώς και την ανάγκη να βελτιωθεί η εδαφική συνοχή·
17. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενσωματώσουν τους «πράσινους» διαδρόμους, τα δίκτυα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τους διαδρόμους του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), τις θαλάσσιες αρτηρίες, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις υπάρχουσες εσωτερικές πλωτές οδούς με περιορισμένο δυναμικό, ή τις δεξαμενές ανύψωσης με ανεπαρκές δυναμικό, τους θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες και τους παραλιμένιους τερματικούς σταθμούς, τις πλατφόρμες εφοδιαστικής, και τους κόμβους αστικής κινητικότητας καθώς και την προβλεπόμενη επέκταση των ΔΕΔ-Μ στις χώρες της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας, τις ανατολικές και μεσογειακές χώρες σε διατροφική αντίληψη των ΔΕΔ-Μ, με βάση σχεδιασμένες δράσεις υπέρ φιλικότερων προς το περιβάλλον, με μικρότερη κατανάλωση πετρελαίου και ασφαλέστερων τρόπων μεταφοράς, προκειμένου να διασφαλιστεί η βέλτιστη χρήση όλων των τρόπων μεταφοράς και να προαχθεί η συμβατότητα των ανταποκρίσεων μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, κυρίως των σιδηροδρομικών συνδέσεων των λιμένων· επί πλέον ζητεί να υπάρξει συνοχή μεταξύ του υφισταμένου και του μελλοντικού πλαισίου ΔΕΔ-Μ και της προτεινόμενης νομοθεσίας για τους διαδρόμους εμπορευματικών μεταφορών·
18. σημειώνει ότι, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των τελευταίων ερευνών, μόλις το 1% των ευρωπαϊκών κονδυλίων για τις υποδομές διατίθεται επί του παρόντος για εσωτερικές πλωτές οδούς· θεωρεί ότι απαιτείται επαρκής ευρωπαϊκή στήριξη ώστε να αναπτυχθούν οι υποδομές των εσωτερικών πλωτών οδών στην Ευρώπη και να αξιοποιηθεί το πλήρες δυναμικό των εσωτερικών πλωτών οδών ως βιώσιμου και αξιόπιστου τρόπου μεταφοράς·
19. καλεί την Επιτροπή να καταβάλει προσπάθειες για να διασφαλίσει ότι θα ενισχυθεί η επέκταση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, με στόχο την αύξηση της αποδοτικότητας του δικτύου και ταχύτερες μεταφορές·
20. χαιρετίζει εν προκειμένω την πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (COM(2008)0852) και την προαναφερθείσα ανακοίνωση της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2007·
21. υπογραμμίζει τη σημασία της δυνατότητας της κοινής χρήσης των πληροφοριών στις διατροφικές μεταφορές, ώστε να προαχθεί και να υποστηριχθεί η αλληλεπίδραση μεταξύ υλικών και άυλων υποδομών (συστήματα πληροφοριών όπως τα συστήματα ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo), να βελτιωθεί η διαλειτουργικότητα, το τροχαίο υλικό (υλικός εξοπλισμός και εξοπλισμός λογισμικού ERTMS σε τρένα και μείωση θορύβου των εμπορευματικών συρμών), η οικολογική εφοδιαστική, οι διατροφικές συνδέσεις και κόμβοι, οι αποκεντρωμένες υπηρεσίες αλυσίδων εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα και η διαχείριση της κινητικότητας·

22. τονίζει τη σημασία που έχει η ανάπτυξη εναρμονισμένων και τυποποιημένων ευφυών συστημάτων μεταφορών για τα ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να υπάρχει αποτελεσματικότερη, ομαλότερη, ασφαλέστερη και πιο φιλική προς το περιβάλλον διαχείριση των μεταφορών·
23. συνιστά να βελτιωθεί η υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ με την παροχή καλύτερης πρόσβασης στην ενημέρωση μέσω συστημάτων όπως το σύστημα πληροφοριών TENtec, καθιερώνοντας ανοικτή μέθοδο συντονισμού που θα περιλαμβάνει συγκριτική αξιολόγηση και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών·
24. εστιάζει στην ανάγκη να ενισχυθεί βραχυπρόθεσμα η αποδοτικότητα των υφιστάμενων υποδομών στο πλαίσιο των έργων ΔΕΔ-Μ, ιδίως όταν έχει ήδη αρχίσει η υλοποίηση των έργων αυτών, προκειμένου οι διάδρομοι να καταστούν βιωσιμότεροι και αποδοτικότεροι χωρίς απλώς να αναμένουμε τη μακροπρόθεσμη υλοποίηση πολύ μεγάλων έργων στο πλαίσιο αυτών των διαδρόμων·
25. υποστηρίζει τη «διαρθρωτική επιλογή 3 για τη διαμόρφωση των ΔΕΔ-Μ» της Πράσινης Βίβλου, δηλαδή το διπλό επίπεδο, αποτελούμενο από ευρύ δίκτυο το οποίο θα βασίζεται στους σημερινούς χάρτες των ΔΕΔ-Μ, και το διατροφικό «βασικό δίκτυο», το οποίο απομένει να καθοριστεί και θα έχει ως προτεραιότητές του τους σιδηροδρόμους, τις αειφόρες πλωτές οδούς και τους λιμένες και τη σύνδεσή τους με κέντρα εφοδιαστικής·
26. στηρίζει την έννοια του «βασικού δικτύου» αποτελούμενου από «γεωγραφικό πυλώνα» και «εννοιολογικό πυλώνα»· ο «εννοιολογικός πυλώνας» περιλαμβάνει κριτήρια και στόχους που καθιστούν δυνατό τον ευέλικτο εντοπισμό έργων, διαδρόμων και τμημάτων δικτύων με την πάροδο του χρόνου και όχι αυστηρά κατά την έναρξη της δημοσιονομικής περιόδου· είναι της άποψης ότι θα πρέπει να είναι δυνατή η ευέλικτη επέκταση των ΔΕΔ-Μ κατά τη διάρκεια της δημοσιονομικής περιόδου, προκειμένου να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς·
27. αναγνωρίζει τον κρίσιμο ρόλο των κρατών μελών, σε πλήρη συνεργασία με τις περιφερειακές και τοπικές αρχές τους, τους παράγοντες της κοινωνίας των πολιτών και τους τοπικούς πληθυσμούς, στην απόφαση, στον σχεδιασμό και στη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής διασυνοριακής συνεργασίας και του συντονισμού· αναμένει από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο μεγαλύτερη συνέπεια μεταξύ των αιτημάτων για έργα ΔΕΔ-Μ και των αποφάσεων για τους προϋπολογισμούς των ΔΕΔ-Μ· ενόψει της ενδιάμεσης αναθεώρησης του δημοσιονομικού πλαισίου της ΕΕ και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την τρέχουσα συζήτηση σχετικά με το σχέδιο της ΕΕ για την ανάκαμψη της οικονομίας, ζητεί από τα κράτη μέλη να εξετάσουν δεόντως το ζήτημα της απαραίτητης χρηματοδοτικής στήριξης των υποδομών μεταφορών στο πλαίσιο του δικτύου ΔΕΔ-Μ ως προτεραιότητα, σύμφωνα με την πολιτική της ΕΕ που έχει καθοριστεί έως τώρα·
28. συμφωνεί απόλυτα με τον κοινοτικό στόχο της μείωσης του διοικητικού φόρτου και συνεπώς ενθαρρύνει σθεναρά την Επιτροπή να αναθεωρήσει τα δημοσιονομικά πλαίσια για τα έργα προτεραιότητας ΔΕΔ-Μ, με σκοπό την περαιτέρω μείωση της γραφειοκρατίας·
29. ζητεί από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να ενισχύσουν τον συντονισμό των πολιτικών που ακολουθούνται σε εθνικό επίπεδο, προκειμένου να επιτευχθεί συνέπεια στη συγχρηματοδότηση και την υλοποίηση του προγράμματος ΔΕΔ-Μ, σύμφωνα με το άρθρο 154 και το άρθρο 155 της Συνθήκης ΕΚ·

30. υπογραμμίζει εν προκειμένω ότι η οικονομική κρίση ασκεί μεγαλύτερη πίεση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στα κράτη μέλη και στις περιφέρειες ώστε να βασίζονται τις αποφάσεις που αφορούν τα έργα υποδομών μεταφορών σε εμπειριστατωμένες εκτιμήσεις κόστους-οφέλους, στην αειφορία και στην ευρωπαϊκή διασυνοριακή προστιθέμενη αξία·
31. σημειώνει, ωστόσο, ότι οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών αποτελούν βασικό τομέα για την αντιμετώπιση της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης και, ως εκ τούτου, καλεί την Επιτροπή να επισπεύσει τα έργα υποδομών που συνδέονται με τα ΔΕΔ-Μ και χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων και/ή του Ταμείου Συνοχής· καλεί τα κράτη μέλη να επαναξιολογήσουν τις επενδυτικές προτεραιότητές τους λαμβάνοντας υπόψη αυτή την προσέγγιση, προκειμένου να επισπεύσουν τα έργα ΔΕΔ-Μ που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους, ιδίως στα διασυνοριακά τμήματα·
32. υπενθυμίζει στην Επιτροπή ότι η κοινοτική συγχρηματοδότηση για έργα υποδομών μεταφορών από τα ΔΕΔ-Μ, το Ταμείο Συνοχής, τα περιφερειακά ταμεία και την ΕΤΕπ πρέπει να πληροί τα ακόλουθα κριτήρια: οικονομική βιωσιμότητα, ενισχυμένη ανταγωνιστικότητα, προώθηση της ενιαίας αγοράς, περιβαλλοντική αειφορία, διαφάνεια για τους φορολογούμενους και συμμετοχή των πολιτών (αρχή της εταιρικής σχέσης)· εν προκειμένω, επισημαίνει τη σημασία που έχει η ανάπτυξη συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ-Μ και την ανάγκη εξεύρεσης ευέλκτων λύσεων για τα προβλήματα που προκύπτουν σε έργα αυτής της κλίμακας (γεωγραφικές και τεχνικές δυσκολίες, εναντίωση της κοινής γνώμης κ.λπ.)·
33. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει εν προκειμένω ότι τα έργα που αξιολογούνται στο πλαίσιο των χρηματοδοτικών προγραμμάτων της ΕΕ λαμβάνουν υπόψη τις πιθανές επιπτώσεις τους στην εθνική χρηματοδότηση για άλλες απαραίτητες επενδύσεις που δεν στηρίζονται με κονδύλια της ΕΕ· είναι της άποψης, συγκεκριμένα, ότι οι πιστώσεις που χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη για να συμπληρώνουν χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα δεν θα πρέπει να διατίθενται σε βάρος της διατήρησης γραμμών σύνδεσης με το κύριο δίκτυο ή των επενδύσεων σε αυτές· είναι μάλλον της άποψης ότι τα έργα πρέπει κατά συνέπεια να καταρτίζονται και να αξιολογούνται τουλάχιστον εν μέρει βάσει της δυνατότητάς τους να ενσωματώνουν (και όχι να παραμελούν) την ανάπτυξη και συντήρηση των απαραίτητων συμπληρωματικών υποδομών σύνδεσης με το κύριο δίκτυο·
34. υπογραμμίζει τις ταχέως αυξανόμενες επενδυτικές ανάγκες της ευρωπαϊκής αγοράς εναέριων μεταφορών στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό ΙΙ, καθώς και της προτεινόμενης «προσέγγισης με βάση το ολοκληρωμένο σύστημα αεροπορίας»· συνεπώς, καλεί την Επιτροπή, κατά την αναθεώρηση του δημοσιονομικού πλαισίου των ΔΕΔ-Μ, να εξετάσει το ενδεχόμενο αύξησης του μεριδίου της διαθέσιμης χρηματοδότησης για τους αερολιμένες και τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας/των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS)·
35. σημειώνει ότι απαιτείται περισσότερη έρευνα και ανάπτυξη σχετικά με τις βέλτιστες και τις πλέον αποτελεσματικές πρακτικές στη χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών και τις θετικές επιπτώσεις της στην ανταγωνιστικότητα και την ποσοτική και ποιοτική απασχόληση, συμπεριλαμβανομένων των εμπειριών από συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στον τομέα αυτόν, όπως έχει ήδη ξεκινήσει στις τρέχουσες μελέτες της Επιτροπής·
36. τονίζει την ανάγκη σύστασης ειδικής ομάδας στο πλαίσιο του Εκτελεστικού Οργανισμού

ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση έργου προτεραιότητας ή ορισμένων τμημάτων, και να διαδοθούν οι λύσεις ως βέλτιστες πρακτικές·

37. τονίζει ότι η αυξημένη στήριξη στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων δεν θα υποκαταστήσει σημαντικό μέρος της δημοσιονομικής χρηματοδότησης για έργα μεγάλης κλίμακας με περίοδο αποπληρωμής που εκτείνεται σε περισσότερες γενεές·
38. τάσσεται υπέρ της επανεξέτασης του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της ενδιάμεσης επανεξέτασης των δημοσιονομικών προοπτικών για την περίοδο 2009-2010 προκειμένου να αναστραφεί η δραστική περικοπή άλλων έργων και των στόχων για την ανάπτυξη σιδηροδρόμων και πλωτών οδών που συνδέονται άμεσα με αυτά·
39. τονίζει την ανάγκη να διατεθεί ποσοστό των εσόδων διοδίων από τις οδικές υποδομές στη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να αυξηθεί το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα στον δανεισμό·
40. ζητεί από την Επιτροπή να απαριθμήσει ορισμένα παραδείγματα περιφερειακών διασυνοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων που έχουν καταστραφεί ή εγκαταλειφθεί, ευνοώντας ιδίως εκείνες που θα μπορούσαν να διασυνδεθούν με ΔΕΔ-Μ·
41. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να θεωρήσουν το δίκτυο Eurovelo και το Iron Curtain Trail ευκαιρία για την προώθηση των ευρωπαϊκών διασυνοριακών δικτύων υποδομών ποδηλασίας, υποστηρίζοντας την ήπια κινητικότητα και τον αειφόρο τουρισμό·
42. ζητεί από την Επιτροπή, προκειμένου να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ, να υποβάλει -έως το τέλος της θητείας της- νομοθετική πρωτοβουλία σχετικά με το άνοιγμα των εγχώριων σιδηροδρομικών αγορών επιβατών από την 1η Ιανουαρίου 2012·
43. εκφράζει τη λύπη του για τον βραδύ ρυθμό υλοποίησης των έργων προτεραιότητας στα διασυνοριακά τμήματα, ιδίως εκείνων στα Πυρηναία που έχουν ζωτική σημασία για την Ιβηρική Χερσόνησο και τη Γαλλία·
44. ενθαρρύνει την Επιτροπή να μεριμνήσει ώστε το Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να συμμετάσχουν στις πολυετείς/ετήσιες προτάσεις του και στις επιλογές για τη συγχρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ-Μ·
45. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλλει εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, για κάθε έργο προτεραιότητας, τακτικά και τουλάχιστον μία φορά ετησίως, σχετικά με την κατάσταση κάθε έργου, την αξιοπιστία του κόστους, τη σκοπιμότητα και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης κάθε έργου·
46. καλεί την Επιτροπή και την ΕΤΕπ να υποβάλλουν ετήσιο κατάλογο συγκεκριμένων συγχρηματοδοτούμενων έργων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σε περίπτωση έργων ΔΕΔ-Μ τα οποία συγχρηματοδοτούνται από τα περιφερειακά ταμεία, το Ταμείο Συνοχής και την ΕΤΕπ, όπως ήδη ισχύει για τη συγχρηματοδότηση ΔΕΔ-Μ·

47. υποστηρίζει ότι, από οικολογική και οικονομική άποψη, τα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών συνιστούν, σε πολλές περιπτώσεις, τη μόνη μελλοντικά αποτελεσματική και βιώσιμη δυνατότητα που επιτρέπει τη χρησιμοποίηση διαφόρων μεταφορικών μέσων σε μια διαδρομή·
48. υπογραμμίζει ότι, στο πλαίσιο της πρόσφατα διευρυνθείσας ζώνης του Σένγκεν, οι μεταφορικές υποδομές μεταξύ της Δυτικής και της Ανατολικής Ευρώπης έχουν τεράστια σημασία λόγω των δυνατοτήτων τους για οικονομική ανάπτυξη, ιδίως στα νέα κράτη μέλη που συνδέονται με αυτές· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επεκτείνουν και να προωθήσουν οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ της Ανατολικής και της Δυτικής Ευρώπης, υποστηρίζοντας ιδίως τις διασυνοριακές υποδομές των μεταφορών μέσω ειδικού προγράμματος δράσης που θα υλοποιηθεί σε συνεργασία με τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές· τονίζει επίσης ότι η καλύτερη διασύνδεση των ΔΕΔ-Μ και μεταφορικών δικτύων τρίτων χωρών θα βελτιώσει ειδικότερα τη θέση των παραμεθόριων περιοχών και θα συμβάλει με προστιθέμενη αξία στη διαπεριφερειακή συνεργασία και την ΕΕ στο σύνολό της·
49. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή καθώς και στις κυβερνήσεις και στα κοινοβούλια των κρατών μελών.