



2022/2021(INI)

21.3.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Ελέγχου του Προϋπολογισμού

Μεγάλα έργα μεταφορικών υποδομών στην ΕΕ – υλοποίηση των έργων, και παρακολούθηση και έλεγχος των ενωσιακών κονδυλίων (2022/2021(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης (*): Colm Markey

(*) Συνδεδεμένη επιτροπή – άρθρο 57 του Κανονισμού

PA_NonLeg

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Ελέγχου του Προϋπολογισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. επικροτεί τα πορίσματα της επισκόπησης αριθ. 05/2021 του Ελεγκτικού Συνεδρίου με τίτλο «Το πλαίσιο της ΕΕ για τα μεγάλα έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών: σύγκριση σε διεθνές επίπεδο»· σημειώνει ότι η επισκόπηση εντόπισε τέσσερις συγκεκριμένες προκλήσεις για την Επιτροπή όσον αφορά τα μεγάλα έργα μεταφορών: ανεπαρκής ανάλυση κόστους-οφέλους, υψηλός διοικητικός φόρτος, έλλειψη προσέγγισης με βάση τον κίνδυνο όσον αφορά την παρακολούθηση και ανεπαρκής ευθυγράμμιση μεταξύ των ενωσιακών και των εθνικών στρατηγικών μεταφορών· υπενθυμίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, προκειμένου να επιταχυνθεί η υλοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής·
2. επισημαίνει ότι ορισμένα κράτη μέλη υστερούν όσον αφορά την υλοποίηση και τη συντήρηση μεγάλων έργων υποδομής, ιδίως όσον αφορά τον συντονισμό, την επιλογή, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των έργων αυτών·
3. καλεί την Επιτροπή να χρησιμοποιήσει μια προσέγγιση βάσει κινδύνου για την παρακολούθηση των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων σύμφωνα με τα πορίσματα της έκθεσης του Ελεγκτικού Συνεδρίου·
4. βρίσκει θλιβερό το γεγονός ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο διαπίστωσε ότι σε πολλά συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα παρατηρούνται υπέρβαση του εκτιμώμενου κόστους και σημαντικές καθυστερήσεις σε σύγκριση με τις αρχικές εκτιμήσεις που είχαν γίνει στο στάδιο του σχεδιασμού των έργων· σημειώνει ότι ο προϋπολογισμός του εκάστοτε έργου ξεπεράστηκε κατά μέσο όρο κατά 2 δισ. EUR ανά έργο ή αυξήθηκε κατά 47 % σε σχέση με τις αρχικές εκτιμήσεις· εκφράζει επίσης τη λύπη του για το γεγονός ότι, έπειτα από έλεγχο, διαπιστώθηκε ότι η μέση καθυστέρηση στα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα που εξετάστηκαν ήταν 11 έτη, κάτι που είναι απαράδεκτο, και καλεί την Επιτροπή να μεταρρυθμίσει τη διαδικασία επιλογής, σχεδιασμού και υλοποίησης έργων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, προκειμένου να αποφευχθούν σημαντικές υπερβάσεις κόστους και χρόνου, να επιτευχθεί η ορθή και αποτελεσματική χρήση του δημόσιου χρήματος και να τηρηθούν οι προθεσμίες που ορίζονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και στα σχετικά προγράμματα χρηματοδότησης· ζητεί επίσης από την Επιτροπή να παρακολουθεί τα μεγάλα έργα υποδομής από κοινού με το Ελεγκτικό Συνέδριο·
5. εκφράζει την ικανοποίησή του για την οδηγία (ΕΕ) 2021/1187 σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ («οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ»)¹ και παροτρύνει τα κράτη μέλη να την εφαρμόσουν αποτελεσματικότερα, ιδίως όσον αφορά τα διασυνοριακά τμήματα, προκειμένου να μην καταστούν σημεία συμφόρησης και καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών διαδρόμων

¹ EE L 258 της 20.7.2021, σ. 1.

μεταφορών και του ΔΕΔ-Μ·

6. θεωρεί ότι ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) θα πρέπει να λειτουργεί ως αποτελεσματικό οικονομικό κίνητρο για τη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ των εθνικών συμφερόντων και των ευρωπαϊκών προτεραιοτήτων στον τομέα των μεταφορών, συμβάλλοντας στην ευθυγράμμιση των επιπέδων προτεραιότητας και των χρονοδιαγραμμάτων, ιδίως των διασυνοριακών έργων ή τμημάτων, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δίκαιη κατανομή της χρηματοδότησης· αποδοκιμάζει το γεγονός ότι ούτε το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) ούτε τα εθνικά σχέδια ανάκαμψης προωθούν έντονα τις επενδύσεις σε υποδομές ούτε δίνουν προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ· εκφράζει τη λύπη του για τις μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις επενδύσεις που προγραμματίζονται για υποδομές μεταφορών· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ταχέως ένα χρηματοδοτικό πλαίσιο για την καλύτερη προώθηση και προσέλκυση επενδύσεων σε έργα υποδομής και να αναπτύξουν καινοτόμες χρηματοδοτικές ρυθμίσεις, ιδίως μέσω συνδυαστικών μηχανισμών για τη μόχλευση ιδιωτικών επενδύσεων·
7. ζητεί να αυξηθεί σημαντικά και να ενισχυθεί ο προϋπολογισμός του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» ώστε να υλοποιηθούν οι φιλοδοξίες και να καλυφθούν οι συνολικές χρηματοδοτικές και επενδυτικές ανάγκες για την έγκαιρη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, καθώς και για την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών για την ενίσχυση και την επέκτασή του, ιδίως στις διασυνοριακές περιοχές, την ενσωμάτωση της στρατιωτικής κινητικότητας και την αντιμετώπιση του πολέμου στην Ουκρανία, της κρίσης που ακολούθησε την πανδημία COVID-19 και του υψηλού πληθωρισμού· σημειώνει ότι στο τρέχον ΠΔΠ αποτυπώνονται οι προτεραιότητες της Ένωσης που ίσχυαν την περίοδο έγκρισής του το 2020 ενώ τονίζει ότι έκτοτε η γεωπολιτική κατάσταση στην Ευρώπη έχει αλλάξει και, συνεπώς, θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες προσαρμογές στο ΠΔΠ·
8. υπογραμμίζει τον καίριο ρόλο της χρηματοδότησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» σε μεγάλα έργα υποδομής· αναγνωρίζει τη στρατηγικής σημασίας αξία του ΔΕΔ-Μ και του του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την επίτευξη νέων στόχων σε σχέση με τη στρατηγική της ΕΕ για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, η οποία συμπληρώνει το ΔΕΔ-Μ και το διευρωπαϊκό δίκτυο ενέργειας (ΔΕΔ-Ε), καθώς και για την ενίσχυση της στρατιωτικής κινητικότητας στην ΕΕ και της συνδεσιμότητας με τους στρατηγικούς εταίρους της ΕΕ· τονίζει, ειδικότερα, τη σημασία της επέκτασης του ΔΕΔ-Μ, ώστε να συμπεριλαμβάνονται σε αυτό και οι εταίροι μας στην Ανατολική Γειτονία, και της αύξησης του δημοσιονομικού κονδυλίου για την στρατιωτική κινητικότητα, με ιδιαίτερη προσοχή στην ενίσχυση των στρατηγικής σημασίας υποδομών του δικτύου μεταφορών, προκειμένου να υποστηριχθεί η διπλή χρήση τους για στρατιωτικούς και μη στρατιωτικούς σκοπούς και, ως εκ τούτου, να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα της Ένωσης·
9. επισημαίνει το γεγονός ότι, ενώ η υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ θα προωθήσει την ανάπτυξη, την απασχόληση και τη συνοχή σε ολόκληρη την Ένωση και θα την βοηθήσει να επιτύχει τους κοινωνικοοικονομικούς και κλιματικούς στόχους της, εντούτοις απαιτούνται επενδύσεις που εκτιμώνται σε 500 δισεκατομμύρια EUR για την ολοκλήρωση του κεντρικού τμήματός του έως το 2030 και 1,5 τρισεκατομμύρια EUR για το συνολικό δίκτυο έως το 2050· επισημαίνει το γεγονός ότι η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης

για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ θα μπορούσε να οδηγήσει στην ανάγκη για πρόσθετες επενδύσεις·

10. τονίζει ότι ο παράνομος και αδικαιολόγητος πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στους τομείς των μεταφορών και του τουρισμού της ΕΕ· σημειώνει, επίσης, τον αντίκτυπο που είχε ο πόλεμος στα ποσοστά πληθωρισμού στην Ένωση λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων και της ενέργειας· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι ο υψηλός πληθωρισμός είναι επιζήμιος για την οικονομική ευρωστία και την υλοποίηση των έργων στον τομέα των μεταφορών· ζητεί συντονισμένη αντίδραση από την Ένωση παράλληλα με την αύξηση της χρηματοδότησης για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων και την αποφυγή τυχόν καθυστερήσεων στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής· καλεί την Επιτροπή να προτείνει μεθοδολογία για την αξιολόγηση και την προσαρμογή του κόστους των έργων και της χρηματοδότησής τους, η οποία θα λαμβάνει υπόψη για παράδειγμα, τις επιπτώσεις της αλληλεπικαλυπτόμενης ενεργειακής, γεωπολιτικής και κλιματικής κρίσης·
11. καλεί επίσης την Επιτροπή να προβεί σε αξιολόγηση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων του παράνομου πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ και να υποβάλει πρόταση με νομοθετικά και/ή χρηματοδοτικά μέτρα στο πλαίσιο του ΠΔΠ, προκειμένου να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις·
12. σημειώνει την πρόθεση της Επιτροπής να χρησιμοποιήσει τον ΜΣΕ για τη στήριξη έργων διαλειτουργικότητας και συνδεσιμότητας που συνδέουν τα δίκτυα μεταφορών της ΕΕ και της Ουκρανίας· ζητά τη θέσπιση ξεχωριστού κονδυλίου για λωρίδες αλληλεγγύης μεταξύ της ΕΕ και της Ουκρανίας· τονίζει την ανάγκη να αυξηθεί ο τρέχων προϋπολογισμός του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την περίοδο 2021-2027 και ζητεί τη θέσπιση, στο επόμενο ΠΔΠ (2028-2035), ενός πρόσθετου κονδυλίου του προϋπολογισμού για τις «εξωτερικές μεταφορές» στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» ΙΙΙ, προκειμένου να ενισχυθεί η συνεργασία με τρίτες χώρες όσον αφορά τα διασυνοριακά έργα και την ανάπτυξη υποδομών·
13. τονίζει τη στρατηγική σημασία της εμπροσθοβαρούς χρηματοδότησης του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα κονδύλια που προβλέπονται θα χρησιμοποιηθούν έως το τέλος της τρέχουσας περιόδου προγραμματισμού·
14. πιστεύει ότι, δεδομένης της τρέχουσας γεωπολιτικής πραγματικότητας, οι νέες προτεραιότητες της ΕΕ θα πρέπει να συνδυαστούν με πρόσθετα κονδύλια και ταυτόχρονα να μην προωθηθούν εις βάρος άλλων προγραμμάτων και προτεραιοτήτων στον τομέα των μεταφορών· τονίζει ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η έγκαιρη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ είναι σημαντικό η χρηματοδότηση, συμπεριλαμβανομένης της ενωσιακής χρηματοδότησης, να ανταποκρίνεται στις φιλοδοξίες και στις συνολικές χρηματοδοτικές ανάγκες των έργων υποδομής· ζητεί να ενισχυθεί και να οριοθετηθεί η χρηματοδότηση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τις προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών· διαφωνεί με τις ανακατανομές και περικοπές του προϋπολογισμού που πραγματοποίησε η Επιτροπή, η οποία αφαίρεσε κονδύλια από χρηματοδοτικά προγράμματα του ΠΔΠ και τα διοχέτευσε σε νέα μέσα, όπως έκανε

όταν ανακατένουμε 400 εκατομμύρια EUR από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» στην ευρωπαϊκή πράξη για τα μικροκυκλώματα στο πλαίσιο του προγράμματος «Ψηφιακή Ευρώπη»: τονίζει ότι τα κονδύλια του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τις μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για πρωτοβουλίες που σχετίζονται με τις μεταφορές·

15. ζητεί τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία να επικεντρωθούν περισσότερο στις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, να αναπαραχθούν οι αποτελεσματικές στρατηγικές του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», να αναζητηθούν συνέργειες μεταξύ της διακυβέρνησης των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων και του ΜΣΕ, που έχει αποδειχθεί εξαιρετικά αποτελεσματικός, και να επιλεγούν έργα με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία·
16. αναγνωρίζει την ανάγκη να γίνουν περισσότερες επενδύσεις σε έγκαιρες μελέτες προκαταρκτικής σκοπιμότητας και σκοπιμότητας, στον καθορισμό ενός πλαισίου, στον λεπτομερή σχεδιασμό και τη δημόσια διαβούλευση, καθώς και στη συμμετοχή στις πρώιμες φάσεις του έργου ώστε να αποφευχθούν δαπανηρές καθυστερήσεις στις μεταγενέστερες φάσεις σχεδιασμού και κατασκευής, να αντιμετωπιστούν οι ανησυχίες του κοινού και να μετριαστούν οι βάσεις για συνεχείς και ψευδείς αντιρρήσεις που καθυστερούν αδικαιολόγητα τη διαδικασία· τονίζει ότι τυχόν αντιρρήσεις πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά ώστε να διασφαλιστεί ότι τυχόν ανησυχίες που εγείρονται είναι έγκυρες·
17. λαμβάνει υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «RePower EU» και την πρόθεσή της να χαρακτηρίσει ορισμένες περιοχές ως «περιοχές πρώτης επιλογής» με απλουστευμένες διαδικασίες αδειοδότησης για ενεργειακές υποδομές ζωτικής σημασίας· σημειώνει ότι μια παρόμοια έννοια θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και σε έργα υποδομών για μεταφορές ζωτικής σημασίας· επισημαίνει ότι σε πολλά κράτη μέλη δίνεται προτεραιότητα σε ορισμένες κατηγορίες έργων με βάση τη στρατηγική τους σημασία, η οποία χαρακτηρίζεται από συντομότερα χρονοδιαγράμματα και ταυτόχρονες ή/και απλουστευμένες διαδικασίες· θεωρεί ότι, όταν υπάρχει ένα τέτοιο πλαίσιο εντός ενός εθνικού νομικού πλαισίου, αυτό θα πρέπει να ισχύει αυτομάτως για έργα στο ΔΕΔ-Μ· ζητεί από τα κράτη μέλη των οποίων η εθνική νομοθεσία δεν προβλέπει την κατά προτεραιότητα μεταχείριση, να τη θεσπίσουν για τα έργα μεταφορών·
18. αναγνωρίζει την ανάγκη να εξορθολογιστούν οι ρυθμιστικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλίζεται η κατάλληλη δημόσια διαβούλευση και οι εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων, και παράλληλα να διασφαλίζεται ότι τα έργα κρίσιμων υποδομών δεν παρεμποδίζονται αδικαιολόγητα· ζητεί από τα κράτη μέλη να τηρούν τα χρονοδιαγράμματα που ορίζονται στην «οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ» για τις εν λόγω ρυθμιστικές διαδικασίες, προκειμένου να αποφεύγονται περιττές καθυστερήσεις·
19. τονίζει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν μια απλουστευμένη και εναρμονισμένη διαδικασία αδειοδότησης, μεταξύ άλλων όσον αφορά και τις περιβαλλοντικές εκτιμήσεις· σημειώνει ότι τα συντομότερα χρονοδιαγράμματα, οι ταυτόχρονες διαδικασίες και τα περιορισμένα χρονικά πλαίσια για την αξιολόγηση των προσφυγών αναφέρθηκαν ως απαραίτητα μέτρα για ένα αποτελεσματικότερο σύστημα σε εθνικό επίπεδο· καλεί τα κράτη μέλη να θεσπίσουν μια απλουστευμένη κοινή διαδικασία ώστε

να περιοριστεί ο διοικητικός φόρτος για τους φορείς υλοποίησης έργων και να διασφαλιστεί μια απρόσκοπτη και αποτελεσματική διαδικασία, χωρίς να διακυβεύονται σε καμία περίπτωση τα πρότυπα της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμετοχή του κοινού·

20. τονίζει ότι οι πολλαπλές, διαφορετικές και πολύπλοκες διαδικασίες χορήγησης αδειών, οι διασυννοριακές διαδικασίες σύναψης συμβάσεων και άλλες διαδικασίες παρεμποδίζουν σε μεγάλο βαθμό την έγκαιρη υλοποίηση των έργων και συχνά οδηγούν σε σημαντικές καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, τα οφέλη της ύπαρξης μιας εντεταλμένης αρχής για τον εξορθολογισμό των διοικητικών διαδικασιών σε εθνικό επίπεδο· υπενθυμίζει ότι η «οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ» απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα ενιαίο σημείο επαφής προκειμένου να μειωθεί η πολυπλοκότητα, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και να αυξηθεί η διαφάνεια των διαδικασιών·
21. τονίζει ότι τα κράτη μέλη και οι φορείς υλοποίησης έργων θα πρέπει να συμμορφώνονται με την «οδηγία για το έξυπνο ΔΕΔ-Μ», προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις και υπερβάσεις κόστους και να διασφαλιστεί η έγκαιρη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, να δρομολογηθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη χορήγηση άδειας, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών εκτιμήσεων, σύμφωνα με τα μέτρα και τα χρονοδιαγράμματα της οδηγίας·
22. σημειώνει ότι η εκ των υστέρων αξιολόγηση αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, τις επιδόσεις και τα αποτελέσματα των έργων υποδομής μεταφορών και για την ενημέρωση του κοινού· ζητεί τη συστηματική εκ των υστέρων αξιολόγηση των μεγάλων έργων μεταφορών που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ από αναγνωρισμένα, ανεξάρτητα τρίτα μέρη σύμφωνα με τα κριτήρια της συνοχής, της αποτελεσματικότητας, της αποδοτικότητας και της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας, συμπεριλαμβανομένης μιας επικαιροποιημένης ανάλυσης κόστους-οφέλους, και ζητεί να διασφαλιστεί ότι οι αξιολογήσεις αυτές τροφοδοτούν τις διαδικασίες για μελλοντικά έργα·
23. υπενθυμίζει ότι η συντήρηση είναι υψίστης σημασίας για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης εύρυθμης λειτουργίας των έργων στον τομέα των μεταφορών και της ποιότητάς τους· επισημαίνει το γεγονός ότι η περιοδική και τακτική συντήρηση εξοικονομεί χρήματα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής ενός έργου· ζητεί την ορθή συντήρηση των ολοκληρωμένων μεγάλων έργων υποδομής· καλεί τα κράτη μέλη και τους φορείς υλοποίησης έργων να προϋπολογίζουν κατά τη διάρκεια των φάσεων σχεδιασμού το κόστος συντήρησης για τη διάρκεια ζωής των έργων υποδομής· επιμένει ότι η απαίτηση αυτή θα πρέπει να αποτελεί προϋπόθεση για τη λήψη χρηματοδότησης στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»·
24. καλεί τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν τα διδάγματα που αντλήθηκαν από τα τρέχοντα έργα ΔΕΔ-Μ όταν εξετάζουν το ενδεχόμενο υλοποίησης νέων έργων υποδομής που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ και να ανταλλάσσουν τις βέλτιστες πρακτικές και τις σχετικές πληροφορίες εγκαίρως και αποτελεσματικά, με απώτερο στόχο τη βελτίωση της σχετικής διαδικασίας·
25. πιστεύει ακράδαντα ότι τα μεγάλα έργα που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό και την

αναβάθμιση των υποδομών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, όπως ο εξηλεκτρισμός του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου, θα εξασφαλίσουν ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία όσον αφορά τη συνδεσιμότητα, το κλίμα και τους ψηφιακούς στόχους·

26. παροτρύνει τα κράτη μέλη να δώσουν πλήρη προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2030 έναντι της ολοκλήρωσης του εκτεταμένου και του συνολικού δικτύου, διασφαλίζοντας παράλληλα την έγκαιρη ολοκλήρωση του εκτεταμένου δικτύου· ζητεί τα εθνικά έργα που δεν ευθυγραμμίζονται με τις προτεραιότητες του ΔΕΔ-Μ να μην θεωρείται ότι έχουν προτεραιότητα για τη λήψη ευρωπαϊκών κονδυλίων·
27. ζητεί την ευθυγράμμιση και τον συντονισμό μεταξύ των προτεραιοτήτων της ΕΕ και των εθνικών σχεδίων για τις υποδομές μεταφορών· τονίζει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν τη συνοχή μεταξύ του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και των εθνικών τους σχεδίων μεταφορών και επενδύσεων· τονίζει ότι τα έργα στο πλαίσιο των εθνικών σχεδίων των κρατών μελών δεν θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα έναντι των έργων που ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της Ένωσης στον τομέα των μεταφορών· επισημαίνει ότι η χρηματοδότηση και τα χρηματοδοτικά μέσα της ΕΕ που χρηματοδοτούν μεγάλα έργα υποδομής θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την προώθηση ευρύτερης ευρωπαϊκής συνδεσιμότητας και όχι για την ιεράρχηση ή την προστασία των εθνικών συμφερόντων·
28. ζητεί την ιεράρχηση των διασυνοριακών έργων διασυνδεσιμότητας με στόχο την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την κάλυψη τυχόν ελλείψεων, τον εντοπισμό τμημάτων στρατηγικής σημασίας και την ενίσχυση της διασυνοριακής συνδεσιμότητας και έργων για διασυνδεσιμότητα και για διάφορους τρόπους μεταφοράς που προωθούν την πολυτροπικότητα και τη βιωσιμότητα· θεωρεί ότι τα διασυνοριακά έργα και τα έργα για την κάλυψη των υφιστάμενων ελλείψεων προσφέρουν την υψηλότερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία και τονίζει ότι η άμεση υλοποίησή τους αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα·
29. υπενθυμίζει τη σημασία της ενίσχυσης της συνδεσιμότητας του δικτύου, η οποία εξαρτάται από έργα διασύνδεσης τα οποία συχνά υλοποιούνται από διάφορα κράτη μέλη κατά μήκος μιας περιφέρειας· τονίζει επίσης την ανάγκη να δοθούν έμφαση και κίνητρα για την καλή συνεργασία μεταξύ των αρχών σε όλα τα επίπεδα από διαφορετικά κράτη μέλη για τη μείωση των καθυστερήσεων και του κόστους σε περιπτώσεις μη ευθυγράμμισης των χρονοδιαγραμμάτων και των προτεραιοτήτων· ζητεί την ενίσχυση του ρόλου των συντονιστών ΔΕΔ-Μ στη διασφάλιση της συνεργασίας και της ομαλής υλοποίησης διασυνοριακών έργων και την ανάπτυξη έργων υποδομής κατά μήκος περιφερειών της Ένωσης·
30. ζητεί ισχυρότερες συνέργειες σε όλους τους τρόπους μεταφοράς· σημειώνει την έλλειψη συνδεσιμότητας αερολιμένων και λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο σε πολλά κράτη μέλη και ζητεί να αντιμετωπιστεί η πολυτροπική συνδεσιμότητα με τους κεντρικούς λιμένες και αερολιμένες του ΔΕΔ-Μ·
31. αναγνωρίζει ότι τα συστήματα μεταφορών και ενέργειας είναι αλληλένδετα· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι το ΔΕΔ-Ε είναι συμβατό, κατά περίπτωση, με το ΔΕΔ-Μ, καθώς και με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου να

ενισχυθούν οι συνέργειες μεταξύ των δικτύων και να διασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν κενά στην αρχιτεκτονική στήριξης, ώστε να επιτευχθεί στρατηγική ενεργειακή ανεξαρτησία· ζητά τη μαζική ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για το κλίμα και να επιτευχθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των δημόσιων δαπανών για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων· αναγνωρίζει τη σημασία της διαθεσιμότητας και της παροχής σημαντικών ποσοτήτων πράσινης ενέργειας για την επιτυχή απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές·

32. υπογραμμίζει την ανάγκη να προωθηθούν συνέργειες μεταξύ του ΔΕΔ-Μ και του ΔΕΔ-Ε, προκειμένου να αυξηθεί σημαντικά η παραγωγή, ο εφοδιασμός και η αποθήκευση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στην Ένωση·
33. επισημαίνει τις δυνατότητες των λιμένων στην παραγωγή αιολικής ενέργειας για την παραγωγή καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές· αναγνωρίζει τον συνεργατικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν το ΔΕΔ-Ε και το ΔΕΔ-Μ στην αξιοποίηση αυτών των δυνατοτήτων·
34. σημειώνει τη βραχυπρόθεσμη ανάγκη εισαγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου ως μεταβατικού καυσίμου·
35. καλεί την Επιτροπή να υποβάλλει ετήσια έκθεση εφαρμογής στα ευρωπαϊκά και εθνικά κοινοβούλια, στην οποία θα περιγράφεται η πρόοδος όσον αφορά την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, καθώς και οι λόγοι για τυχόν καθυστερήσεις· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει ένα κεφάλαιο για όλα τα έργα που χρηματοδοτούνται από τον ΜΣΕ, ανά χώρα, στα οποία έχουν σημειωθεί καθυστερήσεις άνω των δύο ετών· καλεί τα κράτη μέλη να εντοπίσουν τις αιτίες των καθυστερήσεων και να προτείνουν μέτρα για να διασφαλιστεί η ταχεία επίλυση των ζητημάτων αυτών· θεωρεί ότι οι αδικαιολόγητες σημαντικές καθυστερήσεις θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση ή την απόσυρση των επιχορηγήσεων που προσφέρει ο ΜΣΕ·
36. καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ένα νομοθετικό πλαίσιο για τη δημιουργία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Ψηφιακής Επιβολής, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου να διενεργούν στοχευμένους ελέγχους βάσει κινδύνου και επιθεωρήσεις των εμπορικών οδικών μεταφορών·
37. καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών ευθυγραμμίζονται με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και συμβάλλουν στη βιωσιμότητα, την ασφάλεια, την προσβασιμότητα και τη διαλειτουργικότητα των μεταφορών, καθώς και στη δημιουργία θέσεων εργασίας στον τομέα·
38. τονίζει πόσο σημαντική είναι η διενέργεια, σε όλα τα μεγάλα έργα υποδομών μεταφορών, ενδεδειγμένης κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης κόστους-οφέλους και εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων με τυποποιημένη μεθοδολογία χρησιμοποιώντας μια τυποποιημένη μεθοδολογία που χρησιμοποιεί μια προσέγγιση πλήρους κύκλου ζωής·
39. επισημαίνει την ανάγκη για σημαντικές επενδύσεις σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, σύμφωνα

με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας, για τη στήριξη της ανάπτυξης καινοτόμων λύσεων στον τομέα των μεταφορών και για την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών μέσω της υιοθέτησης λύσεων κινητικότητας με μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, την ανάγκη να διασφαλιστεί η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), τόσο όσον αφορά τους συρμούς όσο και τις γραμμές, καθώς και η σταδιακά μεγαλύτερη χρήση εναλλακτικών καυσίμων για την αντιμετώπιση της συμφόρησης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· τονίζει, επιπλέον, ότι απαιτούνται επενδύσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της προσβασιμότητας των μεταφορών, καθώς και για την αύξηση της ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών σε κλιματικούς και γεωπολιτικούς κινδύνους·

40. επισημαίνει την ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα σε έξυπνα και βιώσιμα έργα μεταφορών και να αυξηθεί σημαντικά η ικανότητα και η διαλειτουργικότητα σε έξυπνους και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της ενεργού κινητικότητας· θεωρεί ότι οι πολιτικές και η στήριξη της Ένωσης θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τη διευκόλυνση της ποδηλασίας κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση της υποδομής ΔΕΔ-Μ, ενώ θα πρέπει να υποστηριχθεί η ανάπτυξη του δικτύου EuroVelo·
41. ζητεί από την Επιτροπή να αναγνωρίσει πλήρως την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία του δικτύου μεταφορών EuroVelo και να διαθέσει μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης των μεταφορών σε υποδομές ενεργού κινητικότητας, όπως οι υποδομές για ποδήλατα·
42. σημειώνει ότι τα εναλλακτικά καύσιμα, οι υποδομές ηλεκτρικών δικτύων και η αύξηση του εφοδιασμού με βιώσιμη ενέργεια είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και της στρατηγικής ανεξαρτησίας·
43. τονίζει ότι είναι επείγουσα ανάγκη να ολοκληρωθεί η ενσωμάτωση του ERTMS στα διασυνδεδεμένα σιδηροδρομικά συστήματα έως το 2030· επισημαίνει ότι η διαδικασία αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη για περισσότερα από 20 έτη και καλεί τα κράτη μέλη με διασυνδεδεμένα σιδηροδρομικά συστήματα να εξηγήσουν τις καθυστερήσεις και να δρομολογήσουν άμεσα εθνικά σχέδια για την ανάπτυξη του ERTMS· υπενθυμίζει την εξαίρεση που ισχύει για τα κράτη μέλη με απομονωμένο δίκτυο·
44. εκφράζει την ικανοποίησή του για το σχέδιο RePowerEU της Επιτροπής και την καλεί αντιμετωπίσει ζητήματα που σχετίζονται με τον εφοδιασμό με ανανεώσιμα καύσιμα κίνησης και την αύξηση του κόστους των μεταφορών και της ενέργειας, καθώς και να βελτιώσει την ενεργειακή ανεξαρτησία στην Ένωση·
45. ζητεί να αναγνωρίζεται η ειδική προστιθέμενη αξία των έργων που συμβάλλουν στην αναγκαία εναρμόνιση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την Ένωση· ζητεί την ταχεία συμφωνία και την εφαρμογή του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων·
46. αναγνωρίζει τις δυνατότητες που έχουν οι θαλάσσιοι λιμένες ως κόμβοι καθαρής ενέργειας του μέλλοντος και σημαντικοί παράγοντες διευκόλυνσης της ενεργειακής μετάβασης σε ολόκληρη την Ευρώπη· σημειώνει ότι, στο πλαίσιο του ρόλου αυτού, οι θαλάσσιοι λιμένες θα είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των κλιματικών στόχων της ΕΕ για το 2030 και το 2050, καθώς και των φιλοδοξιών που περιγράφονται στο σχέδιο

REPowerEU· τονίζει ότι οι θαλάσσιοι λιμένες αναλαμβάνουν όλο και περισσότερο νέες αρμοδιότητες και εμπλέκονται σε νέες υπηρεσίες, όπως η βιώσιμη παραγωγή ενέργειας, η έρευνα για τη γαλάζια οικονομία και η στρατιωτική κινητικότητα· σημειώνει ότι, στο πλαίσιο του ρόλου τους ως φορείς πολλαπλών υπηρεσιών, οι θαλάσσιοι λιμένες μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά σε μια βιώσιμη, ψηφιακή και ανθεκτική ευρωπαϊκή οικονομία·

47. αναγνωρίζει την ανάγκη να διασφαλιστεί η συνδεσιμότητα των χωρών και των περιφερειών, συμπεριλαμβανομένων, ιδίως, των ανεπαρκώς ανεπτυγμένων, απομακρυσμένων, νησιωτικών και εξόχως απόκεντρων χωρών και περιφερειών, καθώς και εκείνων που πλήττονται από τον παράνομο, αδικαιολόγητο επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας στην Ουκρανία ή/και το Brexit· αναγνωρίζει επίσης την ανάγκη διακοπής της συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών με τη Ρωσία και τη Λευκορωσία·
48. αναγνωρίζει τη σημασία του δικτύου ΔΕΔ-Μ για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας με στρατηγικούς εταίρους σε χώρες εκτός της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει τις διασυνοριακές συνδέσεις με την Ανατολική Γειτονία, τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών και το Ηνωμένο Βασίλειο· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, την άμεση ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στον χώρο Σένγκεν, καθώς αυτό θα βελτιώσει σημαντικά τη συνδεσιμότητα Βορρά-Νότου στην Ανατολική Ευρώπη·
49. υπενθυμίζει την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 12ης Μαΐου 2022, σχετικά με τις «λωρίδες αλληλεγγύης», η οποία περιγράφει διάφορες προκλήσεις στον τομέα των υποδομών μεταφορών που αντιμετωπίζουν η ΕΕ και οι γείτονές της· επισημαίνει τη σημασία της αντιμετώπισης αυτών των προκλήσεων προκειμένου να στηριχθεί η παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια και η ανάκαμψη της ουκρανικής οικονομίας· τονίζει ότι στο πλαίσιο της εν λόγω ανακοίνωσης προτείνεται να αξιολογηθεί η επέκταση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών στην Ουκρανία και τη Δημοκρατία της Μολδαβίας· καλεί την Επιτροπή να στηρίξει την Ουκρανία και τις προσπάθειές της για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ Ουκρανίας και ΕΕ με σκοπό τη μελλοντική ενσωμάτωση των ουκρανικών μεταφορών στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Ημερομηνία έγκρισης	21.3.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 31 - : 0 0 : 9
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Έλενα Κουντουρά, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Asim Ademov, Moritz Körner

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Kosma Zlotowski
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov

0	-

9	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier
NI	Andor Deli
The Left	Leila Chaibi, Έλενα Κουντουρά
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή