

## III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

## 81Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ 5ΗΣ, 6ΗΣ ΚΑΙ 7ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2009

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα: «Ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές»

(2010/C 79/09)

## Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

- επικροτεί τη νομοθετική πράξη που ρυθμίζει τον τρόπο λειτουργίας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Στόχος είναι η δημιουργία ενός αποτελεσματικού δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω της ευφυούς χρησιμοποίησης ή της ανάπτυξης των υφιστάμενων υποδομών·
- θεωρεί ότι η συνεπής εφαρμογή των διατάξεων της ανωτέρω νομοθετικής πράξης θα αυξήσει άμεσα την αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι ο σιδηρόδρομος, ως ο ασφαλέστερος και περισσότερο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί άλλους τρόπους μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας·
- εκτιμά ότι, όταν δημιουργηθούν οι σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών, πρέπει να αναπτυχθούν συνδέσεις με άλλα μέσα μεταφοράς μέσω κατάλληλων χερσαίων, θαλάσσιων και αεροπορικών τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- εφιστά την προσοχή στην ανάπτυξη κέντρων εφοδιαστικής, στη διαχείριση των οποίων θα συμμετέχουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές πρέπει να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη αυτών των κέντρων εφοδιαστικής·
- επισημαίνει ότι ορισμένες διατάξεις του κανονισμού μπορεί να οδηγήσουν σε υπερβολική, περιττή γραφειοκρατία στο εσωτερικό των συστημάτων διαχείρισης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου·
- υπογραμμίζει ότι, συγκριτικά, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι περιβαλλοντικά φιλικές και ασφαλείς, με την αύξηση δε της αποτελεσματικότητας/ανταγωνιστικότητάς τους μπορούν όντως να αποτελέσουν μια εναλλακτική λύση έναντι πιο ενεργοβόρων τρόπων μεταφοράς που είναι λιγότερο φιλικό προς τους χρήστες και πιο επικίνδυνο·
- τονίζει ότι η δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών προϋποθέτει την ύπαρξη διεθνούς μηχανισμού, ικανού να προωθήσει τον συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής στο πλαίσιο των μεμονωμένων διαδρόμων μεταφορών.

**Εισηγητής:** ο κ. Witold Krochmal (PL/UEN-EA), Δήμαρχος του Woiów

### Έγγραφο αναφοράς

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές

COM(2008) 852 τελικό

## I. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ο προτεινόμενος κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές υιοθετήθηκε ως ανταπόκριση στην ανάγκη να δημιουργηθεί ένα όσο το δυνατόν ασφαλέστερο, αποτελεσματικότερο και περιβαλλοντικώς υγιέστερο σύστημα μεταφορών που θα εξυπηρετεί τους πολίτες και τις επιχειρήσεις.

2. Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο του 2001 για τις μεταφορές και υπό το πρίσμα των αλλαγών που συντελούνται σήμερα στη δομή της ΕΕ και των συνεχών νέων προκλήσεων που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη της ΕΕ, έχει πρωταρχική σημασία οι δράσεις να εστιαστούν στην ανάπτυξη της συντροπικότητας του συνόλου των τρόπων μεταφοράς.

3. Ενώ στον τομέα των οδικών και αεροπορικών μεταφορών έχει ήδη ληφθεί σειρά μέτρων με θετικά αποτελέσματα, εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη ανάληψης δράσης στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Η υπό εξέταση πρόταση προέκυψε από ευρεία διαβούλευση μεταξύ των κρατών μελών, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, των διαχειριστών υποδομής, των βιομηχανικών κύκλων και των επιχειρήσεων μεταφορών.

5. Ως αποτέλεσμα αυτών των διαβουλεύσεων, επιβεβαιώθηκε ότι η δημιουργία διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές θα μπορούσε να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων σε σύντομο χρονικό διάστημα και να συμβάλει στη βελτίωση των μακροοικονομικών δεικτών.

### Προτάσεις πολιτικής

6. Η Επιτροπή των Περιφερειών επικροτεί τη νομοθετική πράξη που ρυθμίζει τον τρόπο λειτουργίας του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές. Στόχος είναι η δημιουργία αποτελεσματικού δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω της ευφούς χρησιμοποίησης ή της ανάπτυξης των υφιστάμενων υποδομών.

7. Θεωρεί ότι η συνεπής εφαρμογή των διατάξεων της ανωτέρω νομοθετικής πράξης θα αυξήσει άμεσα την αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αυτό θα εξασφαλίσει ότι ο σιδηρόδρομος, ως ο ασφαλέστερος και περισσότερο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, θα είναι σε θέση να συναγωνιστεί άλλους τρόπους μεταφοράς σε ό,τι αφορά την αποτελεσματικότητά.

8. Εκτιμά ότι, όταν δημιουργηθούν οι σιδηροδρομικοί διάδρομοι εμπορευματικών μεταφορών, πρέπει να αναπτυχθούν συνδέσεις με άλλα μέσα μεταφοράς μέσω κατάλληλων χερσαίων, θαλάσσιων και αεροπορικών τερματικών σταθμών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

9. Η ΕτΠ εφιστά την προσοχή στην ανάπτυξη κέντρων εφοδιαστικής, στη διαχείριση των οποίων θα συμμετέχουν οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές πρέπει να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη αυτών των κέντρων εφοδιαστικής.

10. Επισημαίνει ότι ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού μπορεί να οδηγήσουν σε υπερβολική, περιττή γραφειοκρατία στο εσωτερικό των συστημάτων διαχείρισης του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου.

11. Υπογραμμίζει ότι, συγκριτικά, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι περιβαλλοντικά φιλικές και ασφαλείς, με την αύξηση δε της αποτελεσματικότητας/ανταγωνιστικότητάς τους μπορούν όντως να αποτελέσουν μια εναλλακτική λύση έναντι πιο ενεργοβόρων τρόπων μεταφοράς που είναι λιγότερο φιλικό προς τους χρήστες και πιο επικίνδυνο.

12. Τα μέτρα για την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών πρέπει να εστιαστούν στην όσο το δυνατόν ταχύτερη επίλυση υφιστάμενων προβλημάτων, όπως:

- βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των κρατών μελών, ούτως ώστε να παύσουν να υφίστανται οι επιπτώσεις που έχει η διέλευση των συνόρων, να πραγματοποιηθούν επενδύσεις και να ενισχυθούν η συνεργασία και ο συντονισμός μεταξύ των επιμέρους τρόπων μεταφοράς όσον αφορά τη χρήση του σιδηροδρόμου·
- ανάπτυξη και επέκταση των διατροπικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν τον σιδηρόδρομο, καθώς και αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους με τη χρήση των πλέον σύγχρονων τεχνολογιών για τη διαχείρισή τους·
- σημαντική βελτίωση της διαλειτουργικότητας·
- ελαχιστοποίηση της απώλειας αποδοτικότητας που προκύπτει από τη διάλυση επιχειρήσεων λόγω του ανοίγματος της αγοράς·
- δημιουργία ενός αποτελεσματικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο θα συνδέει το σύνολο της ΕΕ, από τον Βορρά ως τον Νότο και από την Ανατολή ως τη Δύση.

13. Στο πλαίσιο αυτών των μέτρων είναι σημαντικό να αξιοποιηθούν οι πρωτοβουλίες και οι εργασίες που έχουν ήδη αναληφθεί σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο στους εξής τομείς:

- πρόσβαση στην υποδομή και την τιμολόγησή της,

- διαχείριση της χωρητικότητας και της κίνησης των διαδρόμων μεταφορών,
- σιδηροδρομική ασφάλεια,
- ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Επιπλέον, πρέπει ταυτόχρονα να ληφθούν απαραίτητως τα ακόλουθα μέτρα:

- ανάπτυξη δικτύων διαδρομών προσαρμοσμένων στη μεταφορική ικανότητα,
- δημιουργία νέων αποτελεσματικών παρακαμπτήριων αξόνων για τις εμπορευματικές μεταφορές (κατά το παράδειγμα των παρακαμπτήριων οδών στο οδικό δίκτυο) στους κόμβους του σιδηροδρομικού δικτύου που υπόκεινται σε σημαντική επιβάρυνση.

14. Οι εμπειρίες που απέρρευσαν από το πρόγραμμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), από το ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρομικής σηματοδότησης (ERTMS) και άλλες προηγούμενες και τρέχουσες δραστηριότητες θα καταστήσουν δυνατή την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών πολύ αποτελεσματικότερα και ταχύτερα χάρη στη συνέργεια μεταξύ όλων αυτών των δράσεων.

15. Η δημιουργία ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών προϋποθέτει την ύπαρξη διεθνούς μηχανισμού, ικανού να προωθήσει τον συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών και των διαχειριστών υποδομής στο πλαίσιο των μεμονωμένων διαδρόμων μεταφορών. Αυτός ο μηχανισμός θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους όσον αφορά τη δημιουργία διαδρόμων.

16. Είναι σημαντικό τα αρμόδια όργανα της ΕΕ ή των κρατών μελών, δηλαδή οι κατάλληλες δομές διαχείρισης, να συνεχίσουν να εργάζονται για την εξάλειψη των υφιστάμενων περιορισμών που μειώνουν την αποτελεσματικότητα και, ως εκ τούτου, την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως λόγου χάρη:

- η εξάλειψη των γλωσσικών εμποδίων στη διασυνοριακή κυκλοφορία,
- η έλλειψη ενιαίων προγραμμάτων κατάρτισης για τους μηχανοδηγούς, τα οποία να καλύπτουν τις αρχές των σιδηροδρομικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ,
- η έλλειψη κοινών προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια και τη χωρητικότητα,
- η ανομοιόμορφη χρήση των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) και των δροσυφορικών και ασύρματων συστημάτων,
- η απουσία ενιαίου συστήματος και σαφούς αστικής ευθύνης για τη μεταφορά φορτίων μέσω των διατροπικών αλυσίδων μεταφορών,
- η ύπαρξη πολλών τεχνικών και διοικητικών προβλημάτων κατά τη διέλευση των συνόρων στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές,
- η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης δυναμικού, ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, ούτως ώστε να επιτευχθεί ο διαχωρισμός των μεταφορών εμπορευμάτων από τις μεταφορές επιβατών και να αυξηθεί, στο μέτρο που είναι δυνατό από τεχνικής άποψης και από άποψης σχεδιασμού, η συνολική ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων ως μέσου μεταφοράς,
- η ύπαρξη σιδηροδρομικών γραμμών διαφορετικού εύρους,

— η αδυναμία να εφαρμοστούν πρότυπα σχετικά με τη συνέπεια των μεταφορών, ιδίως στις συνδυασμένες μεταφορές, π.χ. στις οδικές-σιδηροδρομικές μεταφορές,

— η έλλειψη συναίνεσης όσον αφορά τις βέλτιστες διαστάσεις και το βέλτιστο μήκος των αμαξοστοιχιών με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας μεταφοράς και την προστασία του περιβάλλοντος.

17. Θα ήταν σκόπιμο να θεσπισθούν σιδηροδρομικά πρότυπα για τη μείωση του κόστους της εφοδιαστικής, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση της προσβασιμότητας των αγορών, την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας και της διατροπικότητας, τη συνοχή μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικών απαιτήσεων και την αναγωγή των σιδηροδρομικών μεταφορών σε αναπόσπαστο συστατικό στοιχείο της αλυσίδας προστιθέμενης αξίας του ευρωπαϊκού επιχειρηματικού δικτύου, που συμβάλλει στη βελτιστοποίηση των διαδικασιών παραγωγής, εφοδιασμού και διανομής.

18. Αν δεν είναι δυνατόν να εκχωρηθούν σε αυτόν τον οργανισμό οι αρμοδιότητες για την κατάρτιση των εμποδίων, η ΕΕ ή τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα δικά τους μέτρα για την εξάλειψη αυτών των περιορισμών.

19. Ο αρμόδιος για τη διοίκηση των διαδρόμων οργανισμός δεν πρέπει να λειτουργεί γραφειοκρατικά, αλλά ευέλικτα, με γνώμονα την κατάσταση της αγοράς, ενώ πρέπει να αντιταχθεί σε οποιαδήποτε αδικαιολόγητη παρέμβαση εκ μέρους των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της ΕΕ.

20. Σε συνδυασμό με τη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών, πρέπει να καθοριστεί ο αριθμός των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών που πρέπει να δημιουργηθούν σε κάθε κράτος μέλος.

21. Με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί, υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει συνεργασία με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, το έδαφος των οποίων θα διασχίζουν οι διάδρομοι του σιδηροδρομικού δικτύου.

22. Η συνεργασία θα πρέπει να περιλαμβάνει τόσο τον προγραμματισμό όσο και τον συντονισμό των επενδύσεων που συνδέονται με τη δημιουργία των δικτύων, καθώς και τη χρήση, τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό των διαδρόμων σιδηροδρομικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των υφιστάμενων υποδομών και μεταφορών.

23. Ενώ αναγνωρίζεται πόσο σημαντικό είναι να διασφαλιστεί ότι οι χρονοδιάδρομοι για τη μεταφορά εμπορευμάτων είναι αξιόπιστοι και καλής ποιότητας και ότι παρέχονται καλές υπηρεσίες μεταφορών, είναι ζωτικής σημασίας αφενός να καθοριστούν συγκεκριμένες αρχές λειτουργίας για αμφοτέρους τους τρόπους μεταφοράς στους εν λόγω χρονοδιαδρόμους, οι οποίοι προορίζονται τόσο για τις εμπορευματικές όσο και τις επιβατικές μεταφορές, και αφετέρου να καταβληθούν προσπάθειες ούτως ώστε να ληφθούν υπόψη τα τοπικά και τα περιφερειακά συμφέροντα. Αυτές οι αρχές πρέπει να καθοριστούν κατά τρόπο ώστε να μην υπάρχει αρνητικός αντίκτυπος στην κινητικότητα των κατοίκων, ούτε να αντίκεινται σε άλλα συμφέροντα του κοινωνικού συνόλου.

24. Ο κατάλληλος χωροταξικός σχεδιασμός σε περιφερειακό και αστικό επίπεδο με τον δέοντα συνυπολογισμό του δρομολογίου των διαδρόμων και της τοποθεσίας των τερματικών σταθμών και των σταθμών διακίνησης θα αυξήσει σημαντικά την αποτελεσματικότητα των δικτύων και, ταυτόχρονα, θα συμβάλει στη βελτίωση της οικονομίας των πόλεων και των περιφερειών.

25. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές καθώς και τα κράτη μέλη της ΕΕ πρέπει να λάβουν μέτρα προκειμένου να προσαρμόσουν τις ροές οδικής κυκλοφορίας στη διανομή και την παράδοση των αγαθών που μεταφέρονται μέσω του σιδηροδρόμου στους καταναλωτές.

26. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές έχουν μεγαλύτερα περιθώρια συνεργασίας και διάλογο με τους παραγωγούς και τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν τις σιδηροδρομικές μεταφορές· με αυτόν τον τρόπο μπορούν να ενθαρρύνουν πολύ αποτελεσματικότερα τους χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών να υιοθετήσουν μια συγκεκριμένη προσέγγιση όσον αφορά την επιλογή του τρόπου μεταφοράς και του αντίστοιχου άξονα. Έτσι εξασφαλίζεται ότι οι επιχειρήσεις υιοθετούν τη βέλτιστη προσέγγιση κατά την επιλογή των τρόπων μεταφοράς για τα προϊόντα τους από πλευράς περιβαλλοντικής ασφάλειας, αξιοπιστίας, ταχύτητας και, σαφώς, από την άποψη της ανταγωνιστικότητας των τιμών.

## II. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

27. Αναγνωρίζοντας ότι η δημιουργία εσωτερικής σιδηροδρομικής αγοράς συνιστά ουσιώδες στοιχείο της στρατηγικής της Λισσαβόνας και της στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι ο παρών κανονισμός που εξέδωσαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποτελεί μια απολύτως αναγκαία νομοθετική πράξη, χάρη στην οποία ο σιδηρόδρομος μπορεί να συναγωνιστεί άλλους, λιγότερο φιλικούς προς το περιβάλλον και τον χρήστη, τρόπους μεταφοράς. Στα πλαίσια της εφαρμογής του θα πρέπει, όσον αφορά την κατανομή χρονοδιαδρόμων προτεραιότητας για τις εμπορευματικές μεταφορές, να λαμβάνονται δόντως υπόψη τα υφιστάμενα συστήματα μεταφορών, όπως οι μεταφορές επιβατών. Επιπλέον, θα πρέπει καταρχήν να δοθεί ίση προτεραιότητα στις διασυνοριακές και στις εθνικές μεταφορές.

28. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές θα διαδραματίσουν αποφασιστικό ρόλο στην εφαρμογή του υπό εξέταση κανονισμού, καθότι μπορούν, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού και καλά μελετημένων επενδύσεων σε έργα οδοποιίας, σε περιφερειακά σιδηροδρομικά δίκτυα και σε λιμένες, να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών.

29. Επιπλέον, είναι απολύτως απαραίτητο οι αρχές σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών να καθοριστούν σε συνεργασία με τους διαχειριστές σιδηροδρομικών διαδρόμων και τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές.

30. Μολονότι οι αποφάσεις σχετικά με τη δημιουργία εμπορευματικών διαδρόμων συζητούνται και λαμβάνονται σε κοινοτικό επίπεδο, πρέπει σε κάθε περίπτωση να προηγηθούν διαβουλεύσεις με τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές, δηλαδή ήδη κατά τη φάση σχεδιασμού και έγκρισης σε εθνικό επίπεδο.

31. Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων αυτών πρέπει να προσδιοριστούν τα αναγκαία στοιχεία υποδομής που συνδέονται με τη δημιουργία ενός διαδρόμου· έτσι θα εξασφαλισθεί ότι ο άξονας διέλευσης του διαδρόμου δεν έχει αρνητικό αντίκτυπο στη ζωή των τοπικών κοινοτήτων που βρίσκονται κοντά στον διάδρομο και θα διευκολυνθεί η επιλογή των προσηρότερων περιοχών από τις οποίες θα διέλθουν οι συγκεκριμένοι διάδρομοι.

32. Είναι απαραίτητο να επιτευχθεί σε κάθε περιοχή η βέλτιστη συνύπαρξη των δικτύων υψηλής ταχύτητας, των δικτύων συμβατικής ταχύτητας και των δικτύων τοπικής συγκοινωνίας που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών με τα κάθε λογής δίκτυα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

33. Λόγω των ειδικών παραμέτρων των σιδηροδρομικών αξόνων στους εμπορευματικούς διαδρόμους, πρέπει να γίνουν αλλαγές στην οργάνωση της οδικής και της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στις αστικές ζώνες που διασχίζουν οι εμπορευματικοί διάδρομοι. Για τον λόγο αυτό, είναι επιτακτική ανάγκη να χορηγηθούν στις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές τα σχετικά δημοσιονομικά μέσα, που θα τους δώσουν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν τις απαραίτητες επενδύσεις και εργασίες εκσυγχρονισμού για τη χάραξη των διαδρόμων που διασχίζουν αυτές τις αστικές ζώνες. Παράλληλα, είναι απαραίτητο να απλοποιηθεί το νομικό πλαίσιο για τις απαλλοτριώσεις οικοπέδων που γίνονται για το δημόσιο συμφέρον, ώστε να μην εμποδίζεται η πραγματοποίηση προγραμματισμένων έργων εκσυγχρονισμού ή κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών και υποδομών από την αρχή της χορήγησης δίκαιης αποζημίωσης για τα απαλλοτριωμένα οικόπεδα.

34. Αυτά τα μέσα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν εντός του χρονικού πλαισίου για την εφαρμογή των διατάξεων του κεφαλαίου 2, άρθρου 3, παράγραφος 3, δηλαδή των διατάξεων σχετικά με τις υποχρεωτικές προθεσμίες που προβλέπει ο παρών κανονισμός όσον αφορά την υλοποίηση κάθε σιδηροδρομικού διαδρόμου εμπορευματικών μεταφορών.

35. Τα υφιστάμενα κέντρα εφοδιαστικής, στη διαχείριση των οποίων θα συμμετέχουν οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές, θα πρέπει να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά και να ενσωματωθούν στο σύστημα των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών.

36. Με την ενσωμάτωση της υποδομής που διαχειρίζονται οι τοπικές ή οι περιφερειακές αρχές πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού, να εξασφαλιστεί η συμμετοχή εκπροσώπων των τοπικών ή περιφερειακών αρχών στα όργανα που διοικούν τους εμπορευματικούς διαδρόμους.

37. Ο αριθμός των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, που αναφέρεται στο άρθρο 3 της πρότασης κανονισμού, θα πρέπει να καθορισθεί σε συνάρτηση με τη δυνητική ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών, την ανάλυση της αποτελεσματικότητάς τους και την πραγματική τεχνική σκοπιμότητα της υλοποίησης εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

38. Κρίνεται σκόπιμο να μην καθορισθεί υποχρεωτικός αριθμός εμπορευματικών διαδρόμων σε κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, βάσει του κριτηρίου σχετικά με τον όγκο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε τονοχιλιόμετρα σε ένα δεδομένο κράτος μέλος.

39. Η μελέτη αγοράς που περιγράφεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της πρότασης κανονισμού θα πρέπει να πραγματοποιηθεί ανάλογα με τις ανάγκες που οφείλουν να καθορίσουν οι διαχειριστές των διαδρόμων. Ως εκ τούτου, η σχετική έρευνα δεν θα πρέπει να πραγματοποιείται υποχρεωτικά σε ετήσια βάση, όπως ορίζει ο κανονισμός.

40. Κατά την πρώτη φάση της εφαρμογής του κανονισμού, οι αποφάσεις τοπικού προσδιορισμού των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων θα πρέπει να λαμβάνονται αποκλειστικά και μόνον βάσει ουσιαστικών προϋποθέσεων, που να συνδέονται με την αποτελεσματικότητα, την προσβασιμότητα, την ποιότητα και την έκταση των υποδομών και όχι, στο μέτρο του δυνατού, βάσει πολιτικών κριτηρίων.

41. Κατά τη δημιουργία των σιδηροδρομικών διαδρόμων εμπορευματικών μεταφορών κρίνεται σκόπιμο να παρακολουθείται η τήρηση των προτύπων αναφορικά με την περιβαλλοντική προστασία και τη δημόσια υγεία, ιδίως εκείνων που αφορούν τον θόρυβο, την

ασφάλεια των μεταφορών και άλλα φαινόμενα, διότι τα πρότυπα αυτά συμβάλλουν στην πρόληψη αρνητικών επιπτώσεων για το περιβάλλον των περιοίκων. Σε αυτό το πλαίσιο θα πρέπει να λαμβάνονται κατά προτεραιότητα υπόψη τα κριτήρια 1) της μη δυσμενούς μεταχείρισης των περιοίκων των διαδρόμων σιδηροδρομικών μεταφορών από άποψη συνθηκών υγιεινής και διαβίωσης και 2) της ασφάλειας της κυκλοφορίας.

42. Η Επιτροπή των Περιφερειών ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να θέσει σε ισχύ τον παρόντα κανονισμό όσο το δυνατόν συντομότερα και να λάβει υπόψη τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις που διατυπώνονται στην παρούσα γνωμοδότηση.

Βρυξέλλες, 7 Οκτωβρίου 2009.

Ο Πρόεδρος  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Luc VAN DEN BRANDE

---