

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

P9_TA(2021)0010

Αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 20ής Ιανουαρίου 2021 σχετικά με την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (2019/2192(INI))**

(2021/C 456/05)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ ⁽¹⁾ (κανονισμός ΔΕΔ-Μ),
- έχοντας υπόψη το νομοθετικό του ψήφισμα της 17ης Απριλίου 2019 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) ⁽²⁾,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού ⁽³⁾ (κανονισμός για τη γενική ασφάλεια),
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών ⁽⁴⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 19ης Ιουνίου 2020 σχετικά με τον τουρισμό και τις μεταφορές το 2020 και μετά ⁽⁵⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 25ης Οκτωβρίου 2016 σχετικά με τη βελτίωση της διασύνδεσης και της προσβασιμότητας των υποδομών μεταφορών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη ⁽⁶⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 11ης Δεκεμβρίου 2018 σχετικά με τη στρατιωτική κινητικότητα ⁽⁷⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 15ης Ιανουαρίου 2020 σχετικά με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ⁽⁸⁾,
- έχοντας υπόψη την ειδική έκθεση αριθ. 10/2020 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, της 16ης Ιουνίου 2020, με τίτλο «Υποδομές μεταφορών της ΕΕ: να επιταχυνθεί η υλοποίηση των πολύ μεγάλων έργων για να αποδώσουν εγκαίρως τα αποτελέσματα των δικτύων» ⁽⁹⁾,
- έχοντας υπόψη την ειδική έκθεση αριθ. 09/2018 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, της 6ης Δεκεμβρίου 2018, με τίτλο «Προς έναν επιτυχημένο τομέα μεταφορών στην ΕΕ: προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν» ⁽¹⁰⁾,
- έχοντας υπόψη την ειδική έκθεση αριθ. 13/2017 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, της 3ης Οκτωβρίου 2017, με τίτλο «Ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας: θα γίνει ποτέ πράξη η πολιτική επιλογή;» ⁽¹¹⁾,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (Α9-0251/2020),

⁽¹⁾ ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1.⁽²⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2019)0420.⁽³⁾ ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1.⁽⁴⁾ ΕΕ L 305 της 26.11.2019, σ. 1.⁽⁵⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P9_TA(2020)0169.⁽⁶⁾ ΕΕ C 215 της 19.6.2018, σ. 152.⁽⁷⁾ ΕΕ C 388 της 13.11.2020, σ. 22.⁽⁸⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P9_TA(2020)0005.⁽⁹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_EL.pdf⁽¹⁰⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_EL.pdf⁽¹¹⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR17_13/SR_ERTMS_RAIL_EL.pdf

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επικαιροποιημένες, βιώσιμες και προσβάσιμες πολυτροπικές υποδομές μεταφορών και η μελλοντοστραφής εφοδιαστική είναι θεμελιώδους σημασίας για την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τη σύνδεση και την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, καθώς και ως καταλύτης για βιώσιμη, οικονομικά προσιτή, έξυπνη, αποδοτική, διαλειτουργική και ασφαλή κινητικότητα·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) θα πρέπει να διασφαλίζει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή και προσβασιμότητα σε ολόκληρη την ΕΕ και τις περιφέρειές της, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών, απομακρυσμένων, ορεινών, αραιοκατοικημένων, περιφερειακών, νησιωτικών και εξόχως απόκεντρων περιοχών, τονώνοντας έτσι την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας και μειώνοντας τις ανισότητες, προωθώντας την ψηφιοποίηση και την καινοτομία, αντιμετωπίζοντας την κλιματική αλλαγή και ενισχύοντας την προσαρμοστικότητα και την ανθεκτικότητα·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ΔΕΔ-Μ συμβάλλει καθοριστικά στην επίτευξη των πολιτικών στόχων της ΕΕ στις πολιτικές προσχώρησης και γειτονίας, ιδίως μέσω διασυνοριακών έργων, και ότι η διατήρηση και ενίσχυση των στενών μεταφορικών συνδέσεων με τρίτες χώρες, στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ, και η περαιτέρω ενσωμάτωση των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων και της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης έχουν, επομένως, μεγάλη σημασία για την ΕΕ·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ είναι ζωτικής σημασίας για την πρόοδο προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι μια ισορροπημένη ανάπτυξη των διαδρόμων μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρώπη, η οποία θα διασφαλίζει τη συνδεσιμότητα Βορρά-Νότου και Ανατολής-Δύσης σε ολόκληρη την Ευρώπη, είναι απαραίτητη για την περαιτέρω ενίσχυση της οικονομικής, εδαφικής και κοινωνικής συνοχής·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εν εξελίξει διαπραγματεύσεις για τη χρηματοδότηση από τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) κατά τα προσεχή έτη θα πρέπει να λάβουν δεόντως υπόψη τη δέσμευση των κρατών μελών να ολοκληρώσουν το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ έως το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο έως το 2050·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ φαίνεται να υπονομεύεται, με τον σημερινό ρυθμό, ιδίως λόγω σημαντικών καθυστερήσεων σε διασυνοριακά έργα και ελλείποντες κρίκους και συνδέσεων του τελευταίου χιλιομέτρου λόγω οικονομικών, επιχειρησιακών και διοικητικών δυσκολιών που αντιμετωπίζουν οι φορείς υλοποίησης έργων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) αναφέρει ότι οι ελλείψεις στο πλαίσιο εποπτείας της Επιτροπής και στις διαδικασίες λήψης πολιτικών αποφάσεων σε εθνικό επίπεδο, καθώς και η ασθενής ώθηση και το ενδιαφέρον ορισμένων κρατών μελών για το ΔΕΔ-Μ αποτελούν βασικούς παράγοντες των καθυστερήσεων·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πόροι που διατίθενται για την ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του προγράμματος CEF κινδυνεύουν να μειωθούν σημαντικά, ιδίως μετά τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ιουλίου του 2020, με ένα ποσό που προβλέπεται για το γενικό κονδύλιο για τις μεταφορές που είναι σαφώς ανεπαρκές·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η υλοποίηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να καθοδηγείται από την αρχή της ίσης μεταχείρισης των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου, χωρίς να ευνοεί ορισμένους σε βάρος άλλων·
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πολιτική ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να προωθεί την ανάπτυξη λύσεων σε επίπεδο ΕΕ για καινοτόμες και προσβάσιμες μεταφορές, αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, ευφυή συστήματα μεταφορών (π.χ. ITS, RIS), υποδομές φόρτισης και ανεφοδιασμού και εναλλακτικά καύσιμα· λαμβάνοντας υπόψη ότι η καινοτομία και η ψηφιοποίηση του ΔΕΔ-Μ απαιτούν πρόσθετες επενδύσεις·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνεχιζόμενη κρίση COVID-19 έχει καταδείξει την υπαρκτή σημασία του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής και των εργαζομένων του για την οικονομία, η οποία βασίζεται σε αδιάλειπτα δίκτυα για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων ως αρτηριών, και είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των αλυσίδων εφοδιασμού· λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάπτυξη αποτελεσματικών και ανθεκτικών υποδομών μεταφορών θα πρέπει να βρίσκεται στο επίκεντρο όλων των ευρωπαϊκών και εθνικών σχεδίων και προσπάθειών ανάκαμψης, με ιδιαίτερη έμφαση στις πολυτροπικές συνδέσεις μεταφορών μεταξύ λιμένων, αερολιμένων, σιδηροδρόμων και οδών·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων το 2021 αποτελεί ευκαιρία για να δρομολογηθεί μια αλλαγή που καθιστά τους σιδηροδρόμους τη ραχοκοκαλιά της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ένωση, και για να επισημανθεί ο αποφασιστικός ρόλος των δικτύων ΔΕΔ-Μ στην προώθηση της κοινωνικοοικονομικής συνοχής και ανάπτυξης, και παράλληλα να ενισχυθεί η εσωτερική αγορά και να προωθηθούν ανταγωνιστικότεροι και αποδοτικότεροι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς με στόχο την αύξηση της στροφής προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου έως το 2030·

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

Ένα ΔΕΔ-Μ κατάλληλο για το μέλλον

1. τονίζει την προστιθέμενη αξία των πολυτροπικών διαδρόμων του κεντρικού δικτύου που καλύπτουν τις βασικές επιβατικές και εμπορευματικές ροές μεταξύ και εντός κρατών μελών· θεωρεί ότι η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία αυτών των έργων αποτελεί βασικό παράγοντα για τη δημιουργία δημόσιας υποστήριξης· θεωρεί ότι η έγκαιρη ολοκλήρωσή τους έως το 2030 αποτελεί επιτακτική ανάγκη, καθώς η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και των ελλειπόντων κρίκων, καθώς και η ολοκλήρωση των διασυνοριακών τμημάτων, αποτελούν προτεραιότητα, παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των υφιστάμενων τμημάτων δικτύου στους διαδρόμους·

2. υπενθυμίζει ότι η πολιτική ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να προωθεί τα διαλειτουργικά δίκτυα· σημειώνει ότι οι εσωτερικές χερσαίες παραμεθόριες περιοχές σε ολόκληρη την ΕΕ αποτελούν το 40 % της επικράτειας της ΕΕ και φιλοξενούν το ένα τρίτο του πληθυσμού της· επαναλαμβάνει ότι η αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ και η εφαρμογή του θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στη διευκόλυνση των διασυνοριακών συνδέσεων, στη βελτίωση της διαλειτουργικότητας και στη συμβολή στην πολυτροπική ενοποίηση των υποδομών μεταφορών σε ολόκληρη την Ένωση·

3. καλεί τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη ευθυγραμμίσει επαρκώς τα εθνικά τους σχέδια και προγράμματα μεταφορών με τους στόχους του ΔΕΔ-Μ να αντιμετωπίσουν την αδυναμία αυτή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, με σκοπό την εφαρμογή και τη συμμόρφωση με τις προθεσμίες, τους στόχους και τα χρονοδιαγράμματα που ορίζονται στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ· υπενθυμίζει, επιπλέον, ότι λόγω του χαρακτήρα δικτύου του ΔΕΔ-Μ, η μη λειτουργικότητα ενός μικρού τμήματος μπορεί να παρεμποδίσει την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα του συστήματος στο σύνολό του· ζητεί, ως εκ τούτου, να εντοπιστούν και να ολοκληρωθούν επείγοντως τα συγκεκριμένα κομβικά σημεία και στρατηγικά τμήματα·

4. θεωρεί ότι η αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ αποτελεί σημαντική ευκαιρία για να καταστεί το δίκτυο ανθεκτικό στον χρόνο, προκειμένου να διασφαλιστούν η εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ και η περαιτέρω υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών, καθώς και η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα της ΕΕ για τις επόμενες δεκαετίες, και να υποστηριχθεί η μετάβαση της προς μια έξυπνη, βιώσιμη, αποδοτική και ασφαλή κινητικότητα· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι είναι σημαντικό να επικαιροποιηθεί το δίκτυο ώστε να ληφθούν υπόψη οι νέες πραγματικότητες της αγοράς, οι κλιματικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές αλλαγές και οι ψηφιακές ανάγκες, να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του υφιστάμενου δικτύου και να επιταχυνθεί η ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές·

5. θεωρεί σημαντικό να αναπτυχθεί περαιτέρω το ΔΕΔ-Μ ώστε να επικεντρωθεί στη διασύνδεση μεταξύ του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου, μεταξύ άλλων σε αγροτικές, περιφερειακές, αραιοκατοικημένες και νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές και σε τμήματα με το μεγαλύτερο δυναμικό δημιουργίας κοινωνικοοικονομικών οφελών· τονίζει ότι δεν θα πρέπει να γίνουν σημαντικές αλλαγές στους χάρτες έως ότου ολοκληρωθεί το κεντρικό δίκτυο· υπογραμμίζει, ωστόσο, την ανάγκη για περιορισμένες προσαρμογές στο ΔΕΔ-Μ προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών και με στόχο τη βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ των διαφόρων διαδρόμων και των περιφερειακών περιοχών, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης των διασυνοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων πέραν των βασικών αξόνων, ιδίως των ελλειπόντων κρίκων μικρότερης κλίμακας με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία στις διασυνοριακές περιφέρειες και μέσω της ενίσχυσης της συμπληρωματικότητας μεταξύ των ΔΕΔ-Μ και των περιφερειακών πολιτικών, καθώς και της κάλυψης των εξελισσόμενων περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών αναγκών· καλεί την Επιτροπή να αναλάβει όλες τις προσαρμογές που προβλέπονται στην αναθεώρηση του CEF⁽¹²⁾, καθώς και τις απαιτήσεις που απορρέουν από την πρόταση κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με τα μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ (COM(2018)0277)·

6. καλεί την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα, στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ, στην πλήρη ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων για όλους τους τρόπους μεταφορών, ιδίως ανανεώσιμων καυσίμων, με στόχο την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης σχετικών τεχνολογιών, υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού (δηλαδή εγκαταστάσεων ηλεκτρονικής φόρτισης και εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού με LNG και υδρογόνο), προτύπων ασφαλείας, προστασίας και διαλειτουργικότητας, και του ρυθμιστικού πλαισίου για τα εναλλακτικά καύσιμα, προκειμένου να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα έως το 2050, με παράλληλο σεβασμό της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας και διασφάλιση της τεχνολογικής ποικιλομορφίας· ζητεί να καταρτιστεί χάρτης πορείας της ΕΕ για τις οδικές υποδομές ευθυγραμμισμένους με τον χάρτη πορείας της αυτοκινητοβιομηχανίας, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επενδύσεις σε υποδομές συμβαδίζουν με την παραγωγή οχημάτων βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα·

7. τονίζει την ανάγκη περαιτέρω προώθησης των μεταφορικών συνδέσεων εντός και με τους αστικούς κόμβους, τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τους κόμβους, τους εσωτερικούς και θαλάσσιους λιμένες, τους αερολιμένες, τους κόμβους εφοδιαστικής και τις πολυτροπικές πλατφόρμες, μεταξύ άλλων μέσω της ολοκλήρωσης και αναβάθμισης των συνδέσεων με αυτούς, τόσο στο κεντρικό όσο και στο εκτεταμένο δίκτυο, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα αδιάλειπτο, αποδοτικό, προσβάσιμο,

⁽¹²⁾ Ειδικότερα, τις προσαρμογές που ορίζονται στο Μέρος III του Παραρτήματος (στο νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)),

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

ολοκληρωμένο, έξυπνο, ασφαλές, διασυνδεδεμένο, καλά εξοπλισμένο και βιώσιμο σύστημα κινητικότητας για τις επιβατικές μεταφορές και την εφοδιαστική εμπορευμάτων, καθώς και μέσω της ανάπτυξης συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων, ιδίως μέσω της προώθησης μιας αποδοτικής αλλαγής των αγροτικών περιοχών·

8. τονίζει, ως εκ τούτου, ότι η επικείμενη αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ συμβαδίζει με τις εξαγγελθείσες αναθεωρήσεις της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁽¹³⁾, τον κανονισμό ΔΕΔ-Ε⁽¹⁴⁾ και τον κανονισμό σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές⁽¹⁵⁾·

9. υπογραμμίζει ότι η έρευνα, η καινοτομία και η ψηφιοποίηση διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην περαιτέρω απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζουν την αύξηση του όγκου των μεταφορών όσον αφορά τόσο τους επιβάτες όσο και τα εμπορεύματα, ενισχύοντας την πολυτροπική διαλειτουργικότητα και καθιστώντας τις μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και ανθεκτικότερες, σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας· τονίζει ότι το ΔΕΔ-Μ πρέπει να ενισχύσει τις καινοτόμες ψηφιακές εφαρμογές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των ευφών συστημάτων μεταφορών, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), των συστημάτων παρακολούθησης της κυκλοφορίας και των πληροφοριακών συστημάτων των πλοίων, των υπηρεσιών πληροφόρησης για τους ποταμούς, των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ερευνητικό έργο ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού) και των συστημάτων παρακολούθησης για τη δομική ευρωστία των υποδομών· επαναλαμβάνει, στο πλαίσιο αυτό, τη σημασία της ολοκλήρωσης του έργου Galileo· ενθαρρύνει την Επιτροπή να προωθήσει μεταξύ των κρατών μελών τη χρηματοδότηση αυτών των συστημάτων στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας·

10. επισημαίνει ότι οι έξυπνες και αυτόνομες λύσεις κινητικότητας καθίστανται εμπορικά βιώσιμες και ότι η αναβάθμιση των σχετικών υποδομών μεταφορών και ψηφιακών υποδομών στο ΔΕΔ-Μ πρέπει να επιταχυνθεί, με η διασφάλιση της διασυννοριακής διαλειτουργικότητας, της προστασίας των δεδομένων και της κυβερνοασφάλειας, προκειμένου να διευκολυνθεί η ασφαλής λειτουργία των αυτοματοποιημένων και συνδεδεμένων οχημάτων που συμμορφώνονται με τον προσφάτως εγκριθέντα κανονισμό για τη γενική ασφάλεια·

11. τονίζει ότι η ευρωπαϊκή στήριξη για την έρευνα και την ανάπτυξη καινοτόμων τρόπων μεταφοράς είναι ιδιαίτερα αναγκαία, όπως, για παράδειγμα, για την ανάπτυξη μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων και τεχνολογίας maglev· τονίζει ότι οι ευρωπαϊκές εταιρικές σχέσεις στους διάφορους τρόπους μεταφοράς μπορούν να έχουν πολύ θετικό αντίκτυπο στην ασφαλή, αποτελεσματική και έξυπνη ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ·

12. θεωρεί ότι τα εναρμονισμένα πρότυπα υποδομών σε επίπεδο ολόκληρου του δικτύου αποτελούν καταλύτη για έναν πραγματικό ευρωπαϊκό ενιαίο χώρο μεταφορών· κρίνει σημαντικό να διατηρηθούν και να αναβαθμιστούν οι υφιστάμενες υποδομές, ιδίως στα διασυννοριακά τμήματα, ενόψει της τεχνολογικής προόδου, της αλλαγής των προτύπων ασφαλείας, της αύξησης της αποδοτικότητας, των επιδόσεων υψηλότερης ποιότητας, της αύξησης της δυναμικότητας, των νέων λειτουργιών, της βελτίωσης της διασυννοριακής αξιοπιστίας και διαλειτουργικότητας, καθώς και της ανάγκης να υιοθετηθεί μια προσέγγιση κύκλου ζωής και να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα των υποδομών στις επιπτώσεις κρίσεων όπως οι πανδημίες και η κλιματική αλλαγή· σημειώνει, ωστόσο, ότι η χρηματοδότηση από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» δεν επαρκεί για την επίτευξη όλων αυτών των στόχων· επισημαίνει ότι ο συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών είναι καθοριστικής σημασίας για την αντιμετώπιση της συστημικής κρίσης και για τη διασφάλιση της συνεχούς ροής αγαθών και της παροχής βασικών αγαθών στον πληθυσμό της Ένωσης· Καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση νομοθετικού πλαισίου για την αύξηση της διαχείρισης κινδύνων, της ανθεκτικότητας και της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή των υποδομών μεταφορών στο κεντρικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων όλων των τρόπων μεταφοράς·

13. θεωρεί ότι η ανεπαρκής συντήρηση των υποδομών μεταφορών μπορεί να επηρεάσει τη συνέχεια, τη βιωσιμότητα, τις επιδόσεις, την ασφάλεια και, κατά συνέπεια, την ανθεκτικότητα του ΔΕΔ-Μ· επισημαίνει τη σημασία της τακτικής και τυποποιημένης συντήρησης της υποδομής ΔΕΔ-Μ, ιδίως των γεφυρών και των σιδηρόδρομων, για τη διασφάλιση μιας ανθεκτικής υποδομής υψηλής ποιότητας· καλεί την Επιτροπή να θεσπίσει ένα σαφές σημείο αναφοράς για τις απαιτήσεις ποιότητας των υποδομών, ιδίως των γεφυρών και των σιδηρόδρομων, και να αναπτύξει μια κοινή ευρωπαϊκή προσέγγιση για τις επιθεωρήσεις και τις ποιοτικές αξιολογήσεις των υποδομών ΔΕΔ-Μ· καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει ένα σχέδιο παρακολούθησης του κεντρικού δικτύου για τη συντήρηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο· ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, από κοινού με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ) και τις εθνικές αναπτυξιακές τράπεζες και ιδρύματα (ΕΑΤΙ), να μελετήσουν νέους μηχανισμούς χρηματοδότησης για τη διευκόλυνση των επενδύσεων στη συντήρηση του δικτύου· καλεί, επιπλέον, τα κράτη μέλη να αναπτύξουν ειδικά εθνικά σχέδια για την τακτική και έκτακτη χρηματοδότηση της συντήρησης·

⁽¹³⁾ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 347/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2013, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/ΕΚ και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 713/2009, (ΕΚ) αριθ. 714/2009 και (ΕΚ) αριθ. 715/2009 (ΕΕ L 115 της 25.4.2013, σ. 39).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 913/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Σεπτεμβρίου 2010, σχετικά με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ L 276 της 20.10.2010, σ. 22).

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

Χρηματοδότηση, διακυβέρνηση και εποπτεία

14. Τονίζει ότι, για να είναι επαρκείς οι επενδύσεις σε υποδομές ΔΕΔ-Μ, είναι σημαντικό όλα τα σχετικά ταμεία της ΕΕ (ΔΣΕ, InvestEU, Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία, Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, «Ορίζων Ευρώπη» κ.λπ.) και δάνεια της ΕΤΕπ να είναι προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες ανάγκες του τομέα των μεταφορών και τα κράτη μέλη να δεσμευτούν για επαρκή χρηματοδότηση· εκφράζει τη βαθιά του λύπη για την απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου να προτείνει περικοπές στον προϋπολογισμό για μελλοντοστραφή προγράμματα όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το InvestEU, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τον βασικό καταλυτικό ρόλο που διαδραματίζει το πρόγραμμα CEF στην ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ· σημειώνει ότι το πολύ φιλόδοξο θεματολόγιο της ΕΕ για την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές πρέπει να υποστηρίζεται από αντίστοιχα χρηματοδοτικά μέσα προκειμένου να επιτύχει με παράλληλη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των εμπλεκόμενων τομέων· καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει τις συνέργειες και την πολιτική συνοχής μεταξύ των σχετικών μέσων της ΕΕ πέραν της ΔΣΕ (π.χ. του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης) και, επιπλέον, να βελτιστοποιήσει τη χρήση των εργαλείων συνδυασμού μέσων για την προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών και τη μόχλευση δημόσιας χρηματοδότησης· επισημαίνει ότι τα σχετικά χρηματοδοτικά μέσα με γνώμονα το κλίμα και το περιβάλλον στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας θα πρέπει να διατίθενται για επενδύσεις στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ που μπορούν να συμβάλουν στην αποτελεσματική μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών·

15. εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι στην πρόταση για το νέο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) και στο σχέδιο ανάκαμψης, τα κράτη μέλη εξακολουθούν να μην δίνουν ισχυρό μήνυμα για επενδύσεις σε υποδομές ούτε να δίνουν προτεραιότητα στην ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ· τονίζει, ως εκ τούτου, ότι οι πόροι που διατίθενται στο πλαίσιο του ταμείου Next Generation EU παρέχουν μια μοναδική ευκαιρία για τη διασφάλιση της ανάπτυξης των κεντρικών δικτύων ΔΕΔ-Μ έως το 2030· καλεί την Επιτροπή να ενημερώνει το Κοινοβούλιο ετησίως σχετικά με την πρόοδο των κατασκευαστικών εργασιών· καλεί την Επιτροπή, κατά τις διαπραγματεύσεις με τα κράτη μέλη, να δεσμεύσει ένα κατάλληλο ποσό της βοήθειας για την ανάπτυξη των πολιτικών μεταφορών της ΕΕ και να υποβάλει τελική έκθεση στο Κοινοβούλιο· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι τα εθνικά προγράμματα για την εφαρμογή του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας θα δώσουν εξέχοντα ρόλο στις επενδύσεις σε σύγχρονες, ψηφιακές, βιώσιμες και ασφαλείς υποδομές μεταφορών·

16. υπενθυμίζει ότι η ολοκλήρωση του ERTMS, τόσο παρατρόχιων όσο και εποχούμενων αμαξοστοιχιών, αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και για την ομαλή λειτουργία της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στους διαδρόμους ΔΕΔ-Μ· υπογραμμίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι απαιτούνται περίπου 15 δισεκατομμύρια EUR για την ολοκλήρωση του ERTMS στα κεντρικά δίκτυα, και ότι η Επιτροπή θα πρέπει να διαδραματίσει εξέχοντα ρόλο στον συντονισμό της χρηματοδότησης και των επιχειρήσεων ανάπτυξης·

17. τονίζει ότι η συμμόρφωση με την προθεσμία που ορίζεται στην προτεινόμενη οδηγία για τον εξορθολογισμό του ΔΕΔ-Μ⁽¹⁶⁾ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση των έργων με βάση τα κριτήρια ωριμότητας της επιλογής έργων που καθορίζονται από τη ΔΣΕ· πιστεύει, επιπλέον, ότι τυχόν καθυστερήσεις που σημειώνονται θα πρέπει να δικαιολογούνται τη διεξαγωγή έρευνας σχετικά με την πρόοδο του έργου και την αναθεώρηση της χρηματοδοτικής συνδρομής που λαμβάνει η Ένωση στο πλαίσιο της ΔΣΕ, όπως προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1316/2013⁽¹⁷⁾, η οποία μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση ή την απόσυρση της επιχορήγησης·

18. τονίζει ότι, παρόλο που το δίκτυο ΔΕΔ-Μ υλοποιείται σταδιακά και η ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου αποτελεί βραχυπρόθεσμη προτεραιότητα, δεδομένου ότι αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ανάπτυξης ενός βιώσιμου πολυτροπικού δικτύου μεταφορών και τονώνει την ανάπτυξη ολόκληρου του εκτεταμένου δικτύου, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής χρηματοδότηση για το εκτεταμένο δίκτυο που δεν καλύπτεται από το κεντρικό δίκτυο, προκειμένου να αποφευχθούν αυξανόμενες ανισότητες· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, ότι αμφότερα τα επίπεδα του ΔΕΔ-Μ είναι ζωτικής σημασίας για τη συνδεσιμότητα και την ολοκλήρωση της εφοδιαστικής της ΕΕ·

19. θεωρεί ότι τα κονδύλια της ΕΕ, ιδίως εκείνα που διατίθενται στο πλαίσιο της ΔΣΕ, θα πρέπει να συμβάλλουν με ευελιξία και αποτελεσματικότητα στην ολοκλήρωση των διασυνοριακών έργων και των ελλειπόντων κρίκων με διορθωτικό τρόπο, όταν οι εντοπιζόμενες αναντιστοιχίες ή ανισορροπίες μεταξύ της επιβάρυνσης του κόστους που πρέπει να χρηματοδοτηθεί σε εθνικό επίπεδο και των κοινωνικοοικονομικών οφελών που αναμένονται σε κάθε πλευρά των συνόρων και από μια ευρύτερη ευρωπαϊκή προοπτική θέτουν σε κίνδυνο την πρόοδο προς την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να υιοθετήσει μια πιο στοχευμένη προσέγγιση με την εφαρμογή υψηλότερων ποσοστών συγχρηματοδότησης σε έργα με την υψηλότερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, προκειμένου να αποδεδειχθούν εθνικές επενδύσεις·

⁽¹⁶⁾ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (COM(2018)0277), τροποποιήθηκε σε πρόταση οδηγίας σύμφωνα με το σημείωμα 8726/20 του Συμβουλίου της 12 Ιουνίου 2020 (2018/0138(COD)).

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

20. Εκφράζει τη βαθιά του ανησυχία για τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων, ιδίως των διασυνοριακών έργων, οι οποίες παρεμποδίζουν την έγκαιρη δημιουργία αδιάλειπτων διαδρόμων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ και έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των έργων· καλεί τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους για τα μέρη του δικτύου και να διασφαλίσουν αποτελεσματικές και έγκαιρες διοικητικές και δικαστικές διαδικασίες με πλήρη σεβασμό του ευρωπαϊκού και του εθνικού δικαίου, και τα παροτρύνει να αυξήσουν την ψηφιοποίηση των διοικητικών και δικαστικών διαδικασιών· υπενθυμίζει στα κράτη μέλη να ενισχύσουν τη συνεργασία με τις αρχές άλλων κρατών μελών σε διασυνοριακά έργα, π.χ. μέσω της σύστασης κοινής αρχής με αμοιβαία συμφωνία, ιδίως με σκοπό τον συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων και των προθεσμιών, και προτρέπει τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τη νέα οδηγία για τον εξορθολογισμό του ΔΕΔ-Μ χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση· καλεί την Επιτροπή να συνδράμει τα κράτη μέλη που επιθυμούν να εισαγάγουν ουσιαστικές ρήτρες αποκλεισμού, σύμφωνες με το δίκαιο της Ένωσης, που θα μπορούσαν να επιταχύνουν σημαντικά τις εθνικές δικαστικές διαδικασίες·

21. τονίζει ότι η εφαρμογή από τα κράτη μέλη μέτρων εξορθολογισμού της ΕΕ στις διαδικασίες χορήγησης αδειών, στις διασυνοριακές διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων και σε άλλες διοικητικές διαδικασίες είναι ζωτικής σημασίας για τη μείωση των τεχνικών εμποδίων και του διοικητικού φόρτου και, ως εκ τούτου, πιθανών καθυστερήσεων και αυξημένου κόστους σε έργα υποδομών μεταφορών ΔΕΔ-Μ· σημειώνει ότι αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την παροχή μεγαλύτερης βεβαιότητας στους φορείς υλοποίησης έργων και στους δυνητικούς ιδιώτες επενδυτές⁽¹⁸⁾· καλεί την Επιτροπή να προσθέσει ένα κεφάλαιο για τη μείωση του αδικαιολόγητου διοικητικού φόρτου στην έκθεση προόδου για τα ΔΕΔ-Μ·

22. καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει την εποπτεία της υλοποίησης των ΔΕΔ-Μ κάνοντας χρήση των εξουσιών που της έχουν ήδη ανατεθεί από τον κανονισμό, ενισχύοντας τα σχετικά μέσα που απαιτούν από τα κράτη μέλη να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους και ενισχύοντας τον ρόλο των ευρωπαϊών συντονιστών στη διακυβέρνηση των διαδρόμων, ιδίως όσον αφορά τις διασυνοριακές συνδέσεις, καθώς και τον ρόλο της μονοαπευθυντικής υπηρεσίας στη διαδικασία αδειοδότησης· καλεί την Επιτροπή να ενισχύσει και να χρησιμοποιήσει τις διατάξεις του άρθρου 56 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 κατά την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΔΕΔ-Μ, με στόχο να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τον σχεδιασμό και την ολοκλήρωση των έργων· καλεί την Επιτροπή να αποσαφηνίσει τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να ερμηνεύονται οι κανόνες και οι απαιτήσεις για τους σκοπούς της αξιολόγησης, της υποβολής εκθέσεων και των εκτιμήσεων επιλεξιμότητας· καλεί την Επιτροπή να προωθήσει την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σχετικά με τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών και τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και τη διαβούλευση μεταξύ των κρατών μελών, και να τις προωθήσει σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο·

23. καλεί τα κράτη μέλη να ενισχύσουν τη συνοχή μεταξύ των εθνικών σχεδίων μεταφορών και των δικτύων ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού ΔΕΔ-Μ·

24. είναι της άποψης ότι ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της ΕΕ (ERA) θα πρέπει να αποκτήσει σημαντικότερο ρόλο στην υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ, ιδίως όσον αφορά τη διασυνοριακή διαλειτουργικότητα, τη βελτίωση της ασφάλειας, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και την ανάπτυξη του ERTMS· ζητεί αύξηση του προϋπολογισμού του ERA για το 2021, ώστε να διαθέτει επαρκή οικονομικά μέσα για την εκπλήρωση των καθηκόντων του, δεδομένου ιδίως ότι το 2021 ανακηρύχθηκε Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων·

Τρόποι μεταφοράς

25. επισημαίνει τη σημασία της βελτίωσης της ποιότητας των οδικών υποδομών στο ΔΕΔ-Μ σε ολόκληρη την Ένωση·

26. καλεί την Επιτροπή, στο πλαίσιο αυτό, να λάβει περαιτέρω μέτρα για την αύξηση της ανάπτυξης εναλλακτικών καυσίμων και την ανάπτυξη σημείων φόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας και σταθμών ανεφοδιασμού υδρογόνου, λαμβάνοντας υπόψη πιθανές μελλοντικές λύσεις εναλλακτικών καυσίμων και με πλήρη σεβασμό της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας·

27. ζητεί τη λήψη μέτρων για την περαιτέρω ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και τη διατήρηση και βελτίωση της επιχειρησιακής ασφάλειας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των υποδομών ζωτικής σημασίας, με συνεκτίμηση των αναγκών των χρηστών των μεταφορών χωρίς κινητήρα και με στόχο την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου· υπενθυμίζει τη σημασία της προώθησης καινοτόμων και έξυπνων λύσεων οδικής ασφάλειας προκειμένου να επιτευχθεί ο στρατηγικός στόχος της ΕΕ για ένα όραμα μηδενικών εκπομπών· τονίζει την ανάγκη να ικανοποιηθούν οι νέες απαιτήσεις ασφάλειας της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936 και επισημαίνει ότι, για τον σκοπό αυτό, απαιτούνται και θα πρέπει να εξασφαλιστούν περαιτέρω επενδύσεις στην προσαρμογή και τη συντήρηση των υποδομών· τονίζει ότι οποιαδήποτε απλούστευση των κανονιστικών απαιτήσεων για τις διαδικασίες έργων κατά την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για το ΔΕΔ-Μ δεν θα πρέπει να γίνεται εις βάρος των υψηλότερων προτύπων ασφαλείας·

28. υπενθυμίζει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη την ανάγκη να δημιουργηθούν επαρκείς ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης για φορτηγά κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ, ώστε να αυξηθούν τόσο η οδική ασφάλεια όσο και η ευεξία των χρηστών του δικτύου, ιδίως των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών·

⁽¹⁸⁾ Όπως αναφέρεται στην προσωρινή συμφωνία της 17ης Ιουνίου 2020 που προέκυψε από τις διοργανικές διαπραγματεύσεις για τον κανονισμό σχετικά με τα μέτρα εξορθολογισμού για την προώθηση της υλοποίησης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

29. υπογραμμίζει ότι πρέπει να εισαχθούν και να προσαρμοστούν ειδικά πιστοποιημένα τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ, καθώς και στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, ώστε να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα απόδοσης για αυτοματοποιημένα και ημι-αυτοματοποιημένα οχήματα και να συμμορφώνονται με την απόδοση της υποδομής που καλύπτει την ορατότητα, την κατάσταση των σημάτων κυκλοφορίας, τις οδικές πινακίδες και σημάνσεις·

30. επισημαίνει τις δυνατότητες νέων και ενεργών τρόπων συνδεδεμένης κινητικότητας στις αστικές και τοπικές μεταφορές προσώπων και αγαθών· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να συνεργαστούν στενά με τις περιφέρειες και τις πόλεις, ιδίως σε διασυνοριακό επίπεδο, για να ενισχύσουν και να συμπληρώσουν τις σχετικές σχεδόν ολοκληρωθείσες υποδομές και τις διατροπικές και διασυνοριακές συνδέσεις σε ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ, ώστε να καταστεί δυνατή η πιο απρόσκοπτη και αποτελεσματική χρήση των υποδομών και των υπηρεσιών, η οποία με τη σειρά της αποτρέπει τη συμφόρηση και μειώνει τις εκπομπές·

31. επαναλαμβάνει τον καίριο ρόλο των σιδηροδρομικών μεταφορών στην απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και υπενθυμίζει τη σημασία της πλήρους εφαρμογής της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, προκειμένου οι σιδηροδρομικές μεταφορές να αναπτύξουν πλήρως το δυναμικό τους· ζητεί, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών να συνοδεύεται από μέτρα για τη μείωση του αδικαιολόγητου διοικητικού φόρτου· καλεί την Επιτροπή να ενημερώνει το Κοινοβούλιο ετησίως για τη σχετική πρόοδο που σημειώνεται· θεωρεί ότι η προώθηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών, ιδίως σε διασυνοριακές καταστάσεις και όπου υπάρχουν ελλείψεις ζεύξης σε τμήματα που χρησιμοποιούνται εντατικά, πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για το ΔΕΔ-Μ και πρέπει να υλοποιηθεί με την πλήρη ανάπτυξη του ERTMS, την άρση των κανονιστικών, επιχειρησιακών και τεχνικών φραγμών στο δίκτυο και την εξασφάλιση ίσης πρόσβασης για τους σιδηροδρομικούς φορείς, την επιτάχυνση της ηλεκτροδότησης, τη διασφάλιση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας, μεταξύ άλλων μέσω της βελτιστοποίησης της δυναμικότητας των υποδομών και του εκσυγχρονισμού του τροχαίου υλικού, την υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένης της κοινής επιχείρησης Shift2Rail, και τη βελτιστοποίηση των διαδρόμων σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με τη ζήτηση, ιδίως στους εφοδιαστικές, όπως οι λιμένες και οι αερολιμένες· τονίζει, επιπλέον, την ανάγκη να καθοριστούν οι κόμβοι διαμετακόμισης και τερματικοί κόμβοι εντός του δικτύου, και παράλληλα να εξοπλιστούν οι κεντρικοί κόμβοι με πλατφόρμες διέλευσης για την ομαλή ροή επιβατών και εμπορευμάτων· υπογραμμίζει τη σημασία των έργων που ενισχύουν την προσβασιμότητα, ιδίως για τα άτομα με αναπηρία και τους ηλικιωμένους·

32. καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει τακτικά δεσμευτικούς περιοδικούς στόχους για την ανάπτυξη του ERTMS, προκειμένου να ολοκληρωθεί η εισαγωγή του στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, που αναμένεται έως το 2030· θεωρεί ότι ο ERA θα πρέπει να ενεργεί ως αποδοτική και αποτελεσματική αρχή του συστήματος και να εκπληρώνει τον ενισχυμένο ρόλο και τις αρμοδιότητές του όσον αφορά το ERTMS στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους· ζητεί να καταρτιστεί χάρτης πορείας για την ανάπτυξη των εσωτερικών πλωτών οδών, ο οποίος να χρηματοδοτηθεί μέσω έργου κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας· επισημαίνει τη σημασία της ρυθμιστικής σταθερότητας όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας ως μέσο αποδέσμευσης των επενδύσεων στο ERTMS και ζητεί από την Επιτροπή να αναλύσει προσεκτικά τις περαιτέρω αλλαγές κατά την επικαιροποίηση της ΤΠΔ για το 2030 και να διασφαλίσει τη συμβατότητα·

33. υπογραμμίζει ότι οι ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υποδομές πρέπει να εξασφαλίζουν επαρκή δυναμικότητα τόσο για εμπορευματικές όσο και για επιβατικές αμαξοστοιχίες, παρέχοντας μεγαλύτερη χρήση των υποδομών και επιτυγχάνοντας μεγαλύτερη απόδοση των επενδύσεων· καλεί την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα στη διασυνοριακή σιδηροδρομική συνδεσιμότητα, προκειμένου να ενισχυθεί η στροφή των διεθνών επιβατικών μεταφορών σε άλλα μέσα μεταφοράς· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τις δυνατότητες που προσφέρουν τα νυχτερινά τρένα για φιλικά προς το περιβάλλον και ανταγωνιστικά ταξίδια· είναι της άποψης ότι οι αδιάλειπτες διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ και κατά μήκος των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων απαιτούν υποχρεωτική διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των διαχειριστών υποδομών· καλεί την Επιτροπή να προτείνει δεσμευτικά μέτρα για τους διαχειριστές υποδομών στο πλαίσιο της αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ·

34. υπογραμμίζει ότι η ανάπτυξη επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας και υψηλής ποιότητας σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ πρέπει να αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα κατά τα προσεχή έτη, με στόχο τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου σιδηροδρομικών συνδέσεων υψηλής ταχύτητας μεταξύ των μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων που επί του παρόντος δεν έχουν πρόσβαση σε τέτοιες υπηρεσίες, και την ουσιαστική αύξηση της ανταγωνιστικότητας των βιώσιμων χερσαίων τρόπων μεταφοράς·

35. τονίζει τη σημασία των εσωτερικών πλωτών μεταφορών ως βιώσιμου τρόπου μεταφοράς, και υπογραμμίζει την ανάγκη να εξασφαλιστούν μελλοντικά βιώσιμες υποδομές υψηλής χωρητικότητας, καθώς και αξιοπιστία, ποιότητα και καλή πλοιμότητα στις πλωτές οδούς, ιδίως στο πλαίσιο της κλιματικής αλλαγής· αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο των λιμένων ως στρατηγικών κόμβων τόσο στο κεντρικό όσο και στο εκτεταμένο δίκτυο· καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει αδιάλειπτες συνδέσεις μεταξύ των κεντρικών και των εκτεταμένων λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων λιμένων και των σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων, προκειμένου να διευκολυνθεί η πολυτροπικότητα· ζητεί να αναληφθεί δράση για να διασφαλιστεί η εναρμονισμένη διασυνοριακή ανάπτυξη του RIS και να διευκολυνθεί η υιοθέτηση καινοτόμων, αποδοτικών και βιώσιμων λύσεων στον τομέα·

36. ζητεί να καταρτιστεί χάρτης πορείας για την ανάπτυξη των εσωτερικών πλωτών οδών, ο οποίος να χρηματοδοτηθεί μέσω έργου κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας·

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

37. τονίζει τον ρόλο που διαδραματίζουν οι θαλάσσιες συνδέσεις υψηλής ποιότητας όχι μόνο για το διεθνές εμπόριο αλλά και για το εμπόριο εντός της ΕΕ· υπογραμμίζει τον σημαντικό ρόλο του πυλώνα των θαλάσσιων αρτηριών του ΔΕΑ-Μ και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως βιώσιμων τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο αυτό· θεωρεί ότι σκοπός του πυλώνα «Θαλάσσιες αρτηρίες» είναι η διευκόλυνση των θαλάσσιων συνδέσεων και υπηρεσιών μικρών αποστάσεων με βάση τις ανάγκες, η απρόσκοπτη ενσωμάτωση και συμπλήρωση των χερσαίων μεταφορών, η διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και η ενίσχυση της σύνδεσής τους με την ενδοχώρα τους, καθώς και η προώθηση της ανάπτυξης και της υιοθέτησης καθαρών και εναλλακτικών καυσίμων, με την επιφύλαξη εκτίμησης επιπτώσεων, και λύσεων ενεργειακής απόδοσης για τις θαλάσσιες μεταφορές· καλεί, επομένως, την Επιτροπή να αξιολογήσει ποια τελικά σημεία του κεντρικού διαδρόμου θα πρέπει να καταστούν διαθέσιμα ως θαλάσσιες συνδέσεις με άλλους κεντρικούς διαδρόμους και πού θα πρέπει να επικαιροποιηθούν οι χάρτες ΔΕΑ-Μ σύμφωνα με τα πορίσματα της εν λόγω αξιολόγησης·

38. τονίζει τον ζωτικό ρόλο των θαλάσσιων λιμένων και των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως στρατηγικών κόμβων του δικτύου μεταφορών, που συνδέουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις θαλάσσιες μεταφορές ανοικτής θαλάσσης με σιδηροδρομικές, οδικές, εσωτερικές πλωτές οδούς και αγωγούς, και βρίσκονται στο σταυροδρόμι των αλυσίδων εφοδιασμού της εφοδιαστικής· υπογραμμίζει τη σημασία της διασφάλισης της προσβασιμότητας των λιμένων του ΔΕΑ-Μ για τα μεγαλύτερα σκάφη μέσω μέτρων διασφάλισης της χωρητικότητας· υπογραμμίζει τη διασυννοριακή διάσταση των θαλάσσιων λιμένων και τονίζει ότι οι λιμένες δεν αποτελούν μόνο συνιστώσα των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά καθίστανται διαρκώς περισσότερο κόμβοι συνεργασίας όλων των τρόπων μεταφοράς, καθώς και μέρος της ενεργειακής, βιομηχανικής και γαλαζίας οικονομίας· επισημαίνει τη σημασία και την αυξημένη ανάπτυξη της συνεργασίας και της ομαδοποίησης των λιμένων· πιστεύει ότι το ΔΕΑ-Μ θα πρέπει, επομένως, να διευκολύνει έργα που αποσκοπούν στην αύξηση των συνεργειών εντός των λιμένων μεταξύ των υποδομών μεταφορών, ενέργειας και ψηφιακών υποδομών και να προβλέπει δράσεις για την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων με θαλάσσιους λιμένες και λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπου είναι αναγκαίο, προκειμένου να υποστηριχθεί η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και να ενισχυθεί η βιώσιμη εφοδιαστική·

39. τονίζει τη σημασία των θαλάσσιων συνδέσεων μικρών αποστάσεων για την περιφερειακή συνδεσιμότητα, ιδίως για τις περιφερειακές περιοχές και τα νησιά· θεωρεί ότι οι απαιτήσεις για τις θαλάσσιες αρτηρίες αποκλείουν τις εθνικές θαλάσσιες συνδέσεις μικρών αποστάσεων· καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να απλουστεύσει αυτές τις απαιτήσεις στον κανονισμό ΔΕΑ-Μ, προκειμένου να τεθούν οι θαλάσσιες συνδέσεις σε ισότιμη βάση με τις χερσαίες συνδέσεις, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις συνδέσεις με λιμένες του εκτεταμένου δικτύου·

40. τονίζει τις δυνατότητες σημαντικής μείωσης των εκπομπών του ναυτιλιακού κλάδου μέσω επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές που υποστηρίζουν τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και τη μετάβαση στη φόρτιση συσσωρευτών και την ηλεκτροδότηση κατά την ελλιμενισμό των πλοίων· επισημαίνει ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα στις επενδύσεις αυτές ως μέσο προώθησης των πολυτροπικών μεταφορών που βασίζονται στους λιμένες· ζητεί από την Επιτροπή να αναπτύξει περαιτέρω τα χρηματοδοτικά μέσα που είναι διαθέσιμα για την τόνωση των επενδύσεων για τον σκοπό αυτό, και να στηρίξει περαιτέρω τη συνεχιζόμενη ανάπτυξη διαφόρων καθαρών τεχνολογιών μέσω της τόνωσης της έρευνας·

41. καλεί την Επιτροπή να αναγνωρίσει τον ευρύτερο ρόλο των λιμένων, πέραν των αμιγώς μεταφορικών λειτουργιών, όσον αφορά τις προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, ιδίως τη δυνατότητά τους να συμβάλουν στην αξιοποίηση των ευκαιριών χερσαίας και υπεράκτιας αιολικής ενέργειας·

42. υπογραμμίζει ότι οι αεροπορικές μεταφορές και οι σχετικές υποδομές, όπως οι αερολιμένες, είναι ζωτικής σημασίας για τη σύνδεση της ΕΕ σε παγκόσμιο και εσωτερικό επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών, αραιοκατοικημένων, περιφερειακών, νησιωτικών και εξόχως απόκεντρων περιοχών της, και για τη διασφάλιση της πολυτροπικότητας, για παράδειγμα μέσω της διαλειτουργικότητας ιδίως με τις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και για τη δημιουργία συνεργειών μεταξύ των σχετικών οργανισμών της ΕΕ· θεωρεί ότι το ΔΕΑ-Μ αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την επιτάχυνση της υιοθέτησης εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα, καθώς και των υποδομών φόρτισης και ανεφοδιασμού τους, παρέχοντας την απαραίτητη χωρητικότητα στους αερολιμένες του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου· θεωρεί ότι η περαιτέρω ανάπτυξη της πρωτοβουλίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό II+ είναι επείγουσα και ζωτικής σημασίας για την επίτευξη αποτελεσματικότερης και πιο βιώσιμης συνδεσιμότητας των υποδομών· υπενθυμίζει ότι η κρίση COVID-19 κατέδειξε την αξία των αεροπορικών μεταφορών για την οικονομία και για τη συνδεσιμότητα επιβατών και εμπορευμάτων, και, κατ' επέκταση, την ανάγκη να διασφαλιστεί η ανθεκτικότητά τους έναντι νέων κινδύνων και κρίσεων·

43. θεωρεί ότι θα πρέπει να προωθηθούν οι συνέργειες και οι συμπληρωματικότητες του ΔΕΑ-Μ και του ΔΕΑ-Ε, και παράλληλα να διασφαλίζονται πλήρως οι υφιστάμενες και οι μελλοντικές ευκαιρίες χρηματοδότησης και τα επίπεδα χρηματοδότησης για την ανάπτυξη του ΔΕΑ-Μ· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι αγωγοί δεν θεωρούνται μόνο στοιχείο των ενεργειακών υποδομών, αλλά και καταλύτης για τη μετάβαση σε πιο βιώσιμες μεταφορές· αναγνωρίζει τον ρόλο των αγωγών ως σύνδεσης μεταξύ βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών και κόμβων μεταφορών και ως μέσου μεταφοράς εμπορευμάτων, και υπογραμμίζει τη σημασία τους για την εφαρμογή ορισμένων τεχνολογιών απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές·

44. τονίζει την ανάγκη να διαθέτουν όλα τα κράτη μέλη ένα καλά ανεπτυγμένο, έξυπνο, ασφαλές και βιώσιμο δίκτυο ΔΕΑ-Μ, το οποίο θα διευκολύνει την κινητικότητα, τη συνδεσιμότητα και την εδαφική προσβασιμότητα σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως στις απόκεντρες περιφέρειες, στις νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές, προκειμένου να προωθηθεί και να τονωθεί ο ευρωπαϊκός και ο διεθνής τουρισμός· καλεί την Επιτροπή να διερευνήσει πιθανές συνέργειες με το EuroVelo και τους 16 διαδρόμους του, ιδίως με την αύξηση της χρηματοδοτικής στήριξης, προκειμένου να προωθηθεί ο τοπικός και φιλικός προς το περιβάλλον τουρισμός με ποδήλατο στην Ευρώπη·

Τετάρτη 20 Ιανουαρίου 2021

Στρατηγικός προσανατολισμός

45. τονίζει τη στρατηγική σημασία που έχει για την ΕΕ η διατήρηση, στο πλαίσιο του ΔΕΑ-Μ, στενών μεταφορικών συνδέσεων με τρίτες χώρες και η περαιτέρω ενοποίηση των χωρών εταίρων της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), των Δυτικών Βαλκανίων και της Κοινότητας Μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθώς και των χωρών της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης, καθώς και η προώθηση καλύτερης συνδεσιμότητας με τις περιφερειακές περιοχές της ΕΕ· θεωρεί επίσης σκόπιμο, δεδομένων των στρατηγικών επενδύσεων και της έντονης επιρροής τρίτων χωρών στην περιοχή αυτή, να επεκταθούν οι μεταφορικές συνδέσεις του ΔΕΑ-Μ στις υποψήφιες χώρες, στις χώρες της Νότιας Μεσογείου και στην Ανατολική Εταιρική Σχέση, καθώς και στην Ασία, με βάση τα πρότυπα της ΕΕ και τις εγγυήσεις αμοιβαιότητας· τονίζει, επιπλέον, τη στρατηγική σημασία της Μεσογείου Θάλασσας για την Ένωση και την ανάγκη ενίσχυσης των υποδομών των χωρών της Νότιας Μεσογείου και των νησιωτικών περιοχών της ΕΕ·

46. επισημαίνει τη σημασία της διατήρησης των συνδέσεων ΔΕΑ-Μ με το Ηνωμένο Βασίλειο, αρχής γενομένης από την αναγνώρισή του ως «γειτονικής χώρας», όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) του κανονισμού ΔΕΑ-Μ, διασφαλίζοντας παράλληλα την υλοποίηση και την ολοκλήρωση των από κοινού συμφωνηθέντων έργων υποδομής ΔΕΑ-Μ και διασφαλίζοντας ότι το Ηνωμένο Βασίλειο συμμετέχει στη χρηματοδότηση της σύνδεσης αυτής· καλεί την Επιτροπή να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ και να παρακολουθεί τον αντίκτυπο της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου στις παραμεθόριες περιοχές· υπενθυμίζει τον σημαντικό ρόλο του Ηνωμένου Βασιλείου και της λεγόμενης χερσαίας γέφυρας ως μέρους του δικτύου ΔΕΑ-Μ και αναγνωρίζει τον αρνητικό αντίκτυπο του Brexit στη συνδεσιμότητα, την προσβασιμότητα και την οικονομική συνοχή μεταξύ της Ιρλανδίας και της ηπειρωτικής Ευρώπης, καθώς και σε ολόκληρη τη νήσο της Ιρλανδίας· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει την αποτελεσματική σύνδεση της Ιρλανδίας με την ηπειρωτική Ευρώπη, με ιδιαίτερη προσοχή στις θαλάσσιες διαδρομές, μέσω του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου, ανεξάρτητα από τη μορφή των μελλοντικών σχέσεων ΕΕ-Ηνωμένου Βασιλείου·

47. υπογραμμίζει ότι το ΔΕΑ-Μ, με τους κύριους κόμβους του, έχει στρατηγική λειτουργία για την Ένωση· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει σχέδια για την προστασία των στρατηγικών υποδομών και του ΔΕΑ-Μ στο σύνολό του· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι τα στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ, η απαγόρευση του ντάμπινγκ στις τιμές, ο πλήρης σεβασμός των υψηλών ευρωπαϊκών προτύπων εργασίας και η αρχή της αμοιβαιότητας όσον αφορά την πρόσβαση στις δημόσιες συμβάσεις εφαρμόζονται πλήρως κατά τις διαδικασίες υποβολής προσφορών για έργα ΔΕΑ-Μ·

48. υπογραμμίζει τη σημασία της αύξησης των συνεργιών μεταξύ των διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, καθώς και μεταξύ των αντίστοιχων διαδρόμων τους, προκειμένου να διασφαλιστούν η ομαλή πρόσβαση στην αγορά και η διανομή εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές και να ληφθούν υπόψη οι εξελισσόμενες ψηφιακές ανάγκες του τομέα των μεταφορών και των χρηστών του·

49. υπογραμμίζει ότι η πολιτική υποδομών μεταφορών προσφέρει μια σαφή ευκαιρία για την αύξηση των συνεργιών μεταξύ των αμυντικών αναγκών και των ΔΕΑ-Μ με τον γενικό στόχο της βελτίωσης της στρατιωτικής κινητικότητας σε ολόκληρη την Ένωση, λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική ισορροπία και τα πιθανά οφέλη για την πολιτική προστασία· επιμένει ότι οι υποδομές μεταφορών στα τμήματα του διευρωπαϊκού δικτύου που έχουν προσδιοριστεί ως κατάλληλες για διπλή χρήση θα πρέπει να προσαρμοστούν αυστηρά σύμφωνα με την αρχή της διπλής χρήσης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τόσο οι μη στρατιωτικές όσο και οι αμυντικές ανάγκες· καλεί την Επιτροπή να διατηρήσει την αρχική της πρόταση για τη χρηματοδότηση της στρατιωτικής κινητικότητας στο πλαίσιο του ΠΔΠ 2021-2027·

ο

ο ο

50. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή, καθώς και στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.