

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»

(2018/C 387/11)

| | |
|--------------------------|--|
| Εισηγητής: | Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), μέλος του εκτελεστικού συμβουλίου της επαρχίας Χέλντερλαντ |
| Έγγραφο αναφοράς: | Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών — Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της |
| | COM (2017) 675 final |
| | Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών |
| | COM (2017) 648 final και final/2 |
| | Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία |
| | COM(2017) 647 final |
| | Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΕ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών |
| | COM(2017) 653 final |
| | Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων — Σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 6 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης εθνικών πλαισίων πολιτικής βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ |
| | COM (2017) 652 final και final/2 |

I. ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία

COM (2017) 647 — final

Τροπολογία 1

Αιτιολογική σκέψη 3

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|---|
| Σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να οριστεί ένας ανεξάρτητος και αμερόληπτος ρυθμιστικός φορέας για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας μπορεί επίσης να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενέργεια ή οι τηλεπικοινωνίες. | Σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να οριστεί είτε αρμόδια αρχή μεταφορών είτε ένας ανεξάρτητος και αμερόληπτος ρυθμιστικός φορέας για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας μπορεί επίσης να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενέργεια ή οι τηλεπικοινωνίες. |

Αιτιολογία

Σύμφωνα με τη Συνθήκη της ΕΕ, οι επιβατικές μεταφορές αποτελούν υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ). Η επιβολή ανεξάρτητου ρυθμιστικού φορέα ενδέχεται να είναι δυσανάλογη τη στιγμή που η αγορά είναι οργανωμένη δυνάμει του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

Τροπολογία 2

Αιτιολογική σκέψη 4

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>Οι εμπορικές τακτικές γραμμές μεταφορών δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Για αυτόν τον λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενική οικονομική ανάλυση προκειμένου να διασφαλίσει τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας.</p> | <p>Οι εμπορικές τακτικές γραμμές μεταφορών δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Για αυτόν τον λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενική ανάλυση προκειμένου να διασφαλίσει τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας. Στην ανάλυση αυτή πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα χαρακτηριστικά της δομής και της γεωγραφίας της αγοράς και του σχετικού δικτύου (μέγεθος, χαρακτηριστικά της ζήτησης, πολυπλοκότητα του δικτύου, τεχνική και γεωγραφική απομόνωση και υπηρεσίες που καλύπτει η σύμβαση), καθώς και κατά πόσον με τη νέα υπηρεσία βελτιώνεται η ποιότητα των υπηρεσιών ή η σχέση κόστους — αποδοτικότητας ή και των δύο, σε σύγκριση με την προηγούμενη ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας.</p> |

Αιτιολογία

Οι δημόσιες υπηρεσίες όπως οι μεταφορές δεν θα πρέπει να κρίνονται μόνο με οικονομικούς όρους αλλά με μια ευρύτερη έννοια, η οποία να περιλαμβάνει όχι μόνο οικονομικά ποσοτικοποιήσιμα κριτήρια, αλλά και ζητήματα ποιότητας, ασφάλειας και εδαφικής και κοινωνικής συνοχής. Η ΕτΠ πρέπει να αξιοποιήσει αυτήν την έκθεση για να παράσχει καθοδήγηση ως προς ορισμένες πτυχές που πρέπει να αξιολογηθούν.

Τροπολογία 3

Αιτιολογική σκέψη (6)

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά, θα πρέπει να παρασχεθούν στους μεταφορείς τακτικών γραμμών δικαιώματα πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις. Οι προσφυγές κατά αποφάσεων απόρριψης ή περιορισμού της πρόσβασης θα πρέπει να κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα.</p> | <p>Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά, θα πρέπει να παρασχεθούν στους μεταφορείς τακτικών γραμμών δικαιώματα πρόσβασης στους δημόσιας ιδιοκτησίας τερματικούς σταθμούς της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις. Ωστόσο δεν πρέπει να τεθεί σε κίνδυνο η εδαφική ισορροπία και η κοινωνική συνοχή, πράγμα που σημαίνει ότι οι πάροχοι δημοσίων υπηρεσιών πρέπει να έχουν προτεραιότητα στην πρόσβαση ώστε να εγγυηθούν την τήρηση των υποχρεώσεων που θεσπίζονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθη με τις αρμόδιες αρχές. Οι προσφυγές κατά αποφάσεων απόρριψης ή περιορισμού της πρόσβασης θα πρέπει να κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα.</p> |

Αιτιολογία

Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην πρόσβαση σε τερματικούς σταθμούς για παρόχους δημοσίων υπηρεσιών που καλούνται να τηρήσουν υποχρεώσεις (συχρότητα, χρονοδιαγράμματα, συνδέσεις, υπηρεσίες) που θεσπίζονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθη με τις αρμόδιες αρχές.

Τροπολογία 4

Αιτιολογική σκέψη 8

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>Η χορήγηση άδειας σε ό,τι αφορά τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς τακτικές γραμμές θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας. Η άδεια θα πρέπει να χορηγείται, εκτός εάν υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι απόρριψης της αίτησης που σχετίζονται με τον αιτούντα, ή σε περίπτωση που η γραμμή θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Θα πρέπει να καθιερωθεί όριο απόστασης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εμπορικές μεταφορές τακτικών γραμμών δεν θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Σε περίπτωση διαδρομών που εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα αύξησης του εν λόγω ορίου.</p> | <p>Η χορήγηση άδειας σε ό,τι αφορά τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς τακτικές γραμμές θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας. Η άδεια θα πρέπει να χορηγείται, εκτός εάν υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι απόρριψης της αίτησης που σχετίζονται με τον αιτούντα, ή σε περίπτωση που η γραμμή θα θέσει σε κίνδυνο την ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Η ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την οικονομική της βιωσιμότητα, αλλά και τις υπηρεσίες που παρέχονται στους πολίτες όσον αφορά τις συνδέσεις, τον προγραμματισμό διατροφικών ταξιδιών, την ποιότητα, την αποτελεσματικότητα, την ανταπόκριση στη ζήτηση, την ασφάλεια και την προστασία. Επιπλέον, κατά την παροχή αυτών των υπηρεσιών, θα πρέπει να τηρούνται τα περιβαλλοντικά και τα κοινωνικά πρότυπα.</p> |

Αιτιολογία

Οι δημόσιες υπηρεσίες όπως οι μεταφορές δεν θα πρέπει να κρίνονται μόνο με οικονομικούς όρους αλλά με μια ευρύτερη έννοια, η οποία να περιλαμβάνει όχι μόνο οικονομικά ποσοτικοποιησιμα κριτήρια, αλλά και ζητήματα ποιότητας, ασφάλειας και εδαφικής και κοινωνικής συνοχής. Η ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την οικονομική της βιωσιμότητα, αλλά και την ποιότητα της υπηρεσίας που παρέχεται στους πολίτες. Η συμμόρφωση με τα ίδια περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα αποτελεί προϋπόθεση για τον θεμιτό ανταγωνισμό.

Τροπολογία 5

Αιτιολογική σκέψη 13

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--------------------|
| <p>Καθώς ο παρών κανονισμός εναρμονίζει τους κανόνες που ισχύουν στις εθνικές αγορές για τις τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία και την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, οι στόχοι του, δηλαδή η προώθηση της υπεραστικής κινητικότητας και η αύξηση του ποσοστού χρήσης των τρόπων βιώσιμης μεταφοράς επιβατών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.</p> | |

Αιτιολογία

Τα ζητήματα πρόσβασης σε τοπικούς τερματικούς σταθμούς και περιφερειακές αγορές δημόσιων συγκοινωνιών συνδέονται στενά με την αρχή της επικουρικότητας.

Τροπολογία 6

Άρθρο 1, σημείο 2

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|--|
| το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής: | το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής: |
| (...) | (...) |
| (γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 9 έως 11: | (γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 9 έως 11: |
| «9. «τερματικός σταθμός»: κάθε εγκατάσταση ελάχιστου εμβαδού 600 τ.μ. , η οποία παρέχει χώρο στάθμευσης χρησιμοποιούμενο από πούλμαν και λεωφορεία για την αποβίβαση ή την επιβίβαση επιβατών· | «9. «τερματικός σταθμός»: με την επιφύλαξη των ορισμών και των απαιτήσεων που προβλέπονται στην εθνική νομοθεσία, ως τερματικός σταθμός νοείται κάθε εγκατάσταση δημόσιας ιδιοκτησίας , η οποία παρέχει χώρο στάθμευσης χρησιμοποιούμενο από πούλμαν και λεωφορεία για την αποβίβαση ή την επιβίβαση επιβατών· |
| (...) | (...) |

Αιτιολογία

Τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν περιθώριο εκτιμήσεως. Η αναφορά στο ελάχιστο εμβαδόν 600 τ.μ. πρέπει να διαγραφεί ώστε να μην υπονομευτούν τερματικοί σταθμοί σε μικρές πόλεις και αγροτικές περιοχές με μικρότερο εμβαδόν, η λειτουργία ωστόσο των οποίων είναι ζωτικής σημασίας για τη σύνδεσή τους με τις κύριες πόλεις.

Τροπολογία 7

Άρθρο 1, σημείο 3

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|--|
| πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α: | πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α: |
| «Άρθρο 3α | «Άρθρο 3α |
| Ρυθμιστικός φορέας | Ρυθμιστικός φορέας |
| 1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον τομέα οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας είναι αμερόληπτη αρχή η οποία είναι, από οργανωτική, λειτουργική, ιεραρχική άποψη και από άποψη λήψης αποφάσεων, νομικά διακριτή και ανεξάρτητη από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. | 1. Με την επιφύλαξη της οργάνωσης της εγχώριας αγοράς υπηρεσιών του, κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον τομέα οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας είναι είτε αρμόδια αρχή μεταφορών είτε αμερόληπτη αρχή η οποία είναι, από οργανωτική, λειτουργική, ιεραρχική άποψη και από άποψη λήψης αποφάσεων, νομικά διακριτή και ανεξάρτητη από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Στη δεύτερη περίπτωση, είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. |
| Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς. | Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς. |

Αιτιολογία

Οι νέες εμπορικές υπηρεσίες δεν πρέπει να υπονομεύουν την εκπλήρωση της αποστολής της ΥΓΟΣ και των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα κράτη μέλη πρέπει να διαθέτουν την ευελιξία να επιλέγουν μεταξύ ανεξάρτητου ρυθμιστικού φορέα και αρμόδιας αρχής μεταφορών η οποία γνωρίζει τις κοινωνικοοικονομικές ανάγκες των χρηστών.

Τροπολογία 8

Άρθρο 1, σημείο 3

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|---|
| <p>πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:</p> <p>«Άρθρο 3α</p> <p>Ρυθμιστικός φορέας</p> <p>(...)</p> <p>3. Ο ρυθμιστικός φορέας εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:</p> <p>(α) διενεργεί οικονομικές αναλύσεις σχετικά με το εάν η προτεινόμενη νέα γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών,</p> <p>(β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, και</p> <p>(γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών.</p> | <p>πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:</p> <p>«Άρθρο 3α</p> <p>Ρυθμιστικός φορέας</p> <p>(...)</p> <p>3. Ο ρυθμιστικός φορέας εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:</p> <p>(α) διενεργεί αναλύσεις σχετικά με το εάν η προτεινόμενη νέα γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ποιότητα της υπηρεσίας που παρέχεται στους πολίτες, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τις διαθέσιμες συνδέσεις, τη συχνότητα, τους ναύλους, τον προγραμματισμό διατροφικών ταξιδιών ή την ασφάλεια, καθώς και τη συμμόρφωση με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα κατά την παροχή υπηρεσιών.</p> <p>(β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, και</p> <p>(γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών.</p> |

Αιτιολογία

Η συμμόρφωση με τα ίδια περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα αποτελεί προϋπόθεση για τον θεμιτό ανταγωνισμό.

Τροπολογία 9

Άρθρο 1, σημείο 3

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:</p> <p>«Άρθρο 3α</p> <p>Ρυθμιστικός φορέας</p> <p>(...)</p> <p>3. Ο ρυθμιστικός φορέας εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:</p> | <p>πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:</p> <p>«Άρθρο 3α</p> <p>Ρυθμιστικός φορέας</p> <p>(...)</p> <p>3. Ο ρυθμιστικός φορέας εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:</p> |

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| (...) | (...) |
| β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, και | β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς με στόχο να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των παρόχων υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς υπό δίκαιους, ίσους, μη διακριτικούς και διαφανείς όρους , και |
| γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών. | γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών. |

Αιτιολογία

Τα πούλμαν και τα λεωφορεία αποτελούν ένα από τα πιο προσιτά και σημαντικά μέσα μεταφοράς στην ΕΕ. Είναι συνεπώς ζωτικής σημασίας οι επιβάτες να απολαύουν των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών, και ο καλύτερος τρόπος για την επίτευξη τούτου είναι ο δίκαιος και υγιής ανταγωνισμός.

Τροπολογία 10

Άρθρο 1, σημείο 6

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|--|
| παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α: | παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α: |
| «Άρθρο 5α | «Άρθρο 5α |
| Πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς | Πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς |
| (...) | (...) |
| 2 Οι φορείς τερματικών σταθμών καταβάλλουν προσπάθειες να ικανοποιούν όλα τα αιτήματα πρόσβασης προκειμένου να διασφαλίζεται η βέλτιστη χρήση των τερματικών σταθμών. | 2 Οι φορείς τερματικών σταθμών καταβάλλουν προσπάθειες να ικανοποιούν όλα τα αιτήματα πρόσβασης προκειμένου να διασφαλίζεται η βέλτιστη χρήση των τερματικών σταθμών και να τηρούνται οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας . |
| Τα αιτήματα πρόσβασης μπορούν να απορρίπτονται μόνο λόγω έλλειψης χωρητικότητας. | Τα αιτήματα πρόσβασης μπορούν να απορρίπτονται λόγω έλλειψης χωρητικότητας ή εάν το αίτημα υποβαθμίζει τις υπηρεσίες που παρέχονται στον πολίτη όσον αφορά την πρόσβαση στις συνδέσεις, τον περιορισμό των συνδέσεων, την υπονόμηση της ασφάλειας και της συνολικής ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, είτε σε περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν τηρούνται τα απαραίτητα περιβαλλοντικά πρότυπα. Όταν φορέας τερματικού σταθμού λαμβάνει σχετική απόφαση, την κοινοποιεί στη ρυθμιστική αρχή. |
| Σε περίπτωση που φορέας τερματικού σταθμού απορρίψει αίτημα πρόσβασης, υποδεικνύει τυχόν εναλλακτικές λύσεις. | |

Αιτιολογία

Δεν αποτελεί υποχρέωση του φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού να αναζητεί βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις. Επιπλέον, η πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς πρέπει να συνδέεται με ζητήματα ποιότητας των υπηρεσιών προς τους καταναλωτές και με την ασφάλεια και την προστασία τους. Επίσης, το δικαίωμα πρόσβασης σε τερματικούς σταθμούς δεν πρέπει να υπονομεύει την εκπλήρωση των δημοσίων στόχων, της αποστολής και των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ).

Ειδικά σε αστικά κέντρα που πλήττονται από υψηλά επίπεδα ρύπανσης από αιωρούμενα σωματίδια, ενδεχομένως να είναι αναγκαία η επιβολή περιορισμών βάσει των περιβαλλοντικών προτύπων.

Τροπολογία 11

Άρθρο 1, σημείο 9

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>Το άρθρο 8 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 8</p> <p>Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή</p> <p>1. Οι άδειες εκδίδονται με τη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών όλων των κρατών μελών στα εδάφη των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες, οι οποίοι μεταφέρονται σε αποστάσεις έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή. Εντός προθεσμίας δύο εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης, η εκδίδουσα αρχή αποστέλλει αντίγραφο της αίτησης, μαζί με αντίγραφα τυχόν άλλων σχετικών εγγράφων, στις εν λόγω αρμόδιες αρχές ζητώντας τη σύμφωνη γνώμη τους. Ταυτόχρονα, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει προς ενημέρωση τα εν λόγω έγγραφα στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχονται οι μεταφορές.</p> <p>(...)</p> | <p>Το άρθρο 8 αντικαθίσταται ως εξής:</p> <p>«Άρθρο 8</p> <p>Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών</p> <p>1. Οι άδειες εκδίδονται με τη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών όλων των κρατών μελών στα εδάφη των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες. Εντός προθεσμίας δύο εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης, η εκδίδουσα αρχή αποστέλλει αντίγραφο της αίτησης, μαζί με αντίγραφα τυχόν άλλων σχετικών εγγράφων, στις εν λόγω αρμόδιες αρχές ζητώντας τη σύμφωνη γνώμη τους. Ταυτόχρονα, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει προς ενημέρωση τα εν λόγω έγγραφα στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχονται οι μεταφορές.</p> <p>(...)</p> |

Αιτιολογία

Η απόφαση για την αποδοχή ή όχι των μεταφορικών υπηρεσιών δεν πρέπει να εξαρτάται από την απόσταση (100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή) αλλά από την επίδραση που θα έχει η πρόσθετη υπηρεσία στην υπάρχουσα υπηρεσία που παρέχεται στους πολίτες (είτε πρόκειται για υπηρεσία γενικού δημόσιου συμφέροντος είτε για εμπορική υπηρεσία). Επιπλέον, οι περιφερειακές διαφορές (π.χ. όσον αφορά την απόσταση μεταξύ πόλεων και οικονομικών κέντρων) δεν μπορούν να μετρηθούν γενικά για ολόκληρη την ΕΕ.

Τροπολογία 12

Άρθρο 1, σημείο 10

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 8α έως 8δ:</p> <p>«Άρθρο 8α</p> <p>Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση 100 χιλιομέτρων και άνω σε ευθεία γραμμή</p> <p>1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.</p> | <p>παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 8α έως 8β:</p> <p>«Άρθρο 8α</p> <p>Αποφάσεις των εκδιδουσών αρχών</p> <p>1. Με βάση τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 8, η εκδίδουσα αρχή χορηγεί την άδεια, χορηγεί την άδεια με περιορισμούς ή απορρίπτει την αίτηση. Η εκδίδουσα αρχή ενημερώνει όλες τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 για την απόφασή της.</p> |

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|--|
| <p>2. Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2.</p> <p>3. Η εκδίδουσα αρχή διαβιβάζει για λόγους ενημέρωσης στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών στα οποία πραγματοποιείται επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, καθώς και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από τα οποία γίνεται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αντίγραφο της αίτησης, καθώς και οποιοδήποτε χρήσιμο έγγραφο, συνοδευόμενα από σχετική αξιολόγηση.</p> <p>Άρθρο 8β</p> <p>Διαδικασία χορήγησης άδειας για εθνικές τακτικές γραμμές</p> <p>1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί στους τέσσερις μήνες σε περίπτωση που ζητηθεί ανάλυση δυνάμει του άρθρου 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).</p> <p>2. Οι άδειες για εθνικές τακτικές γραμμές χορηγούνται, εκτός εάν η απόρριψή τους μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2, και εάν με τη γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε απόσταση κάτω των 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή, κατά το άρθρο 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).</p> | <p>2. Η απόρριψη αίτησης ή η χορήγηση άδειας με περιορισμούς αιτιολογείται.</p> <p>Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:</p> <p>(α) (...)</p> <p>(...)</p> <p>(δ) ρυθμιστικός φορέας διαπιστώνει βάσει αντικειμενικής ανάλυσης ότι η μεταφορά θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.</p> <p>Οι εκδίδουσες αρχές δεν απορρίπτουν αίτηση αποκλειστικά και μόνο επειδή ο μεταφορέας προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές που προσφέρουν άλλοι οδικοί μεταφορείς ή λόγω του γεγονότος ότι η υπό εξέταση σύνδεση εξυπηρετείται ήδη από άλλους οδικούς μεταφορείς· τούτο δε εφόσον κατοχυρώνεται τεχνικά η παροχή της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης σε αυτές τις χαμηλότερες τιμές.</p> <p>(...)</p> <p>Άρθρο 8β</p> <p>Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης</p> <p>1. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στη διεθνή και την εθνική αγορά τακτικών γραμμών εφόσον η γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών ή εφόσον πρόκειται για παρόχους υπηρεσιών στους οποίους οι αρμόδιες αρχές έχουν επιβάλει κυρώσεις επειδή έχουν καταφύγει σε πρακτικές αντίθετες με τις εγγυήσεις της υπηρεσίας.</p> <p>2. Οι αρμόδιες αρχές που ανέθεσαν σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών ή οι φορείς παροχής δημόσιων υπηρεσιών που εκτελούν τη σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών δύνανται να ζητήσουν από τον ρυθμιστικό φορέα να διενεργήσει ανάλυση σχετικά με το εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.</p> <p>Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει το αίτημα και αποφασίζει εάν θα διενεργήσει την ανάλυση. Ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την απόφασή του.</p> |

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|---|
| <p>3. Η απόσταση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 μπορεί να αυξηθεί σε 120 χιλιόμετρα, εάν η τακτική γραμμή που πρόκειται να λειτουργήσει θα εξυπηρετεί σημεία αναχώρησης και προορισμού τα οποία εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών.</p> <p>Άρθρο 8γ</p> <p>Αποφάσεις των εκδίδουσών αρχών</p> <p>1. Με βάση τη διαδικασία που καθορίζεται στα άρθρα 8, 8α ή 8β, η εκδίδουσα αρχή χορηγεί την άδεια, χορηγεί την άδεια με περιορισμούς ή απορρίπτει την αίτηση. Η εκδίδουσα αρχή ενημερώνει όλες τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 για την απόφασή της.</p> <p>2. Η απόρριψη αίτησης ή η χορήγηση άδειας με περιορισμούς αιτιολογείται.</p> <p>Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:</p> <p>(α) (...)</p> <p>(...)</p> <p>(δ) ρυθμιστικός φορέας διαπιστώνει βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης ότι η μεταφορά θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.</p> <p>Οι εκδίδουσες αρχές δεν απορρίπτουν αίτηση αποκλειστικά και μόνο επειδή ο μεταφορέας προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές που προσφέρουν άλλοι οδικοί μεταφορείς ή λόγω του γεγονότος ότι η υπό εξέταση σύνδεση εξυπηρετείται ήδη από άλλους οδικούς μεταφορείς.</p> <p>(...)</p> | <p>3. Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας διενεργήσει ανάλυση, ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης εντός προθεσμίας έξι εβδομάδων αφότου παραλάβει όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια θα χορηγηθεί, θα χορηγηθεί υπό όρους ή θα απορριφθεί.</p> <p>Τα συμπεράσματα του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικά για τις εκδίδουσες αρχές.</p> <p>(...)</p> |
| <p>Άρθρο 8δ</p> <p>Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης</p> <p>1. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στη διεθνή και την εθνική αγορά τακτικών γραμμών σε περίπτωση που με την προτεινόμενη τακτική γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε αποστάσεις κάτω των 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή και εφόσον η γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.</p> | |

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--------------------|
| <p>2. Οι αρμόδιες αρχές που ανέθεσαν σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών ή οι φορείς παροχής δημόσιων υπηρεσιών που εκτελούν τη σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών δύνανται να ζητήσουν από τον ρυθμιστικό φορέα να διενεργήσει ανάλυση σχετικά με το εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει το αίτημα και αποφασίζει εάν θα διενεργήσει την οικονομική ανάλυση. Ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την απόφασή του.</p> <p>3. Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας διενεργήσει οικονομική ανάλυση, ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης εντός προθεσμίας έξι εβδομάδων αφότου παραλάβει όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια θα χορηγηθεί, θα χορηγηθεί υπό όρους ή θα απορριφθεί.</p> <p>Τα συμπεράσματα του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικά για τις εκδίδουσες αρχές.</p> <p>(...)</p> | |

Αιτιολογία

Η απόφαση για την αποδοχή ή όχι των μεταφορικών υπηρεσιών δεν πρέπει να εξαρτάται από την απόσταση (100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή) αλλά από την επίδραση που θα έχει η πρόσθετη υπηρεσία στην υπάρχουσα υπηρεσία που παρέχεται στους πολίτες (είτε πρόκειται για υπηρεσία γενικού δημόσιου συμφέροντος είτε για εμπορική υπηρεσία). Επιπλέον, οι περιφερειακές διαφορές (π.χ. όσον αφορά την απόσταση μεταξύ πόλεων και οικονομικών κέντρων) δεν μπορούν να μετρηθούν γενικά για ολόκληρη την ΕΕ.

Όσον αφορά το άρθρο 8α, προτείνεται να μην αποκλείονται αυτομάτως οι προσφορές με χαμηλότερες τιμές, εφόσον κατοχυρώνεται η βιωσιμότητα της παροχής της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Όσον αφορά δε το άρθρο 8β, προτείνεται η προσθήκη περιοριστικής ρήτρας για τους παρόχους υπηρεσιών που έχουν υποστεί κυρώσεις.

Τροπολογία 13

Άρθρο 1, σημείο 14

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--------------------|
| το άρθρο 13 απαλείφεται· | |

Αιτιολογία

Η επανεισαγωγή του εν λόγω άρθρου είναι αναγκαία προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι τοπικές εκδρομές θεωρούνται μία ενιαία υπηρεσία διεθνών μεταφορών και όχι δραστηριότητες ενδομεταφορών.

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών

COM (2017) 648 — final

Τροπολογία 14

Αιτιολογική σκέψη 13

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>(13) (...) Θα πρέπει να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές εγκατεστημένος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση.</p> | <p>(13) (...) Θα πρέπει να υπάρχει κατά μέσο όρο τουλάχιστον ένας κατάλληλος τερματικός σταθμός μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές εγκατεστημένος σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από οποιοδήποτε σημείο αποστολής στην Ένωση εκτός από τις απομακρυσμένες και εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, όπου οι γεωγραφικοί περιορισμοί καθιστούν αδύνατη αυτή την ενέργεια ή καθιστούν τις επενδύσεις σε έργα υποδομής υπερβολικές σε σχέση με τον στόχο της οδηγίας να προωθηθεί η μετάβαση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς.</p> |

Αιτιολογία

Η απαίτηση αυτή θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα για τις απομακρυσμένες περιφέρειες (περιοχές με χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και αραιό σιδηροδρομικό και λιμενικό δίκτυο) και θα μπορούσε να οδηγήσει στην κατασκευή τερματικών σταθμών εκεί όπου δεν υπάρχει οικονομική ανάγκη τέτοιων σταθμών.

Τροπολογία 15

Άρθρο 1, σημείο 5

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|---|
| <p>(5) στο άρθρο 6 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8:</p> <p>«4. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 9, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης όσον αφορά:</p> <p>(α) την κατασκευή και, όταν κρίνεται απαραίτητο, την επέκταση των εν λόγω τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές·</p> <p>(β) την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων τερματικών σταθμών.</p> | <p>(5) στο άρθρο 6 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4, 5, 6, 7 και 8:</p> <p>«4. Εφόσον κρίνεται απαραίτητο για την επίτευξη του στόχου που αναφέρεται στην παράγραφο 9, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα στήριξης των επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς μεταφόρτωσης όσον αφορά:</p> <p>(α) την κατασκευή και, όταν κρίνεται απαραίτητο, την επέκταση των εν λόγω τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για συνδυασμένες μεταφορές·</p> <p>(β) την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων τερματικών σταθμών.</p> |

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| <p>Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση ισόρροπης και επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, ώστε κάθε τοποθεσία στην Ένωση να βρίσκεται σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από τερματικό σταθμό.</p> | <p>Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τα γειτονικά κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να διασφαλίσουν ότι, κατά την εφαρμογή αυτών των μέτρων, δίνεται προτεραιότητα στη διασφάλιση ισόρροπης και επαρκούς γεωγραφικής κατανομής κατάλληλων εγκαταστάσεων στην Ένωση και ιδίως στο κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, ώστε κάθε τοποθεσία στην Ένωση να βρίσκεται σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα 150 km από τερματικό σταθμό εκτός από τις απομακρυσμένες και εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, όπου οι γεωγραφικοί περιορισμοί καθιστούν αδύνατη αυτή την ενέργεια ή καθιστούν τις επενδύσεις σε έργα υποδομής υπερβολικές σε σχέση με τον στόχο της οδηγίας να προωθηθεί η μετάβαση των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές μεταφορές σε φιλικότερους προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς.</p> |

Αιτιολογία

Βλ. τροπολογία 12.

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΕ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

COM (2017) 653 — final

Τροπολογία 16

Να προστεθεί νέα αιτιολογική σκέψη μετά την αιτιολογική σκέψη 16

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| | <p>Το δυναμικό μείωσης των εκπομπών μέσω των δημοσίων συμβάσεων καθαυτών είναι περιορισμένο και οι δημόσιες συγκοινωνίες ευθύνονται για μικρό μόνο μερίδιο των εκπομπών του τομέα των μεταφορών. Τα κράτη μέλη πρέπει συνεπώς να ενθαρρυνθούν να ρυθμίσουν την αγορά οχημάτων από άλλους ιδιοκτήτες στόλων, όπως οι επιχειρήσεις ταξί, ενοικίασης αυτοκινήτων και συνεπιβατισμού.</p> |

Αιτιολογία

Μικρό μόνο μερίδιο (8 %) των εκπομπών από τις μεταφορές προέρχεται από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Παρ' όλα αυτά, η οδηγία αφορά πρωτίστως τα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών. Για να εξισορροπηθεί η κατάσταση και να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης των εκπομπών, στην οδηγία πρέπει να συμπεριληφθούν και άλλοι μεγάλοι στόλοι.

Τροπολογία 17

Να προστεθεί νέα αιτιολογική σκέψη μετά την αιτιολογική σκέψη 19

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|--|
| | <p>Η συνοχή με την προηγούμενη νομοθεσία της Ένωσης για τα οχήματα, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τα εναλλακτικά καύσιμα, ιδίως δε με τον κανονισμό 595/2009, την οδηγία 2009/28/ΕΚ και τη οδηγία 2014/94/ΕΕ πρέπει να ενισχυθεί.</p> |

Αιτιολογία

Η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να είναι συνεπής, συνεκτική και να κινείται προς την ίδια κατεύθυνση.

Τροπολογία 18

Άρθρο 1, σημείο 2

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|--|---|
| <p>Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:</p> <p>«Άρθρο 3</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς, μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται:</p> | <p>Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:</p> <p>«Άρθρο 3</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Η παρούσα οδηγία δεν έχει αναδρομική ισχύ για τις υφιστάμενες συμβάσεις, αλλά εφαρμόζεται μόνο στις νέες συμβάσεις αγοράς, μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται:</p> |

Αιτιολογία

Οι ισχύουσες συμβάσεις πρέπει να προστατευτούν και δεν μπορούν να επηρεαστούν από νέα νομοθεσία.

Τροπολογία 19

Άρθρο 1, σημείο 2

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | Τροπολογία της ΕτΠ |
|---|---|
| <p>Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:</p> <p>«Άρθρο 3</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς, μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται:</p> <p>(...)</p> | <p>Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:</p> <p>«Άρθρο 3</p> <p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς, μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται:</p> <p>(...)</p> <p>δ) από άλλους ιδιοκτήτες στόλων, όπως επιχειρήσεις ταξί, συνεπιβατισμού και συνοδήγησης εφόσον ένα κράτος μέλος αποφασίσει να θεσπίσει μηχανισμούς για τη ρύθμιση της αγοράς καθαρών οχημάτων από αυτούς τους ιδιοκτήτες στόλων.»</p> |

Αιτιολογία

Μικρό μόνο μερίδιο (8 %) των εκπομπών από τις μεταφορές προέρχεται από τι; δημόσιες συγκοινωνίες. Παρ' όλα αυτά, η οδηγία αφορά πρωτίστως τα οχήματα των δημοσίων συγκοινωνιών. Για να εξισορροπηθεί η κατάσταση και να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης των εκπομπών, στην οδηγία πρέπει να συμπεριληφθούν και άλλοι μεγάλοι στόλοι.

Τροπολογία 20

Παράρτημα

| Κείμενο που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή | | | | | Τροπολογία της ΕτΠ | | | | |
|---|---------|------|-----------|------|---|-------------------------|------------------|-------------------------|------------------|
| Πίνακας 5: Ελάχιστος στόχος όσον αφορά το ποσοστό βαρέων οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 3 ως προς τις συνολικές δημόσιες συμβάσεις βαρέων οχημάτων σε επίπεδο κράτους μέλους* | | | | | Πίνακας 5: Ελάχιστος στόχος όσον αφορά το ποσοστό βαρέων οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 3 ως προς τις συνολικές δημόσιες συμβάσεις βαρέων οχημάτων σε επίπεδο κράτους μέλους* | | | | |
| Κράτος μέλος | Φορτηγά | | Λεωφορεία | | Κράτος μέλος | Φορτηγά | | Λεωφορεία | |
| | 2025 | 2030 | 2025 | 2030 | | (XXX- (**)- 2025) | (2026 – 2030) | (XXX- (**)- 2025) | (2026 – 2030) |
| | 2025 | 2030 | 2025 | 2030 | (**) 24 μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή σύμφωνα με το άρθρο 2 | | | | |

Αιτιολογία

Ο στόχος πρέπει να συνίσταται σε μέσο όρο των νέων συμβάσεων σε μια περίοδο ετών, ώστε να επιτραπεί ευελιξία για διάφορα αντικείμενα δημοσίων συμβάσεων από το ένα έτος στο άλλο (αστική κυκλοφορία, υπαίθρια κυκλοφορία κλπ.). Η ημερομηνία (XXX) πρέπει να είναι η ημερομηνία 24 μήνες μετά τη θέση σε ισχύ, σύμφωνα με το Άρθρο 2.

II. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Κύρια μηνύματα

- υποστηρίζει τον στόχο της Επιτροπής να ενισχύσει την ικανότητα της Ευρώπης να αντιμετωπίσει την πρόκληση της αλλαγής του κλίματος και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των πολιτών της, διατηρώντας ταυτόχρονα και επεκτείνοντας την ανταγωνιστική υπεροχή των βιομηχανιών μας με τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την προώθηση βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και την ώθηση της καινοτομίας σε τεχνολογίες ανανεώσιμων πηγών ενέργειας· υποστηρίζει τον στόχο της Επιτροπής να καταστεί η Ευρώπη παγκόσμιος ηγέτης όσον αφορά την καινοτομία, την ψηφιοποίηση και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, και θεωρεί τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ως ευκαιρία και πρόκληση για τη βιομηχανία της ΕΕ·
- τονίζει τη σημασία ενός αποτελεσματικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών για την οικονομική ανταγωνιστικότητα των πόλεων και των περιφερειών, καθώς και για την κοινωνική, οικονομική και εδαφική συνοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- επισημαίνει ότι η κινητικότητα και οι μεταφορές είναι συχνά αρμοδιότητα των τοπικών και των περιφερειακών αρχών, οι οποίες έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού και της εφαρμογής των πολιτικών για την κινητικότητα και την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς στην περιοχή τους, παρά το γεγονός ότι οι αποφάσεις που πρέπει να λαμβάνονται σε τοπική κλίμακα συχνά συνδέονται με ένα πλαίσιο που έχουν διαμορφώσει εθνικές και ευρωπαϊκές πολιτικές·
- αναγνωρίζει ότι οι μεταφορές ευθύνονται για το ένα πέμπτο περίπου των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) στην Ευρώπη. Είναι ο μόνος τομέας στον οποίο τα επίπεδα των GHG δεν έχουν μειωθεί σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Είναι επιτακτική η ανάγκη να αναληφθεί δράση προκειμένου να απεξαρτηθεί ο κλάδος των μεταφορών από τον άνθρακα, μολονότι θα πρέπει να τονιστεί ότι μόνον ένα μικρό ποσοστό των εκπομπών οφείλεται στις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες·
- επισημαίνει ότι η μετάβαση προς τις χαμηλές και μηδενικές εκπομπές σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου (NOx) ωφελεί τη ζωή των Ευρωπαίων πολιτών, ιδίως στις πόλεις όπου η πυκνή και ιδιαίτερα ρυπογόνος αστική κυκλοφορία επιδεινώνει τη ζωή και την υγεία των ανθρώπων·
- επισημαίνει ότι οι τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν ήδη ένα σημαντικό βήμα προς την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα και την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στις πόλεις. Πολλές πόλεις διαθέτουν καλώς ανεπτυγμένα δίκτυα για ηλεκτρικά τροχοφόρα, όπως υπόγειους σιδηρόδρομους, τραμ και ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ). Είναι σημαντικό τα μέτρα αυτά, καθώς και το σύνολο του στόλου οχημάτων των δήμων ή των περιφερειών, να συνυπολογιστούν στο πλαίσιο των δημόσιων συμβάσεων προμήθειας καθαρών οχημάτων. Ένας περιορισμός που αφορά μόνο τα λεωφορεία δεν επαρκεί·

7. υπογραμμίζει ότι κάθε αλλαγή στο σύστημα μεταφορών όσον αφορά τα καύσιμα που πρέπει να χρησιμοποιούνται πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις περιφερειακές διαφορές στην πυκνότητα της κυκλοφορίας και την απόσταση μεταξύ πόλεων και άλλων κέντρων οικονομικού ενδιαφέροντος. Διακρίσεις με τη μορφή υψηλότερου κόστους που θα επιβαρύνει τις απομακρυσμένες, απόκεντρες ή εξόχως απόκεντρες περιοχές για πρόσβαση στο ευρωπαϊκό δίκτυο θα επηρεάσουν αρνητικά την εδαφική και κοινωνική συνοχή·

8. σημειώνει ότι, σε σχέση με τον οικολογικό προσανατολισμό των μηχανοκίνητων οχημάτων, θα πρέπει να προωθηθούν το ποδήλατο (φορτίου) για μικρές διαδρομές (σύμφωνα με τον «Οδικό χάρτη της ΕΕ για την ποδηλασία» (2017/C 088/10), καθώς και οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η πράσινη ναυτιλία. Αυτό απαιτεί ένα δίκτυο διατροφικών κόμβων, για το οποίο θα πρέπει να διατίθεται επαρκής χρηματοδότηση, για παράδειγμα μέσω του ΕΤΣΕ. Τα γρήγορα ηλεκτροκίνητα ποδήλατα (speed pedelecs) αποτελούν μια καλή εναλλακτική λύση για το αυτοκίνητο, ειδικά στις αστικές περιοχές, και τούτο μπορεί να οδηγήσει σε χαμηλότερες εκπομπές, ενώ η σωματική δραστηριότητα είναι επίσης καλή για τη δημόσια υγεία. Η χρήση του ηλεκτροκίνητου ποδηλάτου μπορεί να τονωθεί με τη δημιουργία επαρκώς ταχέων ποδηλατοδρόμων και σημείων φόρτισης καθώς και με φορολογικά κίνητρα·

9. Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση της χρήσης καθαρών μορφών κινητικότητας. Η καθαρή κινητικότητα συνίσταται στη μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) και των εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων σε τοπικό επίπεδο, και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο. Στον χωροταξικό σχεδιασμό θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στους πεζούς, στους ποδηλάτες και στις δημόσιες συγκοινωνίες, ενώ το θέμα της προσβασιμότητας των αυτοκινήτων θα πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά. Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα λεωφορεία μπορούν να συμβάλλουν ουσιαστικά στη μετάβαση σε χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών αιωρούμενων σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την αποθάρρυνση της χρήσης ρυπογόνων μέσων μεταφοράς με τον αποκλεισμό περιοχών —για παράδειγμα, με τη δημιουργία περιβαλλοντικών ζωνών— και, συγχρόνως, καθιστώντας τον χρόνο μετακίνησης για καθαρές μορφές κινητικότητας συντομότερο από τον χρόνο για τις ρυπογόνες μορφές·

10. αναγνωρίζει ότι χρειάζεται μια διαλειτουργική λύση για την παροχή εναλλακτικών καυσίμων. Ενώ η ΕτΠ αναγνωρίζει ότι η νομοθεσία και οι κανονισμοί για την επίτευξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να είναι θετικά προσκείμενες στην τεχνολογία, κάθε τοπική και περιφερειακή αρχή θα μπορούσε να επιδιώκει την επίτευξη οικονομικών κλίμακας, ενδεχομένως σε συνεργασία με γειτονικές και διασυνοριακές περιφέρειες·

11. εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόθεση απλούστευσης των δημόσιων συμβάσεων για καθαρά οχήματα, ωστόσο δυσκολεύεται να κατανοήσει με ποιον τρόπο θα εφαρμοστεί νομικά και θα τεθεί σε ισχύ η πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τον καθορισμό ποσοστιαίων στόχων ανά κράτος μέλος όσον αφορά τις προμήθειες καθαρών οχημάτων. Σε πολλά κράτη μέλη, οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές είναι αρμόδιες για τη διαχείριση και λειτουργία του μεγαλύτερου μέρους των δημόσιων μεταφορών. Το κράτος δεν διαθέτει καμία εξουσία λήψης αποφάσεων σχετικά με το ποια οχήματα θα πρέπει οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές να αγοράσουν ή να μισθώσουν, ούτε έχει το δικαίωμα να προβαίνει στη ρύθμιση αυτών των αγορών/μισθώσεων μέσω της σύναψης συμφωνιών.

Ως πρώιμοι αποδέκτες, οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές είναι βασικοί κινητήριοι μοχλοί των καθαρών τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών. Ταυτόχρονα, πρέπει να τονιστεί ότι οι υποδομές που έχουν δημιουργηθεί για τα τοπικά συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών δεν ενδείκνυται για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και, ως εκ τούτου, δεν αναμένονται άμεσες δευτερογενείς επιπτώσεις («spill-over»). Η χρηματοδότηση της μετάβασης προς τις καθαρές μεταφορές πρέπει να διασφαλίζεται. Τα κονδύλια που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν επαρκούν για τη χρηματοδότηση των φιλόδοξων μέτρων σχετικά με τα πιο ελλειμματικά συστήματα δημοσίων συγκοινωνιών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται, ως εκ τούτου, να προτείνει άλλα μέσα για τη χρηματοδότηση, πέραν των χρηματοδοτικών μέσων, τα οποία λόγω των χαμηλών προσδοκιών απόδοσης είναι, κατά κανόνα, ανεπαρκή·

12. εφιστά την προσοχή στην «Πλατφόρμα για την ανάπτυξη οικολογικών λεωφορειών», την οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε στην Ολομέλεια της ΕτΠ τον Ιούλιο του 2017 και η οποία έλαβε σημαντική υποστήριξη από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές. Σε σχέση με αυτό, οι περιφέρειες, οι δήμοι, οι αρμόδιες για τις μεταφορές αρχές και οι κατασκευαστές υπέγραψαν κοινές αρχές για τις δημόσιες συμβάσεις για καθαρά λεωφορεία εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξή τους·

13. είναι της άποψης ότι τα μέτρα διακυβέρνησης που λαμβάνει η ΕΕ για τον περιορισμό του αντικτύπου του τομέα των μεταφορών στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να στηριχθούν στα κλιματικά οφέλη και στη βιωσιμότητα, συνεκτιμώντας παράλληλα την προοπτική του κύκλου ζωής, ενώ, συγχρόνως, θα πρέπει να είναι και τεχνολογικά ουδέτερα·

14. πιστεύει ότι οι επενδύσεις σε μέσα δημοσίων μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και σε στόλους οχημάτων δημόσιας χρήσης πρέπει να πραγματοποιούνται κατά τρόπο που να ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες ιδιωτικών και επαγγελματικών αυτοκινήτων να ακολουθήσουν το παράδειγμα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω συνεργιών σε υποδομές αεφοδιασμού και υδρογόνου. Για την υλοποίηση του σκοπού αυτού χρειάζονται ενωσιακοί πόροι·

15. θεωρεί ότι τα σχέδια για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, θα πρέπει να ξεπεράσουν τις λύσεις αντιμετώπισης τελικών επιπτώσεων («end-of-ripe»), και να ευθυγραμμιστούν με την ανάπτυξη της παραγωγής και της διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας·

16. σημειώνει ότι η ανάπτυξη και η παραγωγή μπαταριών διαδραματίζει στρατηγικό ρόλο στην υπό εξέλιξη μετάβαση σε συστήματα καθαρής κινητικότητας και καθαρής ενέργειας. Ταυτόχρονα, δεν υπάρχει σημαντικός παραγωγός μπαταριών στην Ευρώπη. Η ΕτΠ επικροτεί συνεπώς την Ευρωπαϊκή Συμμαχία Παραγωγής Μπαταριών, η οποία βοηθά τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες να καταστούν περισσότερο ανεξάρτητες και να αυξήσουν το μερίδιό τους κατά μήκος της αξιακής αλυσίδας της παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων. Η ΕτΠ συγχάιρει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη χορήγηση 200 εκατ. ευρώ απευθείας στην έρευνα και την καινοτομία στο πεδίο των μπαταριών βάσει του προγράμματος Ορίζοντας 2020, επιπλέον των 150 εκατομμυρίων ευρώ που έχουν ήδη διατεθεί·

17. επισημαίνει ότι η ευρεία υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων θα αυξήσει σημαντικά την ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας στα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας. Πρέπει να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ της ανάγκης για κινητικότητα και της επαναφόρτισης με την ανάπτυξη ευφών κύκλων επαναφόρτισης σε περιόδους κατά τις οποίες τα δίκτυα δεν περιορίζονται και παράγεται επαρκής ηλεκτρική ενέργεια. Είναι απαραίτητο να ολοκληρωθούν η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές των μεταφορών και η ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, τα ευφυή δίκτυα και οι καινοτόμες λύσεις για την αποθήκευση ενέργειας· Για τον σκοπό αυτόν είναι αναγκαίο οι τοπικοί διαχειριστές συστημάτων διανομής, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη και τη διαχείριση των ηλεκτρικών δικτύων, να συμμετέχουν ενεργά.

18. επισημαίνει ότι οι υποδομές για την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό πρέπει να επεκταθούν παράλληλα με τη ζήτηση και σε συνάρτηση με τις εκάστοτε επικρατούσες τοπικές συνθήκες, ενώ, συγχρόνως, θα πρέπει να αναπτυχθούν συνέργειες με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, τα οχήματα δημόσιας χρήσης και τις αστικές υπηρεσίες φορτίου. Αυτό πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την ανάπτυξη έξυπνων δικτύων και κτιρίων με μπαταρίες. Στις υποδομές αυτές θα πρέπει να έχουν πρόσβαση τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και τα ποδήλατα. Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα πρέπει να είναι εύχρηστος και διαλειτουργικός και πέραν των συνόρων. Αυτό απαιτεί ανάληψη δράσης από την ΕΕ, ώστε να δημιουργηθεί μια ενιαία αγορά·

19. πιστεύει ότι η απλούστευση και η τυποποίηση των αιτήσεων και των προσφορών καθιστά περιττή την παροχή χρηματοοικονομικής προσαρμογής και ευκολότερη την απόκτηση χρηματοδότησης από τα ευρωπαϊκά ταμεία και από ιδιώτες χρηματοδότες — για παράδειγμα, με τη χρήση νέων μεθόδων χρηματοδότησης, όπως ο συνδυασμός επιχορηγήσεων και δανείων·

Επίτευξη των στόχων όσον αφορά την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών — Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, που ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία της και τους εργαζομένους της — COM (2017) 675

20. εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή αυξάνει την οικονομική της στήριξη για τη μόχλευση δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, με ποσό ύψους έως 800 εκατ. ευρώ που θα διατεθεί για τον σκοπό αυτό. Η ΕτΠ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η χρηματοδότηση και οι χρηματοδοτικοί πόροι συχνά δεν είναι επαρκώς προσβάσιμοι για ορισμένες τοπικές και περιφερειακές αρχές και άλλους σημαντικούς φορείς. Θα πρέπει να προωθηθεί ο συνδυασμός χρηματοδότησης όπως για παράδειγμα η πρόσβαση σε δάνεια μέσω του ΕΤΣΕ. Η πρόσβαση στη χρηματοδότηση πρέπει να είναι τυποποιημένη και να καθίσταται δυνατή μέσω της έκδοσης ομολόγων.

21. επισημαίνει ότι οι περιοχές που είναι ιδιαίτερα εύάλωτες στη ρύπανση πρέπει να μπορούν να επιβάλλουν φόρους στις ρυπογόνες μεταφορές. Τα έσοδα από αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την λήψη μέτρων προαγωγής της βιωσιμότητας. Στις πόλεις, τα τέλη διοδίων ή τα τέλη στάθμευσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για επενδύσεις στη βιώσιμη κινητικότητα, όπως για παράδειγμα σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή σε εγκαταστάσεις στάθμευσης και ποδηλασίας·

22. υπενθυμίζει ότι οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες υποφέρουν από κυκλοφοριακή συμφόρηση στις πόλεις και στις παράκτιες ζώνες τους, οι δε αγροτικές τους περιοχές είναι δυσπρόσιτες. Εντούτοις, στις περιφέρειες αυτές αναπτύσσονται έργα με σκοπό να καταστούν οι μεταφορές πιο βιώσιμες και οικολογικές. Τα εν λόγω έργα είναι δυνατόν να αποτελέσουν παράδειγμα προς μίμηση για άλλες περιφέρειες της ΕΕ, αλλά και τις γειτονικές χώρες·

Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων — Σχέδιο δράσης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων — μη νομοθετικό κείμενο — COM(2017) 652

23. χαιρετίζει το σχέδιο δράσης για την υποδομή εναλλακτικών καυσίμων ως σημαντικό βήμα προς τη μείωση της χρήσης άνθρακα στο σύστημα οδικών μεταφορών· εκφράζει ωστόσο τη λύπη της για το ότι τα περισσότερα από τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή δεν ήταν αρκετά φιλόδοξα ώστε να οριστεί ένας κατάλληλος στόχος για τη μετάβαση σε καθαρά και εναλλακτικά καύσιμα·

24. επισημαίνει ότι πολλές ευρωπαϊκές πόλεις και περιφέρειες είναι πρωτοπόροι στη μετάβαση σε μια κινητικότητα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών. Στις πόλεις, επίσης, τα εναλλακτικά καύσιμα θα έχουν τον μεγαλύτερο αντίκτυπο όσον αφορά τη μείωση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης. Δυστυχώς, η τελευταία δεν καλύπτεται καθόλου από το σχέδιο δράσης. Σημαντικό ποσοστό των δημοσίων συμβάσεων αναλαμβάνουν οι δημοτικές και τοπικές αρχές. Είναι, επομένως, προφανές ότι η χρήση οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, κυρίως στις πόλεις και τις αστικές περιοχές. Οι πόλεις και οι περιφέρειες με προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ποιότητας ατμοσφαιρικού αέρα και θορύβου θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στη μετάβαση στην κινητικότητα με μηδενικές εκπομπές σωματιδίων και NOx — όπως και οι περιφέρειες φυσικής ή πολιτιστικής κληρονομιάς. Όταν πρόκειται για διασυνοριακές περιοχές και διαδρόμους, θα πρέπει να ενθαρρύνεται ο σχεδιασμός σε αυτό το επίπεδο·

25. επισημαίνει ότι η καλύτερη δυνατή ενσωμάτωση μεμονωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα αποτελέσει βασικό στοιχείο. Η κύρια πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι πόλεις εν προκειμένω είναι ο περιορισμός του χώρου, πράγμα που σημαίνει ότι η υποδομή εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την υπάρχουσα υποδομή άλλων τρόπων μεταφοράς. Κατά τη διαδικασία σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, η στενή συνεργασία με διάφορους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς θα είναι καθοριστικής σημασίας για την εξασφάλιση της ομαλής ανάπτυξης των εναλλακτικών καυσίμων στις πόλεις·

26. υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι πόλεις, ιδανικά σε συνεργασία με τους οικονομικούς και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, δεν θα έχουν θετικό αντίκτυπο εάν οι καταναλωτές δεν συμμετέχουν επαρκώς. Εάν η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων δεν είναι σύμφωνη με τις προσδοκίες και τις επιθυμίες των καταναλωτών, υπάρχει κίνδυνος χαμηλής απορρόφησης. Εναπόκειται, συνεπώς, στις τοπικές και περιφερειακές αρχές να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των χρηστών για να ενθαρρύνουν την ευρύτερη χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Είναι ζωτικής σημασίας οι υπηρεσίες που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως οι δημόσιες μεταφορές και άλλες υπηρεσίες, να παραμείνουν προσβάσιμες και αξιόπιστες.

27. επισημαίνει ότι υφίστανται περιφερειακές διαφορές που επηρεάζουν τη χρήση των εναλλακτικών καυσίμων. Για τις απόκεντρες περιοχές το ισχύον σύστημα ηλεκτροκίνησης ενδέχεται να μην είναι η προτιμώμενη επιλογή, ενώ θα ήταν για τις αστικές περιοχές. Μια γρήγορη εκκίνηση για τις ευρωπαϊκές περιφέρειες με σημαντικούς πόρους και πιο επείγοντα προβλήματα ποιότητας του αέρα και θορύβου μπορεί να σημαίνει ότι —χάρη στην κλίμακα, την κρίσιμη μάζα και τις χαμηλότερες τιμές τους— οι απομακρυσμένες περιφέρειες μπορούν να ωφεληθούν μετά το 2025 από τη χρήση δοκιμασμένων τεχνολογιών και χαμηλότερο κόστος·

28. επισημαίνει ότι στις πόλεις, όπου η ηλεκτροκίνηση μπορεί να θεωρηθεί ως η προτιμώμενη επιλογή, αυτή πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τη διανομή ενέργειας και την ανάγκη για ενέργεια σε ορισμένες ώρες αιχμής. Εν προκειμένω είναι σημαντικό να υπάρχει απόθεμα ασφαλείας και για την αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας σε μεγάλη κλίμακα, για παράδειγμα σε μεγάλες μπαταρίες και υδρογόνο (κυψέλες καυσίμου)·

29. υπενθυμίζει στο ίδιο πλαίσιο ότι, κατά γενικό κανόνα, τα ηλεκτρικά οχήματα δεν συνιστούν κατάλληλη λύση για τη διασφάλιση ενός συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών προσβάσιμο σε όλους στις αγροτικές περιοχές. Εξαιτίας των μακρών περιόδων φόρτισης και της ελλιπούς κάλυψης για τα λεωφορεία πρέπει να εξακολουθεί να υφίσταται η δυνατότητα χρήσης οχημάτων εναλλακτικών τύπων καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων των υβριδικών με ρευματολήπτη/plug-in Hybride) έως ότου αναπτυχθούν οι κατάλληλες τεχνολογίες. Ταυτόχρονα, θα πρέπει σύντομα να αναπτυχθούν με τη βοήθεια πιλοτικών έργων λύσεις για τις αγροτικές περιοχές·

30. επισημαίνει, σε σχέση με την «Αποκατάσταση των ελλειπόντων συνδεδειγμένων κρίκων των μεταφορών στις παραμεθόριες περιφέρειες» (2017/C 207/05), ότι υπάρχει ένα τεράστιο δυναμικό όσον αφορά τις συνέργειες της διασυνοριακής συνεργασίας για το κόστος ανάπτυξης της υποδομής. Πρέπει να διασφαλιστεί στις διασυνοριακές περιφέρειες ότι η προτιμώμενη τεχνολογία των δύο κρατών μελών είναι διαλειτουργική και αναπτυγμένη ώστε να καλύπτει τις διασυνοριακές και όχι μόνο τις εγχώριες ανάγκες·

31. τονίζει πόσο σημαντικό είναι να μπορούν οι πόλεις να διαχειρίζονται τη χρήση οχημάτων με χαμηλές εκπομπές σωματιδίων και NOx επίσης με την επιβολή ρυθμίσεων πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις. Ο καθορισμός ζωνών περιβαλλοντικής προστασίας θα πρέπει να στηρίζεται σε τοπικές αναλύσεις και να αποφασίζεται σε τοπικό επίπεδο. Η ΕΕ έχει ως αποστολή, μέσα από τη θέσπιση κοινών πλαισίων, να δημιουργήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη περιβαλλοντικών ζωνών και να προβάλει τη μέθοδο αυτή ως την καταλληλότερη για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα. Εντούτοις, οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν ανεξάρτητα εάν και σε ποιο βαθμό θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή αυτές οι προϋποθέσεις·

32. υπογραμμίζει το γεγονός ότι η χρηματοδότηση δεν μπορεί να γίνει μόνο από τις τοπικές και περιφερειακές αρχές και σημειώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ένα ευρύ φάσμα χρηματοδοτικών μέσων, αλλά είναι μάλλον συντηρητική όσον αφορά το κόστος παροχής εναλλακτικών υποδομών και ενδεχομένως υπερβολικά αισιόδοξη όσον αφορά την απορρόφηση της χρηματοδότησης μέσω ιδιωτικών κεφαλαίων κατά την πρώτη φάση·

33. φρονεί ότι οι παραχωρήσεις που αποσκοπούν στην επίτευξη μηδενικών εκπομπών θα πρέπει να ενθαρρυνθούν μέσω μιας μεγαλύτερης διάρκειας ή παράτασης εάν επιτυγχάνονται οι ενδιάμεσοι και οι τελικοί στόχοι. Είναι επίσης σημαντικό να επεκταθούν οι δυνατότητες καλών σχεδίων εξαγοράς. Αυτό εξασφαλίζει ότι τα μέρη μπορούν να ανακτήσουν ταχύτερα τις επενδύσεις τους·

34. πιστεύει ότι απαιτείται ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για παραχωρήσεις δημοσίων μεταφορών προκειμένου να επιταχυνθεί η περαιτέρω κλιμάκωση στην αναζήτηση μηδενικών εκπομπών. Η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την τόνωση της καινοτομίας και την κάλυψη επενδύσεων, έτσι ώστε ένα μεγαλύτερο μέρος του στόλου να μπορεί να κυκλοφορεί χωρίς εκπομπές στην αρχή της παραχώρησής·

35. επισημαίνει ότι είναι σημαντικό, κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων κτιρίων στο μέλλον, να παρέχεται η δυνατότητα πρόβλεψης πιθανών σημείων φόρτισης και καλωδίωσης·

36. Ζητεί περισσότερη φιλοδοξία όσον αφορά το μερίδιο των δημόσια προσβάσιμων σταθμών φόρτισης. Στο σχέδιο δράσης, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διασφαλίσει τη θέσπιση ελάχιστου αριθμού σημείων επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα έως το τέλος του 2020, από τα οποία το 10 % τουλάχιστον πρέπει να είναι προσίτα στο κοινό. Η ανάπτυξη δημόσια προσβάσιμων σταθμών φόρτισης πρέπει να αντικατοπτρίζει τις τοπικές και περιφερειακές συνθήκες και τη ζήτηση. Εκτιμάται ότι το 2025 στην Ευρώπη θα χρειάζονται 2 εκατομμύρια δημόσια προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, εκ των οποίων 70 % σε αστικές περιοχές. Προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, με πλήρη κορμό υποδομών εναλλακτικών καυσίμων έως το 2025. Ο εξοπλισμός τουλάχιστον των αστικών βρόχων του πυρήνα του ΔΕΔ-Μ και των ολοκληρωμένων δικτύων με αρκετά δημόσια προσβάσιμα σημεία (γρήγορης) επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού αναμένεται να τονώσει την εμπιστοσύνη των επενδυτών και των καταναλωτών. Πρέπει να δημιουργηθεί διεθνές πεδίο ίσων όρων ανταγωνισμού με ανοιχτά πρωτόκολλα και διαλειτουργικότητα, ώστε ο οδηγός ηλεκτρικών οχημάτων να μπορεί να χρησιμοποιεί διεθνώς τις υποδομές φόρτισης χωρίς φραγμούς. Απαιτούνται επίσης επαρκή σημεία ανεφοδιασμού με ΥΦΑ για τις εμπορευματικές μεταφορές και τη ναυτιλία. Η ΕτΠ ζητεί φιλόδοξο στόχο 2 000 σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στην Ευρώπη σύμφωνα με τις τοπικές και περιφερειακές ανάγκες.

37. επισημαίνει ότι πρέπει να συμμετέχουν οι δήμοι προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα σχετικά σχέδια και τα ζητήματα αστικής ανάπτυξης περιλαμβάνονται στην επιλογή των θέσεων για τους σταθμούς φόρτισης στους οποίους έχει πρόσβαση το κοινό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι φορτιστές τοποθετούνται στα σωστά σημεία και ότι δεν θα υπάρξει «υπερβολική τοποθέτηση (over-placing) φορτιστών», ακόμη και σε χώρους που είναι οικονομικά ασύμφοροι.

38. Ζητεί μεγαλύτερη φιλοδοξία όσον αφορά τα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Ένα σημείο ανεφοδιασμού ανά 300 km είναι σαφώς ανεπαρκές σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Αυτό πρέπει να εξαρτάται από τον αριθμό των κατοίκων, με ένα σημείο ανεφοδιασμού ανά 300 000 κατοίκους.

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΕ σχετικά με την πρόωση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών — COM(2017) 653

39. επικροτεί την προσαρμογή των κανόνων που ενθαρρύνουν τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές να προμηθεύονται καθαρά οχήματα. Η ΕτΠ επικροτεί επίσης τη διαγραφή του υπολογισμού της «χρηματικής αποτίμησης» και τη συμπερίληψη άλλων μορφών συμβάσεων. Παράλληλα, εφιστά την προσοχή στον πολύ στενό ορισμό που υιοθετείται για τα «καθαρά οχήματα», και υποστηρίζει ότι αυτό πρέπει να αναθεωρηθεί περαιτέρω, ούτως ώστε οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές να είναι σε θέση να ασκούν τη διακριτική τους ευχέρεια και να διαθέτουν πραγματικά οικονομικά αποδοτικές και καθαρές εναλλακτικές λύσεις κατά την προμήθεια οχημάτων σε διαφορετικές περιοχές και για διαφορετικές μεταφορικές ανάγκες.

40. υπογραμμίζει το γεγονός ότι, παρόλο που το ποσοστό των οχημάτων που αποτελούν αντικείμενο δημόσιων συμβάσεων είναι χαμηλό σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό των οχημάτων σε μια πόλη, το θετικό παράδειγμα των τοπικών και περιφερειακών αρχών θα μπορούσε να επηρεάσει τη ζήτηση της αγοράς και να έχει θετικό αντίκτυπο στους κατασκευαστές αυτοκινήτων, γεγονός που με τη σειρά του θα μπορούσε να τονώσει και την ιδιωτική ζήτηση. Η οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο όταν αναμένεται ότι το αποτέλεσμα της πρόσκλησης υποβολής προσφορών θα είναι αρκετά εωφελές.

41. εκφράζει τη λύπη της για τις μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις για τους φορείς δημόσιων μεταφορών και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές που απορρέουν από την αγορά λεωφορείων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Πολλές περιφέρειες και δήμοι διαθέτουν ήδη σε μεγάλο βαθμό έναν ηλεκτροκίνητο στόλο, υπό τη μορφή τραμ, υπόγειων σιδηροδρόμων και τρόλεϊ, γεγονός που δεν λαμβάνεται υπόψη. Για τον λόγο αυτόν, πρέπει κατά την προμήθεια «καθαρών οχημάτων» να λαμβάνεται υπόψη το σύνολο του στόλου οχημάτων και να μη δίνεται έμφαση μόνο στον τομέα των λεωφορείων.

42. ζητεί έναν ορισμό των καθαρών οχημάτων και βάσει των αντικειμενικά μετρήσιμων εκπομπών και κατανάλωσης ενέργειας υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Μόνο κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να διασφαλιστεί ένας μακροπρόθεσμος προγραμματισμός για τις αναθέτουσες αρχές. Για την επίτευξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών, πρέπει να αναληφθούν βήματα κατά τη μετάβαση. Οι μηδενικές εκπομπές δεν είναι ακόμα εφικτές σε όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως στις εμπορευματικές μεταφορές και τη ναυτιλία. Το βιοαέριο και τα βιοκαύσιμα είναι απαραίτητα ως καύσιμο μετάβασης. Τα υφιστάμενα συστήματα πρέπει να διατηρηθούν εφόσον οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται είναι τοπικής προέλευσης και όχι εισαγόμενες. Το βιοαέριο πρέπει να χρησιμοποιείται για συστήματα με υψηλές θερμικές απαιτήσεις.

43. χαιρετίζει την πρόθεση πιο στενού ορισμού των καθαρών ελαφρών οχημάτων. Είναι σημαντικό να υπάρχουν κοινά πρότυπα και σαφείς ορισμοί, ώστε οι κυβερνήσεις να μπορούν να αξιολογούν, να συγκρίνουν και να ελέγχουν τις προσφορές των μερών. Εντούτοις, θεωρεί ότι ο ορισμός θα πρέπει να είναι ουδέτερος από τεχνολογική άποψη και ότι ο κλιματικός αντίκτυπος θα πρέπει να αξιολογείται βάσει του κύκλου ζωής. Επιπλέον, τα μεταβατικά καύσιμα, όπως το βιοαέριο ή άλλα βιοκαύσιμα, είναι απαραίτητα, ιδίως για τις εμπορευματικές μεταφορές και τη ναυτιλία και πρέπει να ληφθούν υπόψη.

44. επιδοκιμάζει, όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, τη γενικά τεχνολογική ουδέτερη προσέγγιση της πρότασης, αλλά ταυτόχρονα υπογραμμίζει το γεγονός ότι ο κατάλογος των «καθαρών τεχνολογιών» αποτελεί περιορισμό της τεχνολογικής ουδετερότητας και αποκλείει τεχνολογίες όπως τα συνθετικά βιοκαύσιμα ή το βιοαέριο. Το βιοαέριο αποτελεί σημαντικό μεταβατικό καύσιμο για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Σε ορισμένες περιφέρειες, ιδίως στις σκανδιναβικές χώρες, οι επενδύσεις σε τέτοιες τεχνολογίες, οι οποίες είναι φιλικές προς το κλίμα, αλλά όχι απαραίτητα με μηδενικές εκπομπές καυσαερίων, θα μπορούσαν να απειληθούν επειδή οι τεχνολογίες αυτές δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο επιτρεπόμενων τεχνολογιών. Αυτό θα μπορούσε επίσης να είναι ένα ζήτημα επικουρικότητας. Άλλες τεχνολογίες πρόωσης, συμπεριλαμβανομένων των πλήρως απαλλαγμένων από ορυκτά καύσιμα υγρών και αερίων καυσίμων όπως το HVO100 και το βιομεθάνιο, προσφέρουν επίσης μεγάλες δυνατότητες για καθαρή κινητικότητα.

45. Παρατηρεί ότι επί του παρόντος υφίστανται διαφορετικές απόψεις σχετικά με το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή των ισχυόντων κανόνων. Ζητεί στο πλαίσιο αυτό, ο υπολογισμός των κατώτατων ορίων εκπομπών για την πρώτη περίοδο ή τη δεύτερη να ξεκινήσει στο χρονικό διάστημα από το 2025, ή πιο συγκεκριμένα από το 2030, και να εφαρμόζονται οι ίδιοι στόχοι για όλα τα κράτη μέλη.

46. ζητεί μακροπρόθεσμη ασφάλεια σχεδιασμού καθώς και επαρκείς μεταβατικές περιόδους για τις αναθέτουσες αρχές. Λόγω των απαραίτητων προσαρμογών που χρειάζεται να υλοποιηθούν στις υποδομές στο πλαίσιο των νέων προμηθειών οχημάτων, κρίνεται αναγκαίο να αποσαφηνιστεί ότι οι κανόνες σύναψης συμβάσεων εφαρμόζονται μόνο σε νέες συμβάσεις.

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία — (COM(2017)647

47. επισημαίνει εν προκειμένω ότι τα λεωφορεία εξακολουθούν να είναι λιγότερο φιλικά προς το περιβάλλον απ' ό τι οι σιδηρόδρομοι και ότι οι κύριες διαδρομές μεταξύ πόλεων και περιφερειών καλύπτονται από αυτόν τον τρόπο μεταφοράς. Τα λεωφορεία μεγάλων αποστάσεων μπορούν να είναι συμπληρωματικά προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και να είναι ελκυστικά σε σχέση με τα ιδιωτικά αυτοκίνητα.

48. ζητεί μακροπρόθεσμη ασφάλεια σχεδιασμού καθώς και επαρκείς μεταβατικές περιόδους για τις αναθέτουσες αρχές και τους παρόχους υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών.

49. θεωρεί σημαντικό, κατά το άνοιγμα της αγοράς για τα διεθνή λεωφορεία, να διασφαλιστεί η διατήρηση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος με σκοπό την κατοχύρωση της δυνατότητας όλων να απολαύουν αυτών των υπηρεσιών και να κυκλοφορούν ελεύθερα.

50. επισημαίνει ότι η πρόταση παρέχει στον ρυθμιστικό φορέα τη δυνατότητα απόρριψης μιας αίτησης όταν μια αντικειμενική οικονομική ανάλυση δείχνει ότι η οικονομική ισορροπία μιας δημόσιας σύμβασης παροχής υπηρεσιών μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο. Ωστόσο, η ΕΤΠ φρονεί ότι όλες οι υπηρεσίες λεωφορείων, δημόσιες και ιδιωτικές, υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις χαμηλών εκπομπών.

Οι εμπορικές υπηρεσίες τακτικών μεταφορών δεν πρέπει να υπονομεύουν τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, η ανάλυση των οποίων δεν πρέπει να περιορίζεται σε οικονομικούς όρους αλλά σε εξέταση από ευρύτερη σκοπιά. Για να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι ιδιωτικές υπηρεσίες λεωφορείων πρέπει να πληρούν επίσης τις απαιτήσεις για χαμηλές εκπομπές.

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών — (COM(2017) 648

51. εκφράζει την ικανοποίησή της για τον αντίκτυπο της πρότασης αυτής όσον αφορά την αλλαγή του συστήματος μεταφορών προς ένα πιο φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα. Επισημαίνει ότι υπάρχουν περιοχές που μπορούν να ανακουφιστούν μόνο με την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς από τον δρόμο προς το τρένο ή / και τις πλωτές οδούς, ή ακόμη και με τη χρήση ηλεκτρικών φορτηγών. Οι τερματικοί σταθμοί διατροπικών μεταφορών αποτελούν σημαντική προϋπόθεση για αυτό. Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές μπορούν να εισαγάγουν σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού καυσίμων που να στηρίζουν τόσο τις δημόσιες όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές. Είναι σημαντικό να προωθηθούν περαιτέρω χρηματοδοτικά μέτρα για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή τόσο ενισχύσεις υπέρ της πραγματοποίησης επενδύσεων σε νέους τερματικούς σταθμούς — με μια ανάλυση κόστους-οφέλους, η οποία θα αντανάκλα το εξωτερικό κόστος των μεταφορών — όσο και επενδύσεις, τουλάχιστον κατά τα πρώτα έτη, σε εγχειρήματα όπως η απόσβεση των απαιτούμενων υλικών πόρων.

Βρυξέλλες, 5 Ιουλίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών

Karl-Heinz LAMBERTZ