



Βρυξέλλες, 13 Μαΐου 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Διοργανικός φάκελος:
2021/0420(COD)

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 6840/1/22 REV 1
ST 7456/22
ST 7750/22
ST 7919/22

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 15109/21

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013
- Έκθεση προόδου
- Ανταλλαγή απόψεων

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 14 Δεκεμβρίου 2021 η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1153 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013¹. Η πρόταση υποβλήθηκε στο πλαίσιο μιας δέσμης τεσσάρων πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών της ΕΕ και στη στήριξη της μετάβασης σε καθαρότερη, πιο πράσινη και πιο έξυπνη κινητικότητα μέσω της βελτίωσης ορισμένων βασικών συνιστωσών της, όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), τα συστήματα ευφών μεταφορών, οι διασυνοριακές και μεγάλων αποστάσεων σιδηροδρομικές μετακινήσεις και η αστική κινητικότητα.

¹ ST 15109/21.

2. Η πρόταση αναθεώρησης της πολιτικής ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ έχει ως στόχο την κατασκευή ενός αξιόπιστου και αδιάλειπτου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών υψηλής ποιότητας που θα διασφαλίζει τη βιώσιμη συνδεσιμότητα σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση χωρίς φυσικά κενά, σημεία συμφόρησης ή ελλείποντες κρίκους έως το 2050. Σκοπός του δικτύου είναι να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας της Ένωσης, στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της ΕΕ. Το δίκτυο θα πρέπει να αναπτυχθεί βαθμιαία σε επιμέρους στάδια, με προτεινόμενες ενδιάμεσες προθεσμίες το 2030, το 2040 και το 2050.
3. Η πρόταση αποσκοπεί στην επίτευξη των ακόλουθων τεσσάρων βασικών στόχων:
 - i) ενίσχυση του οικολογικού προσανατολισμού των μεταφορών με την πρόβλεψη επαρκών βασικών υποδομών για τη μείωση της συμφόρησης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα των αρνητικών εξωτερικοτήτων των μεταφορών·
 - ii) διευκόλυνση αδιάλειπτων και αποδοτικών μεταφορών, προώθηση της πολυτροπικότητας και της διαλειτουργικότητας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και βελτίωση της ενσωμάτωσης των αστικών κόμβων στο δίκτυο·
 - iii) αύξηση της ανθεκτικότητας του δικτύου ΔΕΔ-Μ στις δυσμενείς επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και άλλων φυσικών κινδύνων ή ανθρωπογενών καταστροφών·
 - iv) βελτίωση της αποδοτικότητας των μέσων διακυβέρνησης του ΔΕΔ-Μ και εξορθολογισμός των μηχανισμών υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ.

II. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε ως αρμόδια επιτροπή για αυτήν την πρόταση την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN). Ο κ. Dominique Riquet (Renew, Γαλλία) και η κα Barbara Thaler (PPE, Αυστρία) ορίστηκαν συνεισηγητές.
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 23 Μαρτίου 2022. Η Επιτροπή των Περιφερειών αναμένεται να γνωμοδοτήσει επί της πρότασης τον Οκτώβριο του 2022.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

6. Η πρόταση και η εκτίμηση επιπτώσεων παρουσιάστηκαν στην Ομάδα «Μεταφορές, θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» στις 6 και 13 Ιανουαρίου 2022, και τα άρθρα εξετάστηκαν στη συνέχεια λεπτομερώς μεταξύ Ιανουαρίου και Μαΐου 2022. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια του τρέχοντος εξαμήνου πραγματοποιήθηκαν δεκαπέντε περίπου συνεδριάσεις της Ομάδας με σκοπό την εξέταση της εν λόγω πρότασης. Μετά από λεπτομερή εξέταση κάθε κεφαλαίου τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο, η Προεδρία εκτόνησε διάφορα σημειώματα με ερωτήσεις προς τις αντιπροσωπίες σχετικά με τις σημαντικότερες πτυχές της πρότασης και ζήτησε από τα κράτη μέλη να παράσχουν κατευθύνσεις σχετικά με τα εξεταζόμενα θέματα προκειμένου να διευκολυνθεί η κατανόηση, σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο, των ζητημάτων που διακυβεύονται.
7. Στη συνέχεια, η Προεδρία κατήρτισε αρκετές συμβιβαστικές προτάσεις² που καλύπτουν σημαντικά μέρη της πρότασης, προσπαθώντας να λάβει υπόψη τις περισσότερες από τις παρατηρήσεις που διατύπωσαν τα κράτη μέλη.

IV. ΚΥΡΙΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΣ

Γενικές παρατηρήσεις

8. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν σε γενικές γραμμές ικανοποίηση για την αναθεώρηση του κανονισμού, με την οποία είναι δυνατή η συμβολή στην ανάπτυξη ενός βιώσιμου, αποτελεσματικού και ανθεκτικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών. Ομοίως, υποστηρίχθηκε εξίσου η πρόταση για την ανάπτυξη ή τον εκσυγχρονισμό του δικτύου σε τρεις φάσεις (2030, 2040 και 2050 αντιστοίχως για το κεντρικό δίκτυο, το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο).
9. Επιπλέον, επικροτήθηκε και η πρόταση εναρμόνισης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου για τη δημιουργία των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών.

² ST 6840/1/22 REV 1
ST 7456/22
ST 7750/22
ST 7919/22

10. Αρκετές αντιπροσωπίες υπογράμμισαν τις αλληλεπιδράσεις της πρότασης για το ΔΕΔ-Μ με άλλες προτάσεις στον τομέα της πολιτικής μεταφορών, ιδίως με τον κανονισμό AFIR και την οδηγία ITS, και τόνισαν ότι είναι σημαντικό να διατηρηθεί μια καλή συνοχή με τις προτάσεις αυτές.
11. Σε γενικές γραμμές, οι αντιπροσωπίες σημείωσαν ότι η πρόταση αυξάνει σημαντικά το επίπεδο των απαιτήσεων που πρέπει να εκπληρωθούν για ολόκληρο το δίκτυο με κύρια επιδίωξη τη δημιουργία ενοποιημένων, εξαιρετικά αποδοτικών και πλήρως διαλειτουργικών υποδομών που θα συμβάλουν στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και στην πολυτροπικότητα. Για τον σκοπό αυτό, η πρόταση προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι οι περισσότερες απαιτήσεις σχετικά με τις σιδηροδρομικές υποδομές που υποστηρίζουν εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες ισχύουν επί του παρόντος για το κεντρικό δίκτυο θα πρέπει επίσης να επεκταθούν στο νέο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και στο εκτεταμένο δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων τελευταίου χιλιομέτρου. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να επιταχυνθεί η εφαρμογή ορισμένων υποχρεώσεων σε σύγκριση με τον ισχύοντα κανονισμό. Μολονότι τα κράτη μέλη δεν διατύπωσαν σε γενικές γραμμές αμφιβολία για την αρχή των υψηλότερων απαιτήσεων, πολλά τόνισαν ότι οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να παραμείνουν αναλογικές και προσαρμοσμένες στις προσδοκώμενες λειτουργίες και στα προσδοκώμενα επίπεδα κυκλοφορίας. Σε αυτό το πλαίσιο, εκφράστηκε ιδιαίτερη ανησυχία σχετικά με τις αυξανόμενες απαιτήσεις όσον αφορά το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο και το εκτεταμένο δίκτυο.
12. Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη επισήμαναν ότι για την περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου ΔΕΔ-Μ που περιλαμβάνει την εφαρμογή νέων απαιτήσεων και τη συντόμευση ορισμένων προθεσμιών θα χρειαστούν σημαντικές επενδύσεις από τα κράτη μέλη. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Επιτροπής, οι επενδύσεις αυτές ανέρχονται σε 50 δισ. EUR ετησίως βάσει του ισχύοντος κανονισμού και σε επιπλέον 16 δισ. EUR ετησίως ως αποτέλεσμα της αναθεώρησης, έως το 2050. Ως εκ τούτου, αρκετά κράτη μέλη τόνισαν ότι είναι σημαντικό να υιοθετηθεί μια ρεαλιστική προσέγγιση στην οποία θα συνεκτιμώνται οι χρηματοδοτικές τους δυνατότητες και ότι είναι αναγκαία η υποστήριξη των προσπαθειών αυτών με την εξασφάλιση κατάλληλων χρηματοδοτικών πόρων πέραν του ισχύοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, μεταξύ άλλων για τα έργα που αφορούν το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ και το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Παρατηρήσεις για ειδικά ζητήματα

13. **Γενικές αρχές και γενικές διατάξεις** (κεφάλαια I και II): Η Προεδρία εκπόνησε δύο συμβιβαστικές προτάσεις οι οποίες, ενώ διατηρούν το γενικό σκεπτικό και τη φιλοδοξία της πρότασης της Επιτροπής, προσπαθούν να διευκρινίσουν και να αποσαφηνίσουν ορισμένες πτυχές και να λάβουν υπόψη τις περισσότερες ανησυχίες των κρατών μελών. Μία από τις κυριότερες ανησυχίες δε είναι η επαναφορά της ρήτηρας σχετικά με την ωριμότητα των έργων, την τήρηση των νομικών διαδικασιών και τη διαθεσιμότητα των χρηματοδοτικών πόρων, χωρίς να προδικάζονται οι χρηματοδοτικές δεσμεύσεις των κρατών μελών. Οι αλλαγές που επήλθαν στο τελευταίο συμβιβαστικό κείμενο (ST 6840/1/22 REV 1) έτυχαν σχετικά ευρείας υποστήριξης από τις αντιπροσωπίες.
14. **Διατάξεις σχετικά με τις ειδικές απαιτήσεις για κάθε τρόπο μεταφοράς** (κεφάλαιο III): Τα άρθρα του κεφαλαίου III είναι ουσιώδη στο πλαίσιο της πρότασης, διότι καθορίζουν τις ειδικές απαιτήσεις για κάθε τρόπο μεταφοράς, καθώς και για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς και τους αστικούς κόμβους.
- (i) **Υποδομές σιδηροδρομικών μεταφορών:** Ο πρωτεύων ρόλος των σιδηροδρομικών μεταφορών στην επίτευξη των στόχων της ευρωπαϊκής πολιτικής βιώσιμων μεταφορών αναγνωρίστηκε σε μεγάλο βαθμό, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και για τις επιβατικές μεταφορές. Ταυτόχρονα, η προσθήκη νέων απαιτήσεων, όπως το περιτύπωμα P400, η λειτουργία αμαξοστοιχιών μήκους τουλάχιστον 740 m για εμπορευματικές αμαξοστοιχίες σε ολόκληρο το δίκτυο, η ελάχιστη ταχύτητα 160 km/ώρα για τις γραμμές επιβατικών μεταφορών του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου, η επιτάχυνση της ανάπτυξης του ERTMS σε συνδυασμό με την αποξήλωση των συστημάτων σηματοδότησης κλάσης B σε ολόκληρο το δίκτυο, και η επέκταση των απαιτήσεων σε όλες τις συνδέσεις του τελευταίου χιλιομέτρου ενέγειραν ερωτήματα και ανησυχίες. Για την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων θα χρειαστούν πολύ υψηλές επενδύσεις και σημαντικές παρεμβάσεις σε υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές και ακόμη σε σιδηροδρομικές γραμμές που ολοκληρώθηκαν πρόσφατα. Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να εξεταστούν πιο διεξοδικά σε επόμενο στάδιο.

- (ii) **Υποδομές οδικών μεταφορών:** Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η πρόταση περιλαμβάνει ειδικότερα την επέκταση, στο εκτεταμένο δίκτυο, της υποχρέωσης διαρρύθμισης των οδών με χωριστά οδοστρώματα, χωρίς ανισόπεδους κόμβους και χωρίς πρόσβαση των παρόδιων κατοίκων. Η διάταξη αυτή ενέγειρε ερωτήματα από τα κράτη μέλη, ορισμένα εκ των οποίων υπογράμμισαν τον δυσανάλογο χαρακτήρα σε ορισμένες περιπτώσεις και υπενθύμισαν ότι οι υποδομές αποτελούν έναν μόνο από τους παράγοντες για την προώθηση της οδικής ασφάλειας.
- (iii) **Υποδομές αεροπορικών μεταφορών:** Τα κράτη μέλη υποστήριξαν σε γενικές γραμμές τον στόχο βελτίωσης της συνδεσιμότητας των αερολιμένων με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Ωστόσο, ο στόχος της σύνδεσης όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου και των κύριων αερολιμένων του εκτεταμένου δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων έως το 2030 και το 2050 αντιστοίχως, θεωρήθηκε από ορισμένα κράτη μέλη πολύ φιλόδοξος και δύσκολος ως προς την επίτευξή του. Για τον λόγο αυτό, αρκετές αντιπροσωπίες ζήτησαν να επεκταθούν και να αποσαφηνιστούν οι εξαιρέσεις, ορισμένες δε πρότειναν να συνεκτιμηθούν οι υπηρεσίες καθαρών μαζικών μεταφορών ως πιθανό υποκατάστατο της σιδηροδρομικής σύνδεσης απευθείας μέσα στον αερολιμένα.
- (iv) **Υποδομές εσωτερικής ναυσιπλοΐας:** Ενώ η αρχή της ενίσχυσης των πλωτών μεταφορών υποστηρίχθηκε σε μεγάλο βαθμό, η υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίζουν, τουλάχιστον για ορισμένες περιόδους του έτους, βάθος πλωτής διόδου τουλάχιστον 2,5 m και ύψος κάτω από γέφυρες 5,25 m σε καθορισμένη στάθμη αναφοράς δημιούργησε αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία της. Ορισμένες αντιπροσωπίες έκριναν επίσης ότι οι εκτελεστικές αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή είναι υπερβολικά εκτεταμένες και θα πρέπει να οριοθετηθούν. Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να εξεταστούν πιο διεξοδικά σε επόμενο στάδιο.
- (v) **Υποδομές θαλάσσιων μεταφορών:** Τα κράτη μέλη υποδέχτηκαν σε γενικές γραμμές πολύ θετικά την ιδέα του ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, καθώς και τη συμπερίληψη των θαλάσσιων συνδέσεων μικρών αποστάσεων μεταξύ των λιμένων του ίδιου κράτους μέλους. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την υποχρέωση σύνδεσης των θαλάσσιων λιμένων του εκτεταμένου δικτύου με τις σιδηροδρομικές υποδομές, καθώς αυτό θα μπορούσε να συνεπάγεται υψηλές επενδύσεις σε ορισμένες περιπτώσεις.

- (vi) **Πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί:** Υποστηρίχθηκε σε γενικές γραμμές η άποψη ότι οι πολυτροπικοί τερματικοί σταθμοί είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για τη βέλτιστη ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς και για τη μετάβαση σε πιο αποτελεσματικές και βιώσιμες μεταφορές. Ωστόσο, ενώ υποστηρίχθηκε συνολικά η αρχή της πλαισίωσης και της υποστήριξης της ανάπτυξης τέτοιων τερματικών σταθμών, η υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίσουν την παρουσία πολυτροπικού εμπορευματικού τερματικού σταθμού ανά αστικό κόμβο έως το 2040 προκάλεσε ανησυχία σε αρκετές αντιπροσωπίες. Πολλές αντιπροσωπίες τόνισαν ότι οι πολυτροπικοί εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί έχουν κυρίως αναπτυχθεί και λειτουργούν από ιδιωτικές επιχειρήσεις χωρίς συμβατικό ή νομικό δεσμό με τις δημόσιες αρχές. Ως εκ τούτου, εξέφρασαν αμφιβολίες ως προς το γεγονός ότι οι αυστηρές υποχρεώσεις βαρύνουν τα κράτη μέλη.
- (vii) **Αστικοί κόμβοι:** Σε γενικές γραμμές υποστηρίχθηκε ο στόχος της καλύτερης συνεκτίμησης των αστικών κόμβων στο δίκτυο, ιδίως για τη βελτίωση των συνδέσεων του «τελευταίου χιλιομέτρου», και αναγνωρίστηκε ο ρόλος των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στην υλοποίηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Ταυτόχρονα, σύμφωνα με εκτιμήσεις αρκετών κρατών μελών, οι απαιτήσεις για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ και την παρακολούθηση των δεδομένων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, καθώς και η απαίτηση για τη δημιουργία πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των αστικών κόμβων, αποτελούν μείζονα πρόκληση. Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη τόνισαν ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί αρμοδιότητα των τοπικών αρχών και ότι, ως εκ τούτου, θα πρέπει να εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας.

15. **Διατάξεις για τις ευφείς και ανθεκτικές μεταφορές (κεφάλαιο IV):** Σε ό,τι αφορά την ανθεκτικότητα των υποδομών, οι αντιπροσωπίες συμφώνησαν ότι είναι σημαντικό να συνεκτιμηθεί πλήρως το ζήτημα αυτό, αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι τα κράτη μέλη δύσκολα θα μπορούσαν να θεωρηθούν αποκλειστικά υπεύθυνα για την εξασφάλιση αυτής της συνεκτίμησης, δεδομένης της ποικιλίας των έργων κοινού ενδιαφέροντος, για ορισμένα εκ των οποίων αρμόδιοι είναι ιδιωτικοί φορείς προώθησης ή οι τοπικές αρχές. Σύμφωνα με αρκετές αντιπροσωπίες, οι πρόσθετες απαιτήσεις στον τομέα της ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει να διευκρινιστούν, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια δικαίου για τα έργα.

Σε ό,τι αφορά τη συντήρηση των υποδομών, οι περισσότερες αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τον πρωτεύοντα ρόλο της για τη διατήρηση υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειας στις υποδομές του ΔΕΔ-Μ, αλλά θεώρησαν ότι οι διατάξεις επιβάλλουν αρκετές νέες υποχρεώσεις στα κράτη μέλη, οι οποίες θα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον σχεδιασμό και το κόστος συντήρησης των υποδομών, ενώ επί του παρόντος τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν από μόνα την ευθύνη και τη χρηματοδότησή τους. Το άρθρο σχετικά με τους κινδύνους για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη δεν συζητήθηκε λεπτομερώς στο στάδιο αυτό.

16. **Εφαρμογή των μέσων των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και των οριζόντιων προτεραιοτήτων - Διακυβέρνηση (κεφάλαιο V):** Τα κράτη μέλη υποστήριζαν σε γενικές γραμμές τη δράση των ευρωπαίων συντονιστών, ιδίως τον ρόλο τους ως ουδέτερου διαμεσολαβητή στην υλοποίηση του δικτύου ΔΕΔ-Μ, και υποστήριζαν τη διεύρυνση της δράσης τους. Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη θεώρησαν ότι ορισμένα από τα προτεινόμενα καθήκοντα υπερβαίνουν σημαντικά αυτόν τον ρόλο και θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε υπερβολικό φόρτο εργασίας για τους συντονιστές. Ειδικότερα, υποστήριζαν ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η υπερβολική συμμετοχή του συντονιστή στις επιχειρησιακές πτυχές και ότι είναι σκόπιμο να αποσαφηνιστεί η κατανομή των ρόλων με τα όργανα διακυβέρνησης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων.

Επιπλέον, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν επιφυλάξεις σχετικά με τη διάταξη που εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για κάθε πρόγραμμα εργασιών των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών και για τις δύο οριζόντιες προτεραιότητες, διότι αμφιβάλλουν για την προστιθέμενη αξία της, φοβούνται ότι είναι επαχθής και προβληματίζονται σχετικά τον τρόπο επιλογής των δεσμευτικών ενδιάμεσων οροσήμων, την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων και τον σχεδιασμό των έργων υποδομής εντός κράτους μέλους που εμπίπτουν στην εθνική αρμοδιότητα με σεβασμό των προσανατολισμών της Ένωσης.

17. **Κοινές διατάξεις** (Κεφάλαιο VI): Αρκετά κράτη μέλη, ενώ αναγνωρίζουν τη σημασία της υποβολής εκθέσεων, εξέφρασαν ανησυχία σχετικά με τον αυξανόμενο αριθμό υποχρεώσεων όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων και ζήτησαν να μην αυξηθεί υπερβολικά ο διοικητικός φόρτος, για παράδειγμα με την εφαρμογή της αρχής «ενημέρωση άπαξ».

Όσον αφορά την υποχρέωση εναρμόνισης των εθνικών σχεδίων με την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές, οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τη σημασία της συνοχής των εθνικών σχεδίων με τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί σε επίπεδο Ένωσης. Τόνισαν επίσης ότι συχνά τα σχέδια αυτά θα πρέπει να έχουν ευρύτερο πεδίο εφαρμογής και να λαμβάνουν υπόψη ευρωπαϊκά, εθνικά και τοπικά ζητήματα. Επιπλέον, αρκετά κράτη μέλη δήλωσαν ότι θα είναι δύσκολο να τηρηθούν οι προτεινόμενες προθεσμίες κοινοποίησης για τη διαβούλευση με την Επιτροπή σχετικά με τα οικεία προσχέδια πριν από την έγκρισή τους. Τέλος, το άρθρο σχετικά με τις τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 δεν έχει ακόμη εξεταστεί λεπτομερώς.

Άλλα ζητήματα

18. **Εξαιρέσεις:** Η πρόταση προβλέπει ότι μπορούν να ζητηθούν εξαιρέσεις από ορισμένες απαιτήσεις σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις και υπό ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων η υποβολή ειδικής κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης για κάθε κατάσταση. Οι εξαιρέσεις θα χορηγούνται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Τα κράτη μέλη, μολονότι εκτιμούν το γεγονός ότι υπάρχει πάντα η δυνατότητα να ζητηθούν εξαιρέσεις, θεώρησαν ότι η προτεινόμενη διαδικασία θα μπορούσε να αποδειχθεί επαχθής, ιδίως λόγω της ποικιλίας και της έκτασης του δικτύου ΔΕΔ-Μ και του προσδοκώμενου υψηλού επιπέδου απαιτήσεων. Για λόγους αποτελεσματικότητας και προβλεψιμότητας και προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος τόσο για την Επιτροπή όσο και για τα ενδιαφερόμενα μέρη, αρκετά κράτη μέλη πρότειναν τη θέσπιση ενός ευρύτερου και γενικότερου καθεστώτος απαλλαγής, το οποίο θα εφαρμόζεται στις σχετικές διατάξεις της πρότασης.

19. **Χάρτες:** Αρκετά κράτη μέλη υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις σχετικά με τους χάρτες που επισυνάπτονται στην πρόταση, οι οποίες δεν συζητήθηκαν ακόμη. Η Προεδρία προτίθεται να συζητήσει για το θέμα αυτό με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια του Ιουνίου, με τη συμμετοχή της επόμενης Προεδρίας προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια των εργασιών.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Προεδρία θεωρεί ότι έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος όσον αφορά την πρόταση και ότι οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν συνιστούν στέρεη βάση για περαιτέρω εργασίες στο πλαίσιο του Συμβουλίου.

Ενόψει του Συμβουλίου «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» της 2ας Ιουνίου 2022, οι υπουργοί καλούνται να λάβουν υπό σημείωση την έκθεση προόδου και να ανταλλάξουν απόψεις σχετικά με τα δύο ερωτήματα που περιλαμβάνονται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

Όπως προκύπτει από την έκθεση προόδου, οι τεχνικές συζητήσεις στο πλαίσιο του Συμβουλίου κατέστησαν δυνατή την προώθηση της κοινής αντίληψης των ζητημάτων που διακυβεύονται. Για να σημειωθεί ακόμη μεγαλύτερη πρόοδος προς μια κοινή θέση του Συμβουλίου, η Προεδρία καλεί τους υπουργούς να παράσχουν κατευθύνσεις σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία, τηρώντας μέγιστο χρόνο ομιλίας 3 λεπτών.

1. Ποια σημαντικά στοιχεία θα επιθυμούσατε να μοιραστείτε σχετικά με τα πέντε οριζόντια κεφάλαια (I, II, IV, V, VI) της πρότασης της Επιτροπής και σχετικά με την κατεύθυνση των εργασιών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής για τα πέντε αυτά κεφάλαια;
2. Στο κεφάλαιο III καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις για κάθε τρόπο μεταφοράς, καθώς και για τους αστικούς κόμβους και τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς. Ποια είναι η ανάλυσή σας σχετικά με την προσέγγιση που προτείνει η Επιτροπή για το εν λόγω κεφάλαιο;