

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.3.2011
COM(2011) 144 τελικό

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ

Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών

SEC(2011) 359 τελικό
SEC(2011) 358 τελικό
SEC(2011) 391 τελικό

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών	1
1. Προετοιμάζοντας τον μελλοντικό ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών	3
2. Όραμα για ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών	5
2.1. Αύξηση των μεταφορών και στήριξη της κινητικότητας με ταυτόχρονη επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 60%	5
2.2. Αποδοτικό κεντρικό δίκτυο για τις πολυτροπικές υπεραστικές μετακινήσεις και μεταφορές	7
2.3. Ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για μετακινήσεις σε μεγάλες αποστάσεις και διηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές	8
2.4. Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας	9
2.5. Δέκα στόχοι για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών: κριτήρια αναφοράς για την επίτευξη του στόχου της μείωσης κατά 60% των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων	10
3. Η στρατηγική – τι χρειάζεται να γίνει	12
3.1. Ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών	13
3.2. Καινοτομία για το μέλλον - τεχνολογία και συμπεριφορά	14
3.3. Σύγχρονες υποδομές, ευφυής χρέωση και χρηματοδότηση	16
3.4. Η εξωτερική διάσταση	19
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	20

1. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1. Οι μεταφορές έχουν θεμελιώδη σημασία για την οικονομία και την κοινωνία μας. Η κινητικότητα είναι ζωτική για την εσωτερική αγορά και την ποιότητα διαβίωσης των πολιτών, διότι απολαμβάνουν ελευθερία μετακινήσεων. Οι μεταφορές επιτρέπουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας: πρέπει να είναι βιώσιμες ενόψει των νέων προκλήσεων που αντιμετωπίζουμε. Οι μεταφορές έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, επομένως η αποτελεσματική δράση απαιτεί ισχυρή διεθνή συνεργασία.
2. Η μελλοντική ευημερία της ηπείρου μας θα εξαρτηθεί από την ικανότητα όλων των περιφερειών της να παραμείνουν πλήρως και ανταγωνιστικά ενσωματωμένες στην παγκόσμια οικονομία. Οι αποτελεσματικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
3. Οι ευρωπαϊκές μεταφορές βρίσκονται σε ένα σταυροδρόμι. Οι παλιές προκλήσεις παραμένουν, αλλά έχουν εμφανιστεί και νέες.
4. Πρέπει να γίνουν πολλά για την ολοκλήρωση της *εσωτερικής αγοράς μεταφορών*, στην οποία εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά σημεία συμφόρησης και άλλοι φραγμοί. Πρέπει να εντοπίσουμε εκ νέου τα εν λόγω θέματα – τον τρόπο με τον οποίο θα ανταποκριθούμε καλύτερα στην επιθυμία των συμπολιτών μας να μετακινούνται, καθώς και τις ανάγκες της οικονομίας μας για μεταφορά εμπορευμάτων, λαμβάνοντας παράλληλα εκ των προτέρων υπόψη τους περιορισμούς όσον αφορά τους πόρους. Τα συστήματα μεταφορών των ανατολικών και δυτικών περιοχών της Ευρώπης πρέπει να ενοποιηθούν προκειμένου να ανταποκρίνονται πλήρως τις μεταφορικές ανάγκες ολόκληρης σχεδόν της ηπείρου και των 500 εκατομμυρίων πολιτών.
5. Το *πετρέλαιο*, το οποίο προέρχεται ολοένα και περισσότερο από πηγές αβέβαιες από πλευράς εφοδιασμού θα καταστεί δυσεύρετο στις μελλοντικές δεκαετίες. Όπως επεσήμανε πρόσφατα ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (ΔΟΕ), όσο μικρότερη επιτυχία σημειώσει η ανθρωπότητα στον περιορισμό του διοξειδίου του άνθρακα, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου. Το 2010, η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέβαλε περίπου 210 δισεκατομμύρια ευρώ για εισαγωγές πετρελαίου. Αν δεν αντιμετωπίσουμε αυτή την εξάρτηση από το πετρέλαιο, η δυνατότητα των πολιτών να μετακινούνται - και η οικονομική ασφάλειά μας - θα υποστούν σοβαρό πλήγμα με οδυνηρές συνέπειες στον πληθωρισμό, το εμπορικό ισοζύγιο και τη συνολική ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της ΕΕ.
6. Ταυτόχρονα, η ΕΕ έχει επισημάνει, και η διεθνής κοινότητα συμφώνησε, την ανάγκη δραστηκής μείωσης των *παγκόσμιων εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων*, με στόχο η αλλαγή του κλίματος να περιοριστεί σε λιγότερο από 2° C. Συνολικά, η ΕΕ πρέπει να μειώσει τις εκπομπές έως το 2050 κατά 80-95% κάτω από τα επίπεδα του 1990, στο πλαίσιο της αναγκαίας μείωσης των ανεπτυγμένων χωρών στο σύνολό τους, προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος. Η ανάλυση¹ της Επιτροπής

¹ Πρβλ. ανακοίνωση της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών το 2050», COM (2011)112.

καταδεικνύει ότι ενώ μπορούν να επιτευχθούν μεγαλύτερες μειώσεις σε άλλους τομείς της οικονομίας, απαιτείται μείωση τουλάχιστον 60% των θερμοκηπιακών αερίων έως το 2050 ως προς το 1990² στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος αποτελεί σημαντική και ολοένα αυξανόμενη πηγή θερμοκηπιακών αερίων. Έως το 2030 στόχος των μεταφορών θα είναι η μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων κατά περίπου 20% κάτω από τα επίπεδα του 2008. Δεδομένης της σημαντικής αύξησης των εκπομπών από τις μεταφορές τις δύο τελευταίες δεκαετίες, οι μεταφορές θα εξακολουθήσουν να βρίσκονται κατά 8% πάνω από τα επίπεδα του 1990.

7. Μετά την πρώτη μεγάλη πετρελαική κρίση πριν από 40 χρόνια - παρά την τεχνολογική πρόοδο, τις δυνατότητες για οικονομικώς συμφέρουσες βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης και τις πολιτικές προσπάθειες - το σύστημα μεταφορών δεν έχει ουσιαστικά αλλάξει. Οι μεταφορές έχουν καταστεί ενεργειακά αποδοτικότερες, αλλά οι μεταφορές της ΕΕ εξακολουθούν να εξαρτώνται από το πετρέλαιο και τα πετρελαιοειδή για το 96% των ενεργειακών αναγκών της. Οι μεταφορές έχουν καταστεί καθαρότερες, αλλά η αύξηση του όγκου σημαίνει ότι παραμένουν σημαντική πηγή θορύβου και τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
8. Οι νέες τεχνολογίες για τα οχήματα και τη διαχείριση της κυκλοφορίας θα είναι καίριας σημασίας για τη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές στην ΕΕ, καθώς και στον υπόλοιπο κόσμο. Ο αγώνας για βιώσιμη κινητικότητα είναι παγκόσμιος. Η καθυστερημένη δράση και η άτολμη εισαγωγή νέων τεχνολογιών θα καταδίκασαν τον κλάδο των μεταφορών της ΕΕ σε αμετάκλητη παρακμή. Ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ αντιμετωπίζει αυξανόμενο ανταγωνισμό στις ταχέως αναπτυσσόμενες παγκόσμιες αγορές μεταφορών.
9. Πολλές ευρωπαϊκές επιχειρήσεις βρίσκονται στην παγκόσμια πρωτοπορία όσον αφορά τα έργα υποδομής, την εφοδιαστική, τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και την κατασκευή εξοπλισμού μεταφορών – αλλά, επειδή άλλες περιοχές του πλανήτη δρομολογούν τεράστια και φιλόδοξα προγράμματα εκσυγχρονισμού των μεταφορών και επενδύσεων στις υποδομές, είναι σημαντικό ο ευρωπαϊκός κλάδος των μεταφορών να εξακολουθήσει να αναπτύσσεται και να επενδύει στη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης του.
10. Οι υποδομές διαμορφώνουν εφικτή την κινητικότητα. Καμία μείζων αλλαγή στον τομέα των μεταφορών δεν είναι εφικτή εάν δεν στηριχθεί σε ένα κατάλληλο δίκτυο και σε ευφύεστερη χρήση του. Συνολικά, οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη, δημιουργούν πλούτο και θέσεις απασχόλησης, και ενισχύουν το εμπόριο, τη γεωγραφική προσβασιμότητα και την κινητικότητα των ανθρώπων. Πρέπει να σχεδιαστούν κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος στην οικονομική ανάπτυξη και να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.
11. Η συμφόρηση αποτελεί μείζον πρόβλημα, ιδίως στους δρόμους και τον εναέριο χώρο, και διακυβεύει την προσβασιμότητα. Επιπλέον, η υποδομή μεταφορών έχει αναπτυχθεί άνισα στις ανατολικές και δυτικές περιοχές της ΕΕ, οι οποίες πρέπει να ενωθούν. Ασκείται αυξανόμενη πίεση στους δημόσιους πόρους για χρηματοδότηση

² Αυτό θα αντιστοιχούσε σε μείωση των εκπομπών περίπου κατά 70% κάτω από τα επίπεδα του 2008.

των υποδομών και είναι απαραίτητη μια νέα προσέγγιση για τη χρηματοδότηση και την τιμολόγηση.

12. Μετά τη Λευκή Βίβλο του 2001 για τις μεταφορές, έχουν επιτευχθεί πολλά. Πραγματοποιήθηκε περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς στις αεροπορικές, τις οδικές και εν μέρει τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός δρομολογήθηκε με επιτυχία. Η ασφάλεια και η προστασία σε όλους τους τρόπους μεταφοράς έχει ενισχυθεί. Εγκρίθηκαν νέοι κανόνες για τις συνθήκες εργασίας και τα δικαιώματα των επιβατών. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (που χρηματοδοτούνται μέσω του ΔΕΔ-Μ, των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής) συνέβαλαν στην εδαφική συνοχή και στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Οι διεθνείς σχέσεις και η διεθνής συνεργασία ενισχύθηκαν. Πολλά επίσης έχουν γίνει για την ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών.
13. Ωστόσο, το σύστημα μεταφορών δεν είναι βιώσιμο. Με ορίζοντα τα 40 επόμενα χρόνια, καθίσταται σαφές ότι οι μεταφορές δεν μπορούν να αναπτυχθούν με την πεπατημένη. Εάν εξακολουθήσουμε να υιοθετούμε την προσέγγιση «διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης», η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο μπορεί να εξακολουθεί να είναι κατά τι λιγότερο από 90%³, ενώ οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα υπερβαίνουν οριακά μόνο τον στόχο του 10% που τέθηκε για το 2020. Οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές θα παραμείνουν κατά το ένα τρίτο υψηλότερες ως προς τα επίπεδα του 1990 έως το 2050. Το κόστος της συμφόρησης θα αυξηθεί κατά περίπου 50% έως το 2050. Το χάσμα της προσβασιμότητας μεταξύ των κεντρικών και περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και της ηχορρύπανσης θα συνεχίσει να αυξάνεται⁴.
14. Με βάση τα διδάγματα που αντλήσαμε, στον παρόντα χάρτη πορείας υιοθετείται μια σφαιρική εξέταση των εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών, των μελλοντικών προκλήσεων και των πολιτικών πρωτοβουλιών που πρέπει να αναληφθούν. Το όραμα της Επιτροπής για τις μεταφορές του μέλλοντος παρουσιάζεται στο μέρος 2. Τα κυριότερα μέτρα για την επίτευξή του περιγράφονται στο μέρος 3, συνοψίζονται στο παράρτημα Ι και περιγράφονται με περισσότερες λεπτομέρειες στο συνοδευτικό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας.

2. ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΕΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Αύξηση των μεταφορών και στήριξη της κινητικότητας με ταυτόχρονη επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 60%

15. Υπάρχουν μεγάλα αντισταθμιστικά οφέλη από την ανάληψη αποφασιστικής πολιτικής δράσης. Ο κλάδος των μεταφορών από μόνος του αντιπροσωπεύει σημαντικό μέρος της οικονομίας: στην ΕΕ απασχολεί άμεσα περίπου 10 εκατομμύρια άτομα και αντιπροσωπεύει περίπου το 5% του ΑΕΠ.

³ Ακόμα και με βάση αυτό το σενάριο θα υπάρξει κάποια αύξηση στη χρήση βιοκαυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας σε σύγκριση με το παρόν.

⁴ Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι μεταφορές θα μπορούσαν να εξελιχθούν έως το 2050 εάν οι νέες πολιτικές δεν παρέμβουν για να μεταβάλουν τις τάσεις (σενάριο αναφοράς) παρατίθεται στο παράρτημα 3: «Σενάριο αναφοράς (2010-2050)» της εκτίμησης των επιπτώσεων της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.

16. Η ΕΕ και οι κυβερνήσεις πρέπει να παρουσιάσουν με σαφήνεια τα μελλοντικά πλαίσια πολιτικής (που θα στηρίζονται στο μέγιστο δυνατό βαθμό σε μηχανισμούς βασισμένους στην αγορά) για τους κατασκευαστές και τον κλάδο ώστε να είναι σε θέση να προγραμματίσουν τις επενδύσεις τους. Η συνοχή σε επίπεδο ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας - μια κατάσταση κατά την οποία (παραδείγματος χάριν) ένα κράτος μέλος θα επέλεγε αποκλειστικά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και ένα άλλο μόνο τα βιοκαύσιμα θα υπονόμει την έννοια της ελευθερίας μετακινήσεων στην Ευρώπη.
17. Η πρόκληση είναι να σταματήσει η εξάρτηση του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο, χωρίς να θυσιαστεί η αποτελεσματικότητά του και να διακυβευθεί η κινητικότητα. Σύμφωνα με την εμβληματική πρωτοβουλία «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους» της στρατηγικής «Ευρώπη 2020»⁵ και το νέο σχέδιο για την ενεργειακή απόδοση 2011⁶, απώτερος στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι να συμβάλει στη δημιουργία ενός συστήματος που θα υποστηρίζει την ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο, θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και θα προσφέρει υπηρεσίες κινητικότητας υψηλής ποιότητας, ενώ θα χρησιμοποιεί αποτελεσματικότερα τους πόρους. Στην πράξη, οι μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούν λιγότερη και καθαρότερη ενέργεια, να αξιοποιούν καλύτερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώνουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον και στους κύριους φυσικούς πόρους όπως το νερό, το έδαφος και τα οικοσυστήματα.
18. Η περιστολή της κινητικότητας δεν αποτελεί επιλογή.
19. Πρέπει να διαμορφωθούν νέες μορφές μεταφορών, ώστε να μεταφέρεται ταυτόχρονα στον προορισμό τους μεγαλύτερος όγκος εμπορευμάτων και μεγαλύτερος αριθμός επιβατών με τους πλέον αποτελεσματικούς (σε συνδυασμό) τρόπους μεταφορών. Οι μετακινήσεις με ιδιωτικό μέσο πραγματοποιούνται κατά προτίμηση στα τελευταία χιλιόμετρα της διαδρομής και εκτελούνται με καθαρά αυτοκίνητα. Η τεχνολογία των πληροφοριών προβλέπει απλούστερες και πιο αξιόπιστες μεταφορές. Οι χρήστες των μεταφορών καταβάλλουν το πλήρες κόστος της μεταφοράς με αντάλλαγμα τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, περισσότερη ενημέρωση, καλύτερες υπηρεσίες και μεγαλύτερη ασφάλεια. Η μελλοντική ανάπτυξη πρέπει να βασιστεί σε ορισμένους άξονες:
- Βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση των οχημάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ανάπτυξη και εξάπλωση καυσίμων και συστημάτων πρόωσης με στόχο τη βιωσιμότητα.
 - Βελτιστοποίηση της απόδοσης των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, καθώς και μεταξύ άλλων μεγαλύτερη χρήση πιο αποτελεσματικών εκ της φύσεώς τους τρόπων μεταφοράς ως προς τους πόρους, εκεί όπου άλλες τεχνολογικές καινοτομίες ενδέχεται να αποδειχθούν ανεπαρκείς (π.χ. μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις).
 - Αποτελεσματικότερη χρήση μεταφορών και υποδομών αποτελεσματικότερα με προσφυγή σε βελτιωμένα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας

⁵ COM(2010)2020.

⁶ COM(2011)109.

πληροφοριών (π.χ. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), προηγμένη εφοδιαστική, καθώς και μέτρα της αγοράς, όπως πλήρης ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρόμων, άρση των περιορισμών στις ενδομεταφορές, κατάργηση των φραγμών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τιμολόγηση χωρίς στρεβλώσεις, κ.λπ.

20. Η ανάληψη δράσης δεν μπορεί να καθυστερήσει. Οι υποδομές απαιτούν πολλά χρόνια για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό τους - τρένα, αεροπλάνα και πλοία χρησιμοποιούνται για δεκαετίες - οι επιλογές που κάνουμε σήμερα θα καθορίσουν τις μεταφορές του 2050. Πρέπει να δράσουμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι οι αλλαγές στις μεταφορές θα καθοριστούν από κοινού με τους εταίρους μας και δεν θα αποφασιστούν σε κάποιο άλλο μέρος του κόσμου.
21. Η επίλυση των προβλημάτων που εντοπίζονται ανωτέρω συνεπάγεται την επίτευξη πολύ δύσκολων στόχων έως το 2050 - και προκλήσεων έως το 2020/30 προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι κινούμαστε προς τη σωστή κατεύθυνση. Το εύρος της αλλαγής του τρόπου λειτουργίας των μεταφορών διαφέρει ανάλογα με τα τμήματα των μεταφορών, όπως διαφορετικές είναι και οι τεχνολογικές επιλογές για κάθε τμήμα. Στα ακόλουθα κεφάλαια, στο όραμα της Επιτροπής λαμβάνονται επομένως υπόψη τρεις μείζονες κατηγορίες μεταφορών: οι μεσαίες αποστάσεις, οι μεγάλες αποστάσεις και οι αστικές μεταφορές. Η επίτευξη του στόχου βασίζεται σε πολλούς παράγοντες: η ΕΕ, τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες, οι πόλεις, αλλά και ο κλάδος, οι κοινωνικοί εταίροι και οι πολίτες θα παίζουν τον ρόλο τους.

2.2. Αποδοτικό κεντρικό δίκτυο για τις πολυτροπικές υπεραστικές μετακινήσεις και μεταφορές

22. Στις μεσαίες αποστάσεις, οι νέες τεχνολογίες είναι λιγότερο ώριμες και οι επιλογές όσον αφορά τον τρόπο μεταφοράς είναι λιγότερες από ό,τι εντός της πόλης. Ωστόσο, εκεί είναι που η δράση της ΕΕ μπορεί να έχει τον πιο άμεσο αντίκτυπο (λιγότεροι περιορισμοί λόγω επικουρικότητας ή διεθνών συμφωνιών). Τα οχήματα που χρησιμοποιούν αποτελεσματικότερα τους πόρους και τα καθαρότερα καύσιμα είναι απίθανο να επιτύχουν από μόνα τους την απαραίτητη μείωση των εκπομπών και δεν λύνουν το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Πρέπει να γίνεται ενοποίηση μεγάλων όγκων μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη χρήση λεωφορείων και πούλμαν, σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών για τους επιβάτες και, για τις εμπορευματικές μεταφορές, πολυτροπικές λύσεις βασισμένες στις πλωτές και σιδηροδρομικές μεταφορές για τις μεγάλες αποστάσεις.
23. Καλύτερες επιλογές του τρόπου μεταφοράς θα προκύψουν από τη μεγαλύτερη ενοποίηση των δικτύων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς: αερολιμένες, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, σταθμοί μετρό και λεωφορείων πρέπει να συνδέονται ολοένα και περισσότερο και να μετατρέπονται σε πολυτροπικές πλατφόρμες σύνδεσης προς όφελος των επιβατών. Η επιγραμμική ενημέρωση και τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και πληρωμής με ενσωμάτωση όλων των μέσων μεταφοράς πρέπει να διευκολύνουν τις πολυτροπικές μετακινήσεις. Κατάλληλη δέσμη δικαιωμάτων των επιβατών πρέπει να συνοδεύει την ευρύτερη χρήση των τρόπων μαζικής μεταφοράς.

24. Οι μεταφορές εμπορευμάτων σε μικρές και μεσαίες αποστάσεις (κάτω των 300km)⁷ πρέπει κατά κύριο λόγο να εξακολουθήσουν να εκτελούνται με φορτηγά. Είναι επομένως σημαντικό, παράλληλα με την ενθάρρυνση των εναλλακτικών λύσεων στις μεταφορές (σιδηροδρομικές, πλωτές μεταφορές), να βελτιωθεί η απόδοση των φορτηγών, με την ανάπτυξη και την αξιοποίηση νέων κινητήρων και καθαρότερων καυσίμων, τη χρήση ευφυών συστημάτων μεταφοράς και τη λήψη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση των μηχανισμών της αγοράς.
25. Σε μεγαλύτερες αποστάσεις, οι επιλογές για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις οδικές μεταφορές είναι πιο περιορισμένες, και οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να καταστούν οικονομικά ελκυστικές για τους φορτωτές. Χρειάζεται αποτελεσματική συντροπικότητα. Η ΕΕ χρειάζεται ειδικά κατασκευασμένους εμπορευματικούς διαδρόμους, βελτιστοποιημένους όσον αφορά τη χρήση ενέργειας και τις εκπομπές, με ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αλλά και ελκυστικούς από πλευράς αξιοπιστίας, με περιορισμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση και χαμηλό λειτουργικό και διοικητικό κόστος.
26. Οι σιδηρόδρομοι θεωρούνται σε ορισμένες περιπτώσεις, ειδικά για τα εμπορεύματα, ως μη ελκυστικός τρόπος μεταφοράς. Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη μέλη υπάρχουν παραδείγματα που αποδεικνύουν ότι μπορούν να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες. Η πρόκληση είναι να γίνουν διαρθρωτικές αλλαγές για να μπορέσουν οι σιδηρόδρομοι να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά και να κερδίσει ένα πολύ μεγαλύτερο μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων (αλλά και στους επιβάτες - βλ. παρακάτω). Θα απαιτηθούν σημαντικές επενδύσεις για την επέκταση ή την αναβάθμιση της μεταφορικής ικανότητας του σιδηροδρομικού δικτύου. Πρέπει σταδιακά να εισαχθεί νέο τροχαίο υλικό με αθόρυβα φρένα και αυτόματες διατάξεις ζεύξης.
27. Στις ακτές χρειάζονται περισσότερα και αποτελεσματικότερα σημεία εισόδου στις ευρωπαϊκές αγορές, ώστε να αποφεύγεται η περιττή κυκλοφοριακή ροή στην Ευρώπη. Οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν μείζονα ρόλο ως κέντρα εφοδιαστικής και χρειάζονται αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η ανάπτυξή τους είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση της αύξησης του όγκου εμπορευμάτων στις αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, όπου υπάρχει αναξιοποίητο δυναμικό, πρέπει να διαδραματίσουν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο, ιδίως στη μεταφορά εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα και για τη σύνδεση των ευρωπαϊκών θαλασσών.
- 2.3. Ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για μετακινήσεις σε μεγάλες αποστάσεις και διηπειρωτικές εμπορευματικές μεταφορές**
28. Οι τομείς των θαλάσσιων και των αεροπορικών μεταφορών έχουν εκ της φύσεώς τους παγκόσμιο χαρακτήρα. Πρέπει να επιδιωχθεί η βελτίωση της απόδοσης των αεροσκαφών και των δραστηριοτήτων διαχείρισης της κυκλοφορίας στον

⁷ Περισσότερο από το ήμισυ (ως προς το βάρος) του συνόλου των εμπορευμάτων στις οδικές μεταφορές μεταφέρονται σε αποστάσεις κάτω των 50km, και πάνω από τρία τέταρτα μεταφέρονται σε αποστάσεις κάτω των 150km. σύμφωνα με υπολογισμούς βασισμένους στα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας.

αεροπορικό τομέα. Η εν λόγω βελτίωση θα εξασφαλίσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ως επιστέγασμα της μείωσης των εκπομπών· ωστόσο, χρειάζεται να δοθεί προσοχή στην αποφυγή της επιβολής υπερβολικών επιβαρύνσεων στις ενωσιακές δραστηριότητες που διακυβεύουν τον ρόλο της ΕΕ ως «παγκόσμιου αεροπορικού κόμβου». Η χωρητικότητα των αερολιμένων πρέπει να βελτιστοποιηθεί και, όπου κρίνεται αναγκαίο, να αυξηθεί προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη ζήτηση μετακίνησης προς και από τρίτες χώρες και περιοχές της Ευρώπης με κακές συνδέσεις, πράγμα που θα έχει ως αποτέλεσμα τον υπερδιπλασιασμό των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ έως το 2050. Σε άλλες περιπτώσεις, οι σιδηρόδρομοι (υψηλής ταχύτητας) πρέπει να απορροφήσει το μεγαλύτερο μέρος της μετακίνησης μεσαίων αποστάσεων. Ο κλάδος των αερομεταφορών της ΕΕ πρέπει να καταστεί πρωτόπορος στη χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα για την επίτευξη του στόχου έως το 2050.

29. Στη ναυτιλία είναι εξίσου έντονη η ανάγκη δημιουργίας ισότιμων όρων ανταγωνισμού⁸. Η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει – σε συνεργασία με τον ΔΝΤ και άλλους διεθνείς οργανισμούς – την παγκόσμια εφαρμογή και επιβολή υψηλών προτύπων ασφαλείας υποδομών, ασφαλείας προσώπων, προστασίας του περιβάλλοντος και των συνθηκών εργασίας, καθώς και την εξάλειψη της πειρατείας. Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις της ναυτιλίας μπορούν και πρέπει να βελτιωθούν τόσο με τη βοήθεια της τεχνολογίας όσο και με καλύτερα καύσιμα και λειτουργίες: συνολικά, οι εκπομπές CO₂ στην ΕΕ από τις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να μειωθούν κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) έως το 2050 ως προς τα επίπεδα του 2005.

2.4. Καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τύπο εργασίας

30. Στα αστικά κέντρα, η στροφή προς καθαρότερες μεταφορές διευκολύνεται λόγω των χαμηλότερων απαιτήσεων για την εμβέλεια των οχημάτων και την υψηλότερη πυκνότητα του πληθυσμού. Υπάρχει μεγαλύτερο εύρος επιλογών για τις δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς και η δυνατότητα πεζοπορίας και ποδηλασίας. Οι πόλεις υποφέρουν περισσότερο από τη συμφόρηση, την κακή ποιότητα του αέρα και την ηχορύπανση. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι υπεύθυνες περίπου για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές, και το 69% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν στις πόλεις. Η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα»⁹ από το αστικό περιβάλλον αποτελεί μείζονα συμβολή στην αισθητή μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και της ρύπανσης του τοπικού αέρα και της ηχορύπανσης. Πρέπει να συμπληρωθεί με την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών για τον εφοδιασμό σε καύσιμα/φόρτιση των νέων οχημάτων.
31. Υψηλότερο ποσοστό μετακινήσεων με μέσα μαζικής μεταφοράς, σε συνδυασμό με τις ελάχιστες υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών, θα επιτρέψει την αύξηση της

⁸ Η ΕΕ έχει εκπονήσει μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική που θέτει τις θαλάσσιες μεταφορές σε ένα ευρύτερο πλαίσιο διακυβέρνησης, ανταγωνιστικότητας και περιφερειακών στρατηγικών. Πρβλ. COM(2009)540.

⁹ Ο όρος «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» αναφέρεται στα οχήματα με μη υβριδικούς κινητήρες εσωτερικής καύσης (ICE).

πυκνότητας και της συχνότητας των δρομολογίων, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ενάρετου κύκλου για τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Η διαχείριση της ζήτησης και ο χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να μειώσει τον όγκο της κυκλοφορίας. Η διευκόλυνση της πεζοπορίας και της ποδηλασίας πρέπει να καταστεί αναπόσπαστο μέρος της αστικής κινητικότητας και του σχεδιασμού υποδομών.

32. Πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση μικρότερων, ελαφρύτερων και πιο εξειδικευμένων οχημάτων οδικής μεταφοράς επιβατών. Οι μεγάλοι στόλοι αστικών λεωφορείων, ταξί και φορτηγών που εκτελούν εργασίες παράδοσης είναι ιδιαίτερα κατάλληλοι για την καθιέρωση εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και καυσίμων. Τα εν λόγω συστήματα μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση της έντασης του άνθρακα στις αστικές μεταφορές, ενώ των νέων τεχνολογιών μεταφοράς και ευκαιρίες για την έγκαιρη εξάπλωση στην αγορά. Η οδική τιμολόγηση και η κατάργηση των στρεβλώσεων στη φορολογία μπορούν επίσης να βοηθήσουν την ενθάρρυνση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και της σταδιακής καθιέρωσης της εναλλακτικής πρόωσης.
33. Η διασύνδεση μεταξύ εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και της διαδρομής του τελευταίου χιλιομέτρου πρέπει να οργανωθεί αποτελεσματικότερα. Στόχος είναι να περιορισθούν οι μεμονωμένες παραδόσεις αποτελούν το πιο «μη αποδοτικό» τμήμα της διαδρομής, στη συντομότερη δυνατή διαδρομή. Η χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών συμβάλλει στη διαχείριση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο και μειώνει τις προθεσμίες παράδοσης και την κυκλοφοριακή συμφόρηση στα τελευταία χιλιόμετρα της διανομής. Τα τελευταία αυτά χιλιόμετρα μπορούν να διανύονται με αστικά φορτηγά χαμηλών εκπομπών. Η χρήση τεχνολογιών με βάση την ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, καθώς και υβριδικών τεχνολογιών όχι μόνο μειώνει τις εκπομπές αερίων αλλά και το θόρυβο, επιτρέποντας μεγαλύτερη μερίδα εμπορευματικών μεταφορών στις αστικές περιοχές να εκτελείται τις νυκτερινές ώρες. Αυτό αμβλύνει το πρόβλημα της οδικής συμφόρησης κατά τις πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής.

2.5. Δέκα στόχοι για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών: κριτήρια αναφοράς για την επίτευξη του στόχου της μείωσης κατά 60% των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων

Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης

- (1) Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030· σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050· επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO₂ αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030¹⁰.
- (2) Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050· επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%¹¹) οι εκπομπές CO₂ από καύσιμα πλοίων .

¹⁰ Αυτό θα μειώσει επίσης σημαντικά άλλες επιβλαβείς εκπομπές.

¹¹ Πρβλ. ανακοίνωση της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για τη μετάβαση σε μια ανταγωνιστική οικονομία χαμηλών επιπέδων ανθρακούχων εκπομπών το 2050», COM (2011)112.

Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς

- (3) Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.
- (4) Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο.
- (5) Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.
- (6) Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς

- (7) Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR¹²) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN και LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).
- (8) Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.

¹² Σύμφωνα με το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ Σύμφωνα με το σχέδιο εξάπλωσης του ERTMS στην Ευρώπη: πρβλ. απόφαση E(2009)561 της Επιτροπής.

¹⁴ Σύμφωνα με το σχέδιο υλοποίησης EasyWay 2: πρβλ. απόφαση E(2010) 9675 της Επιτροπής.

¹⁵ Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/EOK του Συμβουλίου (EE L 208 της 5.8.2002), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2009/17/EK (EK L 131 της 28.5.2009).

¹⁶ Πρβλ. οδηγία 2005/44/EK.

- (9) Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. Διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
- (10) Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων, θα δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

3. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ – ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ

34. Η υλοποίηση του ανωτέρω οράματος απαιτεί αποτελεσματικό πλαίσιο για τους χρήστες των μεταφορών και τους φορείς, έγκαιρη εξάπλωση των νέων τεχνολογιών και ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών:
- Τα εμπόδια στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό εντός αυτής εξακολουθούν να υφίστανται. Στόχος της επόμενης δεκαετίας είναι η δημιουργία ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών με την εξάλειψη όλων των εναπομέναντων φραγμών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και εθνικών συστημάτων με τη διευκόλυνση της διαδικασίας ενοποίησης και της ανάδυσσης πολυεθνικών και πολυτροπικών φορέων. Η προσεκτική εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε όλους τους τρόπους μεταφορών θα συμπληρώσει τις δράσεις της Επιτροπής στον εν λόγω τομέα. Ο μεγαλύτερος βαθμός σύγκλισης και επιβολής κοινωνικών κανόνων, κανόνων για την ασφάλεια υποδομών και προσώπων, και περιβαλλοντικών κανόνων, οι ελάχιστες προδιαγραφές παροχής υπηρεσιών και τα δικαιώματα των χρηστών πρέπει να αποτελέσουν αναπόσπαστο τμήμα της εν λόγω στρατηγικής προκειμένου να αποφευχθούν οι εντάσεις και οι στρεβλώσεις.
 - Η καινοτομία είναι απαραίτητη για την εν λόγω στρατηγική¹⁷. Η έρευνα της ΕΕ πρέπει να εξετάσει με ολοκληρωμένο τρόπο τον πλήρη κύκλο της έρευνας, της καινοτομίας και της ανάπτυξης, να επικεντρωθεί στις πιο ελπιδοφόρες τεχνολογίες και να συνενώσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς¹⁸. Η καινοτομία μπορεί επίσης να διαδραματίσει ρόλο στην προώθηση μιας βιώσιμης συμπεριφοράς.
 - Οι προσπάθειες προς την κατεύθυνση ενός πιο ανταγωνιστικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών πρέπει να περιλαμβάνουν τον προβληματισμό σχετικά με τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά του δικτύου και να προβλέπουν επαρκείς

¹⁷ Πρβλ. ανακοίνωση της Επιτροπής «Ένωση καινοτομίας», COM(2010)546, και ανακοίνωση της Επιτροπής «Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη», COM(2010)245/2.

¹⁸ Όσον αφορά τα καθαρά και αποδοτικά οχήματα, η πολιτική καθοδηγείται από την ανακοίνωση 2010/0186, η οποία παρουσιάζει μια τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση μεταξύ εναλλακτικών καυσίμων για κινητήρες εσωτερικής καύσης, ηλεκτρικών οχημάτων και οχημάτων υδρογόνου/κυψελών καυσίμου.

επενδύσεις: η πολιτική της ΕΕ για τις υποδομές μεταφορών έχει ανάγκη από ένα κοινό όραμα και επαρκείς πόρους. Το κόστος των μεταφορών πρέπει να αντανακλάται στην τιμή τους χωρίς στρεβλώσεις.

35. Ο κατάλογος των προβλεπόμενων πρωτοβουλιών παρατίθεται στο παράρτημα Ι της παρούσας ανακοίνωσης. Το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που επισυνάπτεται στην ανακοίνωση παρέχει περισσότερες λεπτομέρειες.

3.1. Ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών

36. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών πρέπει να διευκολύνει τις μετακινήσεις των πολιτών και των εμπορευμάτων, να μειώνει το κόστος και να ενισχύει τη βιωσιμότητα των ευρωπαϊκών μεταφορών. Ο **Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός** πρέπει να υλοποιηθεί κατά τα προβλεπόμενα, και ήδη το 2011 η Επιτροπή θα εξετάσει τη χωρητικότητα και την ποιότητα των αερολιμένων. Ο χώρος όπου τα σημεία συμφόρησης εξακολουθούν να είναι σε μεγάλο βαθμό εμφανή είναι η εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών δρομολογίων, η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί κατά προτεραιότητα προκειμένου να επιτευχθεί ο **Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος**. Εδώ περιλαμβάνεται η κατάργηση των τεχνικών, διοικητικών και νομικών φραγμών που παρεμποδίζουν ακόμη την είσοδο στις εθνικές αγορές σιδηροδρομικών μεταφορών. Η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα καταστήσει τις οδικές μεταφορές αποτελεσματικότερες και ανταγωνιστικότερες. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, η «**Γαλάζια Ζώνη**» στις θάλασσες γύρω από την Ευρώπη θα απλουστεύσει τις διατυπώσεις για πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων της ΕΕ και πρέπει να θεσπισθεί κατάλληλο πλαίσιο για τη λήψη μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Η πρόσβαση των αγορών σε λιμένες πρέπει να βελτιωθεί περαιτέρω.
37. Το άνοιγμα της αγοράς πρέπει να συμβαδίζει με **ποιοτικές θέσεις και συνθήκες εργασίας**, καθώς οι ανθρώπινοι πόροι αποτελούν κρίσιμη συνιστώσα οποιουδήποτε συστήματος μεταφορών υψηλής ποιότητας. Είναι επίσης ευρέως γνωστό ότι το εργατικό δυναμικό και η έλλειψη δεξιοτήτων θα καταστούν σοβαρό πρόβλημα για τις μεταφορές στο μέλλον. Είναι σημαντικό να εναρμονιστεί η ανταγωνιστικότητα και το εργασιακό θεματολόγιο, να αξιοποιηθεί ο κοινωνικός διάλογος, προκειμένου να αποφευχθούν κοινωνικές συγκρούσεις οι οποίες έχει αποδειχθεί ότι προκαλούν σημαντικές οικονομικές απώλειες σε πολλούς τομείς, ιδίως δε στην αεροπορία.
38. Η **ασφάλεια των μεταφορών** έχει υψηλή προτεραιότητα στο θεματολόγιο της ΕΕ. Η σφαιρική προσέγγιση από πλευράς ΕΕ της πολιτικής, της νομοθεσίας και της παρακολούθησης της ασφάλειας των εναέριων και των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω και να παγιωθεί μέσω της συνεργασίας με μεγάλους διεθνείς εταίρους. Για την ασφάλεια των επιβατών, οι μέθοδοι ελέγχου ασφάλειας πρέπει να βελτιωθούν προκειμένου να διασφαλίζονται υψηλά επίπεδα ασφάλειας με ελάχιστη ταλαιπωρία. Πρέπει να υιοθετηθεί μια προσέγγιση με βάση τον κίνδυνο για την ασφάλεια φορτίου προερχόμενου από χώρες εκτός ΕΕ. Υπάρχει επίσης ανάγκη εξεύρεσης κατάλληλης ευρωπαϊκής προσέγγισης της ασφάλειας των χερσαίων μεταφορών σε τομείς στους οποίους η δράση της ΕΕ έχει προστιθέμενη αξία.

39. Ο καθορισμός ενός πλαισίου για **ασφαλείς μεταφορές** είναι ουσιαστικής σημασίας για τον Ευρωπαϊκό πολίτη. Θα εκπονηθεί ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, η οποία περιλαμβάνει την προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες και, προφανώς, τη διεθνή συνεργασία με τους κυριότερους εταίρους. Στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να αντιμετωπιστεί προληπτικά η ασφάλεια των επιβατών επί του πλοίου. Το σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης SafeSeaNet θα αποτελέσει τον πυρήνα του συνόλου των σχετικών εργαλείων πληροφοριών για τη θαλάσσια που θα υποστηρίζει την ασφάλεια υποδομών και ατόμων στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία. Θα συμβάλει έτσι ουσιαστικά στη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου ανταλλαγής πληροφοριών για την επιτήρηση του ναυτιλιακού τομέα της ΕΕ¹⁹ και θα στηρίξει τη δημιουργία ενός κοινού θαλάσσιου χώρου. Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η εναρμόνιση και η εποπτεία της πιστοποίησης της ασφάλειας είναι απαραίτητες σε έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο. Σε αυτούς τους τρεις τομείς μεταφορών, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί εναέριας, θαλάσσιας και σιδηροδρομικής ασφάλειας που συστάθηκαν την τελευταία δεκαετία διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο.
40. Παρόλο που ο αριθμός των νεκρών από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ μειώθηκε σχεδόν κατά το ήμισυ την τελευταία δεκαετία, 34.500 άνθρωποι σκοτώθηκαν στους δρόμους της ΕΕ το 2009. Οι πρωτοβουλίες στον τομέα της τεχνολογίας, της επιβολής του νόμου, της εκπαίδευσης και η ιδιαίτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου θα αποτελέσουν το κλειδί για τη δραστική μείωση των απωλειών ανθρώπινων ζωών ακόμη περισσότερο.
41. Η **ποιότητα, η προσβασιμότητα και η αξιοπιστία των υπηρεσιών μεταφορών** θα αποκτήσουν μεγαλύτερη σημασία κατά τα προσεχή έτη, μεταξύ άλλων λόγω της γήρανσης του πληθυσμού και της ανάγκης προώθησης των δημόσιων συγκοινωνιών. Η ελκυστική συχνότητα, η άνεση, η εύκολη πρόσβαση, η αξιοπιστία των και η διατροφική ενοποίηση είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της ποιότητας των δρομολογίων. Η διαθεσιμότητα πληροφοριών εν ώρα μετακίνησης και η δρομολόγηση εναλλακτικών λύσεων είναι εξίσου σημαντικές για την εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα.
42. Η ΕΕ έχει ήδη θεσπίσει μία ολοκληρωμένη δέσμη δικαιωμάτων των επιβατών, τα οποία θα παγιωθούν περαιτέρω. Μετά την κρίση με το σύννεφο τέφρας και την εμπειρία των ακραίων καιρικών φαινομένων το 2010, έχει καταστεί προφανές ότι ενδέχεται να καταστούν απαραίτητα σχέδια συνέχισης της κινητικότητας προκειμένου να διατηρηθεί η κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων σε κατάσταση κρίσης. Αυτά τα γεγονότα κατέδειξαν επίσης την ανάγκη αύξησης της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών με την εκπόνηση σεναρίων και σχεδίων αντιμετώπισης καταστροφών.

3.2. Καινοτομία για το μέλλον - τεχνολογία και συμπεριφορά

Ευρωπαϊκή στρατηγική για την έρευνα, την καινοτομία και την εξάπλωση στον τομέα των μεταφορών

¹⁹ COM(2009)538 και COM(2010)584.

43. «Η χωρίς πετρέλαιο ανάπτυξη» δεν είναι δυνατό να στηριχθεί σε μια μοναδική τεχνολογική λύση. Απαιτεί νέα αντίληψη για την κινητικότητα, υποστηριζόμενη από ένα σύμπλεγμα νέων τεχνολογιών, καθώς και μια πιο βιώσιμη συμπεριφορά.
44. Η τεχνολογική καινοτομία μπορεί να επιτύχει ταχύτερη και φθηνότερη μετάβαση σε ένα πιο αποτελεσματικό και βιώσιμο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών δρώντας με βάση τρεις βασικούς άξονες: απόδοση των οχημάτων με χρήση νέων κινητήρων, υλικών και σχεδιασμού· χρήση καθαρότερης ενέργειας με νέα καύσιμα και συστήματα πρόωσης· καλύτερη χρήση του δικτύου και ασφαλέστερες λειτουργίες για τις υποδομές και τον άνθρωπο με συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών. Οι συνέργειες με άλλους στόχους βιώσιμους, όπως η μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και οφέλη για την υγεία, ιδίως η βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την ΕΕ να εντείνει τις προσπάθειές της για επιτάχυνση της ανάπτυξης και της ταχείας εξάπλωσης καθαρών οχημάτων.
45. Η πολιτική έρευνας και καινοτομίας στις μεταφορές πρέπει να υποστηρίζει ολοένα και περισσότερο με συνεκτικό τρόπο την ανάπτυξη και εξάπλωση των τεχνολογιών κείρας σημασίας που είναι απαραίτητες για την μετεξέλιξη του συστήματος μεταφορών της ΕΕ σε ένα σύγχρονο, αποδοτικό και φιλικό προς το χρήστη σύστημα. Για να είναι αποτελεσματικότερη η τεχνολογική έρευνα πρέπει να συμπληρωθεί με μια συστημική προσέγγιση, με βάση τις απαιτήσεις για υποδομές και τις κανονιστικές απαιτήσεις, τον συντονισμό πολλαπλών παραγόντων και τα μεγάλης κλίμακας έργα επίδειξης για την ενθάρρυνση προώθησής τους στην αγορά. Η Επιτροπή θα εκπονήσει μια στρατηγική για την καινοτομία και την εξάπλωση με αντικείμενο τον τομέα των μεταφορών, σε στενή συνεργασία με το Στρατηγικό Σχέδιο Ενεργειακών Τεχνολογιών (SET-Plan), για τον εντοπισμό κατάλληλων μέσων διακυβέρνησης και χρηματοδότησης προκειμένου να εξασφαλισθεί ταχεία εξάπλωση των ερευνητικών αποτελεσμάτων.
46. Η εν λόγω στρατηγική αφορά επίσης την εξάπλωση ευφυών συστημάτων κινητικότητας, τα οποία θα αναπτυχθούν μετά από έρευνα χρηματοδοτούμενη από την ΕΕ, όπως το σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας του μέλλοντος (SESAR), το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και συστήματα σιδηροδρομικών πληροφοριών, τα συστήματα θαλάσσιας επιτήρησης (SafeSeaNet), οι υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (RIS), τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), και οι διαλειτουργικές διασυνδεδεμένες λύσεις για την επόμενη γενιά συστημάτων διαχείρισης και πληροφοριών πολυτροπικών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένης της επιβολής οδικών τελών). Θα απαιτηθεί επίσης ένα επενδυτικό πρόγραμμα για νέες υπηρεσίες πλοήγησης, παρακολούθησης της κυκλοφορίας και επικοινωνιών. Εξίσου σημαντική είναι η έρευνα και η καινοτομία στον τομέα των τεχνολογιών πρόωσης οχημάτων και εναλλακτικών καυσίμων (πρωτοβουλία για οικολογικά αυτοκίνητα, «Clean Sky»).
47. Η καινοτομία και η εξάπλωση πρέπει να υποστηριχθούν από ένα ρυθμιστικό πλαίσιο. Η προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων πρέπει να αναπτυχθεί παράλληλα με την ευρύτερη χρήση των εργαλείων της τεχνολογίας των πληροφοριών. Οι απαιτήσεις τυποποίησης και διαλειτουργικότητας, ακόμη και σε διεθνές επίπεδο, θα συμβάλουν στην αποφυγή του τεχνολογικού κατακερματισμού και θα επιτρέψουν στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις να ωφεληθούν

πλήρως από το σύνολο της ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες της αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο.

Καινοτόμα μοντέλα κινητικότητας

48. Οι νέες αντιλήψεις περί κινητικότητας δεν είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο επιβολής. Για την προώθηση μιας συμπεριφοράς επικεντρωμένης περισσότερο στην αειφορία πρέπει να ενθαρρυνθεί δραστικά η βελτίωση του σχεδιασμού της κινητικότητας. Χρειάζεται να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι πληροφορίες σχετικά με όλους τους τρόπους μεταφοράς, αφενός για τις μετακινήσεις ατόμων και αφετέρου για τις εμπορευματικές μεταφορές, όσον αφορά τις δυνατότητες συνδυασμένης χρήσης τους και τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Η έξυπνη έκδοση εισιτηρίων διατροφικών μεταφορών σύμφωνα με κοινά ενωσιακά πρότυπα και η τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας. Αυτό δεν αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών, αλλά και τη μεταφορά εμπορευμάτων, στις οποίες χρειάζεται η βελτίωση του ηλεκτρονικού σχεδιασμού της διαδρομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς, προσαρμοσμένο νομικό πλαίσιο (φορτωτικές, ασφάλιση, ευθύνη στο πλαίσιο των διατροφικών μεταφορών), καθώς και πληροφορίες παράδοσης σε πραγματικό χρόνο ακόμη και για μικρότερες παρτίδες. Η τεχνολογία των πληροφοριών και των επικοινωνιών (ΤΠΕ) μπορεί επίσης να ικανοποιήσει ορισμένες ανάγκες προσβασιμότητας χωρίς πρόσθετη κινητικότητα.
49. Στο αστικό περιβάλλον είναι απαραίτητη μια μικτή στρατηγική, η οποία θα περιλαμβάνει χωροταξικό σχεδιασμό, συστήματα τιμολόγησης, αποτελεσματικές δημόσιες συγκοινωνίες και υποδομές για μη μηχανοκίνητους τρόπους μεταφοράς και ανεφοδιασμό/επαναφόρτιση καθαρών οχημάτων για τη μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών. Οι πόλεις που υπερβαίνουν ένα ορισμένο μέγεθος πρέπει να ενθαρρυνθούν να αναπτύξουν σχέδια αστικής κινητικότητας που να συνθέτουν όλα αυτά τα στοιχεία. Τα σχέδια αστικής κινητικότητας πρέπει να εναρμονιστούν πλήρως με τα ολοκληρωμένα σχέδια αστικής ανάπτυξης. Είναι απαραίτητο ένα πανευρωπαϊκό πλαίσιο, προκειμένου να καταστούν διαλειτουργικά τα υπεραστικά και τα αστικά συστήματα επιβολής οδικών τελών.

3.3. Σύγχρονες υποδομές, ευφυής χρέωση και χρηματοδότηση

Ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Κινητικότητας

50. Η Ευρώπη χρειάζεται ένα «κύριο δίκτυο» διαδρόμων, μέσω των οποίων θα μεταφέρεται μεγάλος και ενοποιημένος όγκος εμπορευμάτων και επιβατών με υψηλή απόδοση και χαμηλές εκπομπές, χάρη στην εκτεταμένη χρήση αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς σε πολυτροπικούς συνδυασμούς και στην ευρεία χρήση προηγμένων τεχνολογιών και υποδομών εφοδιασμού με καθαρά καύσιμα.
51. Παρά τη διεύρυνση της ΕΕ εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλες αποκλίσεις όσον αφορά τις υποδομές μεταφορών μεταξύ των ανατολικών και δυτικών περιοχών της ΕΕ, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η ευρωπαϊκή ήπειρος χρειάζεται να ενωθεί και από πλευράς υποδομών.
52. Εντός αυτού του κεντρικού δικτύου, τα εργαλεία της τεχνολογίας των πληροφοριών πρέπει να χρησιμοποιούνται ευρέως για την απλούστευση των

διοικητικών διαδικασιών, τη διασφάλιση της παρακολούθησης και του εντοπισμού φορτίου, καθώς και για τη βελτιστοποίηση των χρονοδιαγραμμάτων και των κυκλοφορικών ροών (ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές/e-Freight). Η υιοθέτησή τους πρέπει να ενθαρρυνθεί με απαίτηση της εξάπλωσής τους στις υποδομές του ΔΕΔ-Μ και σταδιακή ενσωμάτωση των πολυτροπικών συστημάτων.

53. Το κύριο δίκτυο πρέπει να διασφαλίζει αποτελεσματικές πολυτροπικές συνδέσεις μεταξύ των πρωτευουσών της ΕΕ και άλλων μεγαλουπόλεων, λιμένων, αερολιμένων και διέλευση κύριων χερσαίων συνόρων, καθώς και άλλων κύριων οικονομικών κέντρων. Πρέπει να επικεντρωθεί στην κάλυψη των ελλειπουσών συνδέσεων - κυρίως διασυνοριακά τμήματα και σημεία συμφόρησης/παρακάμψεις - στην αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής και στην ανάπτυξη πολυτροπικών τερματικών σταθμών στους θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες, καθώς και στα αστικά κέντρα ενοποίησης της εφοδιαστικής. Πρέπει να επιδιωχθεί καλύτερη σύνδεση σιδηροδρόμων/αερολιμένων για τις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων. Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα αποτελέσουν τη θαλάσσια διάσταση του κεντρικού δικτύου.
54. Η επιλογή έργων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από την ΕΕ πρέπει να αντικατοπτρίζει αυτό το όραμα και να δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία. Τα συγχρηματοδοτούμενα έργα πρέπει να αντικατοπτρίζουν επίσης την ανάγκη για υποδομές που ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, είναι ανθεκτικές στις ενδεχόμενες επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος και βελτιώνουν την ασφάλεια των υποδομών και την προστασία των χρηστών.
55. Ένα δίκτυο μεταφορών με καλές επιδόσεις απαιτεί σημαντικούς πόρους. Το κόστος της ανάπτυξης υποδομών στην ΕΕ για την αντιμετώπιση της ζήτησης μεταφορών εκτιμάται ότι ανέρχεται σε περισσότερα από 1,5 τρισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2010-2030. Η ολοκλήρωση του δικτύου ΔΕΔ-Μ απαιτεί περίπου 550 δισεκατομμύρια ευρώ έως το 2020, εκ των οποίων 215 δισεκατομμύρια ευρώ μπορούν να διατεθούν για την εξάλειψη των κύριων σημείων συμφόρησης. Στα ποσά αυτά δεν περιλαμβάνονται οι επενδύσεις σε οχήματα, εξοπλισμό και υποδομές χρέωσης για τις οποίες ενδέχεται να απαιτηθούν ένα τρισεκατομμύριο επιπλέον για την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών του συστήματος μεταφορών.
56. Απαιτούνται διαφοροποιημένες πηγές χρηματοδότησης τόσο από δημόσιες όσο και από ιδιωτικές πηγές. Χρειάζεται καλύτερος συντονισμός του Ταμείου Συνοχής και των Διαρθρωτικών Ταμείων με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών· τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν τη διάθεση επαρκούς εθνικής χρηματοδότησης στο δημοσιονομικό σχεδιασμό τους, καθώς και κατάλληλες ικανότητες προγραμματισμού και υλοποίησης του έργου. Στις άλλες πηγές χρηματοδότησης που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη συγκαταλέγονται τα συστήματα εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους και η χρέωση τελών χρήσης των υποδομών²⁰, που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν πρόσθετες πηγές εσόδων, καθιστώντας τις επενδύσεις σε υποδομές ελκυστικότερες για τα ιδιωτικά κεφάλαια.

²⁰ Στην ανακοίνωσή της «Στρατηγική για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους» (SEC(2008)2207 που επισυνάπτεται στο COM(2008)435) η Επιτροπή θέσπισε κοινή μεθοδολογία για τη χρέωση του συνόλου του εξωτερικού κόστους σε όλο τον τομέα των μεταφορών.

57. Η απελευθέρωση του δυναμικού της ιδιωτικής χρηματοδότησης απαιτεί επίσης βελτιωμένο κανονιστικό πλαίσιο και καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα. Η εκτίμηση και η έγκριση έργων πρέπει να πραγματοποιείται με αποτελεσματικό και διαφανή τρόπο, ώστε περιορίζονται οι καθυστερήσεις, το κόστος και η αβεβαιότητα. Τα νέα μέσα χρηματοδότησης, όπως για παράδειγμα η πρωτοβουλία ενωσιακών ομολόγων εκτέλεσης έργων²¹, μπορούν να στηρίξουν τη χρηματοδότηση από συμπράξεις δημόσιου/ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Διαμόρφωση σωστών τιμών και αποφυγή στρεβλώσεων

58. Η εικόνα που σχηματίζει κανείς από τις τιμές διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε πολλές αποφάσεις που έχουν μακροχρόνιες επιπτώσεις στο σύστημα μεταφορών. Οι χρεώσεις και οι φόροι στις μεταφορές πρέπει να αναδιαρθρωθούν προς την κατεύθυνση της ευρύτερης εφαρμογής των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει». Πρέπει να ενισχύσουν τον ρόλο των μεταφορών στην προώθηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και των στόχων συνοχής, ενώ η συνολική επιβάρυνση για τον τομέα πρέπει να αντικατοπτρίζει το συνολικό κόστος των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών και του εξωτερικού κόστους. Τα ευρύτερα κοινωνικοοικονομικά οφέλη και το θετικό εξωτερικό κόστος δικαιολογούν κάποιο επίπεδο δημόσιας χρηματοδότησης, αλλά στο μέλλον οι χρήστες των μεταφορών είναι πιθανό να πληρώνουν υψηλότερο ποσοστό του κόστους από ό,τι σήμερα. Είναι σημαντικό να δοθούν σωστά και συνεκτικά οικονομικά κίνητρα στους χρήστες, στους φορείς εκμετάλλευσης και στους επενδυτές.
59. Η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, η εξάλειψη των φορολογικών στρεβλώσεων και των αδικαιολόγητων επιδοτήσεων, και ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός αποτελούν, συνεπώς, μέρος της προσπάθειας για την εναρμόνιση των επιλογών της αγοράς με τις ανάγκες της βιωσιμότητας (και την αντανάκλαση του οικονομικού κόστους της «μη βιωσιμότητας»). Επίσης, είναι αναγκαία η καθιέρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό.
60. Όσον αφορά τις εκπομπές αερίων θερμοκηπιακών, χρησιμοποιούνται δύο κύρια μέσα με βάση την αγορά: η φορολόγηση της ενέργειας και τα συστήματα εμπορίας των εκπομπών. Η φορολογία επιβάλλεται επί του παρόντος στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις χερσαίες μεταφορές, ενώ το σύστημα εμπορίας εκπομπών εφαρμόζεται στη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας και, από το 2012, θα εφαρμοστεί στην αεροπορία. Η αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας θα αποτελέσει ευκαιρία για τη διασφάλιση μεγαλύτερης συνοχής μεταξύ των δύο μέσων. Ταυτόχρονα, η ΕΕ προωθεί τη λήψη απόφασης εντός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για ένα παγκόσμιο νομοθέτημα που θα ισχύει για τις θαλάσσιες μεταφορές, όπου το κόστος της αλλαγής του κλίματος επί του παρόντος δεν εσωτερικεύεται²².
61. Το τοπικό εξωτερικό κόστος, όπως ο θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, θα μπορούσε να εσωτερικεύεται μέσω της επιβολής τελών για τη χρήση των υποδομών. Η πρόσφατη πρόταση της Επιτροπής για

²¹ COM(2010)700.

²² Πρβλ. επίσης οδηγία 2009/29/ΕΚ, αιτιολογική σκέψη 3.

τροποποίηση της αποκαλούμενης «οδηγίας για το αυτοκόλλητο ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας» αποτελεί ένα πρώτο βήμα για έναν μεγαλύτερο βαθμό εσωτερίκευσης του κόστους που προκύπτει από βαρέα φορτηγά οχήματα, αλλά οι ανισότητες όσον αφορά τις εθνικές πολιτικές επιβολής οδικών τελών παραμένουν. Στο πλαίσιο ανάληψης περαιτέρω δράσης θα εξεταστεί η σταδιακή καθιέρωση ενός υποχρεωτικού εναρμονισμένου συστήματος εσωτερίκευσης για τα επαγγελματικά οχήματα σε ολόκληρο το υπεραστικό δίκτυο, ώστε να τεθεί τέρμα στην παρούσα κατάσταση στην οποία οι διεθνείς εμπορευματικοί μεταφορείς χρειάζονται το αυτοκόλλητο ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας, 5 εθνικά αυτοκόλλητα σήματα τελών κυκλοφορίας και 8 διαφορετικές ετικέτες και συμβάσεις διοδίων για να κινηθούν απρόσκοπτα στους δρόμους της Ευρώπης όπου επιβάλλονται διόδια.

62. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα οδικά τέλη θεωρούνται ολοένα και περισσότερο εναλλακτικός τρόπος δημιουργίας εσόδων και επίδρασης της κυκλοφορίας και της ταξιδιωτικής συμπεριφοράς. Η Επιτροπή θα εκπονήσει κατευθυντήριες γραμμές για την επιβολή τελών εσωτερίκευσης για όλα τα οχήματα και για όλα τα κύρια εξωτερικά στοιχεία κόστους. Μακροπρόθεσμος στόχος είναι η επιβολή τελών χρήσης σε όλα τα οχήματα και σε ολόκληρο το δίκτυο ώστε να αντικατοπτρίζεται τουλάχιστον το κόστος συντήρησης των υποδομών, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης του αέρα και της ηχορρύπανσης.
63. Παράλληλα, και πριν από το 2020, η Επιτροπή θα αναπτύξει κοινή προσέγγιση για την εσωτερίκευση του κόστους του θορύβου και της τοπικής ρύπανσης σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο.
64. Πολλοί κλάδοι των μεταφορών αντιμετωπίζονται ευνοϊκά από φορολογική άποψη σε σύγκριση με την υπόλοιπη οικονομία: ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση των εταιρικών αυτοκινήτων, απαλλαγή από ΦΠΑ και από τη φορολόγηση της ενέργειας στις διεθνείς θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, κ.λπ. Γενικά, οι ρυθμίσεις αυτές παρέχουν αντιφατικά κίνητρα σε σχέση με τις προσπάθειες βελτίωσης της απόδοσης του συστήματος μεταφορών και μείωσης του εξωτερικού τους κόστους. Η Επιτροπή θα εξετάσει προτάσεις για την επίτευξη μεγαλύτερης συνοχής μεταξύ των διαφόρων στοιχείων φορολόγησης των μεταφορών και την ενθάρρυνση της ταχείας εισαγωγής καθαρών οχημάτων.

3.4. Η εξωτερική διάσταση

65. Οι μεταφορές είναι ουσιαστικά διεθνείς. Εξαιτίας αυτού, οι περισσότερες δράσεις του χάρτη πορείας συνδέονται με προκλήσεις που αφορούν την ανάπτυξη των μεταφορών πέραν των συνόρων της ΕΕ. Το άνοιγμα των αγορών τρίτων χωρών στον τομέα των υπηρεσιών, των προϊόντων και των επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών εξακολουθεί να αποτελεί υψηλή προτεραιότητα. Ως εκ τούτου, οι μεταφορές συμπεριλαμβάνονται σε όλες τις εμπορικές διαπραγματεύσεις μας (ΠΟΕ, περιφερειακές και διμερείς). Θα υιοθετηθούν ευέλικτες στρατηγικές για να εξασφαλιστεί ο ρόλος της ΕΕ ως πρότυπου ρυθμιστή στον τομέα των μεταφορών.
66. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα επικεντρωθεί στους ακόλουθους τομείς δράσης:
 - Επέκταση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς μέσω εργασιών σε διεθνείς οργανισμούς (Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), Διακυβερνητικός Οργανισμός Διεθνών

Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF), Οργάνωση Συνεργασίας Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων (OSJD), Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE), διεθνείς επιτροπές ποταμών, κ.λπ.) και, κατά περίπτωση, επίτευξη της ιδότητας πλήρους τέλους για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Προαγωγή των ευρωπαϊκών προτύπων για την ασφάλεια υποδομών, την ασφάλεια προσώπων, την ιδιωτική ζωή και το περιβάλλον σε όλο τον κόσμο με διμερή και πολυμερή συνεργασία. Ενίσχυση του διαλόγου για τις μεταφορές με τους κυριότερους εταίρους.

- Επέκταση της πολιτικής μας για τις μεταφορές και τις υποδομές στους εγγύτερους γείτονές μας, συμπεριλαμβανομένης της προετοιμασίας των σχεδίων συνέχισης της κινητικότητας για την επίτευξη μεγαλύτερης ενοποίησης της αγοράς²³. Θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ένα πλαίσιο συνεργασίας παρόμοιο με τη Συνθήκη Μεταφορών για τα Δυτικά Βαλκάνια για την επέκταση των κανόνων της ΕΕ σε άλλες γειτονικές χώρες. Επιδιώκεται η ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου των 58 χωρών και του ενός δισεκατομμυρίου κατοίκων²⁴. Προώθηση της συνεργασίας με τους μεσογειακούς εταίρους για την υλοποίηση της στρατηγικής για τη Μεσόγειο Θάλασσα με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας των υποδομών, της ασφάλειας των επιβατών και της επιτήρησης στη ναυτιλία²⁵. Προώθηση της εξάπλωσης της τεχνολογίας SESAR, ERTMS και ITS σε παγκόσμιο επίπεδο, και σύναψη εταιρικών σχέσεων για την έρευνα και την καινοτομία και σε διεθνές επίπεδο.
- Προώθηση της προσέγγισής μας σε παγκόσμιο επίπεδο: άνοιγμα των αγορών μεταφορών στον ελεύθερο χωρίς στρεβλώσεις ανταγωνισμό και περιβαλλοντικά βιώσιμες λύσεις. Συνέχιση της επιδίωξης μεγαλύτερης πρόσβασης στην αγορά μεταφορών σε όλες τις σχετικές διεθνείς διαπραγματεύσεις.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

67. Η αναμόρφωση του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών θα καταστεί δυνατή μόνο με τον συνδυασμό πολλαπλών πρωτοβουλιών σε όλα τα επίπεδα. Οι διάφορες δράσεις και μέτρα που αναφέρονται στον παρόντα χάρτη πορείας θα αναπτυχθούν περαιτέρω. Η Επιτροπή θα προετοιμάσει κατάλληλες νομοθετικές προτάσεις την επόμενη δεκαετία με βασικές πρωτοβουλίες που πρέπει να προωθηθούν στο πλαίσιο της σημερινής εντολής. Πριν από κάθε πρότασή της, πρέπει να προηγηθεί εμπειριστατωμένη μελέτη επιπτώσεων, με βάση την προστιθέμενη αξία της ΕΕ και τις πτυχές της επικουρικότητας. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι οι δράσεις της αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των μεταφορών, εξασφαλίζοντας παράλληλα την ελάχιστη μείωση κατά 60% των θερμοκηπιακών εκπομπών αερίων από τις μεταφορές που απαιτείται έως το 2050, προσανατολιζόμενη προς τους δέκα στόχους που πρέπει να θεωρούνται ως σημεία αναφοράς.

²³ Πρβλ. επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής «Εταιρική σχέση Ευρωπαϊκής Ένωσης-Αφρικής» COM(2009)301.

²⁴ Συμπεριλαμβάνονται ο Ευρωμεσογειακός Αεροπορικός Χώρος (Πρβλ. ανακοίνωση της Επιτροπής «Εταιρική σχέση με τις χώρες της Νότιας Μεσογείου για τη δημοκρατία και την κοινή ευημερία» COM(2011)200), αλλά και άλλες γειτονικές χώρες.

²⁵ Πρβλ. COM(2011)200.

68. Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν τον παρόντα «Χάρτη πορείας για έναν *Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*» και τον συνημμένο κατάλογο δράσεων.

Παράρτημα Ι: Κατάλογος πρωτοβουλιών

1. ΕΝΑ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

1.1. Ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών

1. Μια πραγματική εσωτερική αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών

- Άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένης της υποχρεωτικής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν προκήρυξης διαγωνισμού.
- Καθιέρωση ενιαίας άδειας τύπου οχήματος και ενιαίας πιστοποίησης της ασφάλειας σιδηροδρομικής επιχείρησης με ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ERA).
- Εκπόνηση ολοκληρωμένης προσέγγισης της διαχείρισης των εμπορευματικών διαδρόμων, συμπεριλαμβανομένων των τελών πρόσβασης τροχιάς.
- Διασφάλιση της αποτελεσματικής και αμερόληπτης πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ιδίως με διαρθρωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης των υποδομών και από την παροχή υπηρεσιών²⁶.

2. Ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

- Επίτευξη ενός πραγματικά απρόσκοπτου Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και εξάπλωση του μελλοντικού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) εντός του συμφωνηθέντος χρονοδιαγράμματος.
- Θέσπιση κατάλληλου νομικού και οικονομικού πλαισίου για τη στήριξη της πολιτικής για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, παγίωση των σχέσεων μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol).

3. Χωρητικότητα και ποιότητα αερολιμένων

- Αναθεώρηση του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες (slots) για να προαχθεί η αποτελεσματικότερη χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων.
- Αποσαφήνιση και βελτίωση των συνθηκών εισόδου και παροχής ποιοτικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης: διασφάλιση ότι όλοι οι παράγοντες ενός συστήματος αερολιμένα πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας.

²⁶

Οι προτιμώμενες επιλογές για διαρθρωτικό διαχωρισμό πρέπει να διασφαλίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού, τις συνεχείς επενδύσεις και την αποδοτικότητα ως προς το κόστος της παροχής της υπηρεσίας.

- Χωρητικότητα αερολιμένα – ανάπτυξη προσέγγισης για την αντιμετώπιση των μελλοντικών προβλημάτων χωρητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης σύνδεσης με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

4. Θαλάσσια «Γαλάζια Ζώνη» και πρόσβαση των αγορών στους λιμένες

Ο Ευρωπαϊκός Χώρος Θαλάσσιων Μεταφορών χωρίς Φραγμούς πρέπει να μετεξελιχθεί σε μια «Γαλάζια Ζώνη» ελεύθερης θαλάσσιας κυκλοφορίας εντός και εκτός Ευρώπης, και να αξιοποιηθεί στο μέγιστο βαθμό το δυναμικό των πλωτών μεταφορών.

- Υιοθέτηση της χρήσης των μέσων παρακολούθησης από όλες τις αρμόδιες αρχές, διασφάλιση πλήρους διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων ΤΠΕ στον τομέα των πλωτών μεταφορών, εγγύηση της παρακολούθησης των πλοίων και των εμπορευμάτων (Γαλάζια Ζώνη) και καθιέρωση κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων («Γαλάζιες Λωρίδες Κυκλοφορίας»).
- Καθιέρωση πλαισίου για τη χορήγηση των πιστοποιητικών εξαίρεσης πλοήγησης σε λιμένες της ΕΕ.
- Επανεξέταση των περιορισμών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών.
- Ενίσχυση της διαφάνειας στη χρηματοδότηση λιμένων, με διευκρίνιση του προορισμού της δημόσιας χρηματοδότησης στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

5. Κατάλληλο πλαίσιο εσωτερικής ναυσιπλοΐας

- Καθιέρωση κατάλληλου πλαισίου για τη βελτιστοποίηση της εσωτερικής αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών και την άρση των φραγμών που παρακωλύουν την αύξηση της χρήσης τους. Αξιολόγηση και προσδιορισμός των αναγκαίων καθηκόντων και των μηχανισμών για την εκτέλεσή τους, ενόψει επίσης ενός ευρύτερου ευρωπαϊκού πλαισίου.

6. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

- Επανεξέταση της κατάστασης στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και του βαθμού σύγκλισης, μεταξύ άλλων, των οδικών τελών, της εργατικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας για την ασφάλεια, της μεταφοράς και της επιβολής της νομοθεσίας στα κράτη μέλη, με σκοπό το περαιτέρω άνοιγμα των αγορών οδικών μεταφορών. Ειδικότερα, πρέπει να συνεχιστεί η εξάλειψη των εναπομενόντων περιορισμών στις ενδομεταφορές.
- Αναθεώρηση των κανόνων σχετικά με τον ταχογράφο προκειμένου να καταστεί αποδοτικότερος ως προς το κόστος, παραχώρηση πρόσβασης στο μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών της ΕΕ στην αστυνομία και στους υπαλλήλους επιβολής του νόμου όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους· εναρμόνιση των κυρώσεων για παραβίαση των κανόνων της ΕΕ σχετικά με τις επαγγελματικές μεταφορές· εναρμόνιση της κατάρτισης των υπαλλήλων επιβολής του νόμου.
- Προσαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις στις νέες συνθήκες, τεχνολογίες και ανάγκες (π.χ. βάρος συσσωρευτών, καλύτερη αεροδυναμική απόδοση),

και εξασφάλιση ότι η εν λόγω νομοθεσία διευκολύνει τις διατροφικές μεταφορές και τη μείωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών.

7. Πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων: ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές

Εκπόνηση κατάλληλου πλαισίου που θα επιτρέπει τον εντοπισμό των προϊόντων σε πραγματικό χρόνο, διασφάλιση της ευθύνης στις διατροφικές μεταφορές και προώθηση των καθαρών εμπορευματικών μεταφορών:

- Εφαρμογή στην πράξη των εννοιών «ενιαία θυρίδα» και «ενιαίο διοικητικό κέντρο» με τη δημιουργία και ανάπτυξη του ενιαίου εγγράφου μεταφοράς σε ηλεκτρονική μορφή (ηλεκτρονική φορτωτική), καθώς και τη δημιουργία κατάλληλου πλαισίου για την εξάπλωση των τεχνολογιών παρακολούθησης και εντοπισμού, ραδιοσυχνικής αναγνώρισης (RFID), κ.λπ.).
- Διασφάλιση ότι τα καθεστώτα ευθύνης προωθούν τις σιδηροδρομικές, πλωτές και διατροφικές μεταφορές.

1.2. Προώθηση ποιοτικών θέσεων και συνθηκών εργασίας

8. Κώδικας κοινωνικής ασφάλισης για εργαζομένους που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών

- Ενθάρρυνση και στήριξη του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ενόψει της συμφωνίας για έναν κώδικα κοινωνικής ασφάλισης για τους εργαζόμενους που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, και αντιμετώπιση του προβλήματος της κεκαλυμμένης αυτοαπασχόλησης.

9. Κοινωνικό θεματολόγιο για τις θαλάσσιες μεταφορές

- Εφαρμογή των μέτρων που προσδιορίστηκαν για ανάληψη δράσης στο πλαίσιο του κοινωνικού θεματολογίου για τις θαλάσσιες μεταφορές, ως συνέχεια των στρατηγικών στόχων και συστάσεων της Επιτροπής για τη πολιτική θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ έως το 2018.
- Ενίσχυση της εφαρμογής της Σύμβασης για τη ναυτική εργασία (MLC) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) σε σχέση με τα κράτη σημαίας, τα κράτη λιμένα και τα κράτη παροχής εργατικού δυναμικού.
- Συμπερίληψη όλων ή μέρους των ναυτικών που αυτή τη στιγμή δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής πολλών οδηγιών της ΕΕ στον τομέα του εργατικού δικαίου ή αναγνώριση σε αυτούς ισοδύναμου επιπέδου προστασίας με άλλα μέσα.
- Επικαιροποίηση της οδηγίας για την εκπαίδευση των ναυτικών (2008/106/EK), μετά την αναθεώρηση της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ναυτικών (σύμβαση STCW). Θέσπιση αμοιβαία αναγνωρισμένου πλαισίου για την εκπαίδευση των λιμενεργατών σε διάφορους τομείς λιμενικών δραστηριοτήτων.

10. Κοινωνικά υπεύθυνος τομέας αεροπορικών μεταφορών

- Καθιέρωση μηχανισμού για την ανάλυση των επιπτώσεων των κανονιστικών εξελίξεων στις συνθήκες εργασίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- Καθιέρωση πανευρωπαϊκών ελάχιστων προτύπων υπηρεσιών και ποιότητας για τους εργαζόμενους σε όλη την αλυσίδα αξιών των αερομεταφορών (συμπεριλαμβανομένων της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της επίγειας εξυπηρέτησης). Ενθάρρυνση των Ευρωπαϊκών κοινωνικών εταίρων να αντιμετωπίσουν το ζήτημα της πρόληψης συγκρούσεων και των διακοπών στην παροχή ελάχιστης υπηρεσίας σε ολόκληρη την αλυσίδα αξιών των αερομεταφορών.

11. Αξιολόγηση της προσέγγισης της ΕΕ όσον αφορά τις θέσεις απασχόλησης και τις συνθήκες εργασίας στους διάφορους τρόπους μεταφοράς

- Πραγματοποίηση εκτίμησης των διεργασιών του κλαδικού κοινωνικού διαλόγου που λαμβάνουν χώρα στα διάφορα τμήματα του τομέα των μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση του κοινωνικού διαλόγου και τη διευκόλυνση της αποτελεσματικότητάς του.
- Διασφάλιση της συμμετοχής των εργαζομένων, ιδίως μέσω των ευρωπαϊκών επιτροπών επιχειρήσεων, στις υπερεθνικές εταιρείες του κλάδου.
- Επιδίωξη της ποιότητας της εργασίας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, όσον αφορά, ιδίως, την εκπαίδευση, την πιστοποίηση, τις συνθήκες εργασίας και την εξέλιξη της σταδιοδρομίας, με σκοπό τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας, την ανάπτυξη των απαραίτητων δεξιοτήτων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων μεταφορών της ΕΕ.

1.3. Ασφαλείς Μεταφορές

12. Ασφάλεια φορτίου

- Εφαρμογή του σχεδίου δράσης για την ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορικής μεταφοράς φορτίου από έκνομες ενέργειες, καθορισμός νέων κανόνων για τον έλεγχο ασφαλείας των αεροπορικών φορτίων ανάλογα με τις ανάγκες, και ενίσχυση της ασφάλειας των φορτίων στους λιμένες.
- Ολοκλήρωση ενός πανευρωπαϊκού συστήματος ασφαλείας ενιαίας θυρίδας για τα αεροπορικά φορτία.

13. Υψηλό επίπεδο ασφαλείας επιβατών με ελάχιστη ταλαιπωρία

Προώθηση της βελτίωσης των μεθόδων ελέγχου ασφαλείας, με απόλυτο σεβασμό στα θεμελιώδη δικαιώματα· οι εν λόγω μέθοδοι πρέπει να υποστηρίζουν την ανάπτυξη ενός «μελλοντικού σημείου ελέγχου» - όπως διάδρομοι ασφαλείας οι οποίοι θα επιτρέπουν τον έλεγχο μεγάλου αριθμού επιβατών με ελάχιστη ταλαιπωρία και παρεμβατικότητα. Πρέπει επίσης να στηρίζουν την παροχή ασφαλείας σε άλλες ευαίσθητες περιοχές, όπως σε μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους.

- Προώθηση, επίσης μέσω χρηματοδότησης, της ανάπτυξης αποδοτικότερων τεχνολογιών προστασίας της ιδιωτικής ζωής (σαρωτές, ανιχνευτές νέων εκρηκτικών, έξυπνα μικροκυκλώματα, κ.λπ), καθώς και λύσεων που προστατεύουν περισσότερο την ιδιωτική ζωή στο πλαίσιο των υφιστάμενων τεχνολογιών.

- Καθορισμός κοινών προτύπων επιδόσεων των συσκευών ανίχνευσης και κοινών διαδικασιών πιστοποίησης του εξοπλισμού ανίχνευσης.

14. Ασφάλεια χερσαίων μεταφορών

- Συνεργασία με τα κράτη μέλη για την ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών, σύσταση, ως πρώτο βήμα, μιας μόνιμης ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των χερσαίων μεταφορών και λήψη περαιτέρω μέτρων, όπου η ενωσιακή δράση επιφέρει προστιθέμενη αξία. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα προβλήματα της ασφάλειας στα αστικά κέντρα.

15. Ασφάλεια «από άκρο σε άκρο»

- Αύξηση του επιπέδου ασφαλείας σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού χωρίς να παρεμποδίζεται η ελευθερία των συναλλαγών. Πρέπει να εξεταστούν τα πιστοποιητικά ασφαλείας «από άκρο σε άκρο», με βάση τα υπάρχοντα καθεστώτα.
- Κοινή εκτίμηση της ασφάλειας που θα καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς.
- Ενσωμάτωση των δυνητικών επιπτώσεων των τρομοκρατικών και εγκληματικών επιθέσεων στην προετοιμασία των σχεδίων συνέχισης της κινητικότητας (βλέπε πρωτοβουλία 23)
- Επιδίωξη διεθνούς συνεργασίας για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και άλλων εγκληματικών δραστηριοτήτων, όπως η πειρατεία. Η εξωτερική διάσταση (βλέπε πρωτοβουλία 40) είναι ζωτικής σημασίας.

1.4. Λήψη μέτρων για την ασφάλεια των μεταφορών: διάσωση χιλιάδων ζωών

16. Προς ένα «όραμα με στόχο μηδενικές απώλειες» για την οδική ασφάλεια

- Εναρμόνιση και εξάπλωση της τεχνολογίας για την οδική ασφάλεια – όπως συστήματα υποβοήθησης οδηγού, (έξυπνες) συσκευές μείωσης της ταχύτητας, συστήματα υπενθύμισης πρόσδεσης ζώνης ασφαλείας, δυνατότητα κλήσης έκτακτης ανάγκης επί οχήματος (eCall), συνεργατικά συστήματα και διεπαφές οχήματος-υποδομής – καθώς και βελτίωση του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης.
- Ανάπτυξη συνολικής στρατηγικής δράσης για τους τραυματισμούς σε τροχαία δυστυχήματα και τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένων των κοινών ορισμών και των τυποποιημένων ταξινομήσεων των τραυματισμών και των θανάτων, με σκοπό την υιοθέτηση του στόχου μείωσης των τραυματισμών.
- Εστίαση στην εκπαίδευση και επιμόρφωση όλων των χρηστών· προώθηση της χρήσης του εξοπλισμού ασφαλείας (ζώνες ασφαλείας, προστατευτικός ρουχισμός, παρεμπόδιση της παραποίησης οχήματος).
- Ιδιαίτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες, όπως πεζοί, ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές, μεταξύ άλλων μέσω ασφαλέστερων υποδομών και τεχνολογιών οχημάτων.

17. Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας

Η ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη είναι υψηλή, αλλά δεν είναι η καλύτερη στον κόσμο. Στόχος μας πρέπει να είναι να καταστεί η Ευρώπη η ασφαλέστερη περιοχή για την αεροπορία. Για το σκοπό αυτό θα αναπτύξουμε συνολική ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια της αεροπορίας, με βάση το έργο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), η οποία περιλαμβάνει τις ακόλουθες πτυχές:

- Βελτίωση της συγκέντρωσης, της ποιότητας, της ανταλλαγής και της ανάλυσης δεδομένων με αναθεώρηση της νομοθεσίας για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία.
- Προσαρμογή του κανονιστικού πλαισίου ασφαλείας για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών (SESAR).
- Διασφάλιση της εφαρμογής της στρατηγικής για την ασφάλεια της αεροπορίας στην ΕΕ σε όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας.
- Προώθηση της διαφάνειας και της ανταλλαγής πληροφοριών για την ασφάλεια με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και άλλους διεθνείς εταίρους της αεροπορίας, ιδίως στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την ανταλλαγή πληροφοριών για την παγκόσμια ασφάλεια· συνεργασία με χώρες εκτός Ένωσης, ιδίως με τις ΗΠΑ, σε θέματα ασφαλείας σχετικά με την κανονιστική σύγκλιση, την αμοιβαία αναγνώριση και την τεχνική βοήθεια.
- Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης της ασφαλείας σε επίπεδο ΕΕ, το οποίο θα προβλέπει στόχους και μετρήσεις όσον αφορά τις επιδόσεις ασφαλείας προκειμένου να εντοπίζει τους κινδύνους και να επιτυγχάνει συνεχή βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας.

18. Ασφαλέστερη ναυτιλία

- Συνεργασία με τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA) για τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας στον τομέα της ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων.
- Ανάπτυξη του SafeSeaNet προκειμένου να καταστεί το βασικό σύστημα για όλα τα συναφή εργαλεία ναυτιλιακής πληροφόρησης που απαιτούνται για την υποστήριξη της ασφαλείας και της προστασίας στη θάλασσα και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία.
- Αξιολόγηση της σκοπιμότητας δημιουργίας μητρώου και σημαίας της ΕΕ για θαλάσσιες μεταφορές και μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Στην πραγματικότητα το σήμα της ΕΕ πρέπει να αντιπροσωπεύει ένα σήμα ποιότητας με το οποίο να πιστοποιούνται πλοία ασφαλή, προστατευμένα, φιλικά προς το περιβάλλον και στελεχωμένα με επαγγελματίες υψηλών προσόντων.
- Αξιολόγηση της σκοπιμότητας ανάθεσης κοινών καθηκόντων στις υπηρεσίες ακτοφυλακής της ΕΕ, ιδίως για την εξασφάλιση της προστασίας και της ασφαλείας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος.

19. Ασφάλεια σιδηροδρόμων

- Σταδιακή επίτευξη συνολικής προσέγγισης της πιστοποίησης ασφαλείας για ολόκληρο τον κλάδο των σιδηροδρομικών μεταφορών, με αξιοποίηση των υφιστάμενων

προσεγγίσεων για τους διαχειριστές των υποδομών και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και αξιολόγηση της δυνατότητας εξάρτησης από ευρωπαϊκό πρότυπο.

- Ενίσχυση του ρόλου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων στον τομέα της σιδηροδρομικής ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά την εποπτεία του επί των εθνικών μέτρων ασφαλείας που λαμβάνουν οι εθνικές αρχές ασφαλείας και την σταδιακή τους εναρμόνιση.
- Ενίσχυση της διαδικασίας πιστοποίησης και συντήρησης για την ασφάλεια εξαρτημάτων κρίσιμης σημασίας που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή τροχαίου υλικού και σιδηροδρομικών υποδομών.

20. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων

- Εξορθολογισμός των κανόνων πολυτροπικής μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

1.5. Ποιότητα και αξιοπιστία παρεχόμενων υπηρεσιών

21. Δικαιώματα των επιβατών

- Ανάπτυξη ενιαίας ερμηνείας του δικαίου της ΕΕ σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών, καθώς και εναρμονισμένης και αποτελεσματικής επιβολής τους για να εξασφαλιστούν αφενός συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού στον κλάδο και αφετέρου ένα ευρωπαϊκό πρότυπο για την προστασία των πολιτών.
- Συγκέντρωση των κοινών αρχών που ισχύουν για τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς (Χάρτης θεμελιωδών δικαιωμάτων), ιδίως του «δικαιώματος στην πληροφόρηση», και περαιτέρω αποσαφήνιση των υφιστάμενων δικαιωμάτων. Σε μεταγενέστερο στάδιο μελέτη της δυνατότητας θέσπισης ενιαίου κανονισμού-πλαίσιου της ΕΕ που θα καλύπτει τα δικαιώματα των επιβατών για όλους τους τρόπους μεταφοράς (Κώδικας της ΕΕ).
- Βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών για τους ηλικιωμένους, τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα και τους ανάπηρους, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης πρόσβασης στις υποδομές.
- Συμπλήρωση του καθιερωμένου νομοθετικού πλαισίου περί δικαιωμάτων των επιβατών με μέτρα, που θα καλύπτουν τους επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδια χρησιμοποιώντας περισσότερους του ενός τρόπους μεταφοράς με ενοποιημένα εισιτήρια βάσει ενιαίας σύμβασης αγοράς, καθώς και την περίπτωση χρεοκοπίας της μεταφορικής επιχείρησης.
- Βελτίωση των συνθηκών ισότιμου ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο με την προσθήκη προτύπων ποιότητας όσον αφορά την φροντίδα σε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες για όλους τους τρόπους μεταφοράς, με στόχο την προώθηση των δικαιωμάτων των επιβατών και σε διεθνές πλαίσιο.

22. Απρόσκοπτη κινητικότητα από πόρτα σε πόρτα

- Καθορισμός των αναγκαίων μέτρων για την περαιτέρω ενοποίηση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς επιβατών ώστε να εξασφαλισθεί η δυνατότητα απρόσκοπτων πολυτροπικών ταξιδιών από πόρτα σε πόρτα.
- Δημιουργία πλαισίου προϋποθέσεων για την προώθηση της ανάπτυξης και χρήσης ευφυών συστημάτων για διαλειτουργικό και πολυτροπικό προγραμματισμό, πληροφόρηση, καθώς και συστημάτων διαδικτυακών κρατήσεων και έξυπνης έκδοσης εισιτηρίων. Τα παραπάνω είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν νομοθετική πρόταση για την εξασφάλιση της πρόσβασης ιδιωτικών φορέων παροχής υπηρεσιών σε ταξιδιωτικές πληροφορίες και σε πληροφορίες για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο.

23. Σχέδια απρόσκοπτης κινητικότητας

- Εκπόνηση σχεδίων κινητικότητας που θα εξασφαλίζουν την επιχειρηματική συνέχεια σε περίπτωση γεγονότων που επιφέρουν διαταραχές. Τα σχέδια πρέπει να καλύπτουν το ζήτημα της κατά προτεραιότητα χρήσης των εγκαταστάσεων εργασίας, τη συνεργασία των διαχειριστών υποδομής, των φορέων εκμετάλλευσης, των εθνικών αρχών και των γειτονικών χωρών και την προσωρινή θέσπιση ή χαλάρωση συγκεκριμένων κανόνων.

2. ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ: ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

2.1. Ευρωπαϊκή πολιτική έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των μεταφορών

24. Τεχνολογικός χάρτης πορείας

Ο κατακερματισμός των προσπαθειών στον τομέα της έρευνας και της ανάπτυξης στην Ευρώπη είναι εξαιρετικά ζημιογόνος και οι κοινές ευρωπαϊκές προσπάθειες θα αποφέρουν μέγιστη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία σε τομείς όπως:

- Τα καθαρά, ασφαλή και αθόρυβα οχήματα για όλους τους τρόπους μεταφοράς, από οδικά οχήματα μέχρι πλοία, φορτηγίδες, τροχιαίο σιδηροδρομικό υλικό και αεροσκάφη (συμπεριλαμβανομένων νέων υλικών, νέων συστημάτων πρόωσης και των εργαλείων πληροφορικής και διαχείρισης που απαιτούνται για την διαχείριση και την ενοποίηση πολύπλοκων συστημάτων μεταφορών).
- Οι τεχνολογίες που απαιτούνται για την βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας στις μεταφορές.
- Τα δυναμικά νέα και μη συμβατικά συστήματα και οχήματα μεταφορών, όπως τα μη επανδρωμένα συστήματα αεροσκαφών και τα μη συμβατικά συστήματα διανομής εμπορευμάτων.
- Η βιώσιμη στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβανομένης επίσης της κατάλληλης υποδομής.
- Τα ενοποιημένα συστήματα διαχείρισης και πληροφοριών για τις μεταφορές, οι υπηρεσίες διευκόλυνσης της ευφυούς κινητικότητας, η διαχείριση της κυκλοφορίας για βελτιωμένη χρήση υποδομής και οχημάτων και τα συστήματα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο για την παρακολούθηση και τον εντοπισμό φορτίου και την διαχείριση

των ροών φορτίου τα συστήματα πληροφόρησης επιβατών/ταξιδιών, κρατήσεων θέσεων και πληρωμών.

- Η ευφυής (χερσαία και διαστημική) υποδομή για την εξασφάλιση μέγιστης εποπτείας και διαλειτουργικότητας των διάφορων μορφών μεταφορών, καθώς και της επικοινωνίας, μεταξύ υποδομής και οχημάτων.
- Οι καινοτομίες για την βιώσιμη αστική κινητικότητα ως συνέχεια του προγράμματος CIVITAS και οι πρωτοβουλίες για την τιμολόγηση αστικών οδών και καθεστώτων περιορισμού της πρόσβασης.

25. Στρατηγική καινοτομίας και εξάπλωσης

Προσδιορισμός των αναγκαίων στρατηγικών καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων συστημάτων διακυβέρνησης και χρηματοδότησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ταχεία εξάπλωση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από τις ερευνητικές εργασίες. Παραδείγματα:

- Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κινητικότητας όπως του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας του μέλλοντος (SESAR), του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και συστημάτων σιδηροδρομικής πληροφόρησης, συστημάτων θαλάσσιας επιτήρησης (SafeSeaNet), υπηρεσιών ποτάμιων πληροφοριών (RIS), συστημάτων ευφυών μεταφορών (ITS) και των συστημάτων νέας γενιάς για την πολυτροπική διαχείριση της κυκλοφορίας και την πληροφόρηση.
- Καθορισμός και εγκατάσταση ανοικτής τυποποιημένης ηλεκτρονικής πλατφόρμας για μονάδες επί των οχημάτων, που θα εκτελεί διάφορες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένης της χρέωσης της χρήσης των οδικών υποδομών.
- Εκπόνηση σχεδίου επενδύσεων σε νέες υπηρεσίες πλοήγησης, παρακολούθησης της κυκλοφορίας και επικοινωνιών για να καταστεί δυνατή η ενοποίηση των ροών πληροφοριών, των συστημάτων διαχείρισης και των υπηρεσιών κινητικότητας που θα στηρίζονται σε ένα ευρωπαϊκό ενοποιημένο σχέδιο πληροφόρησης και διαχείρισης πολυτροπικών μεταφορών. Έργα επίδειξης για ηλεκτρο-κινητικότητα (και άλλα εναλλακτικά καύσιμα) συμπεριλαμβανομένης της υποδομής επαναφόρτισης και επανεφοδιασμού, για ευφυή συστήματα μεταφορών με ιδιαίτερη εστίαση στις αστικές περιοχές όπου σημειώνονται συχνές υπερβάσεις στα επίπεδα της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.
- Εταιρικές σχέσεις και έργα επίδειξης ευφυούς κινητικότητας για βιώσιμες λύσεις αστικών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων έργων επίδειξης για συστήματα χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου κλπ.).
- Μέτρα για την προώθηση του αυξημένου ρυθμού αντικατάστασης ακατάλληλων και ρυπογόνων οχημάτων.

26. Κανονιστικό πλαίσιο για καινοτόμες μεταφορές

Προσδιορισμός των αναγκαίων κανονιστικών προϋποθέσεων με τυποποίηση ή νομοθετικές πράξεις:

- Κατάλληλα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ από οχήματα όλων των τρόπων μεταφοράς, και, όπου απαιτείται, συμπλήρωση με απαιτήσεις σχετικά με την ενεργειακή απόδοση για να καλυφθούν όλοι οι τύποι συστημάτων πρόωσης.
- Πρότυπα για τα επίπεδα των εκπομπών θορύβου από οχήματα.
- Εξασφάλιση της μείωσης των εκπομπών CO₂ και των ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης μέσω της πρότασης, το αργότερο μέχρι το 2013, αναθεωρημένου κύκλου δοκιμών για τη μέτρηση των εκπομπών.
- Στρατηγικές δημόσιων συμβάσεων για να εξασφαλιστεί ταχεία υιοθέτηση των νέων τεχνολογιών.
- Κανόνες για την διαλειτουργικότητα της υποδομής φόρτισης για τα καθαρά οχήματα.
- Κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα για τις υποδομές επανεφοδιασμού.
- Πρότυπα διασυνδέσεων για την επικοινωνία μεταξύ διαφορετικών υποδομών, μεταξύ οχημάτων και υποδομών και μεταξύ διαφορετικών οχημάτων.
- Όροι πρόσβασης σε δεδομένα μεταφορών για σκοπούς ασφάλειας και προστασίας.
- Προδιαγραφές και όροι για συστήματα έξυπνης χρέωσης και πληρωμής στον τομέα των μεταφορών.
- Καλύτερη εφαρμογή υφιστάμενων κανόνων και προτύπων.

2.2. Προώθηση πιο αειφόρου συμπεριφοράς

27. Ταξιδιωτικές πληροφορίες

- Προώθηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τη διάθεση εναλλακτικών, έναντι των συμβατικών, μέσων ατομικής μεταφοράς (λιγότερη οδήγηση, πεζοπορία και ποδηλασία, ομαδικές μεταφορές με αυτοκίνητο, στάθμευση και χρήση μαζικών μέσων συγκοινωνίας - park & drive – ευφυή συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, κλπ.).

28. Επισήμανση των οχημάτων για εκπομπές CO₂ και απόδοση καυσίμου

- Αναθεώρηση της οδηγίας για την επισήμανση προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικότερη. Σε αυτό το πλαίσιο θα εξεταστεί, μεταξύ άλλων, η επέκταση του πεδίου εφαρμογής στα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα οχήματα κατηγορίας L, η εναρμόνιση του σήματος και των κατηγοριών απόδοσης των καυσίμων για τα οχήματα σε όλα τα κράτη μέλη.
- Υποστήριξη της υιοθέτησης από την αγορά αποδοτικών ως προς τα καύσιμα, ασφαλών και αθόρυβων ελαστικών πέραν από τις απαιτήσεις επιδόσεων που καθορίζονται στην έγκριση τύπου²⁷.

²⁷

Αυτό περιλαμβάνει την θέσπιση όλων των μέτρων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 περί επισήμανσης των ελαστικών. Έτσι θα επιτευχθεί εξοικονόμηση καυσίμου κατά 5% στο σύνολο του στόλου της ΕΕ μέχρι το 2020.

29. Υπολογιστές ίχνους άνθρακα

- Υποστήριξη των καθεστώτων πιστοποίησης θερμοκηπιακών αερίων που στηρίζονται σε επιχειρήσεις και εκπόνηση κοινών προτύπων της ΕΕ προκειμένου να εκτιμηθεί το ίχνος άνθρακα του ταξιδιού ανά επιβάτη και φορτίο με εκδόσεις προσαρμοσμένες στους διάφορους χρήστες όπως εταιρείες και μεμονωμένα άτομα. Αυτό θα επιτρέψει καλύτερες επιλογές και θα διευκολύνει την εμπορία καθαρότερων μεταφορικών λύσεων.

30. Οικολογική οδήγηση και όρια ταχύτητας

- Ένταξη της οικολογικής οδήγησης στις μελλοντικές αναθεωρήσεις της οδηγίας για τις άδειες οδήγησης και ανάληψη δράσης για να επιταχυνθεί η εγκατάσταση εφαρμογών ευφυών συστημάτων μεταφορών που θα υποστηρίζουν την οικολογική οδήγηση. Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν και να προωθηθούν σε άλλους τρόπους μεταφορών τεχνικές εξοικονόμησης καυσίμου – για παράδειγμα για τις συνεχείς προσγειώσεις αεροσκαφών.
- Εξέταση προσεγγίσεων για τον περιορισμό της μέγιστης ταχύτητας των ελαφρών εμπορικών οδικών οχημάτων, προκειμένου να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας, να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια και να εξασφαλιστούν συνθήκες ισότιμου ανταγωνισμού.

2.3. Ενοποιημένη αστική κινητικότητα

31. Σχέδια αστικής κινητικότητας

- Θέσπιση διαδικασιών και μηχανισμών οικονομικής στήριξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την προετοιμασία ελέγχων της αστικής κινητικότητας, καθώς και σχεδίων αστικής κινητικότητας και θέσπιση ευρωπαϊκής βαθμολογίας αστικής κινητικότητας βάσει κοινών στόχων. Διερεύνηση της δυνατότητας υποχρεωτικής προσέγγισης για πόλεις ορισμένου μεγέθους, σύμφωνα με τα εθνικά πρότυπα βάσει κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ.
- Σύνδεση των κονδυλίων περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής που διατίθενται σε πόλεις και περιφέρειες, οι οποίες έχουν υποβάλει ισχύον και ανεξάρτητα επικυρωμένο πιστοποιητικό ελέγχου για τις επιδόσεις και την αειφορία της αστικής κινητικότητας.
- Διερεύνηση της δυνατότητας ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης για τη σταδιακή εφαρμογή σχεδίων αστικής κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις.
- Ενοποιημένη αστική κινητικότητα σε ενδεχόμενη καινοτόμο εταιρική σχέση έξυπνων πόλεων.
- Ενθάρρυνση των εργοδοτών που απασχολούν πολλούς εργαζόμενους να εκπονήσουν εταιρικά σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας.

32. Ενωσιακό πλαίσιο για την χρέωση της χρήσης των αστικών οδικών υποδομών

- Εκπόνηση επικυρωμένου πλαισίου για συστήματα χρέωσης της χρήσης αστικών οδικών υποδομών και περιορισμού της πρόσβασης και των εφαρμογών τους, συμπεριλαμβανομένου νομικού και επικυρωμένου επιχειρησιακού και τεχνικού πλαισίου που θα καλύπτει εφαρμογές για τα οχήματα και τις υποδομές.

33. Στρατηγική για αστική εφοδιαστική με σχεδόν μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2030

- Εκπόνηση κατευθυντήριων γραμμών με βέλτιστες πρακτικές για την καλύτερη παρακολούθηση και διαχείριση των αστικών ροών φορτίου (π.χ. κέντρα ενοποίησης, μέγεθος οχημάτων σε παλαιά κέντρα, κανονιστικοί περιορισμοί, παράθυρα παράδοσης, αχρησιμοποίητο δυναμικό των ποτάμιων μεταφορών).
- Καθορισμός στρατηγικής για τη μετακίνηση προς αστική εφοδιαστική μηδενικών εκπομπών που θα συμπεριλαμβάνει πτυχές χωροταξίας, σιδηροδρομικής και ποτάμιας πρόσβασης, επιχειρηματικές πρακτικές και πληροφορίες, χρέωση και τεχνολογικά πρότυπα οχημάτων.
- Προώθηση κοινών δημόσιων συμβάσεων για οχήματα χαμηλών εκπομπών σε εμπορικούς στόλους (φορτηγά παραδόσεων, ταξί, λεωφορεία, ...).

3. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΕΞΥΓΙΗΝΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

3.1. Υποδομές μεταφορών: εδαφική συνοχή και οικονομική ανάπτυξη

34. Βασικό δίκτυο στρατηγικών ευρωπαϊκών υποδομών – Ευρωπαϊκό δίκτυο κινητικότητας

- Καθορισμός στις νέες κατευθυντήριες γραμμές των ΔΕΔ ενός κεντρικού δικτύου στρατηγικών ευρωπαϊκών υποδομών, το οποίο θα ενοποιεί το ανατολικό και το δυτικό τμήμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θα σχηματίζει τον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών. Πρόβλεψη κατάλληλων συνδέσεων με τις γειτονικές χώρες.
- Επικέντρωση της ευρωπαϊκής δράσης στις συνιστώσες του δικτύου των ΔΕΔ-Μ με την υψηλότερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία (ελλείπουσες διασυνοριακές συνδέσεις, πολυτροπικά σημεία σύνδεσης και σημεία συμφόρησης ζωτικής σημασίας).
- Μεγάλης κλίμακας εγκατάσταση ευφυών και διαλειτουργικών τεχνολογιών (SESAR, ERTMS, RIS, ITS, κλπ.) για βελτιστοποίηση της μεταφορικής ικανότητας και της χρήσης της υποδομής.
- Εξασφάλιση ότι στις χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ υποδομές μεταφορών συνεκτιμώνται οι ανάγκες ενεργειακής απόδοσης και οι προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής (κλιματική ανθεκτικότητα ολόκληρης της υποδομής, σταθμοί επανεφοδιασμού/επαναφόρτισης για καθαρά οχήματα, επιλογή υλικών κατασκευής, ...).

35. Πολυτροπικοί διάδρομοι φορτίου για βιώσιμα δίκτυα μεταφορών

- Στο πλαίσιο του κεντρικού δικτύου δημιουργία πολυτροπικών διαδρόμων μεταφοράς φορτίου για τον συγχρονισμό επενδύσεων και έργων υποδομών και την υποστήριξη αποτελεσματικών, καινοτόμων και πολυτροπικών μεταφορών συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών μεταφορών μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων.
- Υποστήριξη των πολυτροπικών μεταφορών και των επιχειρήσεων με μεμονωμένες φορτάμαξες, τόνωση της ενσωμάτωσης των εσωτερικών πλωτών οδών στο σύστημα

μεταφορών και προώθηση των οικολογικών καινοτομιών στη μεταφορά φορτίου. Υποστήριξη της διάδοσης της χρήσης νέων οχημάτων και σκαφών και της μετασκευής.

36. Κριτήρια εκ των προτέρων αξιολόγησης έργων

- Εισαγωγή κριτηρίων για την εκ των προτέρων αξιολόγηση έργων, τα οποία θα εξασφαλίζουν ότι τα έργα υποδομής αποδεικνύουν δεόντως την προστιθέμενη αξία της ΕΕ ή στηρίζονται στην έννοια των «προσφερόμενων υπηρεσιών» και παράγουν επαρκή έσοδα.
- Εξορθολογισμός διαδικασιών για έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος κατά προτεραιότητα προκειμένου να εξασφαλιστούν i) εύλογες προθεσμίες ολοκλήρωσης ολόκληρου του κύκλου των διαδικασιών, ii) επικοινωνιακό πλαίσιο παράλληλα με την υλοποίηση του έργου, και iii) ενοποιημένος προγραμματισμός που συνεκτιμά τα περιβαλλοντικά ζητήματα στα αρχικά στάδια της διαδικασίας του προγραμματισμού.
- Εισαγωγή της εξέτασης των ΣΔΙΤ στη διαδικασία της εκ των προτέρων αξιολόγησης για να εξασφαλιστεί ότι η εναλλακτική επιλογή των ΣΔΙΤ έχει αναλυθεί προσεκτικά πριν υποβληθεί αίτημα χρηματοδότησης από την ΕΕ.

3.2. Συνεκτικό πλαίσιο χρηματοδότησης

37. Νέο πλαίσιο χρηματοδότησης για τις υποδομές μεταφορών

- Εκπόνηση πλαισίου χρηματοδότησης υποδομών με επαρκείς προϋποθέσεις για να εξασφαλιστεί η υποστήριξη της ολοκλήρωσης του βασικού δικτύου των ΔΕΔ-Μ, καθώς και άλλων προγραμμάτων υποδομών, και το οποίο θα περιλαμβάνει τις επενδυτικές στρατηγικές αφενός των προγραμμάτων των ΔΕΔ-Μ και αφετέρου του Ταμείου Συνοχής και των Διαρθρωτικών Ταμείων και θα συνεκτιμά τα έσοδα από τις δραστηριότητες των μεταφορών.
- Παροχή στήριξης της ΕΕ για την ανάπτυξη και εγκατάσταση τεχνολογιών με τις οποίες να βελτιώνεται η απόδοση της χρήσης των υποδομών και ο περιορισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (νέα συστήματα χρέωσης και διοδίων οδικών δικτύων, ευφυή συστήματα μεταφορών και προγράμματα βελτίωσης της μεταφορικής ικανότητας).
- Σύνδεση της χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ με την πρόοδο ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου των ΔΕΔ-Μ και με την ομαδοποίηση των εθνικών πόρων κατά μήκος των διαδρόμων.

38. Συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα

- Θέσπιση ευνοϊκού πλαισίου για την ανάπτυξη ΣΔΙΤ: i) εισαγωγή επίσημης εξέτασης των έργων των ΔΕΔ-Μ για τον προσδιορισμό εκείνων με δυνατότητες ΣΔΙΤ, ii) δημιουργία διαχρονικής, τυποποιημένης και προβλέψιμης διαδικασίας συμβάσεων ΣΔΙΤ για έργα των ΔΕΔ-Μ, και iii) κατάλληλη αναθεώρηση των κανονισμών των ΔΕΔ-Μ ώστε να συμπεριληφθεί η διαδικασία συμβάσεων ΣΔΙΤ και οι μηχανισμοί πληρωμής.
- Στο πλαίσιο της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του Κέντρου Ευρωπαϊκής Εμπειρογνομοσύνης για τις Συμπράξεις Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα (EPEC), ενθάρρυνση των κρατών μελών να προσφεύγουν περισσότερο σε ΣΔΙΤ, καθώς

αναγνωρίζεται ότι ο εν λόγω μηχανισμός δεν ενδείκνυται για όλα τα έργα, και παροχή συναφούς εμπειρογνωμοσύνης στα κράτη μέλη.

- Συμμετοχή στο σχεδιασμό νέων μέσων χρηματοδότησης για τον κλάδο των μεταφορών, ιδίως την πρωτοβουλία ομολόγων για ενωσιακά έργα.

3.3. Εξασφάλιση ενδεδειγμένης τιμολόγησης και αποφυγή στρεβλώσεων

39. Έξυπνη χρέωση και φορολογία

Φάση I (μέχρι το 2016)

Τα τέλη και οι φόροι των μεταφορών πρέπει να αναδιαρθρωθούν. Πρέπει να υπογραμμίζουν τον ρόλο των μεταφορών στην προώθηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, ενώ ταυτόχρονα η συνολική επιβάρυνση του κλάδου πρέπει να αντανακλά το συνολικό κόστος της μεταφοράς από πλευράς υποδομών και εξωγενούς κόστους.

- Αναθεώρηση της φορολογίας καυσίμων με σαφή προσδιορισμό της ενεργειακής συνιστώσας και της συνιστώσας του CO₂.
- Σταδιακή επιβολή υποχρεωτικού τέλους υποδομής για τα βαρέα οχήματα. Με το εν λόγω καθεστώς θα εισαχθεί κοινή δομή χρέωσης και συνιστώσες κόστους, όπως το κόστος ανάκτησης της φθοράς, του θορύβου και της τοπικής ρύπανσης που θα αντικαταστήσουν τα υφιστάμενα τέλη χρήσης.
- Αξιολόγηση των υφιστάμενων καθεστώτων οδικής χρέωσης αυτοκινήτων και της συμβατότητάς τους με τις συνθήκες της ΕΕ. Εκπόνηση κατευθυντηρίων γραμμών για την επιβολή τελών εσωτερικής οδικής χρέωσης στα οδικά οχήματα, τα οποία να καλύπτουν το κοινωνικό κόστος της συμφόρησης, του CO₂ – εάν δεν περιλαμβάνεται στη φορολογία των καυσίμων – της τοπικής ρύπανσης, του θορύβου και των ατυχημάτων. Παροχή κινήτρων στα κράτη μέλη που δρομολογούν πιλοτικά έργα για την εφαρμογή καθεστώτων βάσει των εν λόγω κατευθυντηρίων γραμμών.
- Προώθηση της εσωτερικής χρέωσης του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς με την εφαρμογή κοινών αρχών και με ταυτόχρονη συνεκτίμηση της ιδιαιτερότητας κάθε τρόπου.
- Συγκρότηση πλαισίου όσον αφορά τη δέσμευση εσόδων από τις μεταφορές για την ανάπτυξη ενοποιημένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών.
- Έκδοση κατευθυντηρίων γραμμών για την αποσαφήνιση της δημόσιας χρηματοδότησης των διάφορων τρόπων και υποδομών μεταφορών, όπου απαιτείται.
- Επαναξιολόγηση της φορολογίας των μεταφορών όπου απαιτείται, ήτοι σύνδεση της φορολογίας των οχημάτων με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, ανάλυση πιθανών τρόπων αναθεώρησης του ισχύοντος συστήματος του ΦΠΑ όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, και αναθεώρηση της φορολόγησης των εταιρικών αυτοκινήτων για την εξάλειψη στρεβλώσεων και την υποστήριξη της διάδοσης καθαρών οχημάτων.

Φάση II (2016 έως 2020)

- Με βάση τη Φάση I, προώθηση της πλήρους και υποχρεωτικής εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους (συμπεριλαμβανομένου του θορύβου, της τοπικής ρύπανσης και της συμφόρησης επιπλέον της ανάκτησης του κόστους φθοράς) για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Εσωτερίκευση του κόστους της τοπικής ρύπανσης και του θορύβου σε λιμένες και αερολιμένες, καθώς και της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα στην θάλασσα, και διερεύνηση της υποχρεωτικής εφαρμογής τελών εσωτερίκευσης σε όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς στο έδαφος της ΕΕ. Εκπόνηση μέτρων στηριζόμενων στην αγορά για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων.

4. Η ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

40. Μεταφορές στον κόσμο: Η εξωτερική διάσταση

Επειδή οι μεταφορές είναι ουσιαστικά διεθνείς, οι περισσότερες δράσεις στο πλαίσιο της παρούσας Λευκής Βίβλου συνδέονται με προκλήσεις που σχετίζονται με την ανάπτυξη των μεταφορών πέραν των συνόρων της ΕΕ. Το άνοιγμα των αγορών τρίτων χωρών στις υπηρεσίες, τα προϊόντα και τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών συνεχίζει να χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας. Κατά συνέπεια οι μεταφορές περιλαμβάνονται σε όλες τις εμπορικές μας συνομιλίες (ΠΟΥ, περιφερειακές και διμερείς). Θα υιοθετηθούν ευέλικτες στρατηγικές για να εξασφαλιστεί ο ηγετικός ρόλος της ΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό των προτύπων στον τομέα των μεταφορών. Προς το σκοπό αυτό οι προσπάθειες της Επιτροπής θα εστιαστούν στους ακόλουθους τομείς δράσης:

- Επέκταση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς μέσω των εργασιών στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών (ΠΟΕ, ΔΟΠΑ, ΔΝΟ, ΟΤΙΦ, ΟΣJD, UNECE, διεθνείς επιτροπές ποταμών, κλπ.) και, όπου απαιτείται, προσχώρηση της ΕΕ ως πλήρες μέλος. Προώθηση παγκοσμίως των ευρωπαϊκών προτύπων στους τομείς της ασφάλειας, της προστασίας, της προστασίας των προσωπικών δεδομένων και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ενίσχυση του διαλόγου στον τομέα των μεταφορών με τους κύριους εταίρους.
- Ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου που περιλαμβάνει 58 χώρες και ένα δισεκατομμύριο κατοίκους. Σύναψη λεπτομερών συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών με οικονομικούς εταίρους ζωτικής σημασίας (Βραζιλία, Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Νότια Κορέα, κλπ.) και κατάργηση των περιορισμών στις επενδύσεις στις αεροπορικές μεταφορές σε τρίτες χώρες. Προώθηση της εγκατάστασης της τεχνολογίας SESAR παγκοσμίως.
- Δραστηριοποίηση σε διεθνή φόρα και στο πλαίσιο των διμερών σχέσεων για την προώθηση πολιτικής εστιασμένης στους στόχους της παρούσας Λευκής Βίβλου που σχετίζονται με την ενεργειακή απόδοση και την κλιματική αλλαγή.
- Συνεχής αξιοποίηση των πολυμερών (ΔΟΠΑ, ΔΝΑ και ΠΟΤ) και διμερών δυνατοτήτων για την αντιμετώπιση του ζητήματος της τρομοκρατίας, με ενδεχομένως διεθνείς συμφωνίες και διάλογο ενισχυμένης ασφάλειας με στρατηγικούς εταίρους, αρχής γενομένης από τις ΗΠΑ. Συνεργασία στο πλαίσιο κοινών εκτιμήσεων απειλών, εκπαιδευτικών σεμιναρίων αξιωματούχων τρίτων χωρών, κοινών επιθεωρήσεων, ενεργειών πρόληψης της πειρατείας κλπ. Εξασφάλιση της διεθνούς αναγνώρισης της ιδέας του συστήματος της «ενιαίας ασφάλειας».

- Ανάπτυξη πλαισίου συνεργασίας για την επέκταση της πολιτικής μεταφορών και υποδομών της ΕΕ στους άμεσους γείτονές μας, για την παροχή βελτιωμένων συνδέσεων υποδομής και στενότερης ενοποίησης των αγορών, συμπεριλαμβανομένης και της κατάρτισης σχεδίων επιχειρηματικής συνέχειας στον τομέα της κινητικότητας.
- Συνεργασία με τους εταίρους στην περιοχή της Μεσογείου για την εφαρμογή Θαλάσσιας Στρατηγικής για τη Μεσόγειο προς ενίσχυση της ασφάλειας, της προστασίας και της παρακολούθησης στη θάλασσα.
- Ανάλυση κατάλληλων μέτρων για την προώθηση της κατάργησης των εξαιρέσεων για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων εκτός της ΕΕ.
- Αξιοποίηση καθιερωμένων εταιρικών σχέσεων έρευνας και καινοτομίας για την εξεύρεση κοινών απαντήσεων στις προκλήσεις που σχετίζονται με την διαλειτουργικότητα των συστημάτων διαχείρισης μεταφορών, τα βιώσιμα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα, την ασφάλεια και την προστασία.
-