

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 30.9.2009  
SEC(2009) 1212 τελικό

**ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

{COM(2009) 490}  
{SEC(2009) 1211}

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα βασίζεται στην Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα<sup>1</sup> που εκδόθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 2007. Το σχέδιο δράσης εντάσσεται στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής με αριθμό αναφοράς 2008/TREN/036.

Στην Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα διαπιστώθηκαν πέντε κύριες προκλήσεις για την αστική κινητικότητα και άρχισε διάλογος με αντικείμενο την προστιθέμενη αξία σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου να υποστηριχθούν οι τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές στην αντιμετώπιση των προκλήσεων αυτών. Μολονότι την αρμοδιότητα στην αντιμετώπιση των σχετικών προκλήσεων έχουν καταρχήν οι τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, λαμβάνονται επίσης αποφάσεις για την αστική κινητικότητα στο πλαίσιο της πολιτικής και της νομοθεσίας της ΕΕ, οι οποίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν το περιβάλλον εν γένει και την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών εντός της ΕΕ. Στην εκτίμηση των επιπτώσεων ερευνάται ποια μπορεί να είναι η ακριβής προστιθέμενη αξία κοινοτικής δράσης.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων εκπονήθηκε από τη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στη σύνταξή της συμμετείχε διοργανική ομάδα με εκπροσώπους των διαφόρων υπηρεσιών της Επιτροπής τις οποίες αφορά το σχέδιο δράσης. Βοήθησε επίσης στο έργο αυτό μια σύμβαση μελέτης. Η επιτροπή για τις εκτιμήσεις επιπτώσεων γνωμοδότησε για τα σχέδια της εκτίμησης επιπτώσεων στις 23 Ιουλίου 2008, την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2008 και στις 4 Νοεμβρίου 2008.

Στο σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα προβλέπεται πλαίσιο για ενδεχόμενη παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ και εξαγγέλλονται μη νομοθετικής φύσεως μέτρα που αποβλέπουν στην απόκτηση γνώσεων, την προώθηση του διαλόγου και την ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής, παρέχονται δε κίνητρα για τις πόλεις. Τα μέτρα αυτά θα βοηθήσουν τους πολιτικούς ιθύνοντες να λαμβάνουν πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις και να βελτιώσουν την χάραξη και την εφαρμογή των πολιτικών τους που αφορούν την αστική κινητικότητα σε όλα τα επίπεδα. Ο αντίκτυπος των μέτρων αυτών δεν είναι εύκολο να εκτιμηθεί με ποσοτικούς ή ποιοτικούς όρους.

## 2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

Η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις. Στην πρώτη φάση πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με αντικείμενο το περιεχόμενο της Πράσινης Βίβλου για την αστική κινητικότητα κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2007. Η δεύτερη φάση πραγματοποιήθηκε μετά την έκδοση της Πράσινης Βίβλου, από τις 25 Σεπτεμβρίου 2007 έως τις 15 Μαρτίου 2008.

Η Πράσινη Βίβλος για την αστική κινητικότητα περιείχε 25 ερωτήματα με σκοπό την καθοδήγηση της διαβούλευσης και την εστίαση των απαντήσεων των ενδιαφερομένων. Οι εμπλεκόμενοι παράγοντες και οι ενδιαφερόμενοι είχαν κληθεί επίσης να σχολιάσουν

---

<sup>1</sup> Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας COM (2007) 551

τα γενικά θέματα που τίθενται στην Πράσινη Βίβλο. Συνολικά, η Επιτροπή παρέλαβε 431 γραπτές εισηγήσεις. Τα σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης εξετάστηκαν προσεκτικά. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης συγκεντρώθηκαν<sup>2</sup> και χρησιμοποιήθηκαν στην εκπόνηση της εκτίμησης των επιπτώσεων.

Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε στις 9 Ιουλίου 2008<sup>3</sup> ψήφισμα για την Πράσινη Βίβλο και στις 23 Απριλίου 2009<sup>4</sup> έκθεση με δική του πρωτοβουλία σχετικά με το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε γνώμη για την Πράσινη Βίβλο στις 29 Μαΐου 2008<sup>5</sup> και η Επιτροπή των Περιφερειών στις 9 Απριλίου 2008<sup>6</sup>. Η Επιτροπή των Περιφερειών εξέδωσε γνώμη σχετικά με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 21 Απριλίου 2009<sup>7</sup>. Το Συμβούλιο επίσης συζήτησε άτυπα το θέμα<sup>8</sup>.

Το γενικό συμπέρασμα της διαβούλευσης είναι ότι εμπλεκόμενοι παράγοντες και ενδιαφερόμενοι συμφωνούν ευρέως ότι η ΕΕ μπορεί να διαδραματίσει ρόλο στο πεδίο της αστικής κινητικότητας με δράσεις υποστήριξης αρχών, επιχειρήσεων μεταφορών και άλλων οικονομικών παραγόντων και ενδιαφερομένων σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Παρά το γεγονός ότι εκφράστηκαν διάφορες απόψεις για την προστιθέμενη αξία των συγκεκριμένων δράσεων σε κοινοτική κλίμακα, η διαβούλευση βοήθησε να διαμορφωθεί «κοινό έδαφος».

Κατά τη διαβούλευση τηρήθηκαν τα ελάχιστα πρότυπα διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη<sup>9</sup>.

### 3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Γιατί χρειαζόμαστε σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα σε κοινοτικό επίπεδο; Ο λόγος είναι ότι πολλές πόλεις στην ΕΕ αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα, τα οποία σχετίζονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, όπως η πυκνή κυκλοφορία και συμφόρηση, οι επιβλαβείς εκπομπές και η ανισόρροπη ανάπτυξη που επηρεάζουν τον κοινωνικό αποκλεισμό και την οικονομική ανάπτυξη. Τα προβλήματα αυτά είναι σοβαρά. Ο χειρισμός τους γίνεται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας.

Οι πολιτικοί ιθύνοντες των κρατών μελών που προσχώρησαν πρόσφατα στην ΕΕ αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα. Η οικονομική ανάπτυξη οδηγεί γρήγορα σε αύξηση της αγοράς και χρήσης ΙΧ αυτοκινήτων. Η έλλειψη εργαλείων επαρκώς προσαρμοσμένων συνεπάγεται ότι οι βελτιώσεις στις αστικές συγκοινωνίες δεν πληρούν πάντοτε τα ελάχιστα πρότυπα που απαιτούνται για βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή.

---

<sup>2</sup> Βλέπε: [http://ec.europa.eu/transport/urban/urban\\_mobility/green\\_paper/green\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm)

<sup>3</sup> INI/2008/2041.

<sup>4</sup> INI/2008/2217.

<sup>5</sup> TEN/320 - CESE 982/2008.

<sup>6</sup> Επιτροπή των Περιφερειών 236/2007.

<sup>7</sup> Επιτροπή των Περιφερειών 417/2008.

<sup>8</sup> [www.ue2008.fr/PFUE/lang/en/accueil/PFUE-09\\_2008/PFUE-01.09.2008/Informelle\\_Transports](http://www.ue2008.fr/PFUE/lang/en/accueil/PFUE-09_2008/PFUE-01.09.2008/Informelle_Transports).

<sup>9</sup> COM(2002) 704 τελικό

Εάν εξετασθούν οι κατά τύπους πρωτοβουλίες στην ΕΕ, προκύπτει μια εικόνα πολυποίκιλων πολιτικών, μέτρων και χρηματοδοτικών λύσεων που χρησιμοποιούν οι αρχές για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αστικής κινητικότητας και συγκοινωνιών. Πέραν των διαφορετικών προσεγγίσεων, η αδράνεια ή τα ακατάλληλα μέτρα μπορούν να έχουν επιπτώσεις και εκτός συνόρων. Επίσης, μπορούν να οδηγήσουν σε δαπανηρή επανάληψη προσπαθειών.

Οι καταναλωτές είναι αντιμέτωποι με αποσπασματικά συστήματα πληροφόρησης και με μη εναρμονισμένες λύσεις. Τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα δεν έχουν πάντοτε πρόσβαση επί ίσοις όροις στις συγκοινωνίες.

Οι αστικές συγκοινωνίες είναι καίριος κρίκος της όλης αλυσίδας μεταφορών, επιβατικών και εμπορευματικών (το πρόβλημα του «τελευταίου χιλιομέτρου» και η αναγκαιότητα αποτελεσματικών διατροφικών κόμβων που συνήθως βρίσκονται μέσα ή κοντά σε αστικές περιοχές). Η αποτελεσματικότητα των πολιτικών αστικής κινητικότητας που ασκούνται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο επηρεάζει επομένως το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών συνολικά, τη στιγμή που οι αρχές αυτές δεν έχουν πάντα τα μέσα ή το συμφέρον να συνυπολογίσουν τη διάσταση αυτή.

Χωρίς κατάλληλη ανταλλαγή και διάδοση δοκιμασμένων λύσεων βέλτιστης πρακτικής, οι πολιτικοί ιθύνοντες είναι δυνατόν να εφαρμόζουν λύσεις άσκοπα πολυέξοδες, να χαράσσουν πολιτικές στις οποίες δεν συνεκτιμούν την πείρα που έχει αποκτηθεί σε άλλα μέρη ή να προτείνουν λύσεις που μπορούν να έρχονται σε αντίθεση με τις αρχές ή τη νομοθεσία της ΕΕ.

#### 4. ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΗΣ ΕΕ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΔΡΑΣΗ

Οι συνθήκες οριοθετούν τις εξουσίες της ΕΕ. Το θέμα της αστικής κινητικότητας και των συγκοινωνιών εμπίπτει στο άρθρο 70 της Συνθήκης, το οποίο προβλέπει κοινή πολιτική μεταφορών<sup>10</sup>. Το άρθρο 71 στοιχία γ) και δ) αφορούν την αστική κινητικότητα και τις συγκοινωνίες. Ορίζεται ότι για την εφαρμογή του άρθρου 70 το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεσπίζουν μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη. Την αρμοδιότητα στις μεταφορές έχουν ταυτόχρονα η ΕΕ και τα κράτη μέλη. Τα επιχειρήματα που εκτίθενται στη συνέχεια αποδεικνύουν ότι το πρόβλημα δεν είναι δυνατόν να λυθεί με τον καλύτερο τρόπο από μόνα τα κράτη μέλη (κριτήριο αναγκαιότητας) και ότι οι στόχοι είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο ΕΕ (κριτήριο προστιθεμένης αξίας).

Το δικαίωμα ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ στο πεδίο της αστικής κινητικότητας απορρέει από την υποχρέωση της Επιτροπής να επιτυγχάνει και να προστατεύει θεμελιώδεις στόχους που θέτει η Συνθήκη. Τα κοινοτικά νομοθετικά και χρηματοδοτικά μέσα επηρεάζουν άμεσα τις αποφάσεις αστικής κινητικότητας σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η Επιτροπή έχει επομένως την εξουσία να

---

<sup>10</sup> Η Επιτροπή μπορεί επίσης να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις βάσει και άλλων άρθρων εκτός του άρθρου 70. Παραδείγματος χάριν, για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και τις συγκοινωνίες, η Επιτροπή μπορεί να κάνει χρήση άρθρων που καλύπτουν την περιβαλλοντική πολιτική (άρθρα 174 και 175) ή την οικονομική ή κοινωνική συνοχή (άρθρο 158).

εξασφαλίζει ότι οι αποφάσεις αυτές συμβαδίζουν με την κοινοτική νομοθεσία και να βοηθά τις αρμόδιες αρχές στην εφαρμογή κοινοτικών πολιτικών και στην καλύτερη δυνατή αξιοποίηση της κοινοτικής χρηματοδότησης. Επιπλέον, οι δράσεις που αναλαμβάνονται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο για την αστική κινητικότητα επηρεάζουν άμεσα τις επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών και τους ταξιδιώτες άλλων χωρών. Αυτός ο ανεξαρτήτως συνόρων αντίκτυπος δικαιολογεί την ανάληψη κοινοτικής δράσης ώστε να εξασφαλισθεί ομαλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και ορθή εφαρμογή των πολιτικών και της νομοθεσίας της ΕΕ, π.χ. στο πεδίο του περιβάλλοντος, των κρατικών ενισχύσεων, της κοινωνικής ατζέντας ή της έρευνας και της ανάπτυξης.

Οι αστοχίες της αγοράς στο πεδίο της αστικής κινητικότητας καθιστούν τη δημόσια παρέμβαση αναγκαία ώστε να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης και της ανισόρροπης ανάπτυξης. Η ΕΕ έχει το δικαίωμα να εξασφαλίσει ότι αυτή η δημόσια παρέμβαση είναι σύμφωνη με την κοινοτική νομοθεσία και συνεκτική με τις κοινοτικές πολιτικές. Με βάση κοινοτικές πολιτικές σε άλλα πεδία, όπως το περιβάλλον, η περιφερειακή πολιτική ή η ενέργεια, έχουν εφαρμοσθεί ήδη μέτρα στο παρελθόν που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα. Μέχρι σήμερα δεν έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον αντίκτυπο που μπορούν να έχουν οι πολιτικές αυτές στην αστική κινητικότητα και τις συγκοινωνίες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, σε θέματα αστικής κινητικότητας δεν υπήρχαν κατάλληλα εργαλεία και μηχανισμοί για την υποστήριξη των αρμοδίων αρχών ή δεν τέθηκαν σε εφαρμογή ή δεν συνυπολογίστηκαν σε αρκετό βαθμό. Είναι επομένως σημαντικό, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να προταθούν δράσεις για να ενισχυθεί η συνοχή και να υποστηριχθεί η εφαρμογή τέτοιων προηγούμενων ή υφιστάμενων πρωτοβουλιών της ΕΕ.

Η ΕΕ έχει επίσης το δικαίωμα να αναλάβει δράση για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, εφόσον η δημόσια παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ αποφέρει προστιθέμενη αξία. Χωρίς να παρενοχλήσει τις εξουσίες των αρμοδίων τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, η ΕΕ μπορεί να προσφέρει προστιθέμενη αξία στις κατά τόπους δράσεις με διάφορους τρόπους<sup>11</sup>. Η ΕΕ μπορεί να προσφέρει στις αρμόδιες αρχές μια εργαλειοθήκη με δοκιμασμένες και ελεγμένες λύσεις για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο της πολυδιάσπασης των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών προσεγγίσεων. Η ΕΕ μπορεί να βοηθήσει στην αντιμετώπιση των αστοχιών των κανονιστικών ρυθμίσεων, παραδείγματος χάριν της ανεπαρκούς συλλογής και διάδοσης δεδομένων της αγοράς, οι οποίες εμποδίζουν τη διεξοδική παρακολούθηση των αντίστοιχων τάσεων. Μπορεί να στηρίξει την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών, να προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη και να δρομολογήσει δραστηριότητες ETA σε κοινοτικό επίπεδο. Μπορεί να βοηθήσει στην προώθηση της αποτελεσματικής αξιοποίησης των δημοσίων πόρων, παραδείγματος χάριν χωρίς να ανακαλύπτουμε και πάλι την πυρίτιδα ή με τη συνένωση δυνάμεων για συγκριτική αξιολόγηση, προμήθειες ή παροχή πληροφοριών. Μπορεί επίσης να βοηθήσει στην προώθηση της καινοτομίας και των προτύπων και στη δημιουργία θέσεων στην αγορά για τη βιομηχανία.

---

<sup>11</sup> Η βάση ανάληψης κοινοτικής δράσης σε αστικές περιοχές ενισχύεται από τη θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον (COM(2005) 718), η οποία εκπονήθηκε κατόπιν εντολής του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μέσω του 6ου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον.

## 5. ΣΤΟΧΟΙ

Οι κύριοι στόχοι πολιτικής του σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα είναι δύο:

- να δοθούν κίνητρα και να στηριχθούν οι δημοτικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές στη χάραξη και την εφαρμογή πολιτικών αστικής κινητικότητας που συμβάλλουν στους κοινούς στόχους καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής, στη δημιουργία λειτουργικής εσωτερικής αγοράς προς όφελος των επιχειρήσεων και των καταναλωτών και στην προώθηση ενός αποτελεσματικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, της κοινωνικής συνοχής και της ευημερίας·
- να διευρυνθεί το γνωστικό υπόβαθρο των πολιτικών ιθυνόντων όλων των επιπέδων ώστε να έχουν τη δυνατότητα να καταστρώνουν ολοκληρωμένες, ενημερωμένες και καινοτόμες πολιτικές, οι οποίες σήμερα είναι αναγκαίες για την επίλυση των πολυσύνθετων και πολυδιάστατων προβλημάτων της αστικής κινητικότητας.

## 6. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Για να επιτευχθούν αυτοί οι δύο κύριοι στόχοι, εξετάστηκε ευρύ φάσμα δυνατών επιλογών. Η επιλογή και η εκτίμηση των επιλογών πολιτικής είχε ως αφετηρία έναν κατάλογο με τριάντα μία δυνατές επιλογές που προέρχονταν από διάφορες πηγές. Οι επιλογές αντλήθηκαν από τις απόψεις που εστάλησαν ενόψει της σύνταξης της Πράσινης Βίβλου για την αστική κινητικότητα και κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες για την Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα, έργο το οποίο πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων ΕΤΑ που είχαν χρηματοδοτηθεί από την ΕΕ και των προγραμμάτων ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής, από τις συζητήσεις για την Πράσινη Βίβλο που πραγματοποιήθηκαν στα όργανα της ΕΕ και από τις προτάσεις των υπηρεσιών της Επιτροπής.

Αυτή η ευρεία προσέγγιση κατέστησε δυνατή την επανεξέταση πολυποίκιλων επιλογών άσκησης πολιτικής, οι οποίες κυμαίνονται από το πιο στρατηγικό έως το πιο πρακτικό επίπεδο. Μεταξύ των επιλογών περιλαμβάνονται και εκείνες που δεν κρίθηκαν δυνατές ή επιθυμητές αλλά τις πρότειναν οι ενδιαφερόμενοι. Αυτό σημαίνει ότι ορισμένες επιλογές ίσως φανούν προβληματικές, είτε εξαιτίας της αρχής της επικουρικότητας είτε επειδή ενδεχομένως δεν θεωρούνται αποτελεσματικές ή αποδοτικές. Ωστόσο, για λόγους διαφάνειας, δεν αποκλείονται εκ των προτέρων.

Οκτώ κρίθηκαν ότι είναι τα δυνατά μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε επίπεδο ΕΕ για την εφαρμογή μιας επιλογής πολιτικής, όπως η παρακολούθηση της αυτορρύθμισης, η διάδοση πληροφοριών, ο καθορισμός κατευθύνσεων, η παροχή οικονομικών κινήτρων και η ανάληψη ρυθμιστικών μέτρων.

Κάθε επιλογή, μαζί με κάθε μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την υλοποίησή της, εξετάστηκε καταρχήν ως προς την επικουρικότητα. Κάθε φορά που μια επιλογή απορριπτόταν, δεν λαμβανόταν υπόψη στη συνέχεια και δεν αναλύονταν περαιτέρω. Εάν όμως μια επιλογή κρινόταν θετικά ως προς την επικουρικότητα, στη συνέχεια εξεταζόταν με κριτήρια απόδοσης, αποτελεσματικότητας και συνοχής. Η

εξέταση με βάση την επικουρικότητα, την απόδοση, την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή περιόρισε τον αριθμό επιλογών από τριάντα μία σε δέκα οκτώ.

Στη συνέχεια, προσδιορίστηκαν οι πιθανές επιπτώσεις των δέκα οκτώ επιλογών που απέμειναν. Οι δείκτες που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση αυτή κάλυπταν την κινητικότητα, τη συμφόρηση, την ενέργεια, το περιβάλλον, οικονομικά και κοινωνικά θέματα και τη χάραξη πολιτικής. Ακολούθησε η επιλογή του πλέον κατάλληλου μέσου για την εφαρμογή καθεμιάς από τις δέκα οκτώ επιλογές. Στην ανάλυση αυτή εκτιμήθηκε η οικονομική απόδοση, η αναλογικότητα, η συνοχή με άλλες πρωτοβουλίες και ο διοικητικός φόρτος.

Τέλος, έγινε η επεξεργασία είκοσι προτάσεων πιθανών μέτρων σε επίπεδο ΕΕ. Εξετάστηκε η δυνατότητα συνέργειας μεταξύ επιλογών και συνέργειας μεταξύ μέσων. Επιπλέον, προσδιορίστηκε λεπτομερώς η ταυτότητα, η προοπτική και η δυνατότητα διαχείρισης των πιθανών μέτρων. Δεν συμπεριλήφθηκαν προτάσεις για άμεση νομοθετική δράση. Επισημαίνεται πάντως ότι αυτή η διαδικασία επιλογής και εκτίμησης των πιθανών μέτρων δεν προδικάζει με κανένα τρόπο το περιεχόμενο του σχεδίου μέτρων και την έκβαση της εκτίμησης επιπτώσεων που θα πραγματοποιηθούν ενδεχομένως για συγκεκριμένες προτάσεις.

## **7. ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ**

Οι δράσεις που ακολουθούν θα δρομολογηθούν ενδεχομένως μέσω του σχεδίου δράσης:

Το έτος 2009:

- μελέτη των κανόνων πρόσβασης σε πράσινες περιοχές
- διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα
- διαδικτυακή πύλη για την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικές με τις συγκοινωνίες
- έργο επίδειξης για τα καθαρά οχήματα
- ανταλλαγή πληροφοριών για συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών
- διαδικτυακός οδηγός για τη νομοθεσία, τη χρηματοδότηση και τη βέλτιστη πρακτική
- σύσταση παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας
- επιτάχυνση της εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Το έτος 2010:

- διάλογος για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών

- προετοιμασία των μελλοντικών χρηματοδοτικών πόρων
- σύσταση φόρουμ για την αστική κινητικότητα
- ενεργειακά αποδοτική οδήγηση ενταγμένη στην εκπαίδευση οδήγησης
- αναβάθμιση δεδομένων και στατιστικών
- εκστρατεία για συμπεριφορά βιώσιμης κινητικότητας
- συμβολή στο διάλογο και την ανταλλαγή πληροφοριών σε διεθνές επίπεδο.

Το έτος 2011:

- καθοδηγητικό υλικό για ασφαλή πεζοπορία και ασφαλή ποδηλασία
- καθοδήγηση για βιώσιμη αστική κινητικότητα και περιφερειακή πολιτική
- μελέτη για τις αστικές πτυχές της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους.

Το έτος 2012:

- καθοδήγηση για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) για την αστική κινητικότητα
- καθοδήγηση για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι προτάσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση κατάρτισης του σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα. Κατά την προετοιμασία του σχεδίου δράσης, οι δράσεις προσδιορίστηκαν λεπτομερέστερα, ιεραρχήθηκαν και επικυρώθηκαν πολιτικά, λαμβανομένων υπόψη – μεταξύ άλλων – των διαθέσιμων πόρων.

## **8. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

Ο συνολικός αντίκτυπος και η επιτυχία του σχεδίου δράσης θα εξαρτηθούν από την ενεργό συμμετοχή και δέσμευση των οικονομικών παραγόντων και άλλων ενδιαφερομένων μερών σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η Επιτροπή θα παρακολουθήσει την εξέλιξη της αστικής κινητικότητας και των συγκοινωνιών στην ΕΕ και την απόδοση των κοινοτικών μέτρων που θα τεθούν σε εφαρμογή στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης. Επανεξέταση θα πραγματοποιηθεί το 2012. Τότε, η Επιτροπή θα εκτιμήσει τις επιπτώσεις του σχεδίου δράσης και την ανάγκη αναθεώρησής του ή την έναρξη πρόσθετων δράσεων.