

**Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών — Λευκή Βίβλος – Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών**

(2011/C 259/02)

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ:**

- φρονεί ότι οι στόχοι της λευκής βίβλου θα πρέπει να μετατραπούν σε βραχυπρόθεσμους προκειμένου να δοθεί στους αρμόδιους εθνικούς και περιφερειακούς φορείς ένα σαφές πλαίσιο προσανατολισμού για τη δράση που πρέπει να αναλάβουν στο πλαίσιο της θητείας τους·
- ζητά την πλήρη εσωτερική του εξωτερικού κόστους όλων των μέσων μεταφοράς μέσω μιας εναρμονισμένης φορολογίας, της οποίας τα έσοδα θα διατίθεται για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών·
- τονίζει, όσον αφορά τη μετάβαση από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές, ότι οι στόχοι της λευκής βίβλου για τη μείωση του μεριδίου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δεν είναι αρκετά φιλόδοξοι και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προτείνει ένα πιο φιλόδοξο πρόγραμμα·
- επιδοκιμάζει την ιδέα της «Γαλάζιας Ζώνης» ως πρώτο βήμα για τη δημιουργία ενός συμπαγούς συστήματος θαλάσσιων υπηρεσιών, το οποίο θα πρέπει να συμπληρώνουν οι θαλάσσιες αρτηρίες και εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η λευκή βίβλος του 2011 αποτελεί οπισθοδρόμηση σε σχέση με τη βίβλο του 2001, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές·
- υποστηρίζει τη θέσπιση μέτρων για την προετοιμασία βιώσιμων σχεδίων και ελέγχων της αστικής κινητικότητας και ζητά να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η σχέση μεταξύ της αστικής διάστασης της πολιτικής μεταφορών και της ευρύτερης έννοιας της χωροταξίας·
- υποστηρίζει την προσφυγή σε ευρωμόλογα για τη βασική χρηματοδότηση των υποδομών μεταφορών που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση του ΔΕΔ-V·
- σημειώνει ότι η εσωτερική του εξωτερικού κόστους, η εξάλειψη των φορολογικών στρεβλώσεων και των αδικαιολόγητων επιδοτήσεων, καθώς και ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός θα πρέπει να αποτελούν μέρος του μελλοντικού προτύπου που βασίζεται στην εναρμόνιση των επιλογών της αγοράς με την ανάγκη για βιωσιμότητα.

**Εισηγητής**

ο κ. Αντόνιο COSTA (PT/PES), δήμαρχος Λισσαβώνας

**Έγγραφο αναφοράς**

Λευκή βίβλος: «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»

COM(2011) 144 τελικό

**I. ΓΕΝΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ****Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ:****Γενικές παρατηρήσεις**

1. Θεωρεί ότι στη λευκή βίβλο με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» που εξέδωσε εντός του τρέχοντος έτους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θίγονται τα κυριότερα σημεία όσον αφορά στο μέλλον της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και του συστήματος μεταφορών της γηραιάς ηπείρου. Ως προς τούτο, η ΕτΠ πιστεύει ότι η προτεινόμενη πολιτική μεταφορών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει γενικότερους στόχους εντός της ΕΕ υπό τη στρατηγική «Ευρώπη 2020», καθώς και στόχους περιβαλλοντικής βιωσιμότητας για την αντιμετώπιση, κυρίως, της κλιματικής αλλαγής και την περαιτέρω ενίσχυση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής στο σύνολο της ΕΕ·

2. οι αυτοδιοικητικές αρχές έχουν σημαντικές αρμοδιότητες στον χώρο της πολιτικής μεταφορών. Όχι μόνο συμμερίζονται την ευθύνη για θέματα όπως η συντήρηση του οδικού δικτύου, η πολιτική στάθμευσης, η προσβασιμότητα και οι δημόσιες μεταφορές, αλλά και εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τα περιβαλλοντικά πρότυπα, όπως εκείνα που αφορούν την ποιότητα του αέρα. Η συμμετοχή τους είναι επομένως απαραίτητη, στο πλαίσιο της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης·

3. στη λευκή βίβλο γίνεται λόγος περί πόλεων. Η ΕτΠ προτείνει, εκτός από τις πόλεις, να γίνει αναφορά και σε αστικά κέντρα ή/και μητροπολιτικές περιοχές. Σε αρκετά κράτη μέλη, αυτό που είναι στην πραγματικότητα καθοριστικό για την πολιτική κινητικότητας, δεν είναι τόσο τα γεωγραφικά όρια της πόλης, αλλά η μητροπολιτική περιοχή·

4. φρονεί ότι η λευκή βίβλος του 2011 αποτελεί ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο έγγραφο, κυρίως επειδή κανείς από τους βασικούς στόχους της λευκής βίβλου του 2001 δεν έχει επιτευχθεί πλήρως. Ορισμένοι μακροπρόθεσμοι φιλόδοξοι στόχοι θα πρέπει να μετατραπούν σε ενδιάμεσους και βραχυπρόθεσμους προκειμένου να δοθεί στους αρμόδιους εθνικούς και περιφερειακούς φορείς ένα σαφές πλαίσιο προσανατολισμού για τη δράση που πρέπει να αναλάβουν στο πλαίσιο της θητείας τους·

5. διαπιστώνει ότι είναι αναγκαίο και δικαιολογημένο να αναπτυχθούν οράματα για το μέλλον, διότι οι σημερινές αποφάσεις θα καθορίσουν σημαντικά τις μεταφορές κατά τις προσεχείς δεκαετίες. Παράλληλα όμως δεν θα πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι τα οράματα που αφορούν χρονικά διαστήματα περισσότερων δεκαετιών δεν μπορούν να είναι ιδιαίτερος συγκεκριμένα·

6. πιστεύει ότι η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς συνδέεται άρρηκτα με το ζήτημα της εσωτερικής του εξωτερικού κόστους και εξαρτάται άμεσα από τις πολιτικές

επιβολής τελών για τη χρήση των υποδομών μεταφορών. Επίσης τάσσεται σαφώς υπέρ του οράματος της λευκής βίβλου για ένα διαφανές και γενικώς εφαρμόσιμο σε όλα τα μέσα μεταφορών πρότυπο υπολογισμού των τελών χρήσης υποδομών· ζητά δε την πλήρη εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους και επιθυμεί το σύνολο των εσόδων που προκύπτουν από την εφαρμογή αυτών των ευρωπαϊκών ρυθμίσεων για μια καλύτερη ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους (συμπεριλαμβανομένης της Eurovignette) να διατίθεται για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών, χωρίς να παραβλέπεται η ιδιαιτερότητα των νησιωτικών και των εξόχως απόκεντρων περιφερειών·

7. σε αυτό το πλαίσιο, ιδίως δε όσον αφορά τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, εκτιμά ότι πρέπει να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ της αυστηρής προστασίας του περιβάλλοντος και του τεράστιου πρόσθετου κόστους που αυτή αντιπροσωπεύει για τα νησιά και τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, οι οποίες εξαρτώνται μεν απόλυτα από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, έχουν δεσμευτεί όμως να μειώσουν τις εκπομπές τους·

8. επικροτεί το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει, στην πραγματικότητα, τη μετάβαση από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές ενώ επιμένει στην πλήρη εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση ή ο θόρυβος·

9. διαπιστώνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέφρασε νωρίτερα την άποψη ότι το εξωτερικό κόστος των ατυχημάτων έχει ήδη εσωτερικευθεί επαρκώς στα καταβλητέα ασφάλιστρα του ασφαλιστή. Η ΕτΠ αμφισβητεί το γεγονός αυτό και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρουσιάσει τα εφαρμοστέα μοντέλα για την εσωτερικευση του κόστους των ατυχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό κόστος που προκαλούν τα ατυχήματα·

10. εκφράζει την ικανοποίησή της που η λευκή βίβλος περιλαμβάνει και μέτρα για την εμπέδωση μιας πιο βιώσιμης νοοτροπίας στις μετακινήσεις, την καθιέρωση νέων μέσων μεταφοράς και τεχνολογιών, καθώς και ασφαλιστικών δικλείδων για την πλήρη εσωτερικευση του συνολικού εξωτερικού κόστους των μετακινήσεων. Η ΕΕ πρέπει να εκπληρώσει ένα σημαντικό καθήκον και συγκεκριμένα να συμβάλει στην κατανόηση και την αποδοχή των μέτρων που οφείλουν να λάβουν οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές προς επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις αστικές περιοχές·

11. λυπάται που τα ζητήματα της προσβασιμότητας και της κινητικότητας των ανθρώπων καθώς και η θεμελιώδης έννοια της εδαφικής συνοχής στον τομέα των μεταφορών δεν θίγονται επαρκώς στη λευκή βίβλο, ιδίως όσον αφορά τις απομακρυσμένες, τις εξόχως απόκεντρες και νησιωτικές περιοχές. Ωστόσο, ο ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών δεν μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς την εξασφάλιση ίσων προϋποθέσεων πρόσβασης στα εδάφη, για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες·

12. σημειώνει ότι το πολιτικό έργο της ΕτΠ κατά την τελευταία δεκαετία απηχεί σαφώς τις αρχές και τις πολιτικές που θα πρέπει να διέπουν τη σημερινή ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και ως εκ τούτου, είναι της άποψης ότι αυτό το πλούσιο έργο θα πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη κατά τη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για τις επόμενες δεκαετίες·

13. τονίζει, καταρχήν, ότι η αποδοτική, αειφόρος και με χαμηλές εκπομπές κινητικότητα αποτελεί ατομικό δικαίωμα και παράλληλα έχει μεγάλη σημασία για την οικονομία, την ευημερία και την ποιότητα ζωής. Για να ενισχυθεί η αποτελεσματική ανάπτυξη των υποδομών, πρέπει να ενθαρρυνθεί η απλούστευση του νομοθετικού σχεδιασμού·

## II. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

### Όραμα για ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών

14. επικροτεί την ανάλυση της λευκής βίβλου σχετικά με τις τάσεις και τις συναφείς προκλήσεις που χαρακτηρίζουν τον τομέα των μεταφορών ενόψει των ερχόμενων δεκαετιών. Η σωστή στάθμιση των τάσεων στον τομέα των μεταφορών συνιστά προϋπόθεση για τον σχεδιασμό των κατάλληλων πολιτικών μεταφορών. Εν προκειμένω, η λευκή βίβλος αποκαλύπτει τις σημαντικότερες βασικές ελλείψεις που πρέπει να επισημανθούν στον διάλογο με θέμα το μέλλον του συστήματος μεταφορών στην Ευρώπη·

15. επιθυμεί, ωστόσο, έστω και αν οι μεταφορές είναι καθοριστικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να αμβλύνει λίγο τη διατύπωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «η περιστολή της κινητικότητας δεν αποτελεί επιλογή.» Είναι σαφές ότι οι μεταφορές πρέπει να ανταποκρίνονται στις προσδοκίες για την ατομική κινητικότητα και την επίτευξη των οικονομικών ανταλλαγών· ωστόσο θα πρέπει αυτό να το συνειδητοποιήσουν ιδίως οι επιχειρήσεις, να συνδυάζουν περισσότερο διαδρομές, να εκμεταλλεύονται δυνατότητες μετατόπισης και να χρησιμοποιούν διαδικασίες και τεχνολογίες οι οποίες βοηθούν στη βελτιστοποίηση του όγκου των μεταφορών (π.χ. τηλεργασία, εικονοτηλεδιάσκεψη, βελτιστοποίηση της εγκατάστασης)·

16. υποστηρίζει τους δέκα στόχους που θέτει η λευκή βίβλος για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, καθώς και την επιλογή τους ως κριτηρίων αναφοράς για την επίτευξη του στόχου της μείωσης κατά 60 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Επομένως, η ΕτΠ συνιστά να ενσωματωθεί αυτός ο γενικός στόχος στον κατάλογο με τους στόχους της λευκής βίβλου. Επιπλέον, η ΕτΠ εισηγείται τη συμπλήρωση των προτεινόμενων στόχων με άλλους που θα επικεντρώνονται στη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, τον περιορισμό της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης·

17. επιδοκιμάζει τους στόχους της ελάττωσης στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030, της σταδιακής κατάργησής τους στις πόλεις έως το 2050 και της επίτευξης μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από διοξείδιο του άνθρακα αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030, ακόμα και με φορολογικά μέτρα. Τούτο δε παρά το γεγονός ότι κρίνει τους εν λόγω στόχους υπερβολικά φιλόδοξους. Ως εκ τούτου η Επιτροπή των Περιφερειών θεωρεί ότι πρέπει να τεθούν ενδιάμεσοι στόχοι οι οποίοι θα επιτρέψουν τη χάραξη ενός χάρτη πορείας για την εφαρμογή των μέτρων, την παρακολούθηση της εφαρμογής και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων·

18. εκφράζει την ικανοποίησή της που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να σημειώσει πρόοδο προς την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και, συνεπώς, να εξαλείψει τις στρεβλώσεις που ζημιώνουν τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των τρόπων μεταφοράς με βάση την εσωτερική του συνόλου του εξωτερικού κόστους· υποστηρίζει την πλήρη εσωτερική του κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους (συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και της κυκλοφοριακής συμφόρησης), μέσω μιας εναρμονισμένης φορολογίας για όλους τους τρόπους μεταφοράς και τα έσοδα των οποίων να διατεθούν για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού συστήματος μεταφορών·

19. εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι αρκετές από τις εισηγήσεις των γνωμοδοτήσεων της ΕτΠ ως προς την αστική κινητικότητα έχουν συμπεριληφθεί στη λευκή βίβλο. Υπό αυτό το πρίσμα, η ΕτΠ στηρίζει τον στόχο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να δημιουργηθούν κίνητρα για τη βελτιστοποίηση και την ελαχιστοποίηση των ιδιωτικών και των εμπορευματικών μεταφορών εντός των πόλεων και συμφωνεί ότι οι μεγάλοι στόλοι αστικών λεωφορείων, ταξί και φορτηγών που εκτελούν εργασίες παράδοσης προσφέρονται για το πείραμα της καθιέρωσης των καθαρών οχημάτων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει σωστά ότι η ανάπτυξη και η ταχεία εξάπλωση καθαρών οχημάτων μπορούν να έχουν άμεσα ευεργετικά αποτελέσματα, όπως η μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, καθώς και οφέλη για την υγεία, όπως η βελτίωση της ποιότητας του αέρα στα αστικά κέντρα·

20. στηρίζει επίσης την ιδέα της μεγαλύτερης έμφασης σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς και θεωρεί ότι θα πρέπει να βελτιωθεί η συνολική αποτελεσματικότητα και διαλειτουργικότητα όλων των μέσων μεταφοράς. Εντούτοις, θα πρέπει να αναλυθούν και να εξεταστούν προσεκτικά οι ενεργές πολιτικές που ευνοούν συγκεκριμένα μέσα, με γνώμονα τη δίκαια και διαφανή κατανομή των κονδυλίων για τις μεταφορές· ειδάλλως ελλοχεύει ο κίνδυνος οι λύσεις που θα προκριθούν στον τομέα των μεταφορών να είναι ελάχιστα αποδοτικές. Επιπλέον, η χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς απαιτεί υποδομές και υπηρεσίες προσαρμοσμένες για αυτόν τον σκοπό, οι οποίες θα επιτρέπουν να καλυφθούν οι τρέχουσες ανάγκες·

21. πιστεύει, παρά τα προαναφερθέντα, ότι οι δέκα στόχοι που θέτει η λευκή βίβλος για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών είναι σαφώς υπέρμετρα φιλόδοξοι και άρα ότι θα πρέπει να καθοριστούν ενδιάμεσοι στόχοι και όρια, λαμβανομένων υπόψη των συμπληρωματικών στρατηγικών στόχων που έχει ήδη θέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και σε συνεργασία με τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές. Αυτοί οι ενδιάμεσοι στόχοι πρέπει να αποτελέσουν μέρος της διαδικασίας παρακολούθησης προκειμένου να διασφαλιστεί η ευόδωση του οράματος της λευκής βίβλου·

22. υπενθυμίζει, κυρίως, ότι η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να βασίζεται στην έννοια του γενικού συμφέροντος (ισότητα πρόσβασης για όλα τα μέσα μεταφορών, σεβασμός των κοινωνικών δικαιωμάτων, εσωτερική του εξωτερικού κόστους ...)

23. επισημαίνει ότι το έγγραφο εργασίας (SEC (2011) 391) που συνοδεύει τη λευκή βίβλο (αλλά έχει δημοσιευτεί σε μία γλώσσα μόνο), στο σημείο 137, σε σχέση με την παρακολούθηση του κανονισμού 1370/2007 σχετικά με τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών, αναφέρει ότι «Η Επιτροπή θα προτείνει μια πρωτοβουλία για την εισαγωγή ανταγωνιστικών προσφορών για συμβάσεις όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών»

υψηλής ποιότητας». Αυτή η πρωτοβουλία πρέπει να σέβεται την ικανότητα των τοπικών αρχών για την παροχή, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, υπηρεσιών «κατ'οίκον», χωρίς ανταγωνισμό·

24. ενθαρρύνει την ΕΕ να προβεί σε πραγματική ένταξη των πολιτικών μεταφορών των 27 κρατών μελών (προσαρμογή των εθνικών δομών, σεβασμός του ανταγωνισμού σύμφωνα με τις αρχές του γενικού συμφέροντος, φορολογική εναρμόνιση, καθορισμός ενός νέου ρυθμιστικού πλαισίου που να εφαρμόζεται στα διάφορα επίπεδα της επικουρικότητας) με σεβασμό της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης·

### Ένας ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών

25. τονίζει ότι θα πρέπει να περιοριστεί ο κατακερματισμός της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών προκειμένου να υπάρξει ένα αποτελεσματικό σιδηροδρομικό δίκτυο που θα παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες ως προς τα δρομολόγια, την αξιοπιστία και τη χωρητικότητα. Ως προς τούτο, θα πρέπει να εξευρεθεί μια βιώσιμη και οικονομικά συμφέρουσα λύση για τη δημιουργία ενός δικτύου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που θα ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες ανάγκες αυτού του τύπου μεταφορών. Επιπροσθέτως, πρέπει να υπερκεραστούν καθοριστικής σημασίας τεχνικά εμπόδια όπως το πλάτος των σιδηροτροχιών. Επίσης, είναι προφανές ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και ιδίως η συμπληρωματική χρήση αυτών των δύο τρόπων μεταφοράς, μπορούν να συμβάλουν στην ένταξη των οικονομιών απόκεντρων περιφερειών. Υπό αυτό το πρίσμα και για να εξασφαλιστεί η σωστή λειτουργία αυτών των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, είναι επίσης αναγκαίο να αναπτυχθούν τα κέντρα υλικοτεχνικής υποστήριξης ώστε να εξασφαλιζόμαστε η βέλτιστη διατροφικότητα και η αποτελεσματικότητα του συστήματος στο σύνολό του ενώ παράλληλα θα αποτραπεί η αλόγιστη αύξηση του αριθμού εγκαταστάσεων υλικοτεχνικής υποστήριξης που δεν θα διαθέτουν τα αναγκαία χαρακτηριστικά για ένα σύστημα μεταφορών με σαφέστερο προσανατολισμό υπέρ της διατροφικότητας και της συντροφικότητας·

26. τάσσεται υπέρ της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών που ενισχύεται από α) ένα σαφές, συνεκτικό, πλήρες και σταθερό σύνολο κανόνων για χρήστες και παρόχους υπηρεσιών, β) τη διάδοση προηγμένων λύσεων και τεχνολογιών μεταφορών και γ) την κατασκευή και την αναβάθμιση των κατάλληλων υποδομών. Τούτο προϋποθέτει την ολοκλήρωση της αγοράς υπηρεσιών μεταφορών, την άρση των κανονιστικών, διοικητικών και τεχνικών φραγμών, τη συνεπή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, υψηλότερες προδιαγραφές υπηρεσιών, καθώς και την ενίσχυση των δικαιωμάτων των χρηστών·

27. στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να μην λαμβάνονται υπόψη μόνο οι υπεραστικές συνδέσεις, αλλά και τα υποκείμενα περιφερειακά δίκτυα. Θα πρέπει επίσης να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις παραμεθόριες περιοχές, που αντιμετωπίζουν μια συγκεκριμένη προβληματική όπως π.χ. τις διαφορές στα συστήματα πληρωμών, την τεχνολογία σύνδεσης, τα χρονοδιαγράμματα και τα νομοθετικά πλαίσια·

28. υπενθυμίζει, ωστόσο, ότι το άνοιγμα των σιδηροδρομικών αγορών δεν έχει ακόμα προχωρήσει σε ικανοποιητικό βαθμό. Ως εκ τούτου, εκτιμά ότι θα πρέπει να βελτιωθούν και να τυποποιηθούν οι τεχνικοί και νομικοί κανόνες που διέπουν την αγορά των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ταυτόχρονα, πρέπει να εισαχθούν δυνατότητες για συγχρηματοδότηση·

29. υπενθυμίζει ότι η απελευθέρωση και η άφιξη των νεοεισερχόμενων στην αγορά, όταν συμβαίνουν, πρέπει να συνοδεύεται από την εφαρμογή διατάξεων που θα αυξήσουν το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών (κυρίως τυποποίηση του εξοπλισμού, κυκλοφοριακές συνθήκες, πρότυπα ασφαλείας του δικτύου μέσω του ρόλου των ευρωπαϊκών οργανισμών), δεδομένου ότι αυτός είναι ο μόνος τρόπος που θα ενθαρρύνει τη δημιουργικότητα και τη θέσπιση πιο διαφοροποιημένων υπηρεσιών προς όφελος των καταναλωτών και μιας αληθινής αλλαγής του τρόπου μεταφοράς·

30. τονίζει, όσον αφορά τη μετάβαση από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές, ότι οι στόχοι της λευκής βίβλου για τη μείωση του μεριδίου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για αποστάσεις άνω των 300 χιλιομέτρων δεν είναι αρκετά φιλόδοξοι (30 % μείωση έως το 2030 και 50 % έως το 2050)· στη βάση τούτου καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προτείνει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα κατασκευής σιδηροδρομικών αρτηριών πανευρωπαϊκής εμβέλειας. Μόνο αυτός ο τύπος υποδομών μπορεί να επιτρέψει τη μακροπρόθεσμη κατάργηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για μεγάλες αποστάσεις, ενισχύοντας παράλληλα την εδαφική συνοχή, ιδίως με τις χώρες της περιφέρειας·

31. είναι υπέρ της πλήρους εφαρμογής της πρωτοβουλίας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» και της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Επιδοκιμάζει επίσης την ιδέα της «Γαλάζιας Ζώνης» ως πρώτο βήμα για τη δημιουργία ενός συμπαγούς συστήματος θαλάσσιων υπηρεσιών, το οποίο θα πρέπει να συμπληρώνουν οι θαλάσσιες αρτηρίες και να συνοδεύεται από μια νέα έμφαση στη χρήση των πλοίων ως πραγματικών κινητών υποδομών·

32. θεωρεί ότι πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη η σύνδεση των εξόχως απόκεντρων περιφερειών με την ευρωπαϊκή ήπειρο και με τις γειτονικές τρίτες χώρες· η δυσκολία πρόσβασης που πλήττει παραδοσιακά αυτές τις περιοχές τις εμποδίζει και να συμμετάσχουν πλήρως στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά, αλλά και να αναπτύξουν τις οικονομίες τους με την περιφερειακή ένταξη στη γεωγραφική τους ζώνη·

33. εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η λευκή βίβλος του 2011 αποτελεί οπισθοδρόμηση σε σχέση με τη βίβλο του 2001 (με την οποία θεσπίστηκαν οι θαλάσσιες αρτηρίες) όσον αφορά την πολιτική προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών. Εκφράζει ιδίως τη λύπη της για το γεγονός ότι στον συνημμένο στη λευκή βίβλο κατάλογο των πρωτοβουλιών δεν υπάρχουν πληροφορίες ούτε για το μέλλον των θαλάσσιων αρτηριών ούτε για το μέλλον του προγράμματος Marco Polo·

34. υποστηρίζει επίσης την άποψη ότι οι περιφέρειες στις οποίες, λόγω τοπογραφικών συνθηκών, οι εκπομπές από τις μεταφορές έχουν πολύ σημαντικότερες επιπτώσεις (όπως είναι οι ορεινές περιοχές) χρειάζονται ίδιες ρυθμίσεις και μέτρα, προκειμένου να μειώσουν τον όγκο των μεταφορών και τις σχετικές επιπτώσεις σε τέτοιο βαθμό, που να μπορούν να αποκλειστούν τα προβλήματα για την ανθρώπινη υγεία και για το περιβάλλον·

35. πιστεύει ότι θα πρέπει να καταβληθούν επιπλέον προσπάθειες για την προώθηση αρτιότερων και πιο αποτελεσματικών λύσεων μεταφορών, οι οποίες θα βελτιώνουν τη σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Ευρώπης και των νησιωτικών και εξόχως απόκεντρων περιοχών της, καθώς και τη σύνδεση όλων αυτών με τις περιοχές που βρίσκονται πέραν των εξωτερικών συνόρων της ΕΕ·



36. τονίζει επίσης ότι, πέραν της σύσφιξης των δεσμών της Ανατολικής με τη Δυτική Ευρώπη, θα πρέπει, για λόγους συνοχής και ανταγωνιστικότητας, να ληφθεί μέριμνα έτσι ώστε να καταστούν αποτελεσματικές οι συνδέσεις της Κεντρικής Ευρώπης με τα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ, καθώς και τις απόμακρες περιφέρειες που συνδέουν την Ευρώπη με τις περιοχές του Ατλαντικού και της Μεσογείου. Ως προς τούτο, η ΕτΠ θα ήθελε να υπογραμμίσει τη σημασία των λιμένων και των αερολιμένων και των διασυνδέσεων τους με το ηπειρωτικό τμήμα στην προσπάθεια περαιτέρω ένταξης της ΕΕ στην παγκόσμια αγορά, δηλαδή στις περιοχές της Αφρικής, της Αμερικής και της Ασίας, καθώς και των στρατηγικών δυνατοτήτων των νησιών του Ατλαντικού ως εφοδιαστικών κόμβων μεταφοράς.

37. σημειώνει ότι καταβάλλονται ιδιαίτερες προσπάθειες για τη στοχοθετημένη ανάπτυξη των πέντε μεγάλων αξόνων που έχουν προσδιοριστεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στο πλαίσιο των κατευθυντήριων γραμμών για τις μεταφορές στην Ευρώπη και τις γειτονικές περιοχές. Από την άποψη αυτή, ο κεντρικός άξονας θα απαιτήσει μεγαλύτερες προσπάθειες από την ΕΕ και τα κράτη από τα οποία διέρχεται. Η ΕτΠ χαιρετίζει τον στόχο της ευελκτικής διαμόρφωσης του κεντρικού δικτύου που χαράσσεται στο πλαίσιο του ΔΕΔ-V. Αυτό θα απαιτήσει διαφανείς μεθόδους αξιολόγησης που εγγυώνται τόσο την ασφάλεια των πραγματοποιηθεισών επενδύσεων όσο και το συνεχή εκσυγχρονισμό και την επέκταση του ΔΕΔ-V.

38. επιδοκμάζει την πρόταση περί αναθεώρησης του κανονισμού για τις χρονουρίδες (slots) για να προαχθεί η αποτελεσματικότερη χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων. Ωστόσο, πριν ληφθεί οποιαδήποτε τελική απόφαση όσον αφορά στα νέα δρομολόγια, θα πρέπει να υπάρξει προσεκτική εξέταση όλων των παραμέτρων, ιδίως στην περίπτωση των αερολιμένων που βρίσκονται σε αστικά κέντρα όπου ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος γίνεται ακόμα πιο αισθητός.

39. σημειώνει ότι είναι σημαντικό να εναρμονιστεί η ανταγωνιστικότητα με το εργασιακό θεματολόγιο και να αξιοποιηθεί ο κοινωνικός διάλογος, προκειμένου να αποφευχθούν κοινωνικές συγκρούσεις, οι οποίες έχει αποδειχθεί ότι προκαλούν σημαντικές οικονομικές απώλειες σε πολλούς τομείς.

40. επικροτεί τις πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ασφάλειας μέσω μιας σφαιρικής προσέγγισης που θα συνδυάζει την πολιτική, τη νομοθεσία και την παρακολούθηση της ασφάλειας των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών. Υπό αυτήν την έννοια, ένα ζήτημα καθοριστικής σημασίας είναι η αναβάθμιση των μεθόδων ελέγχου ασφάλειας, οι οποίες θα επιτρέπουν τον έλεγχο μεγαλύτερου αριθμού επιβατών με την ελάχιστη ταλαιπωρία, χωρίς ωστόσο να παραβιάζονται τα θεμελιώδη ατομικά δικαιώματα των επιβατών.

41. ενστερνίζεται το όραμα των μηδενικών απωλειών και της οδικής ασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επισημαίνοντας παράλληλα τα συναφή προβλήματα και το φιλόδοξο του εγχειρήματος. Εδώ χρειάζεται μια διαφοροποιημένη προσέγγιση, για παράδειγμα με τον συσχετισμό της έντασης της κυκλοφορίας με τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των πόλεων και μεταξύ των περιφερειών όσον αφορά τον αριθμό των θανάτων από τροχαία και τα μέτρα που έχουν ληφθεί. Τα γενικά πρότυπα θα είχαν δυσανάλογες επιπτώσεις για τις πόλεις και τις περιφέρειες που έχουν ήδη λάβει αποτελεσματικά μέτρα για να μειωθεί ο αριθμός των τροχαίων. Η οδική ασφάλεια δεν εξαρτάται μόνο από την τεχνολογία, αλλά και από τη νοοτροπία των ατόμων. Η ΕτΠ εισηγείται την εναρμόνιση των περιοδικών τεχνικών ελέγχων των οχημάτων και την προσθήκη του θέματος της οδικής ασφάλειας στα προγράμματα των σχολών οδηγών σε όλη την Ευρώπη. Τέτοιοι εναρμονισμένοι έλεγχοι θα μπορούσαν επίσης να

εφαρμόζονται και για άλλα θέματα, όπως η εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης η αλλαγή ανθρωπίνων προτύπων συμπεριφοράς μπορεί να οδηγήσει στη μείωση του όγκου μεταφορών και να ενισχύσει έτσι σημαντικά την ασφάλεια των μεταφορών.

42. τα μέτρα που αφορούν την οδική ασφάλεια πρέπει να βασίζονται σε παραδείγματα ορθής πρακτικής και να παρέχουν περιθώρια ρύθμισης και προσαρμογής ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες. Σε αυτό το πλαίσιο, επισημαίνεται επίσης η προηγούμενη γνωμοδότηση της ΕτΠ για τις κατευθυντήριες γραμμές της πολιτικής για την οδική ασφάλεια την περίοδο 2011-2020.

43. όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, η χρήση του ευρωπαϊκού συστήματος σηματοδότησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (ERTMS) θα πρέπει να γίνει ο κανόνας σε όλες τις γραμμές των σιδηροδρόμων. Θα πρέπει εν προκειμένω να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα διασυνοριακά τμήματα, στα οποία οι διαφορές των συστημάτων ασφαλείας εξακολουθούν να είναι αιτία συμφόρησης.

44. επαναλαμβάνει, ως προς τούτο, την υποστήριξή της στην πρόταση εναρμόνισης των ποικίλων ορισμών της έννοιας του «σοβαρού ατυχήματος», προκειμένου να παρακολουθείται και να αξιολογείται καλύτερα η αποτελεσματικότητα της πολιτικής οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, προτείνει τη θέσπιση πρόσβασης και διαλειτουργικότητας των μητρώων καταγραφής των τροχαίων παραβάσεων, ώστε να υπάρχει δυνατότητα επιβολής ποινών με γνώμονα τις παραβάσεις που έχουν διαπραχθεί από το ίδιο άτομο σε άλλα κράτη μέλη.

#### **Καινοτομία για το μέλλον - τεχνολογία και συμπεριφορά**

45. υποστηρίζει απολύτως τη θέση της λευκής βίβλου για την ευρωπαϊκή πολιτική έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των μεταφορών περί πραγματοποίησης κοινών ερευνητικών εγχειρημάτων. Επίσης συμφωνεί ως προς τα σημεία στα οποία θα πρέπει να δοθεί βαρύτητα, ήτοι α) την απόδοση των οχημάτων μέσω της χρήσης νέων κινητήρων, υλικών και σχεδιασμού, β) τη χρήση καθαρότερων μορφών ενέργειας, μέσω της εκμετάλλευσης νέων ενεργειακών πηγών και συστημάτων πρόωσης και γ) την καλύτερη χρήση του δικτύου και ασφαλέστερες λειτουργίες για τις υποδομές και το άτομο με συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών.

46. επικροτεί την πρόταση της λευκής βίβλου περί θέσπισης κατάλληλων προτύπων για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα οχήματα όλων των κατηγοριών, την καθιέρωση κανόνων διαλειτουργικότητας των εγκαταστάσεων φόρτισης για τα καθαρά οχήματα, καθώς και τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών και προτύπων για τις υποδομές ανεφοδιασμού. Όλα δε αυτά τα μέτρα θα πρέπει να υλοποιηθούν με τη συνδρομή των τοπικών και περιφερειακών αρχών.

47. τονίζει τη σημασία της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη μείωση της ρύπανσης από τα οχήματα στην πηγή, με τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, σε συνδυασμό με πρότυπα για την ενίσχυση της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας των οχημάτων. Παράλληλα είναι σημαντικό να συνδυάζονται οι ουσιαστικές τεχνικές βελτιώσεις στην τεχνολογία των οχημάτων με την τήρηση των ορίων όσον αφορά την ηχορύπανση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα.

48. θεωρεί ότι η συμπεριφορά στην οδήγηση και στις μετακινήσεις αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την επίτευξη των στόχων της λευκής βίβλου. Επομένως, η ΕτΠ χαιρετίζει αφενός μεν όλες τις πρωτοβουλίες του εγγράφου που αποσκοπούν στην ενημέρωση του κοινού ως προς τις εναλλακτικές λύσεις στα συμβατικά μέσα ατομικής μεταφοράς, αφετέρου δε τα μέτρα για τη

βελτίωση της συμπεριφοράς στην οδήγηση. Εντούτοις, η ΕτΠ κρίνει ότι απαιτούνται περισσότερες ενέργειες στο ζήτημα της συμπεριφοράς στις μετακινήσεις, στην προσπάθεια, κυρίως, να προετοιμαστούν οι μελλοντικοί Ευρωπαίοι πολίτες προκειμένου να αντιμετωπίσουν διαφορετικά το θέμα των μετακινήσεων και να προσαρμοστούν κατάλληλα οι υποδομές των μεταφορών·

### Αστική κινητικότητα

49. επιδοκμάζει τις προτάσεις της λευκής βίβλου σχετικά με τα σχέδια αστικής κινητικότητας. Η ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τουλάχιστον για τις μεγαλύτερες πόλεις, αποτέλεσε ένα από τα βασικά αιτήματα που διατύπωσε η ΕτΠ στη γνωμοδότησή της με θέμα την πράσινη βίβλο·

50. παραπέμπει στην άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι ένα μεγάλο μέρος των εξωτερικών επιπτώσεων του συστήματος μεταφορών γίνεται αισθητό κυρίως σε πυκνοκατοικημένες περιοχές. Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές γνωρίζουν καλύτερα πώς λύνονται αυτά τα προβλήματα. Ως εκ τούτου είναι σημαντικό ότι να διαθέτουν και τα εργαλεία προς αντιμετώπιση των εν λόγω προβλημάτων. Πρέπει να τηρηθεί η αρχή της επικουρικότητας, αλλά η ΕΕ μπορεί να υποστηρίξει τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές στο έργο τους, ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ τους, την ανταλλαγή εμπειριών και προσφέροντας κίνητρα για μια αλλαγή στάσης·

51. υποστηρίζει τη θέσπιση μέτρων για την προετοιμασία βιώσιμων σχεδίων και ελέγχον της αστικής κινητικότητας. Πρέπει όμως να διασφαλιστεί η τήρηση της αρχής της επικουρικότητας και η λήψη των αποφάσεων από τις αυτοδιοικητικές αρχές. Επαναλαμβάνει την προηγούμενη γνωμοδότησή της σχετικά με την εισαγωγή ενός νέου χρηματοδοτικού μέσου στο πλαίσιο των δημοσιονομικών προοπτικών για την περίοδο 2014-2020 το οποίο θα επιτρέψει τη συγχρηματοδότηση των σχεδίων αστικής κινητικότητας. Η υποβολή αίτησης για διενέργεια ελέγχου αστικής κινητικότητας θα μπορούσε, για παράδειγμα, να συμβάλει στη διαδικασία καθιέρωσης ενός ευρωπαϊκού βραβείου για εξέχουσες και «μεταδόσιμες» πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών, κατ'αντιστοιχία με το πανευρωπαϊκό σύστημα «γαλάζιας σημαίας». Το εν λόγω βραβείο θα μπορούσε να απονέμεται σε αστικές περιοχές με χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και συμφόρησης, βάσει και παλαιότερης εισήγησης της ΕΤΠ·

52. πιστεύει ότι οι άρτια σχεδιασμένες πόλεις, που προκρίνουν διαδικασίες αποτελεσματικότερης παραγωγής και φροντίζουν να καταργήσουν τις περιττές μεταφορικές λύσεις, διευκολύνουν την κυκλοφορία ατόμων, αγαθών και υπηρεσιών. Ως εκ τούτου, η ΕτΠ θεωρεί η πολεοδομία και ο σχεδιασμός της κινητικότητας πρέπει να εξετάζονται με ένα πιο σφαιρικό τρόπο·

53. παρακολουθεί με ενδιαφέρον τις τοπικές πρωτοβουλίες που προβλέπουν την χρέωση της χρήσης των αστικών οδικών υποδομών και τον περιορισμό της πρόσβασης σε αυτές, ενώ υποστηρίζει και τη θέσπιση κοινών τεχνικών προδιαγραφών που θα εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα, ώστε οι πρωτοβουλίες αυτές να μην αποτελέσουν νέα τεχνικά εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης·

54. επισημαίνει την καταλυτική λειτουργία των τεχνικών και οργανωτικών λύσεων των τεχνολογιών της πληροφορίας στην εξέλιξη των νέων μοντέλων κινητικότητας βάσει της συνδυαστικής χρήσης όλων των μέσων μεταφοράς τόσο για τις μετακινήσεις ατόμων όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές (π.χ. ηλεκτρονικά

συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και φορτωτικές στις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές, ηλεκτρονική δρομολόγηση, εντοπισμός φορτίου και πληροφορίες παράδοσης σε πραγματικό χρόνο) προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η χρήση των υφιστάμενων ελαφρών μεταφορών (συλλογική χρήση των οχημάτων, ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων για μικρές αποστάσεις, από κοινού χρήση αυτοκινήτου, αρχιτεκτονική και συγκοινωνιακές συνδέσεις, προτεραιότητα στη χρήση λεωφορείου και τραμ), εφόσον η μεγάλη πρόκληση της διαχείρισης του τοπικού και περιφερειακού συστήματος μεταφορών δεν αναφέρεται στη λευκή βίβλο·

55. συμφωνεί με την πρόταση χάραξης στρατηγικής για την επίτευξη του στόχου της αστικής εφοδιαστικής μηδενικών εκπομπών, που θα συμπεριλαμβάνει παραμέτρους χωροταξίας, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων συνδέσεων, χρέωση και τεχνολογικά πρότυπα οχημάτων. Τούτο μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη σύναψη κοινών δημόσιων συμβάσεων για την επιλογή οχημάτων χαμηλών εκπομπών σε εμπορικούς στόλους (φορτηγά παραδόσεων, ταξί, λεωφορεία, ...)

56. ζητά η σχέση μεταξύ της αστικής διάστασης της πολιτικής μεταφορών και της ευρύτερης έννοιας της χωροταξίας να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη για τη βελτίωση όχι μόνο των αστικών μεταφορών και των υποδομών, αλλά και για την καταπολέμηση της αστικής εξάπλωσης και να επανεξεταστεί η σχέση της πόλης με το άμεσο περιβάλλον της (αστικό / αγροτικό). από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση στην ενίσχυση των δημοσίων επιβατικών μεταφορών μικρών αποστάσεων·

### Σύγχρονες υποδομές, ευφυής χρέωση και χρηματοδότηση

57. υποστηρίζει, στο πλαίσιο της αναθεώρησης της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ, την εγκαθίδρυση ενός βασικού δικτύου στρατηγικών ευρωπαϊκών υποδομών που θα εμπερικλείει όλες τις περιφέρειες της ΕΕ καθώς και τα κύρια σημεία αναφοράς για τις μεταφορές και την υλικοτεχνική υποστήριξη, υπό τη μορφή ενός ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών δίχως σημεία συμφόρησης, ο οποίος θα συνδέεται καταλλήλως με την παγκόσμια αγορά·

58. σημειώνει ότι οι στόχοι της λευκής βίβλου δεν μπορούν να εκπληρωθούν πλήρως, εάν δεν διατεθούν τα κατάλληλα κονδύλια, βάσει των ιδιαιτεροτήτων περιφερειακής συνοχής κάθε κράτους μέλους και των δεσμεύσεων που προβλέπει το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης. Τονίζεται πως η λευκή βίβλος αποφεύγει το θέμα των δημοσιονομικών και μη πόρων στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και υποδομών. Ως προς τούτο, η ΕτΠ υποστηρίζει την πρόταση προσφυγής σε ένα ευρωπαϊκό δάνειο ή σε ευρωμόλογα για τη βασική χρηματοδότηση των αναγκαίων υποδομών μεταφορών. Η ΕτΠ υπενθυμίζει ότι αυτή η μαζική επένδυση θα πρέπει να παροτρύνεται από μια πραγματική πολιτική βούληση στο ανώτατο επίπεδο, διαφορετικά οι φιλοδοξίες της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών που είναι ουσιαστικής σημασίας για την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα θα παραμείνουν ευσεβής πόθος·

59. παρατηρεί ότι η πολιτική συνοχής έχει τους δικούς της στόχους ως μέρος μιας συνολικής προσπάθειας περιφερειακής ανάπτυξης και, άρα, θα ήταν προτιμότερο τα κονδύλια της να μην χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να προωθηθεί η συνοχή των έργων υποδομής που χρηματοδοτούνται από την πολιτική συνοχής με τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών·

60. εμμένει στην ανάγκη αφενός αναθεώρησης των πόρων που θα διατεθούν στις υποδομές μεταφορών υπό τον μελλοντικό προϋπολογισμό της ΕΕ και αφετέρου ενθάρρυνσης της συμμετοχής του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα με πιο διαφανή τρόπο. Επιπλέον, η ΕτΠ τάσσεται υπέρ της χρήσης νέων χρηματοδοτικών μέσων στον τομέα των μεταφορών και δη διά της πρωτοβουλίας ομολόγων για ευρωπαϊκά έργα·

61. σημειώνει ότι η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, η εξάλειψη των φορολογικών στρεβλώσεων και των αδικαιολόγητων επιδοτήσεων, καθώς και ο ελεύθερος και ανόθευτος ανταγωνισμός θα πρέπει να αποτελούν μέρος του μελλοντικού προτύπου που βασίζεται στην εναρμόνιση των επιλογών της αγοράς με την ανάγκη για βιωσιμότητα. Συνεπώς, η ΕτΠ υποστηρίζει το μοντέλο της έξυπνης χρέωσης και φορολογίας που προβλέπει την πλήρη και υποχρεωτική εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, της τοπικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης των λιμένων και των αερολιμένων, καθώς και της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα στην θάλασσα. Παράλληλα, ζητά τη διερεύνηση της δυνατότητας επιβολής τελών εσωτερίκευσης σε όλες τις εσωτερικές πλωτές οδούς στην επικράτεια της ΕΕ. Η ανεπάρκεια εναλλακτικών επιλογών μεταφοράς από και προς τις νησιωτικές και τις εξόχως απόκεντρες περιοχές θα ληφθεί υπόψη κατά τον προσδιορισμό των εφαρμοστέων τιμολογίων για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών·

62. τονίζει ωστόσο την ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα ειδικά προβλήματα των απομακρυσμένων περιοχών στις μελλοντικές διατάξεις για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους (Eurovignette και οι συνέπειές της). Κάθε διάταξη που δεν λαμβάνει υπόψη το

μειονέκτημα της απόστασης στην πραγματικότητα τιμωρεί τους παράγοντες και τους οικονομικούς φορείς των απομακρυσμένων περιοχών·

63. υπογραμμίζει ότι, παρά τη σημασία αυτών των μέτρων, οι στόχοι ενόψει του 2016 και 2020 κρίνονται υπέρμετρα φιλόδοξοι και –βάσει της εμπειρίας από παλαιότερα και σημερινά μέτρα (π.χ. νομοθεσία περί ευρωπαϊκού αυτοκόλλητου σήματος)– δύσκολοι στην εφαρμογή τους·

#### **Η εξωτερική διάσταση**

64. υποστηρίζει πλήρως την εξωτερική διάσταση της λευκής βίβλου. Επισημαίνει δε τη σημασία της επέκτασης των κανόνων της εσωτερικής αγοράς μέσω εργασιών σε διεθνείς οργανισμούς, της προαγωγής των ευρωπαϊκών προτύπων για την ασφάλεια υποδομών, την ασφάλεια προσώπων, τον ιδιωτικό βίο και το περιβάλλον σε όλο τον κόσμο με διμερή και πολυμερή συνεργασία καθώς και της προώθησης του διαλόγου στον τομέα των μεταφορών με τους κύριους εταίρους·

65. καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναπτύξει περαιτέρω την ιδέα της διεθνούς διάστασης του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και να ενσωματώσει πλήρως τη μεσογειακή και την ατλαντική διάσταση των μεταφορών, οι οποίες επηρεάζουν αναμφίβολα την ανάπτυξη των μεταφορών στην ΕΕ και ως εκ τούτου αποτελούν ένα ουσιαστικό μέσο για την ενίσχυση της απαραίτητης συνεργασίας μεταξύ των δύο ακτών της Μεσογείου και την ανταγωνιστική και βιώσιμη ένταξή τους στην παγκόσμια αγορά.

Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 2011

*Η Πρόεδρος*  
της Επιτροπής των Περιφερειών  
Mercedes BRESSO