

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

P8_TA(2015)0310

Εφαρμογή της Λευκής βίβλου του 2011 για τις μεταφορές**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα (2015/2005(INI))**

(2017/C 316/16)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη τη δημόσια ακρόαση με τίτλο «Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα», η οποία διεξήχθη από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού στις 17 Μαρτίου 2015,
- έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 22ας Απριλίου 2015 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — πρόοδος και προκλήσεις»,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 15ης Δεκεμβρίου 2011 σχετικά με τον οδικό χάρτη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών ⁽¹⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές ⁽²⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Ιουλίου 2007 σχετικά με την ανακοίνωση «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας» ⁽³⁾,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Φεβρουαρίου 2003 σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την «ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» ⁽⁴⁾,
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)0370),
- έχοντας υπόψη την επερχόμενη διάσκεψη για την κλιματική αλλαγή (COP21) στο Παρίσι τον Δεκέμβριο του 2015,
- έχοντας υπόψη τη δέσμη μέτρων της Ενεργειακής Ένωσης με τίτλο «Στρατηγική πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση με μακρόπνοη πολιτική για την κλιματική αλλαγή» (COM(2015)0080),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης και 24ης Οκτωβρίου 2014 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά της Ευρώπης» (COM(2015)0192),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα» (COM(2013)0913),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020 ⁽⁵⁾,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,

⁽¹⁾ EE C 168 E της 14.6.2013, σ. 72.⁽²⁾ EE C 351 E της 2.12.2011, σ. 13.⁽³⁾ EE C 175 E της 10.7.2008, σ. 556.⁽⁴⁾ EE C 43 E της 19.2.2004, σ. 250.⁽⁵⁾ EE C 56 E της 26.2.2013, σ. 54.

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A8-0246/2015),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές έθεσε μια φιλόδοξη ατζέντα για τον μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και τη δημιουργία ενός πραγματικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί κινητήριο δύναμη της οικονομίας της ΕΕ, απασχολώντας περίπου 10 εκατομμύρια ανθρώπους και αντιστοιχώντας σε ποσοστό περίπου 5 % του ΑΕγχΠ, και ότι θα πρέπει να παραμείνει πρωτοπόρος στη δημιουργία περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης και θέσεων εργασίας και στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας, της βιώσιμης ανάπτυξης και της εδαφικής συνοχής·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές αποτελούν τομέα στον οποίο η Ευρώπη κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως, τόσο στις κατασκευαστικές όσο και στις μεταφορικές δραστηριότητες, και ότι είναι κρίσιμης σημασίας να συνεχίσουν οι ευρωπαϊκές μεταφορές να αναπτύσσονται, να επενδύουν και να ανανεώνονται με βιώσιμο τρόπο, προκειμένου να διατηρήσουν την τεχνολογική τους πρωτοπορία σε παγκόσμιο επίπεδο, να εξακολουθήσουν να εξαγουν τα πλούτη τους παγκοσμίως και να διατηρήσουν την ανταγωνιστική θέση τους σε όλους τους τρόπους μεταφοράς στο πλαίσιο μιας παγκόσμιας οικονομίας που χαρακτηρίζεται ολοένα και περισσότερο από την ανάδυση ισχυρών νέων παικτών και νέων επιχειρηματικών μοντέλων·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι αλλάζουν οι συνθήκες της κοινωνίας μας ως αποτέλεσμα της ψηφιοποίησης, της αστικοποίησης, της παγκοσμιοποίησης και της δημογραφικής αλλαγής, και ότι χρειαζόμαστε μια μεταβολή των υφιστάμενων προτύπων της πολιτικής μεταφορών, ώστε να μπορεί να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις·
- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές αποτελούν το θεμέλιο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των αγαθών και των υπηρεσιών, στο οποίο εδράζεται η ενιαία αγορά, και ότι η ελεύθερη κυκλοφορία αποτελεί συγχρόνως ισχυρό μέσο για την ολοκλήρωση εντός της Ένωσης και βασικό παράγοντα για την απόδοση της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και του ευρωπαϊκού εμπορίου·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές εξακολουθούν να εξαρτώνται σχεδόν εξ ολοκλήρου από τα ορυκτά καύσιμα και ότι είναι ο μοναδικός τομέας στον οποίο οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου έχουν αυξηθεί τα τελευταία 25 έτη, καθώς και ότι χωρίς την πρόσφατη οικονομική ύφεση η αύξηση των εκπομπών θα ήταν ακόμα μεγαλύτερη·
- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι υφίσταται επιτακτική ανάγκη να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση και βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών και να μειωθεί η εξάρτησή του από το πετρέλαιο και τους ορυκτούς ενεργειακούς πόρους με αποδοτικό από άποψη κόστους τρόπο, χωρίς να θυσιαστεί η ανταγωνιστικότητά του και να περιοριστεί η κινητικότητα, σύμφωνα με τους στόχους που τίθενται στη Λευκή Βίβλο·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα προηγμένα βιώσιμα βιοκαύσιμα, και δη αυτά τα οποία παράγονται από την επεξεργασία αποβλήτων και καταλοίπων, σύμφωνα με την ιεραρχία της διαχείρισης αποβλήτων⁽¹⁾, αντιπροσωπεύουν ένα αναξιοποίητο δυναμικό για τη μείωση της εξάρτησης του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο και για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον κλάδο των μεταφορών·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η επιτυχής ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) εντός των συμφετωνημένων χρονικών πλαισίων, να συνδεθούν κατά τρόπο αποτελεσματικό τα δίκτυα μεταφορών όλων των περιφερειών της ΕΕ, διασυνδέοντας τις γεωγραφικώς απόμακρες περιφέρειες με το κέντρο της ΕΕ, και να εξαλειφθούν οι διαφορές μεταξύ των επιπέδων ανάπτυξης και συντήρησης των υποδομών, ειδικά μεταξύ των ανατολικών και δυτικών τμημάτων της ΕΕ·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι επενδύσεις στις υποδομές στον τομέα των μεταφορών έχουν θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη, στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στο εμπόριο, και ότι, συνεπώς, είναι απαραίτητο να εξαλειφθούν τα εμπόδια που δυσχεραίνουν τις ιδιωτικές επενδύσεις στην υποδομή στον τομέα των μεταφορών·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υποδομές στον τομέα των μεταφορών απαιτούν συνήθως χρηματοδότηση σε μακροπρόθεσμη βάση και ότι το ύψος των επενδύσεων έχει μειωθεί το τελευταίο διάστημα λόγω της έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ των νομοθετών, των φορέων υλοποίησης έργων και του χρηματοπιστωτικού τομέα·

⁽¹⁾ Όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών.

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι επί σειρά ετών παρατηρείται σημαντική ανεπάρκεια επενδύσεων στον τομέα των υποδομών των δημόσιων μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ και ότι η βελτίωση των εγκαταστάσεων για τους πεζούς, τους ηλικιωμένους και τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα συγκαταλέγεται στους στόχους της Ένωσης και απαιτεί πρόσθετους πόρους·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας από τους κύριους στόχους της Λευκής Βίβλου θα πρέπει να είναι η ανάδειξη των ατόμων, καθώς και των δικαιωμάτων των επιβατών, σε κεντρικό στόχο της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η καινοτομία και τα ευφυή συστήματα μεταφορών πρέπει να διαδραματίσουν μείζονα ρόλο στην ανάπτυξη ενός σύγχρονου, αποτελεσματικού, βιώσιμου και διαλειτουργικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, στο οποίο θα έχουν πρόσβαση όλοι·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πολυτροπικά δίκτυα και η ολοκλήρωση των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και υπηρεσιών δύνανται να ευνοήσουν τη βελτίωση των συνδέσεων των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και την αύξηση της αποδοτικότητας, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των ανθρακούχων και άλλων επιβλαβών εκπομπών·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η δημιουργία ενός πραγματικού Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών δεν θα είναι δυνατή χωρίς την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ από τα κράτη μέλη και, εφόσον χρειαστεί, την απλούστευση του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου με στόχο τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και βελτιωμένης επιβολής·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι αναγκαίο να εξαλειφθούν όλα τα εναπομείναντα εμπόδια, οι τεχνικές ασυμβατότητες και οι επαχθείς διοικητικές διαδικασίες που εμποδίζουν την επίτευξη ενός πλήρως ενοποιημένου συστήματος μεταφορών, και να παρεμποδισθούν τυχόν νέα μέτρα που θέσπιζουν τα κράτη μέλη και που θέτουν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών·
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς πρέπει να συμβαδίσει με ποιοτικές θέσεις απασχόλησης και αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας, υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και δίκαιο ανταγωνισμό σε όλα τα κράτη μέλη·
- ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η τελευταία έκθεση της Επιτροπής για την οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση ⁽¹⁾ δείχνει ότι το 2014 μειώθηκαν κατά 1 % στην Ευρώπη οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα, ποσοστό πολύ χαμηλότερο από τη μείωση της τάξης του 8 % που κατεγράφη το 2012 και ξανά το 21013·

Εφαρμογή και ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου

1. χαιρετίζει την πρόθεση της Επιτροπής να προβεί σε ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου, με σκοπό να αξιολογηθεί η επιτευχθείσα πρόοδος και να προταθούν περαιτέρω δράσεις για την εκπλήρωση των στόχων της· θεωρεί ότι, αν και είναι πολύ νωρίς για μια πλήρη αξιολόγηση του αντικτύπου μιας σειράς μέτρων πολιτικής που ελήφθησαν από την έγκριση της Λευκής Βίβλου, είναι αναγκαίος ένας απολογισμός προκειμένου να ληφθεί μια γενική εικόνα της κατάστασης της εφαρμογής των 40 πρωτοβουλιών και των 131 σημείων δράσης που παρατίθενται στο παράρτημά της·
2. επαναλαμβάνει τη στήριξή του στους στόχους που ορίζονται στη Λευκή Βίβλο και στους «Δέκα στόχους για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών: σημεία αναφοράς για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 60 %»· τονίζει ότι η ενδιάμεση επανεξέταση θα πρέπει να διατηρήσει τουλάχιστον το επίπεδο φιλοδοξίας των στόχων που τέθηκαν το 2011 και να προτείνει συγκεκριμένα, ρεαλιστικά και τεκμηριωμένα μέτρα και πρωτοβουλίες για την αύξηση, την επίτευξη και τον εξορθολογισμό των προσπαθειών επίτευξής τους· καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο ο πίνακας των δράσεων που παρατίθενται στη Λευκή Βίβλο επαρκεί για την επίτευξη των πρωταρχικών στόχων της, και να προτείνει πρόσθετα νομοθετικά μέτρα·
3. καλεί την Επιτροπή να επικαιροποιήσει τους στόχους για τη μείωση των εκπομπών στη Λευκή Βίβλο σύμφωνα με το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 5ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με ένα πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030 ⁽²⁾ και τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης και 24ης Οκτωβρίου 2014 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030, και να προτείνει μέτρα που θα αποσκοπούν στην περαιτέρω μείωση των εκπομπών που προέρχονται από τις μεταφορές, προκειμένου να βοηθήσει τα κράτη μέλη να πετύχουν τον συνολικό «δεσμευτικό στόχο της ΕΕ για εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990» («με τις μειώσεις τους τομείς του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και εκτός αυτού να ανέρχονται αντιστοίχως στο 43 % και στο 30 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005»)

⁽¹⁾ Οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Μάρτιος 2015.

⁽²⁾ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P7_TA(2014)0094.

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

4. τονίζει ότι ο στόχος μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές για το 2030 θα πρέπει να οριστεί σε ένα επίπεδο που να επιτρέπει την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της Λευκής Βίβλου για μείωση τουλάχιστον κατά 60 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές έως το 2050· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να προτείνει μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τον περιορισμό των ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα των μεταφορών·

Γενικές αρχές: αλλαγή τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και συντροπικότητα

5. τονίζει ότι μια ευρωπαϊκή πολιτική για βιώσιμη κινητικότητα πρέπει να στηριχθεί σε ένα ευρύ φάσμα εργαλείων πολιτικής για μια στροφή προς τους λιγότερο ρυπογόνους και περισσότερο ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφορών με αποδοτικό από άποψη κόστους τρόπο· επισημαίνει ότι η μετατόπιση της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά είναι αναγκαία για την αποσύνδεση της κινητικότητας από τις αρνητικές επιπτώσεις του παρόντος συστήματος μεταφορών, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, τα ατυχήματα και η κλιματική αλλαγή· αντιλαμβάνεται ότι η πολιτική αλλαγής τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών δεν έχει αποδώσει ικανοποιητικά αποτελέσματα μέχρι στιγμής· τονίζει, συνεπώς, ότι όλοι οι τρόποι μεταφορών πρέπει να βελτιστοποιηθούν και να καταστούν πιο φιλικό προς το περιβάλλον, πιο ασφαλείς και πιο αποδοτικοί ενεργειακά, προκειμένου να επιτευχθεί ένα υψηλό επίπεδο κινητικότητας και περιβαλλοντικής προστασίας·

6. θεωρεί ότι η ανάπτυξη των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφορών, και ότι η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών πρέπει, ως εκ τούτου, να βασιστεί στην αποτελεσματική συντροπικότητα, στο πλαίσιο της οποίας θα πρέπει να ευνοείται, ει δυνατόν, η χρήση των περισσότερο ενεργειακά αποδοτικών και βιώσιμων τρόπων μεταφορών· θεωρεί ότι αυτό θα οδηγήσει σε μια βέλτιστη ανακατανομή μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και θα παράσχει διαλειτουργικότητα εντός και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, θα προωθήσει πιο βιώσιμες αλυσίδες μεταφορών και εφοδιαστικής και θα ενισχύσει την αδιάλειπτη ροή κυκλοφορίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των κόμβων·

Σύγχρονες υποδομές και έξυπνη χρηματοδότηση

7. καλεί την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις για την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, εφαρμόζοντας κοινή, συνεκτική και διαφανή ενωσιακή μεθοδολογία και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα κάθε τρόπου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης μιας συνεκτικής ανάλυσης του βαθμού στον οποίο έχουν εσωτερικευθεί ήδη ορισμένα εξωτερικά ζητήματα, ώστε να αποφευχθεί η διπλή φορολόγηση· ζητεί να υπάρξουν συγκεκριμένα μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί ευρύτερη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», συμπεριλαμβανομένων κατευθυντηρίων γραμμών και καλύτερων πρακτικών, και ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, καταργώντας, όπου ενδείκνυται, επιβλαβείς φορολογικές επιδοτήσεις και διατηρώντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα όλων των περιφερειών της ΕΕ·

8. καλεί την Επιτροπή να προτείνει ένα γενικό πλαίσιο για τα συστήματα χρέωσης των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών εμπορικών οχημάτων στις εθνικές οδούς, το οποίο θα πρέπει να μη δημιουργεί διακρίσεις για τους κατοίκους τρίτων χωρών και να δίνει προτεραιότητα στη χρέωση με βάση την απόσταση· καλεί τα κράτη μέλη να διαθέτουν τα έσοδα από τις χρεώσεις υποδομών για την κατασκευή και συντήρηση ασφαλών μεταφορικών υποδομών και τον μετριασμό των περιβαλλοντικών προβλημάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές·

9. τονίζει ότι η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών παραμένει μια από τις προϋποθέσεις για ένα πιο βιώσιμο, αποδοτικό και απρόσκοπτης ροής πολυτροπικό σύστημα μεταφορών και μια πιο ισορροπημένη κατανομή εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ των τρόπων μεταφοράς· τονίζει ότι η επιλογή των έργων που είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση από την ΕΕ πρέπει να εστιάζει στους εννέα βασικούς δικτυακούς διαδρόμους, στην ολοκλήρωση των συνδέσεων που λείπουν, και ιδίως των διασυννοριακών τμημάτων, στην εξάλειψη των κυκλοφοριακών συμφορήσεων, στην αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, σε καινοτόμες λύσεις μεταφοράς, στη διαλειτουργικότητα, καθώς και στην ανάπτυξη πολυτροπικών τερματικών σταθμών και αστικών κόμβων· θα πρέπει επίσης να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, στην ανάπτυξη υποδομών για τη συνδεσιμότητα των απόκεντρων, νησιωτικών, ορεινών και εξαιρετικά απομακρυσμένων περιφερειών, καθώς και στην υποστήριξη έργων που συνδέουν το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών με τα δίκτυα υποδομών των γειτονικών και των υποψήφιων προς ένταξη χωρών·

10. θεωρεί ότι η ενωσιακή χρηματοδότηση πρέπει να αντικατοπτρίζει τις πραγματικές επενδυτικές ανάγκες για την ολοκλήρωση του βασικού δικτύου ΔΕΔ-Μ έως το 2030, και ότι η χρηματοδοτική διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF) και άλλα χρηματοδοτικά μέσα θα πρέπει να ενθαρρύνουν τις επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές που πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ και της CEF, δίδοντας προτεραιότητα στα βιώσιμα μέσα μεταφοράς όπως ο σιδηρόδρομος, οι εσωτερικές πλωτές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων· τονίζει ότι τα συγχρηματοδοτούμενα έργα πρέπει να αντικατοπτρίζουν την ανάγκη για υποδομές που ευνοούν την Ένωση από την άποψη της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής και που ελαχιστοποιούν τον αντίκτυπο στο περιβάλλον, είναι ανθεκτικές στις ενδεχόμενες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και εγγυώνται την υγεία και την ασφάλεια των χρηστών·

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

11. ζητεί τη δραστική αύξηση της χρηματοδότησης της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» και περισσότερες ευρωπαϊκές αρμοδιότητες ως προς τη χάραξη, την εφαρμογή και τη χρηματοδότηση διεθνικού σχεδιασμού των μεταφορών, καθώς και για τη χρηματοδότηση των υποδομών·

12. επισημαίνει ότι η ποιότητα των οδικών υποδομών, η οποία έχει άμεσο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, διαφέρει σημαντικά στην ΕΕ και ότι το 90 % και άνω των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στα κράτη μέλη λαμβάνει χώρα σε αστικές και αγροτικές οδούς· τονίζει ότι πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η αποτελεσματική χρηματοδότηση σε τέτοιου τύπου υποδομές μέσω διαφόρων πολιτικών και μέσων της ΕΕ, ιδίως στις χώρες συνοχής· τονίζει επίσης την ανάγκη προσήκουσας συντήρησης των υφιστάμενων υποδομών, συμπεριλαμβανομένου του δικτύου δευτερευουσών οδών·

13. τονίζει ότι το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), το οποίο πρότεινε η Επιτροπή ως μέρος του επενδυτικού σχεδίου Juncker για την Ευρώπη, πρέπει να δώσει προτεραιότητα στις βιώσιμες μεταφορές και σε έργα υποδομών ζωτικής σημασίας, που παρέχουν υψηλή κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική αξία, και να στοχεύσει σε έργα που προωθούν τη δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής ποιότητας, τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, την ανταγωνιστικότητα, την καινοτομία και την εδαφική συνοχή, συμπεριλαμβανομένων βιώσιμων αστικών έργων και σιδηροδρομικών έργων, σύμφωνα με τις τους στόχους και τη νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα της πολιτικής μεταφορών (κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ και CEF)· στο πλαίσιο αυτό, νέοι τρόποι χρηματοδότησης, όπως οι συμπράξεις μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα και οι παραχωρήσεις, χρήζουν εκτενέστερης προσοχής και εφαρμογής· υπογραμμίζει ότι η διαδικασία επιλογής έργων προς χρηματοδότηση από το ΕΤΣΕ πρέπει να είναι διαφανής και να περιλαμβάνει σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα·

14. θεωρεί ότι το ΕΤΣΕ θα πρέπει να χρηματοδοτείται πρωτίστως από μη διατιθέμενα κονδύλια εντός του προϋπολογισμού της ΕΕ και μόνο ως έσχατη λύση από μη χρησιμοποιηθέντα κονδύλια των προγραμμάτων στο πλαίσιο του κεφαλαίου 1Α του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου (ΠΔΠ) 2014-2020· τονίζει ότι η χρηματοδότηση του ταμείου εγγυήσεων θα πρέπει να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αναθεώρησης του ΠΔΠ το 2016 και, με βάση την ανάλυση των βαθμών επίδοσης και εκτέλεσης των διαφόρων προγραμμάτων, θα πρέπει να εξευρεθούν εναλλακτικές επιλογές χρηματοδότησης, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό η αναδιάρθρωση των κονδυλίων από το κεφάλαιο 1Α για την περίοδο 2016-2020· τονίζει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει επίσης να διερευνήσουν τρόπους ώστε να αντισταθμιστούν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό οι αναδιάρθρωσεις πόρων από προγράμματα της ΕΕ που συμφωνούνται στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού ως πηγή χρηματοδότησης για το ΕΤΣΕ κατά τα έτη που προηγούνται της ενδιάμεσης αναθεώρησης του ΠΔΠ·

15. επιβεβαιώνει την υποστήριξη του στα καινοτόμα χρηματοδοτικά μέσα που επιτρέπουν τη βελτιστοποίηση των δημόσιων δαπανών διευκολύνοντας την κινητοποίηση της ιδιωτικής χρηματοδότησης αλλά υπενθυμίζει ότι πολλά έργα στον τομέα των μεταφορών δεν παράγουν επαρκή έσοδα για να επιτρέψουν την αποκλειστική χρήση αυτού του είδους των μέσων και ως εκ τούτου χρειάζονται ενίσχυση με τη μορφή επιχορηγήσεων·

16. τονίζει ότι η ταχεία ανάπτυξη και εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών είναι αναγκαία προκειμένου να επιτραπεί μια αποδοτικότερη, βιωσιμότερη και ασφαλέστερη χρήση των οχημάτων και των υφιστάμενων υποδομών και να παρασχεθεί επιπλέον ικανότητα χωρίς τον χρόνο, το κόστος και τη δέσμευση γης που απαιτούνται για την κατασκευή νέων υποδομών· υπογραμμίζει τη σημασία της αποδοτικής χρήσης των συχνοτήτων και της διαλειτουργικότητας μεταξύ των ευφυών συστημάτων μεταφορών, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αδιάλειπτη ροή κυκλοφορίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των κόμβων· ζητεί την έγκαιρη εφαρμογή των φάσεων της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των προγραμμάτων δορυφορικής πλοήγησης της ΕΕ και την αποτελεσματική ανάπτυξη των μεταφορικών εφαρμογών στο πλαίσιο των συστημάτων Galileo και EGNOS·

Βιώσιμες μεταφορές και αστική κινητικότητα

17. τονίζει ότι η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης πρέπει να αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών· δηλώνει ότι είναι επιτακτική η ανάγκη βελτίωσης της αποδοτικής χρήσης των πόρων του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του, με στόχο την αποδοτικότερη χρήση των υφιστάμενων δυνατοτήτων, τη βελτίωση του δείκτη χρήσης των οχημάτων και τη διασφάλιση της διάθεσης της δημόσιας χρηματοδότησης, σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, σε μέτρα με τη μεγαλύτερη επίδραση·

18. επισημαίνει τη σημασία της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών δημόσιων μεταφορών, σε συνδυασμό με την εισαγωγή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας, δίνοντας προτεραιότητα στην περαιτέρω ηλεκτροδότηση του σιδηροδρομικού δικτύου και την προώθηση των τραμ, των ηλεκτρικών λεωφορείων (τρόλεϊ), των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, των ηλεκτρικών δίκυκλων/τρίκυκλων/τετράκυκλων οχημάτων, των ηλεκτρικών ποδηλάτων και των μικρών ηλεκτρικών πλοιαρίων· τονίζει τις δυνατότητες των σύγχρονων εναέριων τροχοδρόμων (καλωδιοκίνητοι εναέριοι θάλαμοι), ως οικονομικών και εύκολων στην κατασκευή μέσω μεταφοράς, για την επέκταση της ικανότητας των αστικών δημοσίων μεταφορών·

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

19. επισημαίνει ότι είναι σημαντικό να προωθηθεί η εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων και συστημάτων πρόωσης, ιδίως αυτών στα οποία η Ευρώπη έχει σημαντικό τεχνολογικό πλεονέκτημα, με στόχο να μειωθεί η εξάρτηση των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα και να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου· αποδοκιμάζει το γεγονός ότι αυτές οι τεχνολογίες δεν έχουν ακόμη επαρκώς αναπτυχθεί, ιδιαίτερα στις δημόσιες μεταφορές·

20. σημειώνει ότι η χρήση των δημόσιων μεταφορών στις αστικές περιοχές δεν αναφέρεται σαφώς μεταξύ των δέκα στόχων της Λευκής Βίβλου· θεωρεί ότι θα πρέπει να τεθεί νέος στόχος για τον διπλασιασμό της χρήσης των δημόσιων μεταφορών στις αστικές περιοχές έως το 2030· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα που να προβλέπουν εγκαταστάσεις και υποδομές για τη διευκόλυνση της ασφαλούς κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα των χρηστών των δημοσίων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων ή των ατόμων με αναπηρία και των ποδηλατών που χρησιμοποιούν τις δημόσιες μεταφορές για μέρος της διαδρομής τους· υπογραμμίζει ότι η επίτευξη του στόχου αυτού απαιτεί κατάλληλες επενδύσεις, ιδίως για τη διασφάλιση της συνεκτικής συντήρησης και επέκτασης των υποδομών δημόσιων μεταφορών· παροτρύνει, συνεπώς, τα κράτη μέλη να παράσχουν επαρκή, μακροπρόθεσμη και αξιόπιστη χρηματοδότηση για αστικά έργα υποδομών δημόσιων μεταφορών·

21. καλεί την Επιτροπή να βοηθήσει τις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές και ενδιαφερομένους να διερευνήσουν υπάρχουσες και νέες δυνατότητες χρηματοδότησης της ΕΕ για τις δημόσιες μεταφορές και να αναπτύξουν καινοτόμα σχήματα συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα· εφιστά την προσοχή στα διδάγματα που πρέπει να αντληθούν από την ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (αριθ. 1/2014) με τον τίτλο «Αποτελεσματικότητα των έργων δημόσιων αστικών μεταφορών που στηρίζονται από την ΕΕ», με την οποία εξομολογήθηκε η εφαρμογή και η αποτελεσματικότητα των έργων αστικών δημόσιων μεταφορών που συγχρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ και ο βαθμός στον οποίο καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών και επιτυγχάνουν τους στόχους τους από άποψη χρήσης·

22. υπογραμμίζει τη σημασία των «σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας» (SUMP) ως εργαλείου που βοηθά τις πόλεις να κάνουν αποδοτικότερη χρήση των μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών και να βελτιώσουν κατά τρόπο βιώσιμο την ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων κινητικότητας στις αστικές περιοχές, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης, των εκπομπών CO₂, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των τροχαίων ατυχημάτων· καλεί την Επιτροπή να συνεχίσει να στηρίζει την ανάπτυξη και προώθηση των SUMP· τονίζει ότι τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία θα πρέπει να χρησιμοποιούνται πιο συστηματικά για τις πόλεις που έχουν αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο τοπικό κοινωνικό σχέδιο, π.χ. ένα SUMP, και έχουν εντοπίσει τις κατάλληλες δράσεις σύμφωνα με τα κριτήρια που θέτει η σχετική νομοθεσία·

23. καλεί την Επιτροπή να συνεργασθεί με φορείς και αρχές δημοσίων μεταφορών με στόχο την παροχή πληροφοριών μετακίνησης στους χρήστες με διάφορα μέσα, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών που αφορούν τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρίες, και να διαδραματίσει σημαντικότερο ρόλο στον εντοπισμό των καλύτερων σε επίπεδο ΕΕ πρακτικών και προϋποθέσεων για τη βελτίωση των συστημάτων αστικών δημόσιων μεταφορών· καλεί επίσης την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διαφυλάξουν την υποχρέωση των συστημάτων αστικών μεταφορών να συνδέουν τα κέντρα των πόλεων με τις περιφερειακές τους περιοχές·

24. τονίζει ότι οι αστικές περιοχές χρειάζονται μια κάποια ευελιξία, ούτως ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις που υπέχουν δυνάμει του ενωσιακού δικαίου, σεβόμενες πλήρως την αρχή της επικουρικότητας, και να διασφαλίζουν ότι οι λύσεις κινητικότητας προσαρμόζονται στις εκάστοτε ιδιαίτερες περιστάσεις τους·

25. τονίζει ότι η συμπεριφορά των χρηστών των μεταφορών αποτελεί κλειδί για την ανάπτυξη ενός πιο βιώσιμου συστήματος μεταφορών· ζητεί να υπάξουν πρωτοβουλίες που να παρέχουν κίνητρα στους χρήστες, ιδίως στους νέους, και να τους δίνουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν ασφαλέστερους και πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (πεζοπορία, ποδηλασία, συμπεριλαμβανομένης της κοινής χρήσης και της ενοικίασης ποδηλάτων, δημόσιες μεταφορές, κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων), οι οποίοι θα πρέπει να αναπτυχθούν στο πλαίσιο μιας ασφαλούς υποδομής, και να καθίστανται διαθέσιμες πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον προγραμματισμό των μετακινήσεων, προκειμένου να διευκολύνεται η διατροφική χρήση διαφόρων τρόπων μεταφοράς μέσω ευφώνων συστημάτων μεταφορών· καλεί την Επιτροπή να προσδιορίσει παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών για τον συνδυασμό πολλών τρόπων μεταφοράς με δυνατότητες εφαρμογής σε άλλους αστικούς οικισμούς·

26. τονίζει την ανάγκη βελτίωσης των εθνικών και ενωσιακών δεδομένων στον τομέα των μεταφορών σε σχέση με τη συμπεριφορά των χρηστών των μεταφορών, ιδίως σε ό,τι αφορά την πεζοπορία, την ποδηλασία και τα διαφοροποιημένα ανάλογα με το φύλο μοτίβα μετακίνησης, ώστε να χρησιμοποιούνται από τις τοπικές αρχές κατά τη χάραξη των πολιτικών τους για την αστική κινητικότητα·

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

27. τονίζει τη σημασία της λήψης μέτρων στήριξης των περιφερειακών προγραμμάτων για την κατασκευή και επέκταση των ποδηλατικών δικτύων σε μεγάλες ευρωπαϊκές περιφέρειες, ώστε να ενθαρρύνονται οι πολίτες να αναλαμβάνουν μεγαλύτερη ευθύνη σε περιβαλλοντικά θέματα, να δίνεται στον καθένα η δυνατότητα να χρησιμοποιεί το ποδήλατο και να μειωθούν η ηχορύπανση, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η αστική ρύπανση·

28. τονίζει ότι είναι σημαντική η ανάλυση των θετικών επιπτώσεων που έχουν στην κοινωνία οι νέες μορφές κινητικότητας που υποστηρίζονται από το μοντέλο της συνεργατικής οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου του συνεπιβατισμού· θεωρεί σημαντική την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, ώστε η ρυθμιστική προσαρμογή να λαμβάνει υπόψη αυτές τις καινοτόμες πλατφόρμες κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα·

29. καλεί την Επιτροπή να παρακολουθεί την κατάσταση στα διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τη λειτουργία των εταιρειών δικτύου μεταφοράς που αντιστοιχίζουν οδηγούς με επιβάτες (η Uber αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα), και να διενεργήσει αξιολόγηση των νομικών, κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών συνεπειών που απορρέουν από τη λειτουργία τέτοιων εταιρειών, η οποία να συνοδεύεται, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από σχετικά μέτρα ή συστάσεις για την ανάπτυξη καινοτόμων νέων υπηρεσιών στην Ευρώπη, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες υπηρεσίες ταξί·

30. καλεί την Επιτροπή να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν συνθήκες δίκαιου ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών συνεπιβατισμού και των παραδοσιακών εταιρειών ταξί και υπεραστικών μεταφορών σε ό,τι αφορά την τήρηση της φορολογικής νομοθεσίας, των κανόνων ασφαλείας, των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και των όρων απασχόλησης·

31. τονίζει ότι τα μηχανοκίνητα δίκυκλα (μοτοσικλέτες, σκούτερ και μοτοποδήλατα) και, σε αυξανόμενο βαθμό, τα ηλεκτροκίνητα δίκυκλα και τρίκυκλα, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη βιώσιμη κινητικότητα, ιδίως στις αστικές περιοχές όπου συμβάλλουν στην αντιμετώπιση της συμφόρησης και των προβλημάτων στάθμευσης, ενώ παρέχουν λύση για τη διακίνηση μικρών εμπορευμάτων· τονίζει, ως εκ τούτου, ότι θα πρέπει να ληφθούν επαρκώς υπόψη ο συγκεκριμένος σχεδιασμός και τα σχετικά οφέλη αυτών των οχημάτων και να αντικατοπτριστούν στη νομοθεσία και τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για τις μεταφορές·

32. ζητεί να ενισχυθεί η βελτιστοποίηση της αλυσίδας εφοδιασμού στις αστικές περιοχές· τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές συμβάλλουν δυσανάλογα στην ατμοσφαιρική ρύπανση και στην ηχορύπανση και έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη συμμόρφωση· η αστική εφοδιαστική πρέπει να ενθαρρύνει τη βελτιστοποίηση των μεταφορών και την αποδοτική από άποψη κόστους εισαγωγή νέων τύπων ενεργειών, τεχνολογιών και επιχειρηματικών μοντέλων· η καλύτερη επιλογή τρόπων μεταφοράς και οχημάτων μπορεί να διασφαλίσει ότι μια λύση μεταφορών ανταποκρίνεται με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στις ιδιαίτερες απαιτήσεις της συγκεκριμένης μεταφοράς και πόλης·

33. τονίζει τη σημασία της εγκατάστασης των αποθηκών εφοδιαστικής στις παρυφές των αστικών περιοχών, έτσι ώστε να καθίσταται δυνατή η μεταφορά των εμπορευμάτων στον προορισμό τους με συντονισμένο τρόπο, χρησιμοποιώντας τους πλέον ενεργειακά αποδοτικούς τρόπους μεταφοράς·

Οι άνθρωποι στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών

34. ζητεί, όσον αφορά την οδική ασφάλεια:

— την ταχεία έγκριση στόχου για το 2020 για μείωση κατά 40 % του αριθμού των ατόμων που τραυματίζονται σοβαρά, ο οποίος θα συνοδεύεται από μια ολοκληρωμένη στρατηγική της ΕΕ· καλεί τα κράτη μέλη να παράσχουν χωρίς καθυστέρηση όλα τα σχετικά στατιστικά στοιχεία, ώστε να δώσουν τη δυνατότητα στην Επιτροπή να προσδιορίσει τον στόχο και τη στρατηγική αυτή·

— την ενίσχυση των δράσεων που έχουν ως στόχο τη μείωση του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών στους δρόμους, με ιδιαίτερη έμφαση στις βασικές αιτίες, συμπεριλαμβανομένης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών, της υπερβολικής ταχύτητας και της μη χρήσης ζώνης ασφαλείας·

— την ανάληψη δράσης για την επίτευξη του στόχου οδικής ασφαλείας για μείωση σε κάτω από 15 000 των θανάτων μέχρι το 2020, μέσω της εισαγωγής και της εφαρμογής αποδοτικών από άποψη κόστους μέτρων οδικής ασφαλείας σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο·

— δράσεις για τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα ευάλωτες χρήστες, ιδίως τους χρήστες δίκυκλων οχημάτων, τους πεζούς στο αστικό περιβάλλον και τους ηλικιωμένους οδηγούς·

— μέτρα οδικής ασφαλείας στο πλαίσιο της επερχόμενης δέσμης μέτρων για τις οδικές μεταφορές και μια ενδιάμεση επανεξέταση του προγράμματος για την οδική ασφάλεια 2011-2020·

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, και την καταβολή προσπαθειών για την επέκταση της εφαρμογής της στις γειτονικές χώρες της ΕΕ·
- την επέκταση, στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, των τεσσάρων κύριων μέτρων της σε άλλα τμήματα του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων όλων των τμημάτων των αυτοκινητοδρόμων και των αγροτικών και αστικών οδών·
- την ιεράρχηση των δράσεων βάσει προτεραιότητας, όπως προτείνεται στο σχέδιο δράσης και ορίζεται στην οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) (2010/40/ΕΕ), αναφορικά με τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου·
- την αναθεώρηση της οδηγίας για την εκπαίδευση και τα προσόντα των επαγγελματιών οδηγών, με στόχο τη διασάφηση των διατάξεών της, καθώς και την προώθηση και ανάπτυξη συστημάτων κατάρτισης μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης, για όλους τους χρήστες οχημάτων·
- πρόταση επανεξέτασης του κανονισμού για τη γενική ασφάλεια ((ΕΚ) αριθ. 661/2009) και του κανονισμού για την προστασία των πεζών ((ΕΚ) αριθ. 78/2009) έως το 2016, προκειμένου να καταρτιστούν υποχρεωτικοί κανόνες για τον σχεδιασμό του θαλάμου επιβατών και την ασφάλεια, την άμεση ορατότητα, τις επιδόσεις σε περίπτωση πρόσκρουσης και την προστασία των πεζών των βαρέων φορτηγών οχημάτων, δίνοντας προτεραιότητα στους ευάλωτους χρήστες των δρόμων·
- την ευρύτερη εφαρμογή, σε νέα επιβατηγά αυτοκίνητα και εμπορικά οχήματα, συστημάτων ασφαλείας υποβοήθησης οδηγού, όπως τα συστήματα αυτόματης επείγουσας πέδησης, υποβοήθησης διατήρησης απόστασης, προειδοποίησης απόκλισης από τη λωρίδα κυκλοφορίας, δεικτών κατάστασης ελαστικών, ευφυούς προσαρμογής της ταχύτητας και eCall, σε συνδυασμό με συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών·
- την αναθεώρηση της τρίτης οδηγίας για την άδεια οδήγησης, που θα καθιερώνει:
 - την υποχρεωτική εκπαίδευση των οδηγών στις νέες λειτουργίες των οχημάτων (συστήματα υποβοήθησης οδηγού),
 - ένα δεύτερο στάδιο για την απόκτηση της άδειας οδήγησης,
 - τη διά βίου οδική εκπαίδευση,
 - έλεγχο της ικανότητας οδήγησης, και
 - ιατρική-ψυχολογική εξέταση των παραβατών της οδικής κυκλοφορίας, π.χ. σε ό,τι αφορά το αλκοόλ, τα ναρκωτικά ή την επιθετική συμπεριφορά·
- ένα πανευρωπαϊκό εναρμονισμένο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα, το οποίο θα πρέπει να είναι μηδενικό για τους νέους οδηγούς κατά τα δύο πρώτα έτη και για τους επαγγελματίες οδηγούς·

35. τονίζει ότι, παρόλο που τα τελευταία έτη έχουν υπάρξει σημαντικές βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια, εμμένουν οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών και χρειάζονται περαιτέρω μέτρα για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της πλήρους εξάλειψης των θανατηφόρων ατυχημάτων (Vision Zero): σημειώνει ότι η οδική ασφάλεια είναι αλληλένδετη με τη βασιζόμενη στον αλληλοσεβασμό συμπεριφορά όλων των χρηστών των οδών και ότι η εκπαίδευση στο πλαίσιο της οικογένειας και του σχολείου θα πρέπει να διαδραματίζει σημαντικότερο ρόλο στην επίτευξη αυτού του στόχου·

36. τονίζει την ανάγκη να συμπληρωθεί το καθιερωμένο νομοθετικό πλαίσιο περί δικαιωμάτων των επιβατών με μέτρα που θα εξαιλείφουν όλα τα πιθανά κενά στη νομοθεσία, θα καλύπτουν τους επιβάτες που πραγματοποιούν πολυτροπικά ταξίδια και θα διασφαλίζουν τον δίκαιο πολυτροπικό ανταγωνισμό, λαμβάνοντας υπόψη τις επιμέρους διαφορές μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, τις νομικές υποχρεώσεις για κάθε τμήμα του ταξιδιού και την αλληλεπίδραση μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς· επαναλαμβάνει το αίτημά του για έναν Χάρτη των Δικαιωμάτων των Επιβατών, που θα καθορίζει τα θεμελιώδη δικαιώματα των επιβατών που ισχύουν για όλους τους τρόπους μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κάθε τρόπου μεταφοράς, και θα περιέχει ένα ξεχωριστό τμήμα για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, προκειμένου να βελτιωθεί η προβολή των κανόνων της ΕΕ

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

και να διασφαλισθεί η καλύτερη επιβολή· ζητεί να υπάρξουν πρωτοβουλίες για την προώθηση και διάθεση στους επιβάτες υπηρεσιών παροχής πληροφοριών, προγραμματισμού και έκδοσης εισιτηρίων στον τομέα των πολυτροπικών μετακινήσεων· ζητεί να ληφθούν μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών και για τη διευκόλυνση της απρόσκοπτης πρόσβασης των ηλικιωμένων, των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα και των επιβατών με αναπηρία, καθώς και για τη μεγαλύτερη συνεκτίμηση των ειδικών αναγκών των επιβατών, όπως των ποδηλατών οι οποίοι μεταφέρουν τα ποδήλατά τους στα τρένα·

37. ζητεί, σε σχέση με το θεμελιώδες δικαίωμα όλων των ανθρώπων στην ατομική κινητικότητα, ιδίως των ατόμων με αναπηρίες και των ηλικιωμένων, την αύξηση των επενδύσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη κατάλληλων συστημάτων υποβοήθησης οδηγού·

38. σημειώνει ότι θα βελτιώνει την κινητικότητα των προσώπων η ενίσχυση της διαθεσιμότητας δωρεάν ή χαμηλού κόστους ευρυζωνικών δικτύων κινητής τηλεφωνίας, Wi-Fi και άλλων ψηφιακών υπηρεσιών στις δημόσιες μεταφορές και στους σταθμούς·

39. ζητεί τη δημιουργία ενός χάρτη πορείας της ΕΕ με σκοπό τη θέσπιση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό πολυτροπικό σύστημα επιβατικών μεταφορών απρόσκοπτης ροής· ο εν λόγω χάρτης πορείας θα πρέπει να προσδιορίζει τους βασικούς ευρωπαϊκούς διαδρόμους πολυτροπικών μεταφορών στο πλαίσιο του υφιστάμενου δικτύου ΔΕΔ-Μ, να συνδυάζει δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους, να ευθυγραμμίζει τις υφιστάμενες πρωτοβουλίες και να συγκεντρώνει τη χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ·

40. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επιδιώξουν την ποιότητα 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 και της κινητικότητας των επιχειρήσεων μεταφορών της ΕΕ· τονίζει τη σημασία επίλυσης του προβλήματος της ανανέωσης του προσωπικού και της γήρανσης του εργατικού δυναμικού στον τομέα των μεταφορών, καθώς και την επιτακτική ανάγκη να καταστεί η απασχόληση στον συγκεκριμένο τομέα ελκυστική για τις νέες γενεές·

41. τονίζει ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να διασφαλισθούν ίση και δίκαιη μεταχείριση, καλοί όροι και συνθήκες εργασίας και ένα ασφαλές περιβάλλον εργασίας για τους εργαζόμενους στις μεταφορές· καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να παρουσιάσει συγκεκριμένα και άμεσα μέτρα/πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των κοινωνικών πτυχών των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, με στόχο να προωθηθούν θέσεις εργασίας και εργασιακές συνθήκες υψηλής ποιότητας για τους εργαζόμενους στις μεταφορές και να διασφαλισθεί ένας δίκαιος και χωρίς στρεβλώσεις ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών· παροτρύνει την Επιτροπή να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς την εφαρμογή και επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας της ΕΕ σε όλους τους τρόπους μεταφοράς·

42. τονίζει ότι χρειάζονται επίσης μέτρα για την τόνωση της συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας στον τομέα των μεταφορών, την εξάλειψη των εμποδίων που μπορεί να υπάρχουν και τη διασφάλιση ίσης μεταχείρισης μεταξύ ανδρών και γυναικών με την αντιμετώπιση των υφιστάμενων διαφορών σε θέματα αμοιβής και ανέλιξης·

43. παροτρύνει την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι οι προτάσεις για το άνοιγμα των υπηρεσιών σε όλες τις αγορές μεταφορών συμβαδίζουν με την ορθή επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας της ΕΕ και, εάν χρειάζεται, με μέτρα στήριξης για την αποτροπή των ανισοτήτων όσον αφορά τις κοινωνικές συνθήκες στα διάφορα κράτη μέλη· τονίζει ότι το άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε κοινωνικό ντάμπινγκ, υπηρεσίες χαμηλότερης ποιότητας, περιορισμό της δημόσιας υπηρεσίας, περιττό διοικητικό φόρτο, αθέμιτες επιχειρηματικές πρακτικές ή στρέβλωση του θεμιτού ανταγωνισμού· θα πρέπει επίσης να θέτει ένα τέλος στον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς και να αποτρέπει τη δημιουργία μονοπωλίων ή ανταγωνισμού προς τα κάτω όσον αφορά την κοινωνική προστασία των εργαζομένων στις μεταφορές·

Ένα ανταγωνιστικό, αποτελεσματικό, ασφαλές, ενοποιημένο και διαλειτουργικό σύστημα μεταφορών

44. τονίζει ότι η ψηφιοποίηση έχει ζωτική σημασία για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας του τομέα των μεταφορών· τονίζει την ανάγκη καλύτερης αξιοποίησης των ευκαιριών που παρέχουν οι ψηφιακές τεχνολογίες και προώθησης νέων υπηρεσιών μεταφορών, καθώς και νέων επιχειρηματικών και διανεμητικών μοντέλων, προκειμένου να τονωθεί η ανάπτυξη, η ανταγωνιστικότητα και η απασχόληση· τονίζει επίσης την ανάγκη θέσπισης ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα διευκολύνει τα πιλοτικά σχέδια που στοχεύουν στην ανάπτυξη έξυπνων αυτοματοποιημένων μεταφορών στην Ευρώπη· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, τον βασικό ρόλο των ΜΜΕ και των νεοφυών επιχειρήσεων στην τόνωση της καινοτομίας στον τομέα των μεταφορών·

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

45. καλεί την Επιτροπή να θέσει την προσέγγιση της ενοποίησης (διαλειτουργικότητα, διασυνδεσιμότητα και διατροπικότητα), συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ΤΠΕ, στο επίκεντρο της επανεξέτασης της Λευκής Βίβλου· υπενθυμίζει, επιπλέον, στην Επιτροπή να συνδυάσει την τεχνολογική πρόοδο με την αλλαγή συμπεριφοράς για να επιτύχει μια φιλόδοξη αλλαγή στον τρόπο εκτέλεσης των μεταφορών καθώς και αποφυγή μετακινήσεων, μέσω της πράσινης εφοδιαστικής, κατάλληλα εργαλεία διαχείρισης της κινητικότητας και την εφαρμογή της ψηφιοποίησης·

46. τονίζει ότι η ευρωπαϊκή πολιτική βιώσιμης κινητικότητας πρέπει να εξετάζει συνέργειες μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς, διαδρόμων και δικτύων, και να επικεντρώνεται στις ανάγκες των βασικών κόμβων, των αστικών περιοχών, της σημείων διασυνδεσιμότητας, των πλατφορμών μεταφόρτωσης και των λιμένων· η κινητικότητα πρέπει να εξεταστεί ως σύστημα και όχι ως συλλογή μεμονωμένων τρόπων μεταφοράς·

47. ζητεί την τυποποίηση των μονάδων διατροφικής φόρτωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις μονάδες φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στις παγκόσμιες μεταφορές και τις διαστάσεις των οχημάτων μεταφοράς, καθώς και τις επιμέρους διατάξεις για την ασφάλεια της φόρτωσης, προκειμένου να βελτιστοποιηθούν οι πολυτροπικές μεταφορές και να ενισχυθεί η ασφάλεια·

48. εμμένει ότι πρέπει να μειωθούν τα γραφειοκρατικά εμπόδια για όλες τις μορφές μεταφορών· ζητεί μεγαλύτερη απλοποίηση και εναρμόνιση των εγγράφων και των διοικητικών και τελωνειακών διαδικασιών, οι οποίες θα πρέπει να είναι πρακτικές, αποτελεσματικές και λειτουργικές για όλα τα μέρη κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας· καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για τη θέσπιση ενός ηλεκτρονικού πλαισίου για τις πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων (e-Freight), που θα επιτυγχάνει την απρόσκοπτη ροή πληροφοριών χωρίς τη χρήση έντυπου υλικού σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα των μεταφορών, λαμβάνοντας συγχρόνως υπόψη τα υπάρχοντα λειτουργικά εργαλεία και συνέργειες, τις παγκόσμιες εξελίξεις και τις βέλτιστες πρακτικές·

49. ζητεί την εισαγωγή ενός νέου στόχου, συνοδευόμενου από τα απαραίτητα μέτρα, στροφής του 50 % των τρεχουσών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων εντός της ΕΕ προς περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος και οι εσωτερικές πλωτές οδοί, ως το 2030, τηρώντας πλήρως την οδηγία 2008/68/ΕΚ σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων·

50. καλεί την Επιτροπή να εξορθολογίσει τους κανόνες για τη διατροφική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων προκειμένου να εξασφαλιστεί διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·

51. παροτρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διερευνήσουν τις δυνατότητες και να στηρίξουν την ανάπτυξη της μεταφοράς εμπορευμάτων εντός σηράγγων και της κυκλικής εφοδιαστικής ως ελπιδοφόρων ιδεών για ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών·

52. επισημαίνει τον θεμελιώδη ρόλο του τομέα των μεταφορών για την ανάπτυξη του τουρισμού, κυρίως για τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι πολύ απομακρυσμένες και στις οποίες η πρόσβαση είναι επί του παρόντος πολύ δύσκολη·

53. υπογραμμίζει ότι οι ευρωπαϊκοί κόμβοι συνδέουν την Ευρώπη με τον υπόλοιπο κόσμο και ότι η Ευρώπη πρέπει να διατηρήσει την άμεση συνδεσιμότητά της με όλα τα μέρη του κόσμου, παρέχοντας απευθείας πτήσεις, από ευρωπαϊκούς μεταφορείς, από τους κόμβους προς υπερπόντιους προορισμούς, διατηρώντας τις θέσεις εργασίας και την ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό κλάδο των αερομεταφορών· τονίζει ότι οι πτήσεις εντός της ΕΕ δεν παρέχουν απλώς κινητικότητα στην εσωτερική αγορά, αλλά διαδραματίζουν και κεντρικό ρόλο ως δευτερεύουσες πτήσεις για τη διατήρηση της συνδεσιμότητας στους κόμβους της ΕΕ· η πολιτική της ΕΕ πρέπει να διασφαλίζει την ύπαρξη ενός αποδοτικού και ανταγωνιστικού δικτύου δευτερευουσών πτήσεων για την ενίσχυση των ευρωπαϊκών κόμβων, μειώνοντας το κόστος σε παγκοσμίως ανταγωνιστικά επίπεδα και διασφαλίζοντας θεμιτό ανταγωνισμό με τους μεταφορείς τρίτων χωρών· τα κράτη μέλη της ΕΕ χρειάζονται μια συνεκτική και κοινή πολιτική, ώστε να μην χάσουν άλλη απευθείας συνδεσιμότητα μεταξύ της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής και κόμβων στον Περσικό Κόλπο και στην Τουρκία· ζητεί, συνεπώς, από την Επιτροπή να υλοποιήσει τους στόχους αυτούς στο σύνολο της νομοθεσίας της ΕΕ για την αεροπορία και να τους εφαρμόσει στις διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες·

54. ζητεί να υπάρξει μια ενισχυμένη ατζέντα για την πολιτική έρευνας και τεχνολογίας με στόχο την προώθηση της καινοτομίας στον τομέα των μεταφορών· θεωρεί ότι η πολιτική αυτή, η οποία πρέπει να συνοδεύεται από την κατάλληλη χρηματοδότηση, πρέπει να καθοριστεί σε συνεργασία με όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πολιτών και εκπροσώπων των χρηστών, προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι ανάγκες του τομέα και, ανάλογα, να βελτιωθεί η κατανομή της χρηματοδότησης της ΕΕ, και συγκεκριμένα στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020»· θεωρεί ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε έργα με σαφή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία που θα έχουν ως στόχο την εξάλειψη των εκπομπών άνθρακα από τις μεταφορές, την προώθηση ενεργειακά αποδοτικών τρόπων μεταφοράς (συμπεριλαμβανομένης της πεζοπορίας και της ποδηλασίας), την αύξηση της απόδοσης και διαφάνειας στην αλυσίδα εφοδιασμού, την ενίσχυση της πρόσβασης, της ασφάλειας και της προστασίας στις μεταφορές, τη

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και τη μείωση του διοικητικού φόρτου· θεωρεί ότι θα πρέπει επίσης να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις επαναστατικές τεχνολογίες του τομέα μεταφορών, για παράδειγμα υπό μορφή αυτοματοποιημένων ή τηλεχειριζόμενων οχημάτων όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη και τα οχήματα χωρίς οδηγό·

55. ζητεί να καταβληθούν οι ίδιες προσπάθειες στον τομέα της εκπαίδευσης για την προώθηση της δημιουργίας νέων κλάδων σπουδών και διαδικασιών κατάρτισης, ιδίως σε επαγγελματικό επίπεδο και σε επίπεδο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, με έμφαση στις νέες αρμοδιότητες και στα νέα επαγγέλματα που θα προκύψουν από την έξυπνη κινητικότητα·

56. τονίζει ότι είναι σημαντικό να υποστηριχθούν τα προγράμματα πλαίσια της ΕΕ για έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία με στόχο καθαρότερα καύσιμα και υψηλό βαθμό τεχνολογικής προόδου, για παράδειγμα σε σχέση με τα εξευγενισμένα βιοκαύσιμα·

57. ζητεί, στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT και στις επακόλουθες αξιολογήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, γενική επανεξέταση των ευρωπαϊκών απαιτήσεων όσον αφορά τις άδειες κυκλοφορίας και την ασφάλεια, καθώς και των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις μεταφορές, ώστε να μειωθεί σημαντικά η γραφειοκρατία·

58. αναγνωρίζει τη σημασία των ραδιοσυχνοτήτων χωρίς παρεμβολές, ιδίως σε ό,τι αφορά την επιβολή του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές και την ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών· καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει, όπου χρειάζεται, το σχετικό ρυθμιστικό πλαίσιο·

Η παγκόσμια διάσταση των μεταφορών

59. τονίζει ότι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών αποτελεί σημαντική προτεραιότητα και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη διεθνή αποδοχή στο πλαίσιο συμφωνιών που θα πρέπει να τεθούν σε διαπραγμάτευση σε παγκόσμιο επίπεδο με τους εμπορικούς εταίρους μας για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδίως στις εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές, και ότι η ΕΕ θα πρέπει να διαδραματίζει ολοένα καθοριστικότερο ρόλο στα σχετικά διεθνή όργανα·

60. είναι της άποψης ότι η ΕΕ πρέπει να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο στις παγκόσμιες προσπάθειες μείωσης των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο της διάσκεψης για την κλιματική αλλαγή στο Παρίσι το 2015 (COP21), προωθώντας σε παγκόσμιο επίπεδο την εξάλειψη των εκπομπών άνθρακα στις μεταφορές και την ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, συμβάλλοντας έτσι στην επίτευξη του διεθνώς συμφωνημένου στόχου για διατήρηση της θέρμανσης του πλανήτη κάτω από τους 2 °C·

61. ζητεί μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την πιθανότητα εφαρμογής της αρχής της αμοιβαιότητας στις εμπορικές μας σχέσεις με τρίτες χώρες και να εξεταστεί, στην πολιτική χρηματοδότησης της ΕΕ για τις μεταφορές, εάν είναι σκόπιμη η πρόσθετη χρηματοδότηση από τρίτες χώρες·

62. επισημαίνει ότι η εκμετάλλευση των διεθνών πόρων για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών μας (πετρέλαιο, λίθιο, πολύτιμα μέταλλα, βιοκαύσιμα) θα πρέπει να σέβεται τα θεμιτά συμφέροντα των πληθυσμών που ζουν στις περιοχές απ' όπου γίνεται εμπορία και εισαγωγή αυτών των πόρων·

Ενοποίηση όλων των τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο του οράματος για ένα πιο αποδοτικό, βιώσιμο, ανταγωνιστικό, προσβάσιμο, φιλικό προς τον χρήστη και τον πολίτη σύστημα μεταφορών

63. ζητεί, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές:

— την αντιμετώπιση των βασικών προκλήσεων για τον ανταγωνισμό στον ευρωπαϊκό τομέα των αερομεταφορών, τις οποίες θέτουν η άμεση συνδεσιμότητα μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου, η περιορισμένη αερολιμενική χωρητικότητα ενόψει της επερχόμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας, και η διέγρυνση του πεδίου των αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχουν εταιρείες εκτός ΕΕ,

— την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού στις εξωτερικές αεροπορικές συνδέσεις της ΕΕ και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του κλάδου των αερομεταφορών της ΕΕ, τη διασφάλιση της αμοιβαιότητας και την εξάλειψη των αθέμιτων πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων των επιδοτήσεων που στρεβλώνουν την αγορά,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- τη διενέργεια διαλόγου επί των αερομεταφορών με τα κράτη του Κόλπου και την Τουρκία με σκοπό την ενίσχυση της οικονομικής διαφάνειας και τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού· την εισαγωγή «ρητρών θεμιτού ανταγωνισμού» στις συμφωνίες αερομεταφορών, λεπτομερών διατάξεων για τις επιδοτήσεις, τις αθέμιτες πρακτικές και τον ανταγωνισμό, και αποτελεσματικών μέσων δράσης σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις διατάξεις αυτές,
- την επίσηυση της διαδικασίας σύναψης, όπου χρειάζεται, νέων συμφωνιών αερομεταφορών με τους κυριότερους εμπορικούς εταίρους της ΕΕ όπως οι γειτονικές χώρες, οι BRICs, οι χώρες του ASEAN και το Μεξικό, συμπεριλαμβανομένων διατάξεων για τη βελτίωση της πρόσβασης των υπηρεσιών εναέριων εμπορευματικών μεταφορών στην αγορά,
- την αναθεώρηση των ρυθμιστικών και φορολογικών πολιτικών της ΕΕ και των κρατών μελών, για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού κλάδου των αερομεταφορών και να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός με αερομεταφορείς τρίτων χωρών· καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να επανεξετάσει και να εξαλείψει οιοσδήποτε μονομερείς ενωσιακές διατάξεις που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και να παροτρύνει τα κράτη μέλη να ενεργήσουν αναλόγως σε σχέση με παρεμφερείς εθνικές διατάξεις,
- την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς αερομεταφορών, εξαλείφοντας τους φραγμούς που εισάγονται από τα κράτη μέλη σε ενωσιακούς αερομεταφορείς που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν από το κράτος μέλος εγγραφής τους σε μια τρίτη χώρα μέσω άλλου κράτους μέλους,
- τον συνεκτικό και αποτελεσματικό σχεδιασμό ενός δικτύου αερολιμένων της ΕΕ, ο οποίος πρέπει να περιλαμβάνει, πρώτον, τους κύριους («κεντρικούς») αερολιμένες και, δεύτερον, ένα πλήρως εξυπηρετούμενο, βιώσιμο και υποστηριζόμενο δίκτυο τοπικών, επαρχιακών και περιφερειακών αερολιμένων, που έχουν ουσιώδη σημασία για τη μεγέθυνση και ανάπτυξη των οικείων περιοχών, ιδίως των απόκεντρων και εξαιρετικά απομακρυσμένων περιφερειών, στις οποίες συχνά η πρόσβαση είναι δυνατή μόνο με αερομεταφορά, την εκπόνηση νομοθετικού πλαισίου για την ανάπτυξη και τη μεγιστοποίηση του αναξιοποίητου δυναμικού των περιφερειακών αερολιμένων και νέων υποδομών σε πολυσύχναστους αερολιμένες,
- την έγκριση, κατά προτεραιότητα, των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων τα οποία αποτελούν μέρος του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ),
- την ενδελεχή προετοιμασία και ταχεία έγκριση μιας ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων για τις αεροπορικές μεταφορές, που θα περιλαμβάνει: ένα νέο ρυθμιστικό πλαίσιο για τα πολιτικά μη επανδρωμένα αεροσκάφη που να εξασφαλίζει τα δικαιώματα ασφάλειας και προστασίας και τα θεμελιώδη δικαιώματα, ενισχύοντας ταυτόχρονα τις οικονομικές δυνατότητες που παρέχουν τα πολιτικά μη επανδρωμένα αεροσκάφη στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, ειδικά στις ΜΜΕ και στις νεοσύστατες επιχειρήσεις· την αναθεώρηση του κανονισμού της ΕΑΣΑ για την αποσαφήνιση του ρόλου της έναντι των εθνικών αεροπορικών αρχών και την ενίσχυση των δυνατοτήτων της να επιβλέπει την αεροπορική ασφάλεια σε όλα τα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων περιφερειών της ΕΕ, και να προωθεί τους κανόνες και τα πρότυπα της ΕΕ σε παγκόσμιο επίπεδο,
- την ανάληψη όλων των αναγκαίων δράσεων από τα κράτη μέλη για την επιτάχυνση της υλοποίησης του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, μέσω της έγκρισης της δέσμης SES2+, την πλήρη υλοποίηση και λειτουργία των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (FAB) και την ανάπτυξη του μελλοντικού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR), προκειμένου να αρθεί ο κατακερματισμός του εναέριου χώρου της ΕΕ με στόχο τη μείωση των καθυστερήσεων στις πτήσεις, τη βελτίωση της ασφάλειας και τον μετριασμό των περιβαλλοντικών συνεπειών των αερομεταφορών,
- την ταχεία έγκριση από το Συμβούλιο της θέσης του σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2027/97 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 σχετικά με την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης,
- την ενίσχυση των διαπραγματεύσεων εντός του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μηχανισμού που να αντιμετωπίζει τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές,
- την εισαγωγή εθνικών κριτηρίων βιωσιμότητας για τα ανανεώσιμα καύσιμα αεριωθούμενων αεροσκαφών,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- τη στήριξη της αεροναυτικής έρευνας και ανάπτυξης μέσω των προγραμμάτων «Ορίζοντας 2020» και «Καθαρός Ουρανός», προκειμένου να αναπτυχθούν νέες και καθαρότερες τεχνολογίες για λιγότερο θορυβώδη αεροσκάφη με χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων, να προωθηθούν νέοι τύποι αεροσκαφών όπως τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη και να δημιουργηθεί ανάπτυξη και απασχόληση στην ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία,
- την ενδεδειγμένη επανεξέταση, από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, της στρατηγικής και των πολιτικών τους για την αεροπορική ασφάλεια και προστασία, με σκοπό να γίνει σταδιακή μετάβαση προς μια προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο, προς όφελος των επιβατών,
- τη βελτίωση των επιδόσεων αεροπορικής ασφάλειας σε όλη την ΕΕ στον τομέα της κατασκευής αεροσκαφών, της εκπαίδευσης και αδειοδότησης πληρωμάτων, των πτήσεων, της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
- τη διενέργεια αξιολόγησης σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας που ενδεχομένως απαιτούνται για την αποφυγή αεροπορικών ατυχημάτων όπως αυτό της πτήσης 9525 της Germanwings που συνέβη τον Μάρτιο του 2015 στις Άλπεις,
- μια πρόταση της Επιτροπής που να περιλαμβάνει μέτρα βελτίωσης της ασφάλειας και κανόνες κοινωνικού περιεχομένου, ιδίως χρόνους πτήσης και ανάπαυσης, με σκοπό την αποφυγή της κόπωσης και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα της καμπίνας,
- την ανάπτυξη μιας συντονισμένης σειράς κανόνων για τις σχολές πιλότων και την καταγραφή ωρών πτήσης για τους πιλότους που εργάζονται στην ΕΕ, εξασφαλίζοντας αποτελεσματικότερο έλεγχο και αξιολόγηση των συνθηκών απασχόλησης στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών,
- την ανταλλαγή με την Eurostat των δεδομένων των κρατών μελών που αφορούν τη γενική αεροπορία, ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των αεροσκαφών, των πιλότων και τις ώρες πτήσης, προκειμένου να βελτιωθούν οι εφαρμοστέες ρυθμίσεις, με ιδιαίτερη έμφαση στην εναέρια ασφάλεια,
- εποικοδομητικό κοινωνικό διάλογο μεταξύ των φορέων του τομέα των αερομεταφορών, ώστε να αντιμετωπιστούν οι νέες προκλήσεις που οφείλονται στην εισαγωγή νέων τεχνολογιών οι οποίες απαιτούν ανάλογη προσαρμογή των θέσεων εργασίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών,
- μέτρα κατά της αύξησης των κοινωνικά προβληματικών επιχειρηματικών πρακτικών, όπως οι «σημαίες ευκαιρίας» και οι διάφορες μορφές άτυπης απασχόλησης και εξωτερικής ανάθεσης· αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ώστε να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή και επιβολή της εθνικής εργατικής νομοθεσίας και των συλλογικών συμβάσεων στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν την επιχειρησιακή τους βάση στην επικράτεια της ΕΕ· έναν αναθεωρημένο ορισμό του «κύριου τόπου επιχειρηματικών δραστηριοτήτων» μιας εταιρείας, που να απαιτεί από τις αεροπορικές εταιρείες να επιδεικνύουν σημαντικές αεροπορικές δραστηριότητες σε μια χώρα· συστάσεις του EASA που να απαιτούν τουλάχιστον 50 % των τεχνικών συντήρησης να προσλαμβάνονται απευθείας, απαίτηση που πρέπει να καλύπτει όλες τις κατηγορίες προσωπικού εδάφους, τους πιλότους και το πλήρωμα καμπίνας·

64. ζητεί, όσον αφορά τις οδικές μεταφορές:

- τη θέσπιση αποτελεσματικών εθνικών πλαισίων πολιτικής, που να στοχεύουν στην ανάπτυξη της αγοράς όσον αφορά τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και εναλλακτικών καυσίμων (ηλεκτρισμός, υδρογόνο, φυσικό αέριο (συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) , υγραέριο (LPG), συνθετικά και παραφινικά καύσιμα και βιώσιμα βιοκαύσιμα, ειδικά όσα παράγονται από απόβλητα και κατάλοιπα επεξεργασίας, όπως η αιθανόλη από μελάσα) καθώς και την ταχεία ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών ανεφοδιασμού/επαναφόρτισης· την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των υφιστάμενων έργων στα διάφορα κράτη μέλη σε σχέση με την αγορά εναλλακτικών καυσίμων και τη διανομή στις πόλεις· ένα πρόγραμμα δράσης της ΕΕ για την εφαρμογή της στρατηγικής που περιγράφεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων», προκειμένου να επιτευχθεί η ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές και να προωθηθεί η βιώσιμη ηλεκτρική κινητικότητα σε ολόκληρη την Ένωση,
- την επίτευξη, έως το 2020, συνολικής αύξησης 40 %, σε σύγκριση με το 2010, των ασφαλών χώρων στάθμευσης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και βελτιώσεις στην ποιότητα και τα πρότυπα υγιεινής τους,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- την ανάληψη πρωτοβουλιών για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων ηλεκτρονικών διοδίων,
- τη διενέργεια αξιολόγησης από την Επιτροπή των διαφορετικών τύπων καθεστώτων χρέωσης της χρήσης των οδών και της συμβατότητάς τους με τις Συνθήκες της ΕΕ, ιδίως με την αρχή της μη διάκρισης βάσει του τόπου διαμονής,
- την έγκριση, κατά προτεραιότητα, των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων υποδομής τα οποία συμπληρώνουν το οδικό δίκτυο που είναι μέρος του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ),
- τη συμπερίληψη ενός οδικού χάρτη της ΕΕ για την ποδηλασία στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής του 2016,
- μια νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό υποχρεωτικών ορίων όσον αφορά τις μέσες εκπομπές CO₂ από νέα επιβατηγά αυτοκίνητα και ελαφρά εμπορικά οχήματα για την περίοδο πέραν του 2020, διατηρώντας μια σαφή τροχιά μακροπρόθεσμης μείωσης των εκπομπών,
- την έγκαιρη ολοκλήρωση ενός εργαλείου προσομοίωσης που θα μετρά κατά τρόπο ακριβή, αξιόπιστο και αποδοτικό από άποψη κόστους την κατανάλωση καυσίμων και τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν), η οποία θα πρέπει να ακολουθηθεί, εάν ενδείκνυται, από την υποβολή νομοθετικής πρότασης που να θέτει υποχρεωτικά όρια στις μέσες εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά, όπως ήδη ισχύει για τα αυτοκίνητα και τα φορτηγάκια· περαιτέρω μέτρα για ενθάρρυνση της αξιοποίησης από την αγορά των πλέον αποδοτικών οχημάτων και για προώθηση των βέλτιστων πρακτικών μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων,
- μέτρα για την αύξηση της απόδοσης των καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως περαιτέρω χρήση της εκπαίδευσης στην οικολογική οδήγηση, βελτίωση της εφοδιαστικής στις μεταφορές και της ευφυούς υποδομής, και μεγαλύτερη χρήση των εναλλακτικών καυσίμων,
- έναν αναθεωρημένο κύκλο δοκιμών, με πιο ισχυρές απαιτήσεις ως προς τη δοκιμή συμμόρφωσης, για τη μέτρηση του CO₂ και των ρυπογόνων εκπομπών από οχήματα, αντικαθιστώντας τον επί του παρόντος χρησιμοποιούμενο «Νέο Ευρωπαϊκό Κύκλο Οδήγησης», ώστε να διασφαλισθεί ότι οι εκπομπές και η κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων μετρώνται μέσω μιας διαδικασίας δοκιμών η οποία αντανακλά τις συνθήκες οδήγησης στον πραγματικό κόσμο,
- από την Επιτροπή να αρχίσει να επεξεργάζεται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την αναθεώρηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/719 για τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και διαστάσεις, ούτως ώστε, το αργότερο έως το 2020, να μπορεί να υποβληθεί έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο που θα λαμβάνει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά ορισμένων τμημάτων της αγοράς, όπως οι εξειδικευμένοι μεταφορείς αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται στον τομέα της εφοδιαστικής τελικών οχημάτων,
- τη θέσπιση ενός κοινωνικού κώδικα για τους μετακινούμενους εργαζομένους του τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος θα θίγει και το πρόβλημα της συγκεκαλυμμένης αυτοαπασχόλησης, και όπου θα συνεκτιμώνται επαρκώς οι ιδιαιτερότητες των εργαζομένων στις διεθνείς οδικές μεταφορές και θα διασφαλίζεται ο θιμιτός ανταγωνισμός,
- την καλύτερη εφαρμογή, αξιολόγηση και, εφόσον χρειάζεται, διασάφηση ή αναθεώρηση των κανόνων πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009),
- μέτρα για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης των εθνικών διατάξεων με το δίκαιο της ΕΕ στον τομέα των διασυνοριακών μεταφορών,
- να εξετασθεί το ενδεχόμενο σύστασης ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών, ώστε να διασφαλισθεί η ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ και να προωθηθεί η τυποποίηση σε όλα τα κράτη μέλη,
- μέτρα για τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και καλύτερης εφαρμογής των κανόνων που καλύπτουν τις συνθήκες εργασίας, τα κοινωνικά και προνοιακά δικαιώματα, τους μισθούς και την κοινωνική ευθύνη, προκειμένου να εξασφαλιστούν υψηλά κοινωνικά πρότυπα στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε όλη την ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να λάβει μέτρα κατά των παράνομων πρακτικών που οδηγούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό και ενθαρρύνουν το κοινωνικό ντάμπινγκ· ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα πρέπει να εκλαμβάνεται ως ιδιαίτερος τομέας, δεδομένης της υψηλής κινητικότητας των εργαζομένων του και της ανάγκης των οδηγών να περνούν περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης στα σπίτια τους,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

— την προσαρμογή της εφαρμογής των αρχών της εσωτερικής αγοράς που προβλέπουν αποτελεσματικό διαχωρισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών από την ελευθερία εγκατάστασης, με στόχο να διασφαλισθεί ότι οι δραστηριότητες μιας επιχείρησης σε ένα κράτος μέλος εκτός του κράτους εγκατάστασης έχουν αυστηρά προσωρινό χαρακτήρα·

65. ζητεί, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές:

— την ολοκλήρωση του ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου μέσω της ταχείας έγκρισης της 4ης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, διασφαλίζοντας ένα ισορροπημένο άνοιγμα της εσωτερικής αγοράς σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής, ανταγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, υψηλότατο επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας και διαλειτουργικότητας, και επαρκείς ανθρώπινους και χρηματοδοτικούς πόρους για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι είναι πλήρως επιχειρησιακός και ικανός να εκπληρώσει την αποστολή του ως υπηρεσία μίας στάσης για την έγκριση και την πιστοποίηση ασφάλειας των οχημάτων· η 4η δέση μέτρων για τους σιδηροδρόμους θα πρέπει να διασφαλίζει υψηλό επίπεδο ποιότητας και αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, να διαφυλάττει την οικονομική ισορροπία των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και να προωθεί υψηλά πρότυπα όσον αφορά τις εργασιακές συνθήκες και την εδαφική συνοχή· η έγκρισή της θα πρέπει να ακολουθηθεί από την ταχεία μεταφορά και εφαρμογή της από τα κράτη μέλη,

— την έγκριση από την Επιτροπή μιας σιδηροδρομικής στρατηγικής που να προτείνει νέα μέτρα προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για αναπροσανατολισμό των τρόπων μεταφοράς για το 2030 και το 2050, οι οποίοι τίθενται στο κεφάλαιο «Δέκα στόχοι για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» της Λευκής Βίβλου,

— τη σταθερή, επαρκή, διαφανή και προβλέψιμη μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, με απλοποιημένους κανόνες και διαδικασίες πρόσβασης στη χρηματοδότηση της ΕΕ, για τη βελτίωση της ποιότητας και ικανότητας των εθνικών και διασυνοριακών σιδηροδρομικών υποδομών, δίνοντας προτεραιότητα στη συντήρηση και αναβάθμιση των υπαρχουσών υποδομών, και για την παροχή αξιόπιστων, ασφαλών, προσβάσιμων και βιώσιμων υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών,

— μια λεπτομερή ανάλυση των λόγων για τους οποίους ο ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό ελλειπόντων τμημάτων στα σύνορα των κρατών μελών· ζητεί από την Επιτροπή τη λήψη μέτρων και την παροχή κινήτρων για την κατεπίγουσα αναζωογόνηση των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών διασυνοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων οι οποίες αποξηλώθηκαν ή εγκαταλείφθηκαν κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τη μεταπολεμική περίοδο, παρά το οικονομικό τους ενδιαφέρον ή τη χρησιμότητά τους για το κοινό, καθώς επίσης και την επείγουσα κατασκευή των συνδέσεων εκείνων που έχουν σχεδιασθεί αλλά δεν έχουν ολοκληρωθεί, ούτως ώστε να εξαλειφθούν οι υπάρχουσες συμφορήσεις και οι ελλείπουσες συνδέσεις σε διασυνοριακές περιοχές· την αναζωογόνηση και συντήρηση των δευτερευουσών σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέονται με εθνικά βασικά δίκτυα και ευρωπαϊκούς διαδρόμους· πρωτοβουλίες για την εξεύρεση νέων λειτουργιών για τα εγκαταλελειμμένα δίκτυα, όπως η μεταφορά εμπορευμάτων ή η παροχή νέων υπηρεσιών για τους τουρίστες,

— την έγκριση, κατά προτεραιότητα, των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων υποδομής που συμπληρώνουν το σιδηροδρομικό δίκτυο που αποτελεί τμήμα του κεντρικού ΔΕΔ-Μ και των έργων που έχουν εγκριθεί στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ),

— την ενίσχυση του ρόλου της Επιτροπής προκειμένου να επιτευχθεί η αποτελεσματική και ταχεία ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών διαδρόμων του ΔΕΔ-Μ που είχαν προγραμματιστεί, αλλά αναβλήθηκαν από τα κράτη μέλη παρά την κοινωνική και οικονομική χρησιμότητά τους,

— μια διερευνητική μελέτη των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών οφελών από τη συνέχιση της στήριξης στις εθνικές και διεθνείς υπηρεσίες νυχτερινών αμαξοστοιχιών και, ενδεχομένως, την αναζωογόνηση αυτών των υπηρεσιών, καθώς και των διασυνοριακών υπηρεσιών inter-city, για παράδειγμα στο πλαίσιο των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και των διαγωνιστικών διαδικασιών,

— κάθε απαραίτητη ενέργεια από μέρους των κρατών μελών, της Επιτροπής και των σιδηροδρομικών φορέων με σκοπό την εφαρμογή της κοινής επιχείρησης Shift2rail, προκειμένου να επισπευθεί η ενσωμάτωση των προηγμένων τεχνολογιών σε καινοτόμες λύσεις σιδηροδρομικού προϊόντος, να αυξηθεί η ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών και να ενδυναμωθεί η θέση της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- δράσεις με σκοπό την ανάπτυξη ενός πραγματικά διαλειτουργικού ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, τη μείωση των συνεχιζόμενων τεχνικών εμποδίων, την προώθηση τεχνικών λύσεων που θα επιτρέπουν την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών σε γραμμές διαφορετικού περιτυπώματος, και τη διασφάλιση ότι οι διαφορετικές περιοριστικές ρυθμίσεις για το ύψος που ισχύουν στην ΕΕ δεν θα αποτελούν πρόσθετο εμπόδιο,
- την ανάπτυξη, κατά προτεραιότητα, του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) σε όλους τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένου του αντίστοιχου εξοπλισμού στις μηχανές έλξης αμαξοστοιχίας,
- την ταχεία εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 σε ό,τι αφορά την καθιέρωση διεθνών σιδηροδρομικών διαδρόμων για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, και την ανάπτυξη ή βελτίωση των υπηρεσιών ενιαίας εξυπηρέτησης (One-Stop Shops/OSS) για τον συντονισμό αυτών των διαδρόμων,
- τη μείωση του θορύβου στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του επανεξοπλισμού των εμπορευματικών συρμών και της βελτίωσης των σιδηροδρομικών υποδομών με στοχευμένη δημόσια χρηματοδότηση: την υποβολή από την Επιτροπή μιας πρότασης που θα προβλέπει την απαγόρευση, έως το 2020, των υπερβολικά θορυβωδών συρμών μεταφοράς εμπορευμάτων σε επίπεδο ΕΕ,
- την ανάπτυξη και εφαρμογή ολοκληρωμένων συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων για τις εθνικές και διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές, και την κατάργηση των πρόσθετων χρεώσεων που εφαρμόζονται σε επιβάτες του σιδηροδρόμου που πραγματοποιούν διασυνοριακό ταξίδι,
- την άρση των εμποδίων που αποτρέπουν τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό τομέα (κατασκευαστές τροχαίου υλικού, σιδηροδρομική υποδομή και συστήματα σηματοδότησης) να υποβάλει προσφορές για δημόσιες συμβάσεις σε χώρες εκτός ΕΕ.

66. ζητεί, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές:

- τη λήψη μέτρων για τη διευκόλυνση των διατυπώσεων για πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων της ΕΕ, με στόχο τη δημιουργία ενός πραγματικού Ευρωπαϊκού Χώρου Θαλάσσιων Μεταφορών χωρίς σύνορα (Γαλάζια Ζώνη),
- τον καλύτερο συντονισμό μεταξύ των ναυτιλιακών και τελωνειακών αρχών σε όλα τα επίπεδα για τον εξορθολογισμό της ροής πληροφοριών και τον περιορισμό των περιττών διοικητικών επιβαρύνσεων και τελωνειακών διατυπώσεων,
- μέτρα για την ανάπτυξη του δυναμικού των θαλάσσιων αρτηριών στο πλαίσιο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών,
- πρόσθετα μέτρα για τη διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη ελκυστικών, ασφαλών και βιώσιμων ποιοτικών θαλάσσιων μεταφορών και για την εξασφάλιση ανοιχτών ναυτιλιακών αγορών και της πρόσβασης στις εμπορευματικές μεταφορές χωρίς περιορισμούς,
- μέτρα για τη στήριξη και τον συντονισμό της προσαρμογής των πυλών εισόδου των λιμένων και των εφοδιαστικών συστημάτων για τα μεγαλύτερα πλοία και την προώθηση καλύτερων συνδέσεων των λιμένων, ιδιαίτερα με τον σιδηρόδρομο και τις εσωτερικές πλωτές οδούς: τη διευκόλυνση των λιμενικών επενδύσεων με την κινητοποίηση διαφόρων πηγών χρηματοδότησης από την ΕΕ, προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα των λιμένων της ΕΕ, να αναβαθμιστεί η υπάρχουσα υποδομή, να αναπτυχθούν πολυτροπικοί τερματικοί σταθμοί και να προωθηθεί η δημιουργία έξυπνων λιμένων που θα χρησιμοποιούν ευφυή συστήματα μεταφορών, καθώς και έξυπνων πόλεων-λιμένων· μέτρα για τη βελτίωση των υποδομών των θαλάσσιων λιμένων, κυρίως στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, ώστε στις περιοχές αυτές να μετατραπούν οι εμπορευματικές μεταφορές από οδικές σε θαλάσσιες,
- διαβεβαίωση ότι οι θαλάσσιοι λιμένες του κεντρικού δικτύου θα συνδεθούν με τις υποδομές σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών και, εφόσον είναι εφικτό, με τις εσωτερικές πλωτές οδούς του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έως το 2030, εκτός αν η σύνδεση αυτή παρεμποδίζεται από φυσικούς περιορισμούς,
- μεγαλύτερη σαφήνεια και συνεκτικότητα στην εφαρμογή των κανόνων κρατικής ενίσχυσης για τους λιμένες, ώστε να δημιουργηθεί ένα πραγματιστικό, προβλέψιμο και σταθερό περιβάλλον που θα επιτρέπει να υλοποιηθούν μακροπρόθεσμες στρατηγικές επενδύσεων, θα μειώνει τον διοικητικό φόρτο και θα ελαχιστοποιεί τα διαδικαστικά χρονικά πλαίσια,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- την προώθηση της πρότασης κανονισμού της Επιτροπής για τη θέσπιση πλαισίου σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και την οικονομική διαφάνεια των λιμένων, προκειμένου να εκσυγχρονισθεί και να βελτιωθεί η ποιότητα και η απόδοση των λιμενικών υπηρεσιών, να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός και να δημιουργηθούν συνθήκες πλαισίωσης για την προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες,
- τον καθορισμό παγκόσμιου δεσμευτικού στόχου στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για την επίτευξη του στόχου της Λευκής Βίβλου για ελάχιστη μείωση κατά 40 % των εκπομπών CO₂ από τα θαλάσσια καύσιμα έως το 2050, που θα πρέπει να στηριχθεί από έναν ενδιάμεσο στόχο της ΕΕ για το 2030· την ενίσχυση των διαπραγματεύσεων εντός του IMO για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μηχανισμού που να αντιμετωπίζει τις διεθνείς θαλάσσιες εκπομπές, όπως για παράδειγμα ενός μηχανισμού τιμολόγησης των εκπομπών· σε περίπτωση που επιτευχθεί διεθνής συμφωνία σχετικά με παγκόσμια μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή να επανεξετάσει τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 και, εάν το κρίνει σκόπιμο, να προτείνει τροποποιήσεις στον κανονισμό αυτό προκειμένου να ευθυγραμμισθεί με τη διεθνή συμφωνία,
- να εξετασθεί το ενδεχόμενο να επεκταθούν σε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο τα όρια εκπομπών θείου για τα θαλάσσια καύσιμα, τα οποία εφαρμόζονται στις περιοχές ελέγχου εκπομπών θείου (SECA), καθώς και οι σχετικοί κανόνες του IMO,
- προώθηση των τεχνολογιών μείωσης των εκπομπών και μέτρων ενεργειακής απόδοσης μέσω οικονομικών κινήτρων και στοχευμένων μέτρων στήριξης, με ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και την προώθηση μέτρων μείωσης της ταχύτητας πλεύσεως (slow-steaming), η οποία αναφέρεται ότι προσφέρει μεγάλες δυνατότητες μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου·
- δράσεις που υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένης της παροχής εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού με LNG και ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς,
- την υποβολή νομοθετικής πρότασης για τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων· την καλύτερη εφαρμογή και, εφόσον χρειάζεται, την αναθεώρηση της τρίτης δέσμης μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα, προκειμένου να ενισχυθεί η πρόληψη των ατυχημάτων στη θάλασσα και η διαχείριση των συνεπειών τους,
- την υποβολή νομοθετικής πρότασης για την αποσαφήνιση του καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης όσον αφορά το διογκούμενο φαινόμενο της απώλειας εμπορευματοκιβωτίων εν πλω, με βάση ένα σύστημα που επιτρέπει τον εντοπισμό των ιδιοκτητών των εν λόγω εμπορευματοκιβωτίων·

67. ζητεί, όσον αφορά τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές:

- τη θέσπιση κατάλληλου πλαισίου για τη βελτιστοποίηση της εσωτερικής αγοράς εσωτερικών πλωτών μεταφορών και την άρση των φραγμών που παρακωλύουν την αυξημένη χρήση τους,
- την πλήρη υλοποίηση του προγράμματος δράσης Naiades II, με ιδιαίτερη προσοχή στις υποδομές, στην ανάπτυξη υπηρεσιών πληροφοριών ποτάμιας ναυσιπλοΐας και στην καινοτομία· την αξιολόγηση του προγράμματος έως το 2017 και, εφόσον κριθεί σκόπιμο, την προσαρμογή των προτεινόμενων μέτρων προκειμένου να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων του προγράμματος,
- την έγκριση χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων που αφορούν τις εσωτερικές πλωτές οδούς και αποτελούν τμήμα του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ,
- τη δέουσα αναβάθμιση και την καθ' όλο το έτος συντήρηση, καθώς και την εξάλειψη των συμφορήσεων, στις εσωτερικές πλωτές οδούς που αποτελούν τμήμα των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, έως το 2025, σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ, με σκοπό τη διασφάλιση επαρκών επιπέδων συντήρησης,
- τη μεγαλύτερη υποστήριξη για την προώθηση της καινοτομίας από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στις μεταφορές μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών στο πλαίσιο του «Ορίζοντα 2020» και της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη». τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και την τεχνική και περιβαλλοντική προσαρμογή του στόλου ώστε να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου,

Τετάρτη 9 Σεπτεμβρίου 2015

- την ένταξη των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στις πολυτροπικές μεταφορές και εφοδιαστική, καθώς και στα σχέδια και τις πολιτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε ευρωπαϊκές πόλεις από τις οποίες διέρχονται πλωτές οδοί, και την ενίσχυση του ρόλου των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας στη διανομή εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές,
- την ταχεία αναθεώρηση της οδηγίας 2005/44/EK σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ), για τη διασφάλιση πλήρους ανάπτυξης των ΥΠΕΝ έως το 2020 και σύνδεσης με άλλα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών,
- την σύγκλιση, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, των συστημάτων διακυβέρνησης και ρύθμισης του Ρήνου και του Δούναβη, προκειμένου να αναπτυχθεί ένα αποτελεσματικό, πολυτροπικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών για τις κύριες εσωτερικές πλωτές οδούς της Ευρώπης,
- τη συμμετοχή της Επιτροπής στην κατανομή των κονδυλίων της ΕΕ, καθώς και στον συντονισμό της υλοποίησης των έργων που περιλαμβάνονται στη στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή του Δούναβη,
- την υποβολή νομοθετικής πρότασης για την αναγνώριση και τον εκσυγχρονισμό των επαγγελματικών προσόντων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και την εξέταση μέτρων προσέλκυσης περισσότερων νέων σε αυτόν τον τομέα.

ο

ο ο

68. καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη τις προτάσεις που περιέχονται στο παρόν ψήφισμα στην ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου και στις μελλοντικές πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών·

69. παροτρύνει την Επιτροπή να παρακολουθεί την πρόοδο επίτευξης των στόχων της Λευκής Βίβλου και να υποβάλλει κάθε πέντε έτη έκθεση για την εφαρμογή της·

70. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, την Επιτροπή, καθώς και στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών μελών.