

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγική της ΕΕ για τη θέρμανση και την ψύξη»**

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Εισηγητής: **Stefan BACK**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 20.7.2016
Νομική βάση	Άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	10.2.2017
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	23.2.2017
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	523
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	128/0/2

### 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών<sup>(1)</sup> (η στρατηγική), συμπεριλαμβανομένων των στόχων και των μεθόδων της, οι οποίες συνάδουν με τη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ του 2011 (η Λευκή Βίβλος)<sup>(2)</sup> και τις εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς (INDC) που υποβλήθηκαν από την ΕΕ και τα κράτη μέλη της κατά τη διάσκεψη της COP 21, και τις οποίες επικολίμασαν η ΕΟΚΕ<sup>(3)</sup> και η διάσκεψη της COP 22 στο Μαρακές.

1.2. Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει τις δηλώσεις που περιλαμβάνονται στις γνωμοδοτήσεις της σχετικά με τη Λευκή Βίβλο και την εφαρμογή της, καθώς και σχετικά με τις επιπτώσεις της συμφωνίας COP 21 για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ, σύμφωνα με τις οποίες οι στόχοι της Λευκής Βίβλου για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εξακολουθούν να ισχύουν, παρότι οι μέθοδοι για την επίτευξη αυτών πρέπει να επικαιροποιηθούν και να ενισχυθούν.

1.3. Χαιρετίζει τα μέτρα στο πλαίσιο της στρατηγικής που υπερβαίνουν τους στόχους της Λευκής Βίβλου, και ιδιαίτερος την προαγωγή της καινοτομίας –συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα διαλειτουργικά συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών<sup>(4)</sup>, την ανάπτυξη συνδεδεμένων, ολοκληρωμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων και την ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων και του συστήματος ενέργειας μέσω έξυπνων δικτύων, καθώς και την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων και νέων προτύπων μεταφορών με βάση την ανάπτυξη της οικονομίας του διαμοιρασμού και τη γενικότερη ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας.

1.4. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την ολιστική προσέγγιση της στρατηγικής, η οποία θέτει τις μεταφορές σε ένα πλαίσιο το οποίο συμβαδίζει με άλλους τομείς πολιτικής όπως η ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας, η ενθάρρυνση της έρευνας και της καινοτομίας, η ανάπτυξη νέων λύσεων στις μεταφορές και νέων δεξιοτήτων, καθώς και η βελτίωση του σχεδιασμού της κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης των δημόσιων μεταφορών. Θα ήθελε η προσέγγιση αυτή να αναπτυχθεί ακόμη περαιτέρω, με μεγαλύτερη συνοχή μεταξύ της στρατηγικής και της ανακοίνωσης σχετικά με την αναβάθμιση της εσωτερικής αγοράς, περιλαμβάνοντας συνέργειες μεταξύ του ανοίγματος της αγοράς και της αποδοτικότητας. Το ίδιο συμβαίνει και με τις προοπτικές που προσφέρονται από την ψηφιακή εσωτερική αγορά, συμπεριλαμβανομένης της ψηφιακής κινητικότητας, και την ανάπτυξη της οικονομίας του διαμοιρασμού και της κυκλικής οικονομίας.

1.5. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τις πιθανές επιπτώσεις των εξελίξεων που περιγράφονται στο σημείο 1.4 σχετικά με τα πρότυπα των μεταφορών, και εφιστά την προσοχή στις κοινωνικές τους επιδράσεις, μεταξύ άλλων σε ό,τι αφορά τους χρήστες και τις συνθήκες εργασίας των υπαλλήλων, καθώς και την κατάσταση των πολύ μικρών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση υπερπολαβίων. Όλα αυτά τα ζητήματα απαιτούν έγκαιρη προσοχή, προκειμένου να επιλυθούν σε πρώιμο στάδιο προβλήματα που ενδέχεται να προκύψουν. Ομοίως, θα πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις όσον αφορά μεμονωμένες κοινότητες.

<sup>(1)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>(3)</sup> EE C 24 της 28.1.2012, σ. 146, EE C 291 της 4.9.2015, σ. 14 και EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10.

<sup>(4)</sup> COM(2016) 766 final.

1.6. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την πάρα πολύ μεγάλη σημασία που έχει η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στα δεδομένα που παρέχονται από τους κατασκευαστές για τις εκπομπές των οχημάτων και υποστηρίζει τα μέτρα που έχουν οριστεί για την επίτευξη αυτού του αποτελέσματος, τη σημασία της στήριξης και του διαλόγου με τα ενδιαφερόμενα μέρη και το κοινό, καθώς και τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να προσδιοριστεί σε τι οφείλονται τα εσφαλμένα στοιχεία του παρελθόντος και να αποτραπεί η επανάληψη του φαινομένου αυτού.

1.7. Χαιρετίζει τα μέτρα που ενισχύουν την αποτελεσματικότητα, όπως η διευκόλυνση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ και η αναθεώρηση του σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και τη σημασία που αποδίδεται στην προαγωγή της διαλειτουργικότητας και την προώθηση της ευαισθητοποίησης για τη στροφή προς τα μέσα μεταφοράς χαμηλότερων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών. Η ΕΟΚΕ σημειώνει την έκκληση της Επιτροπής για πρόσβαση στην αγορά μεταφορών για τα λεωφορεία και τα πούλμαν, αλλά συνιστά επίσης στην Επιτροπή να εξετάσει και άλλα μέτρα πολιτικής για την επέκταση των δικτύων δημοσίων συγκοινωνιών και την ενθάρρυνση της μεταστροφής από τα ιδιωτικά οχήματα. Ως εκ τούτου, συνιστά μια πιο εμπειριστατωμένη επισκόπηση των διαθέσιμων επιλογών. Ωστόσο, εκφράζει τη λύπη της για τη σιωπή που επικρατεί όσον αφορά τόσο τη βελτίωση των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στην αγορά μεταφορών όσο και τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης που προβλέπεται από το Ευρωπαϊκό Αρθρωτό Σύστημα (*European Modular System*) για συνδυασμούς οχημάτων. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ εφιστά επίσης την προσοχή στη γνωμοδότησή της με τίτλο «Η εσωτερική αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών: κοινωνικό ντάμπινγκ και ενδομεταφορές» (TEN/575) και τονίζει εκ νέου τη σημασία που έχει η θέσπιση σαφούς και εφαρμόσιμης νομοθεσίας, αλλά και την ανάγκη καταπολέμησης όλων των μορφών κοινωνικού ντάμπινγκ, καθώς και των κρουσμάτων απάτης και των καταχρήσεων, όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων και την πρόσβαση σε κοινωνικές παροχές.

1.8. Η ΕΟΚΕ επικροτεί επίσης τα σχέδια για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα, όμως επαναλαμβάνει τη σημασία της ευελιξίας για την αποφυγή παράλογων συνεπειών κόστους σε απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των νησιών και των ορεινών περιοχών. Υπογραμμίζει, επίσης, τη σημασία της ύπαρξης ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς σε ό,τι αφορά τα τέλη υποδομών και το εξωτερικό κόστος για την εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς.

1.9. Σημειώνει την επανέναξη της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιόδων (EYT), υπενθυμίζει όμως ότι η EYT αποφασίστηκε το 2004 και δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί, γεγονός το οποίο φανερώνει την ανάγκη επανεξέτασης του συστήματος στο σύνολό του ώστε να ξεπεραστούν τα εμπόδια για την υλοποίηση του στόχου αυτού.

1.10. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την προσοχή που αποδίδεται στα εναλλακτικά καύσιμα, εστιάζοντας στην ενθάρρυνση της καινοτομίας και στην ανάγκη δημιουργηθεί ένα κατάλληλο πλαίσιο που επιτρέπει τη διασυνοριακή χρήση ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου, υδρογόνου και βιοκαυσίμων χωρίς να θίγεται η παραγωγή τροφίμων, σύμφωνα με τις απόψεις που εκφράστηκαν στο παρελθόν από την ΕΟΚΕ. Επικροτεί, επίσης, την εστίαση του ενδιαφέροντος στη διαλειτουργικότητα και την τυποποίηση της ηλεκτροκίνησης.

1.11. Χαιρετίζει ομοίως την προσοχή που αποδίδεται στο καθοριστικής σημασίας ερώτημα της αναζήτησης λύσεων για τη χρηματοδότηση και εφιστά την προσοχή στην ανάγκη εξεύρεσης λύσεων συγχρηματοδότησης για τα μικρότερα έργα.

1.12. Η ΕΟΚΕ εκτιμά τη σημασία που αποδίδει η στρατηγική στην υποστήριξη της κοινωνίας των πολιτών. Επισημαίνει τις δυνατότητες που προσφέρει ο συμμετοχικός διάλογος για να διασφαλιστεί η υποστήριξη και να επιλυθούν προβλήματα, καθώς και στη δυνατότητες συνασπισμού με την κοινωνία πολιτών και τις αυτοδιοικητικές αρχές<sup>(5)</sup>.

1.13. Για λόγους διαφάνειας, η ΕΟΚΕ προτείνει να δημοσιεύει η Επιτροπή σε ετήσια βάση πίνακα επιδόσεων για τις εκπομπές στον κλάδο των μεταφορών.

1.14. Συμφωνεί με την προγραμματισμένη δράση των ΔΟΠΑ και ΔΝΟ και συνιστά την ανάληψη περαιτέρω δράσης, όπως η επιδίωξη δομημένου εξωτερικού διαλόγου στον τομέα των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές με τις γειτονικές χώρες, με απώτερο στόχο την κατάρτιση συγκεκριμένων σχεδίων.

1.15. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπό σημείωση το γεγονός ότι η πρόταση επιμερισμού των προσαφειών επιτρέπει στο κάθε κράτος μέλος να αποφασίσει σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα διασφαλιστεί το αποτέλεσμα που ορίζεται για αυτό από την άποψη της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και συνιστά να τηρούνται οι απαιτήσεις στον τομέα των μεταφορών εντός των ορίων που καθορίζονται στη Λευκή Βίβλο.

1.16. Η ΕΟΚΕ λυπάται επειδή η επικαιροποίηση της Λευκής Βίβλου δεν περιλαμβάνεται πλέον στην ημερήσια διάταξη της Επιτροπής, διότι η ψηφιοποίηση, η εξέλιξη της ενεργειακής πολιτικής και η ολιστική θεώρηση του σχεδιασμού και της εφαρμογής της πολιτικής της σημερινής Επιτροπής δικαιολογούν, κατά τη γνώμη της, την εν λόγω επικαιροποίηση.

(5) ΕΕ C 299 της 4.10.2012, σ. 170, ΕΕ C 389 της 8.10.2015, σ. 20.

## 2. Ιστορικό

### Δεσμεύσεις της ΕΕ για μείωση των εκπομπών και η Λευκή Βίβλος για την πολιτική μεταφορών του 2011

2.1. Στις 20 Ιουλίου 2016, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε την έγκριση δέσμης μέτρων για τη μείωση των εκπομπών στους τομείς που δεν καλύπτονται από το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ (η δέση μέτρων).

2.2. Η δέση μέτρων αποτελεί μέρος της εφαρμογής της μείωσης έως το 2030 των αερίων θερμοκηπίου κατά 40 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, που αποφασίστηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 και της δέσμευσης (εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς (NDC)) που ανέλαβαν η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της κατά τη διάσκεψη της COP 21 στο Παρίσι τον Δεκέμβριο του 2015.

2.3. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Οκτωβρίου 2014, οι τομείς ΣΕΔΕ θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές κατά 43 % και οι τομείς εκτός ΣΕΔΕ, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών πλην των αεροπορικών, κατά 30 %, ποσοστό το οποίο θα μοιραστεί μεταξύ των κρατών μελών βάσει των αρχών της δικαιοσύνης και της αλληλεγγύης. Τα συμπεράσματα δεν κάνουν ειδική αναφορά στις μεταφορές.

2.4. Η Λευκή Βίβλος του 2011 για την πολιτική μεταφορών της ΕΕ [COM(2011) 144] διαπιστώνει ότι οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου των αναπτυσσόμενων χωρών πρέπει να μειωθούν «έως το 2050 κατά 80-95 % κάτω από τα επίπεδα του 1990» με στόχο η αλλαγή του κλίματος να περιοριστεί σε λιγότερο από 2 °C. Για τις μεταφορές, «μείωση τουλάχιστον [...] 60 % [...] έως το 2050 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990» ή μείωση κατά περίπου 20 % κάτω από τα επίπεδα του 2008 (8 % πάνω από τα επίπεδα του 1990) μέχρι το 2030.

2.5. Η Επιτροπή έχει επιβεβαιώσει ότι οι στόχοι αυτοί είναι συμβατοί με το πλαίσιο πολιτικής του 2014 για το κλίμα και την ενέργεια για το διάστημα 2020-2030, με το πλαίσιο για την Ενεργειακή Ένωση του 2015 και με τις δεσμεύσεις INDC που ανέλαβε η ΕΕ <sup>(6)</sup>.

2.6. Δηλώνει επίσης ότι θα χρειαστούν περαιτέρω προσπάθειες μετά το 2020 για την επίτευξη των στόχων αυτών <sup>(7)</sup>.

2.7. Στην πρόσφατη αξιολόγηση προόδου όσον αφορά την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου διαπιστώνεται ότι είναι πολύ νωρίς για να εξαχθούν συμπεράσματα και δίδεται έμφαση στην υλοποίηση <sup>(8)</sup>.

### Η δέση μέτρων

2.8. Η δέση μέτρων περιλαμβάνει:

- μια γενική ανακοίνωση με τίτλο «Επιτάχυνση της μετάβασης της Ευρώπης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα» [COM(2016) 500] (η ανακοίνωση),
- μια νομοθετική πρόταση για τις δεσμευτικές ετήσιες μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα κράτη μέλη από το 2021 έως το 2030 [COM(2016) 482] (η πρόταση επιμερισμού των προσπαθειών),
- μια νομοθετική πρόταση για τη συμπερίληψη των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και των απορροφήσεων από δραστηριότητες χρήσης γης, αλλαγής χρήσης γης και δασοπονίας στο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030 (COM(2016) 479),
- μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών (COM(2016) 501) (η στρατηγική).

2.9. Η ανακοίνωση καθορίζει τις βασικές αρχές που διέπουν την εφαρμογή, όπως τον επιμερισμό των βαρών που συνδέεται με τις οικονομίες των κρατών μελών (δικαιοσύνη και αλληλεγγύη), ευελιξία με τη χρήση των δικαιωμάτων εκπομπών σε τομείς εκτός ΣΕΔΕ, διατήρηση φιλόδοξων επιπέδων μείωσης των αερίων θερμοκηπίου με την αντιμετώπιση κάθε τομέα ξεχωριστά (περιβαλλοντική ακεραιότητα). Η ανακοίνωση υπογραμμίζει τη σημασία ενός πλαισίου που προωθεί τη μετάβαση.

2.10. Η πρόταση επιμερισμού των προσπαθειών κατανέμει την ευθύνη μεταξύ των κρατών μελών για τις εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς (INDC) στο πλαίσιο της συμφωνίας COP 21 του Παρισιού. Κάθε κράτος μέλος αποφασίζει πώς θα επιτύχει τα αποτελέσματά του.

<sup>(6)</sup> COM(2014) 15 final, σ. 14, σημείο 4.1, COM(2015) 80 final, COM(2011) 112 final, σ. 6.

<sup>(7)</sup> COM(2014) 15 final, σ. 14, σημείο 4.1.

<sup>(8)</sup> SWD(2016) 226.

2.11. Η **στρατηγική** υλοποιεί τους στόχους μείωσης των εκπομπών της Λευκής Βίβλου. Επικεντρώνεται στις οδικές μεταφορές και περιλαμβάνει τα ακόλουθα κύρια σημεία:

**α) Αποτελεσματικότητα, συμπεριφορά, τιμές στις οδικές μεταφορές**

- βελτιστοποίηση των συστημάτων μεταφορών,
- επίδραση επί της οδικής συμπεριφοράς μέσω διοδίων,
- προώθηση της πολυτροπικότητας,

**β) Εναλλακτικά καύσιμα**

- προώθηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας χαμηλών εκπομπών για τις μεταφορές,
- ανάπτυξη βιοκαυσίμων δεύτερης γενιάς,
- οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (2014/94/ΕΕ).

**γ) Οχήματα χαμηλών εκπομπών**

- κοινά πρότυπα ώστε να καθίστανται δυνατά τα διασυνοριακά ταξίδια,
- προώθηση οχημάτων μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω δημοσίων συμβάσεων,
- πιστοποίηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων για τα λεωφορεία και τα βαρέα οχήματα,
- αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στη μέτρηση των επιπέδων εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

**δ) Δημιουργία πλαισίου: συνέργειες και νέα επιχειρηματικά μοντέλα, καινοτομία, ψηφιακή οικονομία, ανάπτυξη ικανοτήτων, επενδύσεις και υποστήριξη**

- δημιουργία ευνοϊκού πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών μέσω συνεργιών με άλλους τομείς πολιτικής, έρευνας, καινοτομίας και οικοδόμησης ικανοτήτων.

**ε) Αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές — διεθνής δράση**

- ο ΔΟΠΑ έχει προτείνει ένα παγκόσμιο μέτρο που βασίζεται στην αγορά για τις αερομεταφορές και ο ΔΝΟ αναπτύσσει κριτήρια σχεδιασμού ενεργειακής απόδοσης για τη ναυτιλία, ξεκινώντας με την παρακολούθηση των εκπομπών.

**3. Γενικές παρατηρήσεις**

3.1. Όπως και στη θέση της σχετικά με τη Λευκή Βίβλο και τις INDC της ΕΕ<sup>(9)</sup>, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τους στόχους που καθορίζονται στη στρατηγική.

3.2. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την υποστήριξή της για τους στόχους της Λευκής Βίβλου και υπενθυμίζει ότι στη γνωμοδότησή της του 2015 σχετικά με την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου εξέφραζε τη λύπη της για το γεγονός ότι η εσωτερική αγορά μεταφορών κάθε άλλο παρά ολοκληρωμένη ήταν και επισήμαινε ότι θα ήταν ευπρόσδεκτη η λήψη μέτρων προς την κατεύθυνση αυτή<sup>(10)</sup>. Η πλήρης υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς θα οδηγούσε στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση των εκπομπών. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί μέσω σαφών και εφαρμόσιμων κανόνων και με τη συνοδεία μέτρων για την καταπολέμηση όλων των μορφών κοινωνικού ντάμπινγκ, καθώς και των κρουσμάτων απάτης και των καταχρήσεων, όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων και την πρόσβαση σε κοινωνικές παροχές.

3.3. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει, επίσης, τα νέα και καινοτόμα στοιχεία της στρατηγικής, μεταξύ άλλων τα συνεργατικά συστήματα για τις οδικές μεταφορές (C-ITS) μαζί με τα συνεργατικά, συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα και την ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στα συστήματα ενέργειας με τη χρήση έξυπνων δικτύων, την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων και νέων προτύπων μεταφορών με βάση τόσο την ανάπτυξη της οικονομίας του διαμοιρασμού μέσα από πλατφόρμες πληροφορικής όσο και τη γενική ανάπτυξη της ψηφιακής οικονομίας. Τα ψηφιακά συστήματα θα επηρεάσουν επίσης τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και, για παράδειγμα, θα οδηγήσουν στη βελτιστοποίηση των κυκλοφοριακών ροών και των δυνατοτήτων για επιλογές αποδοτικής χρήσης των πόρων με τις οποίες θα μειωθούν οι εκπομπές<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> ΕΕ C 24 της 28.1.2012, σ. 146, ΕΕ C 291 της 4.9.2015, σ. 14 και ΕΕ C 303 της 19.8.2016, σ. 10.

<sup>(10)</sup> ΕΕ C 291 της 4.9.2015, σ. 14, σημεία 1.5 και 1.6.

<sup>(11)</sup> COM(2016) 766 final.

3.4. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την πάρα πολύ μεγάλη σημασία που έχει η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στα δεδομένα που παρέχονται από τους κατασκευαστές για τις εκπομπές των οχημάτων και υποστηρίζει τα μέτρα που έχουν οριστεί για την επίτευξη αυτού του αποτελέσματος, τη σημασία της στήριξης και του διαλόγου με τα ενδιαφερόμενα μέρη και το κοινό, καθώς και τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να προσδιοριστεί σε τι οφείλονται τα εσφαλμένα στοιχεία του παρελθόντος και να αποτραπεί η επανάληψη του φαινομένου αυτού.

3.5. Επισημαίνει και πάλι ότι πολλά από τα προτεινόμενα μέτρα απαιτούν ευελιξία και προσαρμογή στις τοπικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων των τιμών στις οδικές μεταφορές<sup>(12)</sup>.

3.6. Ανανεώνει τη στήριξή της για τους στόχους της συμφωνίας COP 21 του Παρισιού και τις εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς της ΕΕ, και διατηρεί την άποψή της ότι οι δεσμεύσεις αυτές δεν προσθέτουν στους στόχους που ορίζονται στη Λευκή Βίβλο<sup>(13)</sup>. Σημειώνει την υποστήριξη προς την εφαρμογή της συμφωνίας του Παρισιού για τη Δήλωση Δράσης του Μαρακές από τα συμβαλλόμενα μέρη και τη σύσταση εταιρικής σχέσης του Μαρακές για Παγκόσμια Δράση με τη συμμετοχή συμβαλλομένων και μη μερών.

3.7. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την άποψή της ότι η εφαρμογή της Λευκής Βίβλου και της στρατηγικής πλαίσιο για μια ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση (COM(2015) 80) πρέπει να επανεξεταστεί και, ενδεχομένως, να προστεθούν νέα μέτρα για την επίτευξη των στόχων τους<sup>(14)</sup>.

3.8. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη δημιουργίας ενός περιβάλλοντος που ευνοεί την εφαρμογή της στρατηγικής ή ενός πλαισίου διευκόλυνσης και, σε σχέση με αυτό, παραπέμπει στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η πορεία μετά το Παρίσι»<sup>(15)</sup>, σχετικά με την ανάγκη για «απομάκρυνση από ένα κατακερματισμένο σύστημα που χαρακτηρίζεται από ασυντόνιστες εθνικές πολιτικές, φραγμούς στην αγορά και απομονωμένες από ενεργειακή άποψη περιοχές». Η Ενεργειακή Ένωση είναι ένα πλαίσιο για τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος με στόχο την ενεργειακή μετάβαση, ενώ η επερχόμενη στρατηγική για την έρευνα, την καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα θα αξιοποιήσει τις συνέργειες μεταξύ της ενέργειας, των μεταφορών, της κυκλικής οικονομίας και της βιομηχανικής και ψηφιακής καινοτομίας ώστε να καταστούν περισσότερο ανταγωνιστικές οι παρούσες και οι μελλοντικές ευρωπαϊκές τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα και υψηλής ενεργειακής απόδοσης. Όπως προαναφέρθηκε στο σημείο 3.3 παραπάνω, εδώ συμπεριλαμβάνονται και μέτρα για τη βελτίωση των διαθέσιμων δεξιοτήτων και την προαγωγή της έρευνας και ανάπτυξης.

Χρειάζεται η δράση πολλών ενδιαφερομένων μερών από την κοινωνία πολιτών –του κοινού, των καταναλωτών, των κοινωνικών εταίρων, των ΜΜΕ, των καινοτόμων νεοσύστατων επιχειρήσεων και των ανταγωνιστικών σε παγκόσμιο επίπεδο βιομηχανιών. Οι έξυπνες πόλεις και οι αστικές κοινότητες και ο ρόλος που διαδραματίζουν στην ανάπτυξη των δημοσίων συγκοινωνιών και του σχεδιασμού των μεταφορών αναφέρονται ως το πλαίσιο εντός του οποίου θα λάβει χώρα ένα μεγάλο μέρος του μελλοντικού μετασχηματισμού<sup>(16)</sup>.

3.9. Η στρατηγική υιοθετεί διατομεακή προσέγγιση, για παράδειγμα, σε σχέση με την ανάγκη για ένα ευνοϊκό περιβάλλον και στην αναφορά σε λύσεις ψηφιακής κινητικότητας και τη σύνδεση με την ενεργειακή πολιτική. Η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη με το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου και με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναβάθμιση της ενιαίας αγοράς, εγγράφων με τα οποία επιχειρείται η βελτίωση της προβολής και της κατανόησης των τομεακών πολιτικών με την τοποθέτησή τους σε ένα πλαίσιο γενικών στρατηγικών της ΕΕ<sup>(17)</sup>.

3.10. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την ολιστική προσέγγιση της στρατηγικής για την πολιτική μεταφορών, θα ήθελε όμως να ήταν περισσότερο ανεπτυγμένη, για παράδειγμα όσον αφορά τη συνοχή μεταξύ της στρατηγικής και της ανακοίνωσης για την αναβάθμιση της ενιαίας αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των συνεργειών μεταξύ του ανοίγματος της αγοράς και της αποδοτικότητας, των προοπτικών που προσφέρονται από την ψηφιακή εσωτερική αγορά, της οικονομίας του διαμοιρασμού και της κυκλικής οικονομίας, αλλά και των επιπτώσεων στα πρότυπα μεταφορών, καθώς και στις κοινωνικές πτυχές<sup>(18)</sup>.

3.11. Το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τη στρατηγική φέρνει στο προσκήνιο μια σειρά από νέες «κοινωνικές» εξελίξεις, όπως η οικονομία του διαμοιρασμού στις μεταφορές, τα αυτόματα και συνδεδεμένα οχήματα, η ψηφιοποίηση και η κινητικότητα ως υπηρεσία. Οι εξελίξεις αυτές, συμπεριλαμβανομένης της αυξανόμενης χρήσης διαδικτυακών πλατφορμών θα έπρεπε να αναφέρονται στη στρατηγική.

<sup>(12)</sup> EE C 24 της 28.1.2012, σ. 146.

<sup>(13)</sup> EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10, σημεία 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 και 5.2.

<sup>(14)</sup> EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10, σημεία 1.4, 5.2 και 5.3.

<sup>(15)</sup> COM(2016) 110 final, ενότητα 3.1, σ. 5.

<sup>(16)</sup> COM(2016) 110 final, ενότητα 3.1, σ. 7.

<sup>(17)</sup> SWD(2016) 226, ενότητα 4.1, σ. 27.

<sup>(18)</sup> COM(2016) 288 final και COM(2016) 356 final.

3.12. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της επειδή στη στρατηγική δεν αναφέρεται τίποτα σχετικά με τις κοινωνικές πτυχές — συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των καταναλωτών, των σχέσεων στην αγορά εργασίας και το καθεστώς των πολύ μικρών επιχειρήσεων — ορισμένων από τις σχεδιαζόμενες πρωτοβουλίες, για παράδειγμα του σχεδίου C-ITS, της ψηφιακής οικονομίας, των νέων προτύπων μεταφορών ή του περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς σε διάφορους κλάδους των μεταφορών. Κρίνει ότι είναι σημαντικό να εξεταστούν τα ζητήματα αυτά σε πρώιμο στάδιο, ώστε να αποφευχθούν οποιεσδήποτε περιττές εντάσεις.

3.13. Η ΕΟΚΕ επικροτεί το γεγονός ότι εγείρεται το ζήτημα της χρηματοδότησης στο πλαίσιο της στρατηγικής, δεδομένου ότι είναι θεμελιώδους σημασίας για την υλοποίησή της. Εφιστά την προσοχή στις ανάγκες χρηματοδότησης για τις περιοχές με περιορισμένους οικονομικούς πόρους και για έργα που δεν είναι αρκετά μεγάλα ώστε να πληρούν τα κατώτατα όρια συγχρηματοδότησης από την ΕΕ. Θα πρέπει να υπάρχουν επιλογές χρηματοδότησης μικρών έργων στον τομέα των μεταφορών, όπως συμβαίνει στον τομέα της ενέργειας.

3.14. Η ΕΟΚΕ αποδίδει σημασία στην αναθεώρηση της Λευκής Βίβλου που έχει ήδη προγραμματίσει η Επιτροπή για το 2016<sup>(19)</sup>. Διαφωνεί δε ότι είναι πολύ νωρίς να αξιολογηθεί η εφαρμογή<sup>(20)</sup>, δεδομένου ότι εξελίξεις όπως η ψηφιοποίηση, η εξέλιξη της ενεργειακής πολιτικής και ο ολιστικός σχεδιασμός και η εφαρμογή της πολιτικής που ακολουθεί η σημερινή Επιτροπή δικαιολογούν την επικαιροποίηση της Λευκής Βίβλου.

3.15. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις προτάσεις που διατυπώνονται στο πλαίσιο της στρατηγικής για την εξωτερική δράση, ιδιαίτερα την περαιτέρω δράση στο πλαίσιο των ΔΟΠΑ και ΔΝΟ σχετικά με τις αεροπορικές και ναυτιλιακές μεταφορές. Εκφράζει δε τη λύπη της για το γεγονός ότι η στρατηγική δεν αναφέρει άλλες μορφές εξωτερικής δράσης, όπως οι διαρθρωμένοι διάλογοι και η συγκριτική αξιολόγηση με τις γειτονικές χώρες στην Ανατολική Ευρώπη και τη Βόρεια Αφρική.

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί το σχέδιο δράσης που επισυνάπτεται στη στρατηγική με την επιφύλαξη των ακόλουθων παρατηρήσεων:

- Εκφράζει τη λύπη της για το ότι, ενώ το σχέδιο δράσης αναφέρει τη διευκόλυνση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ, την αναθεώρηση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου για ανταγωνιστικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και τους κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, δεν γίνεται αναφορά στις προβλεπόμενες προτάσεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Δεν εξετάζεται έτσι ένα στοιχείο που αφορά τη ρύθμιση της αγοράς των μεταφορών όπου υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης της λειτουργίας της αγοράς, έτσι ώστε να εξελιχθεί σε ένα περισσότερο ενεργειακά αποδοτικό και αποτελεσματικό από πλευράς πόρων σύστημα μεταφορών. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στη γνωμοδότησή της με τίτλο «Η εσωτερική αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών: κοινωνικό ντάμπινγκ και ενδομεταφορές» (TEN/575) και τονίζει εκ νέου τη σημασία που έχει η θέσπιση σαφούς και εφαρμόσιμης νομοθεσίας, αλλά και την ανάγκη καταπολέμησης όλων των μορφών κοινωνικού ντάμπινγκ, καθώς και των κρουσμάτων απάτης και των καταχρήσεων, όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων και την πρόσβαση σε κοινωνικές παροχές.
- Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τα σχέδια που αποσκοπούν στην αναθεώρηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα (1999/62/ΕΚ), της οδηγίας για την ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιόδων (EYT) (2004/52/ΕΚ) και της απόφασης της Επιτροπής του 2009 για τις τεχνικές πτυχές της EYT.
- Επαναλαμβάνει την άποψή της ότι η ευελιξία και η αποφυγή παράλογων συνεπειών κόστους σε απομακρυσμένες και αραιοκατοικημένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των νησιών και των ορεινών περιοχών, θα πρέπει να είναι σημαντικά στοιχεία σε οποιαδήποτε επικείμενη πρόταση<sup>(21)</sup>.
- Η οδηγία EYT εγκρίθηκε το 2004 και δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί, παρά τις διάφορες απόπειρες που υπήρξαν. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η αντίληψη αυτή πρέπει πλέον να αναθεωρηθεί ώστε να καταστεί ελκυστική για τους φορείς και τους χρήστες.

4.2. Συμφωνεί ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική για τα συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών εμπεριέχει σημαντικές δυνατότητες αύξησης της προστιθέμενης αξίας με τη βελτίωση της αποδοτικότητας, και εφιστά την προσοχή στις αλλαγές που συνεπάγεται το σχέδιο C-ITS για τα πρότυπα των μεταφορών, τη δομή της αγοράς, το συμβατικό δίκαιο και τις κοινωνικές πτυχές, για παράδειγμα με έναν αυξημένο αριθμό πολύ μικρών επιχειρήσεων που διοικούνται από διαδικτυακές πλατφόρμες. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε αυτές τις πτυχές<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10, σημεία 1.4 και 5.2.

<sup>(20)</sup> SWD(2016) 226, ενότητα 5, σ. 34 και ενότητα 2, σ. 4.

<sup>(21)</sup> EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10, σημείο 1.6.

<sup>(22)</sup> COM(2015) 192 final.

4.3. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τον στόχο της στρατηγικής που ευνοεί την πολυτροπικότητα και υπογραμμίζει ότι θα πρέπει να προτιμώνται οι αποδοτικότερες ενεργειακά λύσεις μεταφορών σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Ελπίζει επίσης ότι η αξιολόγηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές θα οδηγήσει σε μια χρήσιμη επικαιροποίηση με επαρκή ευελιξία, ώστε να διασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα χωρίς, ωστόσο, να παρέχεται παράλληλη πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών. Υπογραμμίζει τη σημασία που έχει η παροχή κινήτρων για τη μετάβαση σε τρόπους μεταφοράς με χαμηλές εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και τη σημασία, εν προκειμένω, τα τέλη υποδομών και το εξωτερικό κόστος να αντιμετωπίζονται κατά τρόπο που θα εξασφαλίζει τον θεμιτό μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.

4.4. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στη βελτίωση της αποδοτικότητας των πόρων που εγγυώνται οι συνδυασμοί οχημάτων 25,25 μέτρων (Ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα (ΕΑΣ)). Δύο συνδυασμοί οχημάτων ΕΑΣ μπορούν να μεταφέρουν το φορτίο τριών συμβατικών συνδυασμών, πράγμα που σημαίνει μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση και μείωση των εκπομπών ανά μονάδα. Ως εκ τούτου και με βάση την εκτίμηση του κάθε κράτους μέλους, θα πρέπει να επιτρέπονται οι συνδυασμοί ΕΑΣ όπου οι συνθήκες είναι κατάλληλες, μεταξύ άλλων στις διασυνοριακές μεταφορές.

4.5. Υποστηρίζει την προσέγγιση της στρατηγικής για τα εναλλακτικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης για στήριξη της αγοράς και ανάπτυξη υποδομών σύμφωνα με τις ποικίλες ανάγκες των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, που σήμερα εξυπηρετούνται κυρίως μέσω α) ηλεκτρικής ενέργειας, κυρίως για τα αυτοκίνητα· β) φυσικού αερίου σε διάφορες μορφές, που χρησιμοποιείται κυρίως από φορτηγά, λεωφορεία και πλοία· και γ) βιοκαυσίμων. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι ο τομέας των εναλλακτικών καυσίμων εξελίσσεται συνεχώς και ότι τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση ενδέχεται να αλλάξουν.

4.6. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τα σχέδια για την ανάπτυξη βιοκαυσίμων που δεν προέρχονται από γεωργικά προϊόντα ή τη χρήση γης και επηρεάζουν την παραγωγή τροφίμων, αλλά από άλλες πηγές, όπως κατάλοιπα προϊόντων, υποπροϊόντα και απόβλητα, μεταξύ άλλων από τη δασοκομία, σύμφωνα με απόψεις που έχει εκφράσει η ΕΟΚΕ κατά το παρελθόν<sup>(23)</sup>.

4.7. Τονίζει τη σημασία της συμμετοχής της κοινωνίας των πολιτών και των υποεθνικών αρχών στην εφαρμογή της στρατηγικής. Σημαντικό μέρος αυτού έγκειται στη μεγαλύτερη χρήση του συμμετοχικού διαλόγου με την κοινωνία πολιτών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ της 11ης Ιουλίου 2012 με θέμα «Προς την ένταξη και τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών»<sup>(24)</sup>, η οποία οδήγησε στην πραγματοποίηση δύο διασκέψεων, στο Μάλμε το 2015 και στο Μιλάνο το 2016, σχετικά με το μέλλον των διαδρόμων του ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου, όπου εξετάστηκαν θέματα εφαρμογής, διακυβέρνησης και χρηματοδότησης.

4.8. Για την αύξηση της διαφάνειας, η ΕΟΚΕ προτείνει να εκδίδει η Επιτροπή σε ετήσια βάση πίνακα επιδόσεων για τη μείωση των εκπομπών.

4.9. Επισημαίνει, επίσης, τη σημασία της δημιουργίας συμμαχιών για την υποστήριξη της εφαρμογής και την επίλυση προβλημάτων, όπως προτείνεται στη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για το θέμα αυτό<sup>(25)</sup>.

4.10. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της επειδή η πρόταση για τον επιμερισμό των προσπαθειών δεν εξετάζει την πιθανή ανάγκη για συγκεκριμένους τομεακούς στόχους μείωσης των εκπομπών. Η στρατηγική εξακολουθεί να επικεντρώνεται στο ότι η Λευκή Βίβλος εστιάζεται στις μεταφορές με βάση μια ορθή εκτίμηση του τι είναι εφικτό, χωρίς αρνητικές συνέπειες για τις λειτουργίες των μεταφορών. Τα επιπρόσθετα βήματα που περιγράφονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής το οποίο συνοδεύει τη στρατηγική είναι μετριαστικά και θα οδηγούσαν σε μείωση των εκπομπών κατά 18-22 % μέχρι το 2030, αντί κατά 18-19 % που έχει προγραμματιστεί τώρα<sup>(26)</sup>.

Βρυξέλλες, 23 Φεβρουαρίου 2017.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

<sup>(23)</sup> EE C 303 της 19.8.2016, σ. 10, σημείο 1.8.

<sup>(24)</sup> EE C 299 της 4.10.2012, σ. 170, σημείο 1.11 και EE C 389 της 8.10.2015, σ. 20.

<sup>(25)</sup> EE C 389 της 21.10.2016, σ. 20.

<sup>(26)</sup> SWD(2016) 501, ενότητα 5, σ. 82-83.