



Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ

**Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και
συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους**

{SWD(2017) 177 final}

1. ΠΟΡΕΙΑ ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι μεταφορές έχουν μακρά και ένδοξη ιστορία στην Ευρώπη. Η Ευρώπη έχει διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στις νέες τεχνολογίες και την καινοτομία. Η ποιότητα των ευρωπαϊκών αεροσκαφών, αμαξοστοιχιών και οχημάτων είναι παγκοσμίου επιπέδου.

Φιλοδοξία μας είναι να εξακολουθήσει η Ευρώπη να διαδραματίζει τον ρόλο αυτό στο μέλλον και να κατέχει ηγετική θέση στον τομέα της καθαρής, ανταγωνιστικής και συνδεδεμένης κινητικότητας. Με απλά λόγια, θέλουμε να διασφαλίσουμε ότι στην Ευρώπη θα αναπτύσσονται, θα προσφέρονται και θα κατασκευάζονται βέλτιστες λύσεις, εξοπλισμός και οχήματα συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, καθώς και ότι θα υπάρχουν οι πλέον σύγχρονες υποδομές για την υποστήριξη τους.

Είναι απαραίτητο να τεθεί ο φιλόδοξος αυτός στόχος διότι **ο τομέας της κινητικότητας διαδραματίζει κείμερο ρόλο στην οικονομία και την κοινωνία της ΕΕ**. Αποτελεί ο ίδιος σημαντικό εργοδότη καθώς και απαραίτητο μοχλό για την ανταγωνιστικότητα της ευρύτερης οικονομίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και αγαθών εντός της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, καθώς και τα οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά οφέλη μιας «Ευρώπης χωρίς σύνορα», βασίζονται στην εύκολη κινητικότητα και σε ένα προσβάσιμο δίκτυο μεταφορών στο εσωτερικό ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών. Ένα σύγχρονο σύστημα κινητικότητας αποτελεί επίσης προϋπόθεση για την επιτυχή μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην Ευρώπη, καθώς και για την αντιστροφή της αύξησης που παρατηρείται στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και στην ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω των μεταφορών παρά τις αυξημένες ανάγκες κινητικότητας.

Επί του παρόντος σημειώνονται **ριζικές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο απολαμβάνουμε την κινητικότητα**. Η παραδοσιακή κινητικότητα μετασχηματίζεται μέσω των υπηρεσιών από κοινού κινητικότητας και της ευκολότερης εναλλαγής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Η τεχνολογία και οι ανάγκες της κοινωνίας εξακολουθούν να αποτελούν κινητήριο μοχλό της αλλαγής. Η ψηφιοποίηση, η αυτοματοποίηση και οι εναλλακτικές πηγές ενέργειας θέτουν υπό αμφισβήτηση τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά και δημιουργούν νέες ευκαιρίες οι οποίες συνδέονται με την αποδοτικότητα των πόρων και τη συνεργατική και κυκλική οικονομία. Ωστόσο, οι αλλαγές αυτές μπορούν να προκαλέσουν επίσης διαταραχές. Παρότι δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας, μπορούν ταυτόχρονα να καταστήσουν άλλες θέσεις εργασίας παρωχημένες. Απαιτούν νέες δεξιότητες και καλές συνθήκες εργασίας, ενώ είναι επίσης απαραίτητες η πρόβλεψη, η προσαρμογή και οι επενδύσεις.

Η ΕΕ πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση της αλλαγής αυτής σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να μετακινηθούμε από τα κατακερματισμένα δίκτυα μεταφορών του σήμερα στην ολοκληρωμένη και βιώσιμη κινητικότητα του αύριο. Η Επιτροπή αναπτύσσει θεματολόγιο ώστε η **καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα** να γίνει πραγματικότητα για όλους. Η δράση μας εστιάζει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τομέα της κινητικότητας με σκοπό την τόνωση της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την επιτακτική κοινωνική διάσταση της κινητικότητας και διασφαλίζοντας υψηλά επίπεδα προστασίας και ασφάλειας για το ταξιδιωτικό κοινό. Η συμβολή της θα είναι καθοριστική στη φιλοδοξία της Επιτροπής για τη δημιουργία μιας Ευρώπης που προστατεύει, ενδυναμώνει και υπερασπίζεται τους πολίτες της, καθώς και για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ενέργεια και το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Θα συμβάλει στη βελτίωση της δημόσιας υγείας και της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται **συνολική και ολοκληρωμένη προσέγγιση** με τη συνεργασία όλων των παραγόντων που εργάζονται στα

διάφορα επίπεδα – θεσμικά όργανα της ΕΕ, κράτη μέλη, δήμοι και άλλες τοπικές αρχές, βιομηχανία, κοινωνικοί εταίροι και όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς. Η πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση επιβεβαιώνει ότι υποβάλλουμε προτάσεις την κατάλληλη στιγμή και ότι μοιραζόμαστε το ίδιο όραμα¹.

Δεν αρχίζουμε από το μηδέν. Η ΕΕ έχει ήδη θέσει τα θεμέλια. Έχει χαραχθεί η πορεία για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών και έχουν εντοπιστεί τα εμπόδια στις ασφαλείς, αποτελεσματικές και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες διασυνοριακής κινητικότητα δια ξηράς, θαλάσσης και αέρος σε ολόκληρη την Ένωση. Έχουν ήδη γίνει πολλά βήματα στους τομείς των αεροπορικών και σιδηροδρομικών μεταφορών². Επιπλέον, τα στρατηγικά έργα της ΕΕ για τις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και τα ερευνητικά προγράμματα της ΕΕ, κυρίως το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020», στηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών και την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών.

Η παρούσα ανακοίνωση επικεντρώνεται στην καθοριστική συμβολή που πρέπει να έχουν οι **οδικές μεταφορές**. Συνοδεύεται από σειρά προτάσεων που αφορούν τον συγκεκριμένο τομέα, στους στόχους των οποίων περιλαμβάνονται η ανάπτυξη υποδομών για τα οδικά τέλη, τα εναλλακτικά καύσιμα και τη συνδεσιμότητα, η καλύτερη ενημέρωση των καταναλωτών, η ενίσχυση της εσωτερικής αγοράς και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και η ανάληψη δράσεων που θα προετοιμάσουν το έδαφος για τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα³. Οι προτάσεις αυτές θα συμπληρωθούν κατά τους επόμενους 12 μήνες από άλλες προτάσεις, μεταξύ άλλων σχετικά με τα πρότυπα εκπομπών για την περίοδο μετά το 2020 όσον αφορά τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, καθώς και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η σημασία της κινητικότητας γενικά και των οδικών μεταφορών ειδικότερα αντικατοπτρίζεται στο ευρύ φάσμα άλλων πλαισίων πολιτικής της ΕΕ, τα οποία ασκούν αποφασιστική επιρροή σε αυτά. Η επιτυχία των προτεραιοτήτων της Επιτροπής Juncker σχετικά με την **Ενεργειακή Ένωση** και την **ψηφιακή ενιαία αγορά**, καθώς και το **θεματολόγιο για την απασχόληση, την ανάπτυξη και τις επενδύσεις**, συμβάλλει συνολικά στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας. Η **στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση**, η οποία εκδόθηκε τον Φεβρουάριο του 2015⁴, χαρακτήρισε τη μετάβαση σε έναν ενεργειακά αποδοτικό τομέα μεταφορών χωρίς ανθρακούχες εκπομπές ως έναν από τους βασικούς τομείς δράσης της, ενώ στη δέσμη μέτρων «Καθαρή ενέργεια για όλους τους Ευρωπαίους», η οποία εκδόθηκε τον Νοέμβριο του 2016⁵, συμπεριλήφθηκαν δράσεις με σκοπό την επιτάχυνση της ανάπτυξης καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για τις μεταφορές και τη στήριξη της ηλεκτροκίνησης. Τα μέτρα που περιγράφονταν ήδη στη **στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών**, η οποία εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2016, έχουν τεθεί πλέον σε εφαρμογή⁶. Οι επενδύσεις σε υποδομές στο πλαίσιο του **επενδυτικού σχεδίου για την Ευρώπη**⁷ παρέχουν ισχυρό κίνητρο για την καθιέρωση της

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=EL>

² COM(2015) 598.

³ Βλέπε επίσης την ενδιάμεση επανεξέταση της εφαρμογής της στρατηγικής για την ενιαία ψηφιακή αγορά COM(2017) 228.

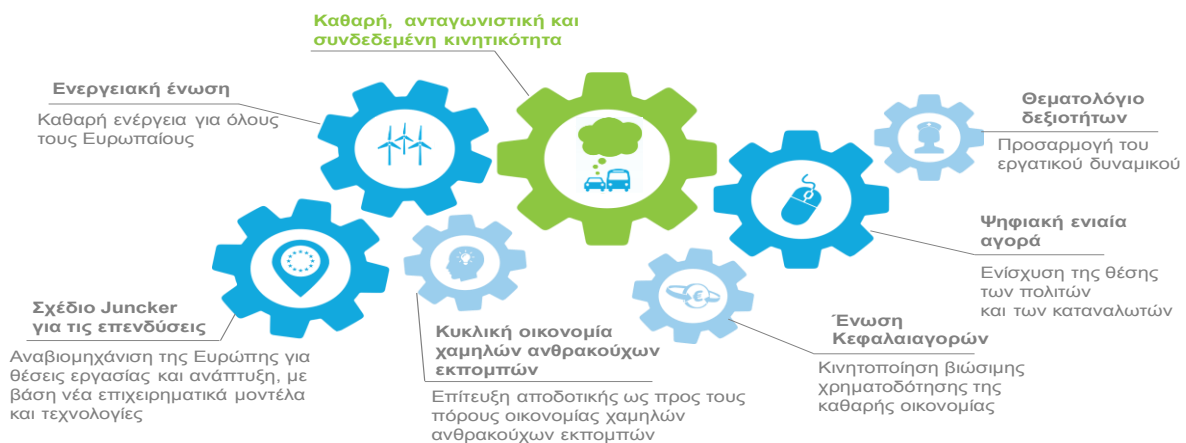
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Στο πλαίσιο των προτεινόμενων αναθεωρήσεων της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (COM/2016/0767) και της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_el

καθαρής, ανταγωνιστικής και συνδεδεμένης ευρωπαϊκής κινητικότητας του μέλλοντος. Όπως αναφέρεται στον **ευρωπαϊκό πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων**⁸, η οικοδόμηση μιας δίκαιότερης Ευρώπης και η ενίσχυση της κοινωνικής διάστασής της αποτελεί βασική προτεραιότητα για την παρούσα Επιτροπή. Οι στόχοι αυτοί πρέπει να ισχύουν και για τον τομέα της κινητικότητας και να υποστηρίζουν τη δίκαιη και εύρυθμη λειτουργία της αγοράς εργασίας.



2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Επίτευξη βιωσιμότητας καθώς η ζήτηση συνεχίζει να αυξάνεται

Αναμένεται ότι οι μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρώπη θα συνεχίσουν να αυξάνονται. Από το 2010 έως το 2050 εκτιμάται ότι οι επιβατικές μεταφορές θα αυξηθούν κατά περίπου 42 %. Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 60 %⁹. Εξαιτίας αυτού, η επίτευξη ενός βιώσιμου συστήματος κινητικότητας καθίσταται ακόμη δυσκολότερη.

Η κινητικότητα αποτελεί πλέον τον μεγαλύτερο οικονομικό τομέα παγκοσμίως. Στην ΕΕ, ο τομέας μεταφορών και αποθήκευσης απασχολεί περισσότερα από 11 εκατομμύρια άτομα, αριθμός που αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 5 % της συνολικής απασχόλησης¹⁰ και σε ποσοστό σχεδόν 5 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ¹¹. Ο τομέας αυτός αντιπροσωπεύει περίπου το 20 % των εξαγωγών της ΕΕ προς τους κύριους εμπορικούς της εταίρους. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον κυριότερο τρόπο μεταφοράς που χρησιμοποιείται στην ΕΕ· αντιστοιχούν σχεδόν στο ήμισυ των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών (σχεδόν τα τρία τέταρτα είναι χερσαίες μεταφορές) και κυριαρχούν στις ιδιωτικές μεταφορές των πολιτών¹². Εκτιμάται ότι οι εταιρείες οδικών μεταφορών της

⁸ COM(2017) 250

⁹ Πηγή: Εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής. Όλες οι παραπομπές σε στοιχεία παρατίθενται στο έγγραφο SWD (2017) 177 που συνοδεύει την παρούσα ανακοίνωση.

¹⁰ Έρευνα εργατικού δυναμικού της Eurostat, στοιχεία 2016, για NACE H: «Μεταφορά και Αποθήκευση».

¹¹ EUROSTAT Εθνικοί λογαριασμοί, στοιχεία 2014, για NACE H: «Μεταφορά και Αποθήκευση».

¹² Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς για το 2016: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

ΕΕ απασχολούν άμεσα περίπου 5 εκατομμύρια άτομα τα οποία εργάζονται σε περίπου 915 000 επιχειρήσεις, κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους¹³.

Η συμφόρηση που οφείλεται στις οδικές μεταφορές προκαλεί τεράστιες ανεπάρκειες οι οποίες εκτιμώνται σε ποσοστό 1 % του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ (100 δισ. EUR) και παρουσιάζουν αυξητική τάση¹⁴. Οι οδικές μεταφορές είναι επίσης σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η οποία αποτελεί σοβαρή απειλή για τη δημόσια υγεία. Οι συνέπειες επιβαρύνουν τους χρήστες των μεταφορών και ιδιαίτερα τους κατοίκους των ευρωπαϊκών πόλεων, οι οποίες συχνά δεν πληρούν τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα¹⁵. Τα αποτελέσματα είναι σοβαρά· σχεδόν τρεις φορές περισσότεροι άνθρωποι πεθαίνουν πρόωρα στην ΕΕ λόγω της ρύπανσης που συνδέεται με τις μεταφορές¹⁶ σε σχέση με εκείνους που πεθαίνουν σε τροχαία ατυχήματα¹⁷, ενώ εκατομμύρια άνθρωποι πάσχουν από μακροχρόνιες αναπνευστικές και καρδιαγγειακές παθήσεις.

Επιπλέον, οι μεταφορές αποτελούν τη δεύτερη σημαντικότερη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη μετά τον τομέα της ενέργειας. Μόνο οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για σχεδόν το ένα πέμπτο των εκπομπών της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο τομέας της κινητικότητας είναι ιδιαίτερα σημαντικός στο πλαίσιο των προσπαθειών της ΕΕ για διατήρηση της δυναμικής προς την επίτευξη του στόχου για μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Παρότι οι μεταφορές αυξάνονται, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου πρέπει να μειωθούν· αυτό είναι απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την ενέργεια και το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει διατυπώσει τη φιλοδοξία να μειώσει η ΕΕ τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις μεταφορές κατά τουλάχιστον 60 % έως το 2050¹⁸. Μέχρι στιγμής τα αποτελέσματα είναι περιορισμένα και πρέπει να επιταχυνθούν οι προσπάθειες για αναστροφή αυτής της πορείας. Αυτό είναι εμφανέστερο στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπου απαιτείται μετακίνηση προς τα οχήματα μηδενικών εκπομπών.

Βιώσιμη κινητικότητα σημαίνει επίσης καλύτερη διαχείριση των λιγοστών πόρων. Η κυκλική οικονομία θα αποκτήσει περισσότερη σημασία από την άποψη της επαναχρησιμοποίησης των σπάνιων υλών και του περιορισμού του κόστους των πρώτων υλών. Για παράδειγμα, η ανακύκλωση συσσωρευτών θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για νέα επιχειρηματικά μοντέλα στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία.

Αλλαγή της συμπεριφοράς των καταναλωτών και των προτύπων ζήτησης

Η ζήτηση κινητικότητας από την πλευρά των πολιτών αυξάνεται, ενώ παράλληλα αλλάζει η στάση τους απέναντι στην κινητικότητα. Η κινητικότητα θεωρείται ολοένα περισσότερο υπηρεσία και οι καταναλωτές επιθυμούν βελτίωση της ποιότητας, της άνεσης, της ευελιξίας

¹³ Εκτιμήσεις με βάση τις στατιστικές της Eurostat για τη διάρθρωση των επιχειρήσεων, στοιχεία 2014, για NACE H.

¹⁴ Study on Urban Mobility – Assessing and improving accessibility of urban areas (Μελέτη για την αστική κινητικότητα – Αξιολόγηση και βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2017.

¹⁵ Η νομοθεσία της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (οδηγία 2008/50/ΕΚ) καθορίζει όρια για την ποιότητα του αέρα η υπέρβαση των οποίων δεν επιτρέπεται σε κανένα μέρος της ΕΕ, και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να περιορίσουν την έκθεση των πολιτών σε επιβλαβείς ατμοσφαιρικούς ρύπους. Επί του παρόντος, υπέρβαση των ορίων αυτών παρατηρείται σε 23 από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ και σε περισσότερες από 130 πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

και της οικονομικής προσιτότητας. Επιθυμούν επίσης να μπορούν να μετεπιβιβάζονται απρόσκοπτα μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς και να έχουν εύκολη πρόσβαση σε ταξιδιωτικές πληροφορίες. Για τις νεότερες γενιές ειδικότερα, η μίσθωση και η κοινή χρήση των υπηρεσιών κινητικότητας γίνονται ολοένα πιο δημοφιλείς και η ιδιοκτησία οχήματος δεν αποτελεί πλέον φιλοδοξία.

Οι πολίτες της ΕΕ δαπανούν κατά μέσο όρο σχεδόν 10 ώρες εβδομαδιαίως στα μέσα μεταφοράς, διανύουν κατά μέσο όρο απόσταση 34,7 χιλιομέτρων ημερησίως ενώ το 13 % της συνολικής τους κατανάλωσης αφορά είδη που σχετίζονται με τις μεταφορές¹⁹.

Η καθημερινή εμπειρία της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα, η κρίση σχετικά με τις εκπομπές των ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων, ο δημόσιος διάλογος για τις επιπτώσεις των εκπομπών, και τα μέτρα πολιτικής όπως οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για οχήματα που έχουν ως στόχο να αποθαρρύνουν τη χρήση αυτοκινήτων στις αστικές περιοχές, έχουν συμβάλει στο σύνολό τους στην αύξηση της ευαισθητοποίησης των καταναλωτών όσον αφορά τις επιπτώσεις των ιδιωτικών μεταφορών στην ποιότητα του αέρα, στην κλιματική αλλαγή και στην υγεία. Οι άνθρωποι σήμερα επιθυμούν επιλογές κινητικότητας οι οποίες αφενός ενισχύουν την κινητικότητα και αφετέρου συμβάλλουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ωστόσο, ο γηράσκων και ολοένα πιο αστικοποιημένος πληθυσμός θέτει στην Ευρώπη προκλήσεις ως προς την κινητικότητα όχι μόνο στις πόλεις αλλά και στις αγροτικές περιοχές, όσον αφορά την κοινωνική ένταξη και τη συνδεσιμότητά τους.

Απασχόληση και ανταγωνιστικότητα

Ο ευρωπαϊκός τομέας της κινητικότητας πρέπει να παραμείνει μεταξύ των καλύτερων παγκοσμίως. Δεδομένης της σημασίας του για την απασχόληση και την ανάπτυξη, καθώς και του αυξανόμενου παγκόσμιου ανταγωνισμού, ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή όσον αφορά τον ενστερνισμό της καινοτομίας και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών. Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας αλλαγής πρέπει να ληφθούν πλήρως υπόψη οι συνθήκες εργασίας και οι κοινωνικές προκλήσεις του τομέα.

Η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές, η χρήση τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών, όπως τα ηλεκτρικά συστήματα κίνησης για οχήματα, και η ανάπτυξη λύσεων συνεργατικής, συνδεδεμένης και άκρως αυτοματοποιημένης κινητικότητας συγκαταλέγονται μεταξύ των πλέον επιτακτικών προκλήσεων και σημαντικών ευκαιριών για τη μελλοντική μας κινητικότητα: το ίδιο ισχύει για την ανάδειξη νέων ιδεών κινητικότητας, όπως η κοινή χρήση αυτοκινήτων, και νέων λύσεων για τη βελτιστοποίηση της εφοδιαστικής.

Η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία θα υποστεί διαρθρωτικές αλλαγές οι οποίες ενδέχεται να αναδιαμορφώσουν σημαντικά την αλυσίδα αξίας, τις επενδυτικές προτεραιότητες και τις τεχνολογικές επιλογές, αλλά και να επηρεάσουν την ανταγωνιστική της θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό θα επηρεάσει διάφορους παράγοντες στην αλυσίδα αξίας, από τους παρόχους πρώτων υλών, τους προμηθευτές και τους κατασκευαστές οχημάτων μέχρι τους εμπόρους και τις υπηρεσίες της αγοράς ανταλλακτικών και εξαρτημάτων, καθώς και όλους όσους παρέχουν υπηρεσίες κινητικότητας.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, Απρίλιος 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

Η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ προσφέρει θέσεις εργασίας σε 8 εκατομμύρια άτομα και αντιστοιχεί στο 4 % της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της ΕΕ, αποφέροντας εμπορικό πλεόνασμα της τάξης των 120 δισ. EUR²⁰. Η ΕΕ συγκαταλέγεται στους μεγαλύτερους παραγωγούς μηχανοκίνητων οχημάτων παγκοσμίως και ο κλάδος είναι ο μεγαλύτερος ιδιώτης επενδυτής στην έρευνα και την ανάπτυξη, γεγονός που καταδεικνύει την παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της ΕΕ στον τομέα της τεχνολογίας. Παρότι η τελική συναρμολόγηση πραγματοποιείται ολοένα περισσότερο σε αγορές εκτός της ΕΕ, τα σημεία υψηλής αξίας των αλυσίδων αξίας, για παράδειγμα η έρευνα και ανάπτυξη, ο σχεδιασμός ή η εμπορία, παραμένουν ως επί το πλείστον στην Ευρώπη.

Αλλαγές στις δεξιότητες

Για να τροφοδοτηθεί η τεχνολογική καινοτομία και να αποκομιστούν τα οφέλη της, το εργατικό δυναμικό του τομέα της κινητικότητας της ΕΕ χρειάζεται το κατάλληλο σύνολο δεξιοτήτων· αυτό επί του παρόντος αποτελεί ήδη τεράστια πρόκληση για τη βιομηχανία. Τα καθαρά, συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα έχουν αντίκτυπο στην ένταση εργασίας στον τομέα της μεταποιητικής βιομηχανίας και απαιτούν νέες δεξιότητες, για παράδειγμα στη συναρμολόγηση των ηλεκτρικών κινητήρων ή στην κατασκευή συσσωρευτών, εξοπλισμού πληροφορικής ή αισθητήρων και, καθώς οι θέσεις εργασίας στον τομέα της μηχανικής αναμένεται να συνεχίσουν να αυξάνονται, οι διαδικασίες απαιτούν ολοένα περισσότερο προηγμένες δεξιότητες ΤΠ. Από την άλλη πλευρά, η αυτοματοποιημένη οδήγηση ενδέχεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στο εργατικό δυναμικό και να απαιτηθεί επανεπίδραση σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, για παράδειγμα στην περίπτωση επαγγελματιών όπως οι οδηγοί φορτηγών. Η τάση αυτή πρέπει να προβλεφθεί και να συνοδευτεί από ισχυρότερο κοινωνικό διάλογο καθώς και από μηχανισμούς στήριξης για να βοηθηθούν οι άνθρωποι ώστε να αξιοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις νέες ευκαιρίες.

Οδική ασφάλεια

Παρότι τις τελευταίες δεκαετίες έχει συντελεστεί μεγάλη πρόοδος, χάρη στην οποία η ΕΕ έχει καταστεί η ασφαλέστερη περιοχή παγκοσμίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, ο υψηλός αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών εξακολουθεί να προκαλεί μεγάλο ανθρώπινο πόνο και απαράδεκτο οικονομικό κόστος, το οποίο εκτιμάται σε 100 δισ. EUR ετησίως. Το 2016, 25 500 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ ενώ άλλοι 135 000 άνθρωποι τραυματίστηκαν σοβαρά²¹.

Η ψηφιακή επανάσταση στον τομέα της κινητικότητας

Ο τομέας της κινητικότητας της ΕΕ πρέπει να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που δημιουργούν οι ψηφιακές τεχνολογίες. Η συνδεσιμότητα και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης μετασχηματίζουν τις παραδοσιακές έννοιες της κινητικότητας. Νέα επιχειρηματικά μοντέλα αναδύονται και οδηγούν σε καινοτόμες υπηρεσίες κινητικότητας, μεταξύ των οποίων οι νέες διαδικτυακές πλατφόρμες για μεταφορές εμπορευμάτων, ο συνεπιβατισμός, οι υπηρεσίες κοινής χρήσης αυτοκινήτων ή ποδηλάτων, ή οι εφαρμογές έξυπνων τηλεφώνων που παρέχουν στοιχεία ανάλυσης και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνθήκες²².

Οι ψηφιακές τεχνολογίες μεταμορφώνουν και τα ίδια τα οχήματα, τα οποία γίνονται ολοένα

²⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Εσωτερικής Αγοράς, Βιομηχανίας, Επιχειρηματικότητας και ΜΜΕ, *Αυτοκινητοβιομηχανία*, διατίθεται στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_el

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_el

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

εξυπνότερα καθώς καθίστανται διαθέσιμες νέες συνδεδεμένες και συνεργατικές υπηρεσίες επί των οχημάτων και αυξημένα επίπεδα αυτοματοποίησης. Επί του παρόντος πραγματοποιούνται σημαντικές επενδύσεις στην ανάπτυξη οχημάτων χωρίς οδηγό. Τα αυτοματοποιημένα οχήματα θα πρέπει να βασίζονται στην ασφαλή ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχημάτων και οδικών υποδομών, για την οποία θα απαιτηθεί επαρκής και άρτια ικανότητα δικτύου ώστε να είναι δυνατή η ταυτόχρονη αλληλεπίδραση εκατομμυρίων οχημάτων.

Επενδυτικές ανάγκες σε υποδομές

Από την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η ΕΕ ταλανίζεται από χαμηλά επίπεδα επενδύσεων σε υποδομές, όπως οι υποδομές στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών τεχνολογιών. Το γεγονός αυτό έχει παρεμποδίσει τον εκσυγχρονισμό του συστήματος κινητικότητας της ΕΕ. Οι συλλογικές και συντονισμένες προσπάθειες που καταβάλλονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι οποίες ενισχύθηκαν πρόσφατα με το επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη²³, πρέπει να αντιστρέψουν την καθοδική αυτή τάση.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, αύξηση της τάξης του 1 % στις δαπάνες για συμβατικές υποδομές οδηγεί σε αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος κατά 1,5 εκατοστιαίες μονάδες²⁴.

Για την πλήρως αυτοματοποιημένη οδήγηση θα απαιτηθούν νέες τηλεπικοινωνιακές και δορυφορικές υποδομές και υπηρεσίες για τον εντοπισμό θέσης και την επικοινωνία μεταξύ οχημάτων. Οι κινητές επικοινωνίες πέμπτης γενιάς (5G)²⁵ και οι υπηρεσίες του Galileo παρέχουν σημαντική ευκαιρία για την κάλυψη των αναγκών αυτών. Για την αυτόνομη οδήγηση και τα καθαρά οχήματα θα απαιτηθεί ολοκληρωμένος σχεδιασμός υποδομών και πραγματοποίηση επενδύσεων για τον εξοπλισμό των οδών με τις απαραίτητες υποδομές τηλεπικοινωνιών και φόρτισης, για παράδειγμα για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καθώς και για την παροχή οδικών δεδομένων υψηλής ποιότητας, π.χ. για τους ψηφιακούς χάρτες υψηλής ευκρίνειας, και πλήρως διαλειτουργικού εξοπλισμού επί των οχημάτων.

Εκτιμάται ότι απαιτούνται 740 δισ. EUR για την ολοκλήρωση των διαδρόμων του βασικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²⁶ έως το 2030 – από την οποία θα προκύψει ένας πραγματικός ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών, θα υποστηριχθούν η ενιαία αγορά της ΕΕ και η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και θα αξιοποιηθεί στο έπακρο η ψηφιοποίηση. Οι συνολικές επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών της ΕΕ (συνδυάζοντας το ολοκληρωμένο δίκτυο των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τις αστικές μεταφορές) εκτιμώνται σε 130 δισ. EUR ετησίως, ποσό που σε γενικές γραμμές αντιστοιχεί στα ιστορικά επίπεδα του 1% περίπου του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος²⁷. Θα απαιτηθούν περαιτέρω σημαντικές επενδύσεις για την αντιμετώπιση των τρεχουσών ελλείψεων συντήρησης των υποδομών που παρατηρούνται στα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ. Για την κινητοποίηση των τεράστιων αυτών επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών θα απαιτηθούν μείζονες συνδυασμένες προσπάθειες τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από τον δημόσιο τομέα.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_el

²⁴ ΔΝΤ, World Economic Outlook, Οκτώβριος 2014.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Σχέδια εργασίας των Ευρωπαίων συντονιστών για τους διαδρόμους του βασικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_el

²⁷ Πηγή: ΟΟΣΑ – ITF (2016)

3. Η ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΤΟ 2025

Η Ευρώπη πρέπει να επιδιώξει να προχωρήσει γρήγορα στη δημιουργία, έως το 2025, ενός συστήματος καθαρής, ανταγωνιστικής και συνδεδεμένης κινητικότητας, το οποίο θα ενσωματώνει όλα τα μέσα μεταφοράς. Το σύστημα αυτό πρέπει να εκτείνεται σε ολόκληρη την Ένωση και να τη συνδέει με τους γείτονές της και με τον κόσμο. Πρέπει να παρέχει σε όλους τη δυνατότητα να ταξιδεύουν άνετα εντός και μεταξύ πόλεων και αγροτικών περιοχών παραμένοντας συνδεδεμένοι. Πρέπει επίσης να βασίζεται σε έναν κλάδο που κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στους τομείς της μεταποιητικής βιομηχανίας και της παροχής υπηρεσιών.

Για την επίτευξη του φιλόδοξου αυτού στόχου απαιτείται μια **ολοκληρωμένη προσέγγιση** σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, η οποία θα καλύπτει πολλούς διαφορετικούς τομείς πολιτικής. Σε επίπεδο ΕΕ, απαιτείται μια στοχοθετημένη δέσμη κοινών **κανόνων και προτύπων** σε συνδυασμό με ευρύ φάσμα **μέτρων στήριξης**²⁸. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται επενδύσεις σε υποδομές, έργα έρευνας και καινοτομίας, διασυνοριακές δοκιμές για διαλειτουργική εγκατάσταση και πλατφόρμες συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων.

Όλα αυτά τα αλληλοενισχυόμενα μέτρα έχουν συνδυαστεί σε ένα ενιαίο μελλοντοστραφές θεματολόγιο για την κινητικότητα. Το θεματολόγιο επικεντρώνεται σε τομείς στους οποίους η ΕΕ μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο για την επίτευξη **καθαρής, ανταγωνιστικής και συνδεδεμένης κινητικότητας για όλους**. Επικεντρώνεται ειδικότερα στη σημαντική συμβολή των οδικών μεταφορών στο όραμα αυτό για την κινητικότητα στην Ευρώπη το 2025.

3.1. Επιτάχυνση της μετάβασης στην καθαρή και βιώσιμη κινητικότητα

Η ΕΕ πρέπει να επιταχύνει τη μετάβαση της Ευρώπης προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Για τον λόγο αυτόν, η Ένωση χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο κανονιστικό πλαίσιο το οποίο θα περιλαμβάνει δράσεις για καθαρές τεχνολογίες μέσω της βελτίωσης των προτύπων εκπομπών, καθώς και για την ανάπτυξη καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών²⁹, διασφαλίζοντας παράλληλα υψηλά επίπεδα προστασίας και ασφάλειας. Επιπλέον, η έγκαιρη εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων οδικών τελών, η καλύτερη ενημέρωση των καταναλωτών και η παροχή στήριξης σε δράσεις των εθνικών και τοπικών αρχών θα αποφέρουν τεράστια οφέλη όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα, την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία.

Πρώθηση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της βελτίωσης των προτύπων εκπομπών

Σε απάντηση στην πρόσφατη κρίση σχετικά με τις εκπομπές αυτοκινήτων και στην έντονη ανησυχία που προκλήθηκε στους πολίτες, η Επιτροπή ανέλαβε ταχεία και ολοκληρωμένη δράση για την εξασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου και διαφάνειας για τους καταναλωτές. Έχει υποβληθεί πρόταση για νέο ισχυρό **πλαίσιο της ΕΕ για την έγκριση τύπου**³⁰, η οποία εντάσσεται σε σειρά μέτρων της ΕΕ που έχουν ως στόχο να αποκαταστήσουν την

²⁸ Αναλυτικότερη παρουσίαση περιλαμβάνεται στο έγγραφο SWD(2017) 177 που συνοδεύει την παρούσα ανακοίνωση.

²⁹ COM(2016) 767

³⁰ COM(2016) 031.

εμπιστοσύνη των καταναλωτών στην αυτοκινητοβιομηχανία και στο κανονιστικό σύστημα. Αυτό που απαιτείται τώρα είναι η επίτευξη ταχείας συμφωνίας από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ώστε να τεθεί σε εφαρμογή αυτή η φιλόδοξη και άκρως απαραίτητη νομοθεσία. Επιπλέον, έχουν θεσπιστεί νέες διαδικασίες δοκιμών για τις εκπομπές των αυτοκινήτων τόσο υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης όσο και στο εργαστήριο, οι οποίες θα εφαρμόζονται στους νέους τύπους οχημάτων από τον Σεπτέμβριο του 2017.

Η παγκόσμια καινοτομία και ο ανταγωνισμός αυξάνουν ρυθμούς και η αυτοκινητοβιομηχανία βρίσκεται αντιμέτωπη με μια διαδικασία ριζικού μετασχηματισμού. Η Ευρώπη πρέπει να χαράξει μια πορεία η οποία θα διασφαλίζει ότι η αλυσίδα αξίας της αυτοκινητοβιομηχανίας της θα διατηρήσει στο μέλλον την παγκόσμια ηγετική θέση που κατέχει σήμερα.

Τα πρότυπα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που ισχύουν σε ολόκληρη την Ένωση αποτελούν ισχυρό παράγοντα προώθησης της καινοτομίας και της αποδοτικότητας και θα συμβάλουν στην ενίσχυση του ανταγωνισμού, ενώ θα ανοίξουν τον δρόμο για οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο. Η Επιτροπή έχει ξεκινήσει εργασίες για την **αναθεώρηση των προτύπων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για την περίοδο μετά το 2020/2021** όσον αφορά τα **αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά**. Μεταξύ των επιλογών που εξετάζονται περιλαμβάνονται ειδικοί στόχοι για οχήματα χαμηλών και/ή μηδενικών εκπομπών. Τα πρότυπα της ΕΕ για τα **βαρέα επαγγελματικά οχήματα** τελούν επίσης υπό εξέταση από την Επιτροπή. Οι προτάσεις αυτές προβλέπεται να υποβληθούν στο τέλος του τρέχοντος έτους και στο πρώτο εξάμηνο του 2018 αντίστοιχα. Θα βασιστούν σε εκσυγχρονισμένες διαδικασίες δοκιμών οι οποίες θα πλησιάζουν περισσότερο τις πραγματικές εκπομπές.

Προτού καθορίσει τα νέα όρια διοξειδίου του άνθρακα για τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, η Επιτροπή προτείνει μια άρτια διαδικασία πιστοποίησης για τον καθορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της κατανάλωσης καυσίμων, σε συνδυασμό με ένα σύστημα παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για αυτά τα πιστοποιημένα δεδομένα. Τα μέτρα αυτά θα αυξήσουν τη διαφάνεια για τους καταναλωτές και θα διευκολύνουν επίσης τη διαφοροποίηση στην επιβολή χρεώσεων για τη χρήση οδικών υποδομών.

Οι εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, όπως φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν, αντιπροσωπεύουν επί του παρόντος περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των οδικών μεταφορών και το ποσοστό αυτό προβλέπεται να αυξηθεί έως και 10 % μεταξύ 2010 και 2030· ωστόσο, τα οχήματα αυτά δεν υπόκεινται σε πρότυπα απόδοσης καυσίμων στην ΕΕ όπως συμβαίνει σε άλλες περιοχές του κόσμου³¹.

Η Επιτροπή εξετάζει επίσης τρόπους για την ταχεία βέλτιστη αξιοποίηση των υφιστάμενων διατάξεων στη **νομοθεσία για τα βάρη και τις διαστάσεις** των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων προκειμένου να βελτιωθούν η απόδοση καυσίμων και οι επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με την αεροδυναμική³².

Η προώθηση της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών αποτελεί προτεραιότητα για την πολιτική συνοχής της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνεται εκτιμώμενο ποσό 39 δισ. EUR για τη στήριξη της μετάβασης σε έναν ενεργειακά αποδοτικό τομέα των μεταφορών

³¹ Πηγή: Σενάριο αναφοράς της ΕΕ για το 2016: Ενέργεια, μεταφορές και εκπομπές αερίων θερμοκηπίου - Τάσεις έως το 2050.

³² Οδηγία (ΕΕ) 2015/719.

χωρίς ανθρακούχες εκπομπές, από το οποίο 12 δισ. EUR θα διατεθούν στην πολυτροπική βιώσιμη αστική κινητικότητα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Ενίσχυση της θέσης των καταναλωτών ώστε να προβαίνουν σε τεκμηριωμένες επιλογές

Είναι σημαντικό να παρέχονται στους καταναλωτές διαφανείς και ακριβέστερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές. Το νέο πλαίσιο για τα πρότυπα εκπομπών θα παράσχει εργαλεία για τη λήψη μέτρων όπως η βελτίωση της ενημέρωσης των καταναλωτών στους τομείς που καλύπτονται από τη **σήμανση αυτοκινήτων**³³ και θα δώσει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να προσαρμόσουν καλύτερα τα φορολογικά τους μέτρα, ενώ οι τοπικές αρχές θα χρησιμοποιούν τα μέτρα αυτά σε συστήματα για την προώθηση της καθαρής κινητικότητας. Για τον σκοπό αυτόν, η πρόσκληση υποβολής προτάσεων του προγράμματος LIFE για το τρέχον έτος³⁴ στηρίζει επίσης έργα τα οποία παρέχουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να επωφελούνται από πραγματική εξοικονόμηση κατανάλωσης καυσίμων και να προβαίνουν σε τεκμηριωμένες αποφάσεις αγοράς αυτοκινήτων με χαμηλές ρυπογόνες εκπομπές.

Ήδη σήμερα, πολλές **πόλεις** της Ευρώπης έχουν αποφασίσει να αντιμετωπίσουν με συντονισμένο τρόπο τις προκλήσεις που θέτουν η **κλιματική αλλαγή**, η **συμφόρηση** και η **ατμοσφαιρική ρύπανση**. Έχουν δεσμευτεί να πραγματοποιήσουν επενδύσεις σε καθαρές δημόσιες μεταφορές ενώ προωθούν παράλληλα ενεργητικούς και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, υποστηριζόμενους από **υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις**, οι οποίοι παρέχουν στους χρήστες ευρύ φάσμα επιλογών κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων και αυτοκινήτων. Σε ορισμένες πόλεις έχουν θεσπιστεί ή εξετάζεται το ενδεχόμενο να θεσπιστούν περιορισμοί στην πρόσβαση οχημάτων σε μια προσπάθεια μείωσης των υψηλών επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλονται στις οδικές μεταφορές. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις πρωτοβουλίες αυτές σε στενό διάλογο με τις πόλεις και τα κράτη μέλη³⁵, προκειμένου να διασφαλίσει ειδικότερα ότι όλοι οι οδηγοί έχουν πρόσβαση στις σχετικές **πληροφορίες**. Μεταξύ άλλων πρόσθετων μέτρων θα μπορούσε να περιληφθεί η **παροχή καθοδήγησης στις πόλεις σχετικά με τους περιορισμούς της πρόσβασης οχημάτων σε αστικές περιοχές**, αλλά η αποτελεσματική εφαρμογή των προδιαγραφών της ΕΕ για τις υπηρεσίες ευφώνων μεταφορών³⁶ θα διασφαλίσει ειδικότερα ότι οι δημόσιες αρχές παρέχουν στους χρήστες ακριβείς πληροφορίες αυτού του είδους για τις μετακινήσεις σε πραγματικό χρόνο.

Εξυπνη επιβολή οδικών τελών

Τα έσοδα που εισπράττονται από τους χρήστες των οδών μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στη χρηματοδότηση των υποδομών, ενώ οι προσαρμογές ώστε να αντικατοπτριστούν η χρήση και οι εκπομπές μπορούν να συμβάλουν στην επιτάχυνση της καινοτομίας, για παράδειγμα στον τομέα των καθαρών τεχνολογιών. Ολοένα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ εφαρμόζουν διάφορες μορφές **οδικών τελών**.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιβολή οδικών τελών με βάση την απόσταση (και όχι με τον χρόνο) αντικατοπτρίζει καλύτερα την πραγματική χρήση, τις εκπομπές και τη ρύπανση και,

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

³⁵ Η Επιτροπή θα δρομολογήσει το ευρωπαϊκό φόρουμ «Καθαρός Αέρας» τον Νοέμβριο του 2017, με ιδιαίτερη έμφαση στις πόλεις και σε απτά παραδείγματα επιτυχούς ανάπτυξης και εγκατάστασης συστημάτων καθαρής και αποδοτικής κινητικότητας.

³⁶ Οδηγία 2010/40/ΕΕ.

ως εκ τούτου, **προτείνει προσαρμογές στο κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τα οδικά τέλη** ώστε να αντιμετωπιστεί το ζήτημα αυτό³⁷. Με τις προσαρμογές αυτές θα διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής ώστε να περιληφθούν τα πούλμαν και τα ελαφρά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινήτων, θα στηριχθεί η μετάβαση στην εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και ο «ρυπαίνων πληρώνει» για όλα τα οχήματα, και θα εκσυγχρονιστούν οι μέθοδοι επιβολής οδικών τελών. Η ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα οδικά τέλη, η διαφοροποιημένη χρέωση ανάλογα με τις επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές και οι ευνοϊκότερες συνθήκες για τα οχήματα μηδενικών εκπομπών θα ενθαρρύνουν και θα επιβραβεύουν όσους επενδύουν σε καθαρότερα οχήματα.

Η συμφόρηση στις αστικές περιοχές μπορεί επίσης να αντιμετωπιστεί με την έξυπνη επιβολή τελών και η Επιτροπή προτείνει την επικαιροποίηση των κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή η θέσπιση τελών συμφόρησης τα οποία θα εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα. Στο επόμενο στάδιο τα σήματα διοδίων θα πρέπει σταδιακά να καταργηθούν δίνοντας τη θέση τους σε συστήματα που θα βασίζονται στη χρήση, αρχής γενομένης με τα βαρέα φορτηγά οχήματα έως το 2023.

Οι δημόσιες συμβάσεις ως κινητήρια δύναμη της αγοράς για τις καθαρές μεταφορές

Για την καλύτερη προώθηση της χρήσης των **δημόσιων συμβάσεων** ως κινήτρου για τη δημιουργία αγορών για καινοτόμα προϊόντα χαμηλών εκπομπών, η Επιτροπή σχεδιάζει να προβεί σε αναθεώρηση της νομοθεσίας της ΕΕ για τα καθαρά οχήματα προς το τέλος του 2017³⁸. Δεδομένου ότι οι δημοτικές και οι τοπικές αρχές αναλαμβάνουν μεγάλο μέρος των δημόσιων συμβάσεων, υπάρχει σημαντικό δυναμικό για τη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας χαμηλών εκπομπών στα οχήματα δημόσιων συγκοινωνιών, όπως τα λεωφορεία. Διατίθεται συγχρηματοδότηση από την ΕΕ, για παράδειγμα από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης³⁹.

Καθαρότερη και εξυπνότερη κινητικότητα στις πόλεις

Με στόχο τη συμβολή στην ανάπτυξη βιώσιμης και αποδοτικής αστικής κινητικότητας, τον Ιανουάριο του 2017 εγκαινιάστηκε από την Επιτροπή μια εταιρική σχέση αστικής κινητικότητας μεταξύ της ΕΕ, εθνικών κυβερνήσεων, τοπικών αρχών και άλλων ενδιαφερόμενων φορέων στο πλαίσιο του **αστικού θεματολογίου για την ΕΕ**⁴⁰. Η εν λόγω εταιρική σχέση θα εστιάζει στις δημόσιες μεταφορές, την ήπια κινητικότητα και την προσβασιμότητα (για τις ανάγκες ομάδων όπως τα άτομα με αναπηρία, οι ηλικιωμένοι και τα μικρά παιδιά), στις αποτελεσματικές μεταφορές με καλή τοπική και περιφερειακή συνδεσιμότητα, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο μπορεί η αστική κινητικότητα να αξιοποιηθεί για να διασφαλιστούν υψηλά πρότυπα ποιότητας αέρα στις πόλεις της Ευρώπης⁴¹. Στόχος είναι η κατάρτιση σχεδίου δράσης το οποίο θα εφαρμοστεί από το 2018,

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

³⁸ Οδηγία 2009/33/EK.

³⁹ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ Ειδικότερα οι εταιρικές σχέσεις για την αστική κινητικότητα και την ποιότητα του αέρα θα παράσχουν συγκεκριμένες λύσεις με βάση τις βέλτιστες πρακτικές σε ολόκληρη την Ευρώπη.

αξιοποιώντας την πείρα που έχει αποκτηθεί από πολυάριθμα έργα CIVITAS και από τα σχέδια για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα που έχουν αναπτυχθεί έως σήμερα⁴².

3.2. Διασφάλιση δίκαιης και ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς για τις οδικές μεταφορές

Η ΕΕ πρέπει να διασφαλίσει μια κοινωνικά δίκαιη και ανταγωνιστική εσωτερική αγορά για τις υπηρεσίες οδικών μεταφορών, δεδομένης της σημασίας του τομέα για την οικονομία και την κοινωνία της Ένωσης. Η βιομηχανία της ΕΕ πρέπει να αξιοποιήσει την ισχυρή της ανταγωνιστικότητα στον τομέα της μεταποιητικής βιομηχανίας και των υπηρεσιών που συνδέονται με τις μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η κοινωνική διάσταση.

Δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αναθεωρεί τους **κανόνες της ΕΕ για την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και για τα μισθωμένα οχήματα**⁴³ με σκοπό να εξασφαλιστούν επαρκώς ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών μεταφορών, να μειωθεί ο αριθμός των περιττών διαδρομών χωρίς φορτίο, να βελτιωθεί η σαφήνεια των κανόνων για την αντιμετώπιση του κατακερματισμού της αγοράς και να βελτιωθεί η επιβολή του νόμου. Η εξάλειψη των περιττών και επαχθών διοικητικών απαιτήσεων (π.χ. διατάξεις περί προηγούμενης κοινοποίησης του αριθμού ενδομεταφορών⁴⁴) και πρακτικών επιβολής του νόμου θα μειώσει περαιτέρω το κόστος και θα βελτιώσει τις συνθήκες της αγοράς.

Εκτιμάται ότι η πρόταση της Επιτροπής θα οδηγήσει σε εξοικονόμηση περίπου 3 έως 5 δισ. EUR για τις επιχειρήσεις της ΕΕ κατά την περίοδο 2020-2035⁴⁵.

Η Επιτροπή επανεξετάζει επίσης τους κανόνες της ΕΕ για τα **λεωφορεία και τα πούλμαν** με στόχο τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης και καλύτερων ταξιδιωτικών επιλογών για τους καταναλωτές⁴⁶.

Βελτίωση του κοινωνικού πλαισίου και των συνθηκών απασχόλησης

Επιπλέον, η Επιτροπή θεσπίζει σειρά μέτρων που στοχεύουν στη βελτίωση της εφαρμογής της **κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών** ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των οδηγών που εργάζονται στις διεθνείς μεταφορές, οι οποίες σήμερα δεν είναι ικανοποιητικές⁴⁷. Τα μέτρα για την πρόσβαση στην αγορά πρέπει να συνοδεύονται από δράσεις για τη διασφάλιση της ασφάλειας δικαίου και της αποτελεσματικότερης επιβολής των κοινωνικών κανόνων. Τα μέτρα αυτά θα αντιμετωπίσουν την προβληματική πρακτική των «εικονικών εταιρειών», καθώς και τα πολύπλοκα και μη διαφανή επιχειρηματικά μοντέλα, θα αποτρέψουν τις παράνομες ενδομεταφορές και θα καταπολεμήσουν τις παράνομες πρακτικές απασχόλησης. Στόχος είναι η παροχή υψηλού επιπέδου κοινωνικής προστασίας για όλους τους εργαζομένους στον κλάδο των μεταφορών σε ολόκληρη την

⁴² <http://civitas.eu/>. Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282.

⁴⁴ Ορίζονται συνήθως ως μεταφορές εμπορευμάτων ή προσώπων μεταξύ δύο σημείων της ίδιας χώρας που πραγματοποιούνται από μεταφορέα άλλης χώρας.

⁴⁵ SWD(2017) 177 και SWD(2017) 195

⁴⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

Ένωση, αποτρέποντας παράλληλα τον κατακερματισμό και καταργώντας τις διοικητικές επιβαρύνσεις για τις εταιρείες. Με την εξασφάλιση αποτελεσματικών διοικητικών διαδικασιών (π.χ. αποδοχή της χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων και διενέργεια ελέγχων με χρήση δεδομένων ταχογράφου), τα μέτρα αυτά θα διασφαλίσουν επίσης καλύτερες εγγυήσεις για ισότιμους όρους ανταγωνισμού, περισσότερο απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών σε ολόκληρη την ΕΕ και μείωση του κόστους και του χρόνου κυκλοφορίας.

Όπως προβλέπεται στη νομοθεσία, η Επιτροπή προτείνει μεγαλύτερη σαφήνεια στην εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ για την **απόσπαση εργαζομένων**⁴⁸ στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η Επιτροπή προτείνει να επιβεβαιωθεί ότι όλες οι δραστηριότητες ενδομεταφορών θα διέπονται από τοπικούς κανόνες όσον αφορά τις αμοιβές. Στο πλαίσιο αυτό θα ρυθμιστεί και η αναλογική και αποτελεσματική εφαρμογή των νομοθετικών διατάξεων για τον κατώτατο μισθό, προκειμένου για διεθνείς υπηρεσίες, και θα καθιερωθεί βελτιωμένο σύστημα επιβολής του νόμου. Η Επιτροπή προτείνει επίσης μέτρα που εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί θα μπορούν να επιστρέφουν στα σπίτια τους σε τακτικότατη βάση και θα τους παρέχεται η κατάλληλη διαμονή για τις εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης. Η Επιτροπή θα πραγματοποιήσει διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους επί προτάσεων για την αύξηση της σαφήνειας και της ευελιξίας κατά τον υπολογισμό του μέσου χρόνου εργασίας⁴⁹. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τόσο την ενίσχυση της κοινωνικής δικαιοσύνης όσο και τη βελτίωση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Βελτίωση της συμμόρφωσης και της επιβολής του νόμου μέσω έξυπνων ψηφιακών τεχνολογιών

Οι ψηφιακές συσκευές επί των οχημάτων όπως ο **ψηφιακός ταχογράφος**, τις οποίες χρησιμοποιούν οι οδικοί μεταφορείς, μπορούν να προστατεύσουν τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, να διευκολύνουν την εφαρμογή λιγότερο επαχθών μέσων για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με το δίκαιο της ΕΕ και να διαδραματίσουν ρόλο στην εφαρμογή διαφοροποιημένων συστημάτων επιβολής οδικών τελών, διευκολύνοντας με τον τρόπο αυτόν την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών κινητικότητας. Η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την προώθηση των ψηφιακών αυτών λύσεων όσον αφορά τα διαλειτουργικά συστήματα διοδίων (**ευρωπαϊκό σύστημα τηλεδιοδίων**⁵⁰), τον έλεγχο της εφαρμογής των εργασιακών κανόνων και την απλούστευση των διοικητικών διατυπώσεων (ταχύτερη εγκατάσταση **ψηφιακών ταχογράφων**⁵¹, συστηματικότερη χρήση ηλεκτρονικών εγγράφων, ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών επιβολής του νόμου μέσω βελτιωμένων –διασυνδεδεμένων ή κοινών– βάσεων δεδομένων που οδηγούν σε λύσεις ενιαίας θυρίδας). Τα μέτρα θα διασφαλίσουν επίσης την ορθή προσαρμογή των τεχνολογιών αυτών ώστε να αξιοποιούν πλήρως τα νέα έξυπνα συστήματα μεταφορών.

Προώθηση της αλλαγής ως προς τις δεξιότητες

Η Επιτροπή υποστηρίζει τις τομεακές εταιρικές σχέσεις ειδικά στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας μέσω του **σχεδίου στρατηγικής για τη διατομεακή συνεργασία στον τομέα των δεξιοτήτων** βάσει του νέου θεματολογίου δεξιοτήτων για την Ευρώπη⁵².

⁴⁸ Οδηγία 96/71/ΕΚ (προτεινόμενη αναθεώρηση η οποία συζητείται επί του παρόντος στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

⁵² COM(2016) 381.

Το εν λόγω σχέδιο στρατηγικής προάγει τη συνεργασία μεταξύ εργοδοτών, συνδικαλιστικών οργανώσεων και ιδρυμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης με σκοπό τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση αναντιστοιχιών στις δεξιότητες, την ανάπτυξη στρατηγικών για τις δεξιότητες και την επικαιροποίηση των προγραμμάτων σπουδών και των θεματικών ενοτήτων κατάρτισης. Για την υποστήριξη των εργασιών των τομεακών αυτών εταιρικών σχέσεων, η Επιτροπή δρομολόγησε τον Ιανουάριο του 2017 πρόσκληση υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος Erasmus+.

Οδική ασφάλεια

Όλοι οι φορείς πρέπει να αναλάβουν δράσεις προκειμένου να μειωθεί ο πόνος και το οικονομικό κόστος που συνεπάγονται οι θάνατοι και οι τραυματισμοί σε τροχαία ατυχήματα, ο αριθμός των οποίων παραμένει σε απαράδεκτα υψηλά επίπεδα. Ρόλο διαδραματίζουν στο πλαίσιο αυτό το κανονιστικό περιβάλλον, η τεχνολογία και οι υποδομές, ενώ η νέα αλληλεπίδραση μεταξύ υποδομών και οχημάτων μπορεί επίσης να βελτιώσει την οδική ασφάλεια και να συμβάλει στην επίτευξη του οράματος για μηδενικές απώλειες έως το 2050.

Η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση⁵³ και τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού μπορούν να αυξήσουν την ασφάλεια αντισταθμίζοντας το ανθρώπινο σφάλμα και τη διάσπαση της προσοχής, τα οποία αποτελούν αιτία πολλών τροχαίων ατυχημάτων. Έως το τέλος του 2017, η Επιτροπή θα ολοκληρώσει την **επανεξέταση των απαιτήσεων γενικής ασφάλειας για αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία** που έχουν οριστεί βάσει του πλαισίου έγκρισης τύπου, προκειμένου να αναβαθμιστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις⁵⁴.

Η Επιτροπή επανεξετάζει επίσης τη νομοθεσία της ΕΕ για **την ασφάλεια των οδικών υποδομών και των σηράγγων**, η οποία εφαρμόζεται σε ολόκληρο το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, προκειμένου να διαπιστώσει αν θα πρέπει να προβλεφθούν υψηλότερες απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια⁵⁵.

3.3. Αξιοποίηση των οφελών της ψηφιοποίησης, της αυτοματοποίησης και των υπηρεσιών έξυπνης κινητικότητας

Η ΕΕ πρέπει να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που προσφέρουν η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση ώστε να δημιουργήσει ένα αποδοτικό και διασυνδεδεμένο σύστημα κινητικότητας το οποίο θα παρέχει στους χρήστες λύσεις ασφαλούς, ελκυστικής, έξυπνης, αδιάλειπτης και ολοένα περισσότερο αυτοματοποιημένης κινητικότητας. Η ψηφιοποίηση συμβάλλει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας των δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής μέσω της βελτίωσης των κυκλοφοριακών ροών και της βελτιστοποίησης της χρήσης των υποδομών, μέσω της μείωσης του διοικητικού φόρτου για τους φορείς εκμετάλλευσης και μέσω της διευκόλυνσης του καλύτερου συνδυασμού δημόσιων και ιδιωτικών μεταφορών. Συμβάλλει επίσης στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές διευκολύνοντας τη μετάβαση σε καθαρότερους τρόπους μεταφορών και προωθώντας την αύξηση των ποσοστών πληρότητας των επιβατικών οχημάτων.

⁵³ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁵⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009. Σε διεθνές επίπεδο, η έκδοση των παγκόσμιων τεχνικών κανονισμών των Ηνωμένων Εθνών για την ασφάλεια των ηλεκτρικών οχημάτων, η οποία προβλέπεται για τον Νοέμβριο του 2017, θα προωθήσει ένα ομοιόμορφο κανονιστικό πλαίσιο σε χώρες όπως η Κίνα, η Ιαπωνία, η Κορέα και οι ΗΠΑ.

⁵⁵ Οδηγία 2004/54/ΕΚ.

Συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα

Η Επιτροπή στηρίζει τη **συντονισμένη ανάπτυξη μιας μαζικής αγοράς μερικώς αυτοματοποιημένων και συνδεδεμένων οχημάτων έως το 2020** αναλαμβάνοντας ευρύ φάσμα δράσεων πολιτικής, ρύθμισης και δημόσιας στήριξης και αναπτύσσοντας πλατφόρμες ενδιαφερομένων σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία. Η συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τη διαχείριση του ραδιοφάσματος και η ανάπτυξη των **τεχνολογιών 5G** θα αποτελέσουν καταλυτικούς παράγοντες για τις νέες αυτές υπηρεσίες⁵⁶.

Οι προκλήσεις παραμένουν μεγάλες όσον αφορά την επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης καθώς και την ανάπτυξη των επόμενων γενεών τεχνολογιών επικοινωνίας. Η διεξαγωγή δοκιμών μεγάλης κλίμακας σε οδούς υψηλής ταχύτητας είναι απαραίτητη ώστε να σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την τεχνολογία, να προαχθεί η συνεργασία μεταξύ των διαφόρων παραγόντων και να διευκολυνθεί η αποδοχή από τους πολίτες. Η διεξαγωγή των δοκιμών αυτών είναι ήδη εφικτή σε πολλά κράτη μέλη και υποστηρίζεται από ειδικές προσκλήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020». Στην επιστολή προθέσεων σχετικά με τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση, η οποία υπεγράφη στις 23 Μαρτίου 2017, 27 κράτη μέλη της ΕΕ, η Νορβηγία και η Ελβετία δεσμεύτηκαν να εντείνουν τη συνεργασία σε διασυνοριακά τμήματα, διαδρομές ή διαδρόμους όπου θα διεξαχθούν έρευνες, δοκιμές και μεγάλης κλίμακας επιδείξεις σχετικά με την οδική ασφάλεια, την πρόσβαση σε δεδομένα, την ποιότητα και την ευθύνη.

Όπως διαπίστωσε η **ομάδα υψηλού επιπέδου GEAR 2030**⁵⁷ στις πρώτες της συστάσεις για τα αυτοματοποιημένα οχήματα που αναμένονται έως το 2020⁵⁸, η διάθεση των οχημάτων αυτών στην αγορά της ΕΕ είναι ήδη εφικτή βάσει του τρέχοντος πλαισίου της ΕΕ για την έγκριση τύπου μέσω ad hoc αξιολόγησης της ασφάλειας οχημάτων. Στην τελική έκθεση της GEAR 2030 (η οποία θα δημοσιευτεί τον Νοέμβριο του 2017) θα συμπεριληφθούν μακροπρόθεσμες συστάσεις σχετικά με υψηλότερα επίπεδα αυτοματοποίησης των οχημάτων τα οποία αναμένεται να επιτευχθούν έως το 2030. Παράλληλα, σημαντικές εργασίες πραγματοποιούνται σε διεθνές επίπεδο από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη με τη συμμετοχή των κρατών μελών της ΕΕ και της Επιτροπής.

Το **L3PILOT**⁵⁹ αποτελεί σημαντικό πιλοτικό έργο επίδειξης στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» το οποίο θα ξεκινήσει το καλοκαίρι του 2017. Θα εστιάσει στη μεγάλης κλίμακας πιλοτική εφαρμογή ευρέος φάσματος λειτουργιών αυτοματοποιημένης οδήγησης για επιβατικά αυτοκίνητα.

Στο πλαίσιο του άξονα εργασιών για την οικονομία των δεδομένων ο οποίος εντάσσεται στη **στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά**, η Επιτροπή ασχολείται με βασικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης και των κανόνων για την ανταλλαγή και την κυριότητα

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ Η GEAR 2030 είναι ομάδα υψηλού επιπέδου της Επιτροπής η οποία είναι επιφορτισμένη με τη διατύπωση συστάσεων σχετικά με το μελλοντικό κανονιστικό πλαίσιο του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. [Απόφαση C\(2015\) 6943 της Επιτροπής](#) της 19ης Οκτωβρίου 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

των δεδομένων, τα οποία είναι πολύ σημαντικά για την εξέλιξη της αυτοματοποιημένης οδήγησης⁶⁰.

Η αύξηση της χρήσης ολοένα περισσότερο συνεργατικών, συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων σημαίνει ότι απαιτούνται συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών ώστε τα οχήματα να μπορούν να επικοινωνούν απευθείας μεταξύ τους, με σηματοδότες κυκλοφορίας και παρόδιες υποδομές, καθώς και με άλλους χρήστες των μεταφορών. Η Επιτροπή έχει ήδη παρουσιάσει στρατηγική με στόχο την επίτευξη της συντονισμένης και εναρμονισμένης εγκατάστασης **συνεργατικών και ευφύων συστημάτων μεταφορών** στην Ευρώπη έως το 2019⁶¹. Τα προτεινόμενα μέτρα έχουν σχεδιαστεί με σκοπό να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς και να αντιμετωπιστούν τα πλέον κρίσιμα ζητήματα, όπως η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και η προστασία των δεδομένων, τα οποία έχουν καίρια σημασία για την αποτελεσματική λειτουργία και την αποδοχή από τους πολίτες. Επιπλέον, η Επιτροπή θα λάβει διάφορα μέτρα εφαρμογής εντός του 2017 για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας και της συνέχειας των υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο της **πλατφόρμας C-ROADS**⁶², τα κράτη μέλη συνεργάζονται για την κοινή ανάπτυξη συνεργατικών και ευφύων συστημάτων μεταφορών. Η πλατφόρμα θα διασφαλίσει τη διαλειτουργικότητα μέσω του καθορισμού κοινών τεχνικών προδιαγραφών και της διενέργειας διασυνοριακών δοκιμών.

Διευρωπαϊκά συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών και διασυνοριακές δοκιμές για τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση: Η Επιτροπή θα ενισχύσει τη στήριξη που παρέχει για την εκτέλεση μεγάλης κλίμακας διασυνοριακών έργων και δοκιμών σχετικά με τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση και για την ανάπτυξη συνεργατικών και ευφύων συστημάτων μεταφορών έως το 2019. Η εν λόγω στήριξη θα βασιστεί στην πλατφόρμα C-ROADS και θα συμβάλει στην υλοποίηση των δράσεων που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της προαναφερόμενης επιστολής προθέσεων. Οι δράσεις αυτές λαμβάνουν συνδυασμένη χρηματοδότηση από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020»⁶³.

Ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των δικτύων μεταφορών

Η συνδεσιμότητα και η δυνατότητα πρόσβασης σε ψηφιακές πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο φέρνουν επανάσταση στις δραστηριότητες εφοδιαστικής και στον τρόπο με τον οποίο προγραμματίζονται τα ταξίδια. Παρέχεται η δυνατότητα συνδυασμού τρόπων μεταφοράς για εμπορεύματα ή επιβάτες ώστε να ακολουθείται η πλέον αποτελεσματική, οικονομικά προσιτή και φιλική προς το περιβάλλον διαδρομή.

Η Επιτροπή αναλαμβάνει δράση η οποία θα συμβάλει στην ενίσχυση της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας του δικτύου κινητικότητας μέσω της δημιουργίας κινήτρων και πλατφορμών, στοιχεία που θα διευκολύνουν την καλύτερη αξιοποίηση των αντίστοιχων πλεονεκτημάτων και της ικανότητας κάθε τρόπου μεταφοράς. Το φθινόπωρο του 2017 η Επιτροπή θα **αναθεωρήσει τη νομοθεσία για τις συνδυασμένες μεταφορές**⁶⁴ με σκοπό την προώθηση καθαρότερων εμπορευματικών μεταφορών. Η μείωση περιορισμών όπως οι

⁶⁰ COM(2017) 228. Βλέπε επίσης SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Βλέπε επίσης SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁶³ SWD(2017) 177.

⁶⁴ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

διαδικασίες χορήγησης άδειας, και η παροχή χρηματοδοτικής στήριξης μέσω φορολογικών κινήτρων μπορούν να ενθαρρύνουν τη μετάβαση στην ελαχιστοποίηση του οδικού σκέλους μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

Η Επιτροπή έχει δημιουργήσει το **φόρουμ για τις ψηφιακές μεταφορές και την εφοδιαστική**⁶⁵ το οποίο εστιάζει στην ψηφιοποίηση και την αποδοχή των εγγράφων μεταφορών, καθώς και στην καθιέρωση συστημάτων διαχείρισης. Στις εργασίες συμμετέχουν όλοι οι παράγοντες της αλυσίδας εφοδιαστικής και αντικείμενο αποτελεί η ανάγκη να συμφωνηθούν τεχνικές λύσεις και κανόνες σχετικά με την προσβασιμότητα, την ανταλλαγή, την κυριότητα, την ποιότητα και την προστασία των δεδομένων, καθώς και σχετικά με τη χρηματοδότηση και τη διακυβέρνηση.

Η χρήση συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων τεχνολογιών για τον εντοπισμό και τον προγραμματισμό των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και για την ενίσχυση της αποδοτικότητας των κόμβων εμπορευμάτων (επίτευξη υψηλότερων βαθμών φόρτωσης για τα βαρέα φορτηγά οχήματα) θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών⁶⁶.

Η Επιτροπή θεσπίζει επίσης νομοθεσία όσον αφορά την **πληροφόρηση σχετικά με τις πολυτροπικές μετακινήσεις**, με την οποία θα καθοριστούν οι προδιαγραφές που απαιτούνται ώστε οι υπηρεσίες πληροφόρησης σχετικά με τις πολυτροπικές μετακινήσεις σε επίπεδο ΕΕ να καθίστανται ακριβείς και διαθέσιμες στους χρήστες σε διασυνοριακό επίπεδο σε ολόκληρο το δίκτυο μεταφορών⁶⁷.

3.4. Επενδύσεις σε σύγχρονες υποδομές κινητικότητας

Όλα τα μέτρα που παρουσιάζονται θα συμβάλουν στη δημιουργία ενός συστήματος καθαρής, ανταγωνιστικής και συνδεδεμένης κινητικότητας για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες της ΕΕ το 2025· ωστόσο, η υλοποίηση του οράματος αυτού θα εξαρτηθεί επίσης σε μεγάλο βαθμό από την πραγματοποίηση σημαντικών ιδιωτικών και δημόσιων επενδύσεων και την ανάπτυξη σύγχρονων και αποδοτικών υποδομών.

Τόνωση των επενδύσεων σε υποδομές για το μέλλον

Πέραν του υλικού δικτύου μεταφορών και των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για τη διαμόρφωση του συστήματος κινητικότητας του μέλλοντος θα απαιτηθούν επίσης –άρτια διασυνδεδεμένες και διαλειτουργικές σε διασυνοριακό επίπεδο– ψηφιακές υποδομές. Για την ανάπτυξη των διασυνδεδεμένων και διασυνοριακών αυτών υποδομών, καθώς και εναρμονισμένων και διαλειτουργικών ψηφιακών υπηρεσιών (κάλυψη 5G, δίκτυα δεδομένων, συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών) θα απαιτηθούν σημαντικές επενδύσεις.

Στο πλαίσιο του **επενδυτικού σχεδίου για την Ευρώπη** κινητοποιήθηκαν 194 δισ. EUR για νέες επενδύσεις στα 28 κράτη μέλη σε διάστημα μικρότερο των δύο ετών· το 9 % των επενδύσεων καλύπτει ειδικά τον τομέα των μεταφορών, αλλά προωθούνται επίσης οι

⁶⁵ C(2015)2259.

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_el

επενδύσεις σε συναφείς τομείς όπως η ενέργεια, η ψηφιακή τεχνολογία και η έρευνα και καινοτομία, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χαμηλών εκπομπών⁶⁸.

Η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τις μεταφορές⁶⁹, στο πλαίσιο της οποίας διατίθενται κονδύλια ύψους περίπου 24 δισ. EUR για την περίοδο 2014-2020, χρηματοδοτεί μεγάλα και σύνθετα έργα κατά μήκος των κύριων διαδρόμων του βασικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Μέχρι στιγμής το πρόγραμμα έχει συγχρηματοδοτήσει 452 έργα συνολικού ύψους 19,4 δισ. EUR, τα οποία αντιπροσωπεύουν συνολικές επενδύσεις (όταν συνδυαστούν με άλλα δημόσια ή ιδιωτικά κονδύλια) ύψους 37,7 δισ. EUR. Στόχος της πρόσκλησης «ανάμειξης» που προκηρύχθηκε τον Φεβρουάριο του 2017 στο πλαίσιο της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» είναι η μόχλευση επιχορηγήσεων ύψους 1 δισ. EUR χρησιμοποιώντας έναν συνδυασμό διαφόρων χρηματοδοτικών μέσων, με χρηματοδότηση από δημόσια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τον ιδιωτικό τομέα και, για πρώτη φορά, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων⁷⁰.

Σημαντικό στοιχείο θα αποτελέσει η περαιτέρω **μεγιστοποίηση των συνεργειών μεταξύ των υποδομών μεταφορών, ενέργειας και τηλεπικοινωνιών** μέσω της διερεύνησης των δυνατοτήτων συνδυασμού κονδυλίων από τα αντίστοιχα προγράμματα του διευρωπαϊκού δικτύου στο πλαίσιο της **διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»**. Αυτό θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη διατομεακών στόχων όπως η απαλλαγή των μεταφορών και του ενεργειακού εφοδιασμού από τις ανθρακούχες εκπομπές, η διαφοροποίηση και τα έξυπνα δίκτυα. Μια πρώτη πρόσκληση υποβολής προτάσεων συνεργείας με συνδυασμό των διαφόρων τομέων δημοσιεύτηκε στο τέλος του 2016 και συνένωσε τις συνιστώσες «μεταφορές» και «ενέργεια» της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» με συνολική διαθεσιμότητα πόρων της τάξης των 40 εκατ. EUR.

Για την περίοδο 2014-2020, ποσό ύψους 70 δισ. EUR έχει προγραμματιστεί στο **Ταμείο Συνοχής** και στο **Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης** για τη στήριξη της συγχρηματοδότησης επενδύσεων στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών⁷¹. Στα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη μέλη και περιφέρειες ειδικότερα, η πολιτική συνοχής στηρίζει τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών (κυρίως στους τομείς των σιδηροδρομικών και των οδικών μεταφορών) που στοχεύουν στην κάλυψη των κενών και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στο σύστημα. Σε όλα τα κράτη μέλη η πολιτική συνοχής συμβάλλει στο να καταστούν οι μεταφορές εξυπνότερες, καθαρότερες και ασφαλέστερες μέσω της στήριξης των επενδύσεων σε τομείς όπως η βιώσιμη αστική κινητικότητα, η οδική ασφάλεια, οι πολυτροπικές μεταφορές, τα ευφυή συστήματα μεταφορών, τα καθαρά καύσιμα και οχήματα, καθώς και το ποδήλατο και το περπάτημα.

Οι πόλεις αποτελούν έναν τομέα με ειδικές επενδυτικές ανάγκες όσον αφορά την κινητικότητα. Με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του επενδυτικού σχεδίου για την Ευρώπη, η Επιτροπή, από κοινού με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, αναζητά τρόπους για τη θέσπιση ενός ειδικού πλαισίου για την παροχή κανονιστικής και χρηματοδοτικής στήριξης σε πόλεις. Στόχος είναι να ενισχυθεί η συνεργασία μεταξύ πόλεων, κάτι που θα διευκολύνει τη συγκέντρωση και την κλιμάκωση των έργων ώστε να μπορούν να

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_el - βλέπε SWD(2017) 177 για συγκεκριμένα παραδείγματα και περισσότερες λεπτομέρειες.

⁶⁹ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁷⁰ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁷¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EL/COM-2016-812-F1-EL-MAIN-PART-1.PDF>

λάβουν πιο εύκολα τραπεζική χρηματοδότηση και να είναι περισσότερο ελκυστικά για τους ιδιώτες επενδυτές⁷².

Η ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων κινητικότητας θα εξαρτηθεί επίσης από την πραγματοποίηση περαιτέρω **επενδύσεων στην έρευνα και την καινοτομία**. Η Ευρώπη διαθέτει το μεγαλύτερο πολυεθνικό ερευνητικό πρόγραμμα, το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020». Η παροχή στήριξης στη μελλοντική κινητικότητα θα κατέχει περίοπτη θέση στις επικείμενες προκλήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020»⁷³ και των συμπράξεων του μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για τα οικολογικά οχήματα⁷⁴ και της κοινής επιχείρησης για τις κυψέλες καυσίμου και το υδρογόνο⁷⁵. Ο καλύτερος συντονισμός των προσπαθειών έρευνας και καινοτομίας σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερομένων φορέων είναι αναγκαίος⁷⁶. Επίσης θα βοηθούσε στη διαχείριση της εφαρμογής και στην παρακολούθηση της προόδου σε συνδυασμό με τους υπάρχοντες μηχανισμούς⁷⁷.

Επιτάχυνση της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Η ανάπτυξη της αγοράς οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ευρεία διαθεσιμότητα **υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**⁷⁸, όπως οι εγκαταστάσεις ηλεκτρικής φόρτισης και συντήρησης. Τα ταξίδια με ηλεκτρικά οχήματα σε ολόκληρη την Ευρώπη θα πρέπει να πραγματοποιούνται χωρίς εμπόδια· αυτό σημαίνει ότι η ηλεκτρική φόρτιση θα πρέπει να είναι εξίσου εύκολη με το να βάζεις βενζίνη στο αυτοκίνητό σου⁷⁹.

Από σήμερα έως το 2020 περισσότερα από 1 200 σημεία τροφοδοσίας με εναλλακτικά καύσιμα, κυρίως σημεία φόρτισης ηλεκτροκίνησης, θα έχουν λάβει επιχορήγηση στο πλαίσιο της **διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη»**⁸⁰. Εκτιμάται ότι 6 εκατομμύρια σημεία φόρτισης (2,8 εκατομμύρια σημεία προετοιμασίας καλωδίωσης και 3 εκατομμύρια πραγματικά σημεία φόρτισης) θα μπορούσαν να εγκατασταθούν σε κτίρια μη οικιστικής και οικιστικής χρήσης εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εγκρίνουν σύντομα την πρόταση της Επιτροπής για επανεξέταση της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, η οποία τελεί επί του παρόντος υπό διαπραγμάτευση⁸¹.

Η εγκατάσταση δικτύου σημείων φόρτισης το οποίο θα καλύπτει ισομερώς ολόκληρο το οδικό δίκτυο της ΕΕ, σε συνδυασμό, για παράδειγμα, με την ανάπτυξη τεχνολογιών και συσκευών αποθήκευσης ενέργειας, όπως συσσωρευτών, συνιστά ως εκ τούτου μια ακόμη βασική προϋπόθεση για την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Όπως απαιτείται βάσει της **οδηγίας για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων**, τα κράτη μέλη αναπτύσσουν τα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής καθορίζοντας σχέδια για την ανάπτυξη της αγοράς των οχημάτων και σκαφών που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και για την

⁷² One-Stop-Shop for Cities: https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities_el

⁷³ Βλέπε SWD(2017) 223 και SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Βλέπε SWD(2017) 223

⁷⁷ Όπως η πρωτοβουλία επιτάχυνσης της καινοτομίας στον τομέα της καθαρής ενέργειας (COM(2016) 763 final) και το ολοκληρωμένο σχέδιο στρατηγικής ενεργειακής τεχνολογίας (ΣΕΤ) (C(2015)6317).

⁷⁸ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁷⁹ Ομιλία του προέδρου Juncker ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 26 Νοεμβρίου 2014.

⁸⁰ SWD(2017) 177.

⁸¹ COM(2016) 765.

εγκατάσταση των σχετικών υποδομών. Τα κράτη μέλη που δεν το έχουν ήδη πράξει θα πρέπει να υποβάλουν τα σχέδιά τους στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατό. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει την **εκτίμησή της σχετικά με τα συγκεκριμένα εθνικά πλαίσια πολιτικής τον Νοέμβριο** του 2017. Με βάση την ανάλυση αυτή, ειδικότερα δε τη βασική πτυχή της ανάπτυξης υποδομών στους διαδρόμους του ΔΕΔ μεταφορών και σε αστικές περιοχές, η Επιτροπή θα εντοπίσει βασικά ζητήματα και θα προτείνει σχέδιο δράσης για την αντιμετώπιση των ελλείψεων της αγοράς που δικαιολογούν την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων.

Κεντρική υποδομή φόρτισης στην ΕΕ έως το 2025: η Επιτροπή θα εξετάσει το ζήτημα της χρηματοδότησης επενδύσεων στο πλαίσιο **σχεδίου δράσης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων** με σκοπό την παροχή στήριξης για την εγκατάσταση κεντρικής υποδομής φόρτισης στην ΕΕ, προκειμένου να παρασχεθεί πλήρης κάλυψη του βασικού δικτύου των διαδρόμων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-M) με σημεία φόρτισης έως το 2025⁸².

Οι συσσωρευτές ως βασική τεχνολογία γενικής εφαρμογής

Η Επιτροπή έχει ταχθεί από νωρίς υπέρ της ανάπτυξης των συσσωρευτών⁸³ ως βασικής τεχνολογίας γενικής εφαρμογής για την ηλεκτροκίνηση και την επίτευξη των στόχων της Ενεργειακής Ένωσης. Οι πρωτοβουλίες έχουν επικεντρωθεί στη συμβολή στη βελτίωση των επιδόσεων των συσσωρευτών (βάρος, μέγεθος, εύρος, ανθεκτικότητα, ανακυκλωσιμότητα) και στη μείωση του κόστους των συσσωρευτών μέσω της έρευνας και ανάπτυξης. Ερευνητικά κονδύλια διατέθηκαν σε διάφορα στάδια της αλυσίδας αξίας των συσσωρευτών, από τα υλικά των συσσωρευτών (νέοι ή βελτιωμένοι χημικοί τύποι) έως την κατασκευή στοιχείων συσσωρευτών (νέες τεχνολογίες κατασκευής και μηχανήματα), συστοιχιών και συστημάτων διαχείρισης συσσωρευτών (π.χ. ηλεκτρονικά συστήματα ισχύος, συνδεσιμότητα με ηλεκτρικά αυτοκίνητα και με το ενεργειακό δίκτυο). Η Επιτροπή έχει χρηματοδοτήσει επίσης την ανάπτυξη πριν από τη διάθεση στην αγορά και τη λειτουργία πιλοτικών γραμμών παραγωγής. Ωστόσο, παρότι είναι ανταγωνιστική σε πολλά τμήματα της αλυσίδας αξίας, η βιομηχανία της ΕΕ δεν έχει κατορθώσει ακόμη να αναπτύξει μια ολοκληρωμένη αλυσίδα αξίας συσσωρευτών. Για παράδειγμα, τα στοιχεία συσσωρευτών εξακολουθούν να εισάγονται κατά κύριο λόγο από τρίτες χώρες καθώς επί του παρόντος δεν πραγματοποιείται μαζική παραγωγή στοιχείων συσσωρευτών στην ΕΕ. Λαμβανομένου υπόψη του αυξανόμενου στρατηγικού ενδιαφέροντος όσον αφορά τους συσσωρευτές, η Επιτροπή σχεδιάζει να στηρίξει τις πρωτοβουλίες της βιομηχανίας για τη δημιουργία πλήρους αλυσίδας αξίας συσσωρευτών στην ΕΕ που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται για εφαρμογές κινητικότητας και μη (αποθήκευση ενέργειας). Η αποθήκευση, συμπεριλαμβανομένων των συσσωρευτών, αποτελεί μία από τις τέσσερις προτεραιότητες που προσδιορίζονται στην ανακοίνωση για την επιτάχυνση της καινοτομίας στον τομέα της καθαρής ενέργειας⁸⁴. Για να δοθεί ώθηση στην καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα, είναι επί του παρόντος απαραίτητο να επιταχυνθούν οι εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής με τη συμμετοχή των κρατών μελών, της βιομηχανίας και ερευνητικών κέντρων. Οι εργασίες αυτές θα πρέπει να βασιστούν στις ανάγκες, κατόπιν προσεκτικής εξέτασης των συνθηκών της αγοράς, με στόχο τον καθορισμό και τη βελτιστοποίηση της πιθανής παρέμβασης σε επίπεδο ΕΕ και σε παγκόσμιο επίπεδο.

⁸² Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁸³ Βλέπε SWD(2017) 177 για περισσότερες λεπτομέρειες.

⁸⁴ COM(2016) 763.

Κλιμάκωση της παραγωγής στοιχείων συσσωρευτών και συστοιχιών: Η Επιτροπή θα εντείνει τη συνεργασία της με ενδιαφερόμενους φορείς (συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου ενεργειακών τεχνολογιών⁸⁵) με σκοπό τη στήριξη μιας πρωτοβουλίας της βιομηχανίας και την ανάπτυξη μέτρων στήριξης για την έρευνα, την ανάπτυξη και την κατασκευή της επόμενης γενιάς στοιχείων συσσωρευτών και συστοιχιών στην ΕΕ. Η Επιτροπή θα προωθήσει ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό οικοσύστημα συσσωρευτών για τη στήριξη της ηλεκτροκίνησης και της αποθήκευσης ενέργειας, αντιμετωπίζοντας έτσι το ζήτημα των περιορισμένων πόρων και της ανακύκλωσης συσσωρευτών και διευκολύνοντας την ανάδυση νέων επιχειρηματικών μοντέλων κυκλικής οικονομίας για την αυτοκινητοβιομηχανία.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η κινητικότητα μεταβάλλεται με ταχείς ρυθμούς. Στο ξεκίνημα μιας εποχής συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων, από κοινού κινητικότητας, μηδενικών εκπομπών και εύκολων εναλλαγών μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, είναι πλέον καιρός να προετοιμάσουμε το μέλλον της κινητικότητας στην Ευρώπη. Η Ευρώπη πρέπει να στραφεί, από τα κατακερματισμένα δίκτυα μεταφορών του σήμερα, προς ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο και βιώσιμο σύστημα κινητικότητας, το οποίο θα είναι συνδεδεμένο με τα ενεργειακά και ψηφιακά δίκτυα. Στους πολίτες και στις επιχειρήσεις πρέπει να παρέχονται λύσεις ασφαλούς, έξυπνης και αδιάλειπτης κινητικότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη, και οι ευρωπαϊκές υποδομές πρέπει να συγκαταλέγονται στις πλέον προηγμένες των μεγάλων παγκόσμιων οικονομιών.

Με την παρούσα ανακοίνωση η Επιτροπή προτείνει ένα θεματολόγιο για το μέλλον της κινητικότητας στην ΕΕ, καθώς και για την απασχόληση, την ανάπτυξη και μια κοινωνικά δίκαιη μετάβαση. Η ολοκληρωμένη δέσμη κανονιστικών μέτρων και μέτρων στήριξης μπορεί να καταστήσει την καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα πραγματικότητα για όλους και να δώσει στην Ευρώπη τη δυνατότητα να κατακτήσει παγκόσμια ηγετική θέση στη διαμόρφωση του μέλλοντος της κινητικότητας.

⁸⁵ C(2015) 6317.