

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών»

(2017/C 342/09)

Εισηγητής: ο κ. József Ribányi (HU/EPP), αντιπρόεδρος του Περιφερειακού Συμβουλίου Tolna Megye

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ (ΕτΠ)

1. επικροτεί το γεγονός ότι η τρέχουσα στρατηγική είναι μια διεπιστημονική, ολοκληρωμένη προσέγγιση που περιλαμβάνει κοινωνιολογικές και οικονομικές πτυχές, καινοτομίες στους τομείς της ενέργειας, των υποδομών και της ψηφιοποίησης, βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και ανάπτυξη δεξιοτήτων·
2. υποστηρίζει τους στόχους της στρατηγικής οι οποίοι είχαν ήδη καθοριστεί στη λευκή βίβλο του 2011 ⁽¹⁾, δηλαδή τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά τουλάχιστον 60 % σε σύγκριση με το 1990·
3. ωστόσο, συνιστά η στρατηγική, σύμφωνα με τη λευκή βίβλο του 2011, να λάβει υπόψη την πρόοδο που έχει επιτευχθεί από το 2011 και μετά όσον αφορά τη βελτίωση της αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών, το τρέχον πλαίσιο της ενεργειακής και κλιματικής πολιτικής της ΕΕ, καθώς και τις δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση βάσει της συμφωνίας του Παρισιού·

ΒΕΛΤΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ

Λύσεις ψηφιακής κινητικότητας

4. τονίζει ότι με την αξιοποίηση του δυναμικού των ψηφιακών τεχνολογιών θα καταστεί δυνατή η βελτιστοποίηση των μεταφορών και η δημιουργία ενός πολυτροπικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ) και οι υποδομές είναι προαπαιτούμενα. Επίσης, πρέπει να συνεκτιμηθούν τα οικοσυστήματα που αντικατοπτρίζουν τις περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες κάθε τόπου και να ληφθεί μέριμνα για τη συμμετοχή των περιφερειών στην εφαρμογή αυτών των συστημάτων·
5. υπογραμμίζει τη σημασία της συμμετοχής των ευρωπαϊκών πόλεων και περιφερειών στη δημιουργία έξυπνων υποδομών τηλεπικοινωνιών και μεταφορών, καθώς με τον τρόπο αυτό μπορεί να διασφαλιστεί ότι τα συνδεδεμένα και αυτόματα οχήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά κατά μήκος των διαδρόμων του ΔΕΔ-Μ, το οποίο διασχίζει τα σύνορα και το έδαφος των κρατών μελών, στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ — SUMP/sustainable urban mobility plans) που υλοποιούνται σε αστικές περιοχές και των κατευθυντήριων σχεδίων βιώσιμων μεταφορών των περιφερειών·
6. αναγνωρίζει ότι τα επιχειρησιακά μοντέλα και πρότυπα στον τομέα των μεταφορών διαμορφώνονται από λύσεις πληροφορικής. οι ΠΠΑ πρέπει να εφαρμόσουν λύσεις εύκολες στη χρήση και χωρίς αποκλεισμούς για την ανάπτυξη των ΕΣΜ στο πλαίσιο των σχεδίων «έξυπνη πόλη» και «έξυπνο περιβάλλον κινητικότητας»·
7. εφιστά την προσοχή στην απλοποίηση των βάσεων δεδομένων και της διασύνδεσης μεταξύ τους και προτείνει την ανάπτυξη ευρωπαϊκών προτύπων που μπορούν να διευκολύνουν τη διαλειτουργικότητα των δεδομένων, των υπηρεσιών και των τεχνικών λύσεων σε όλα τα επίπεδα. Τα δεδομένα αυτά θα τα συγκεντρώνουν σε ένα ενιαίο σύστημα συμπίεσης δεδομένων οι αντίστοιχες περιφερειακές αρχές μεταφορών, οι οποίες και θα εγγυώνται την ακρίβειά τους·

Δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών

8. θεωρεί ότι οι ΠΠΑ διαθέτουν αξιοσημείωτες αυτόνομες νομικές και δημοσιονομικές αρμοδιότητες (π.χ. με τη χρήση χώρων στάθμευσης, λεωφορειολωρίδων, προμηθευτικών οφελών, «πράσινων» πινακίδων κυκλοφορίας ή τιμολογιακών μειώσεων στα διόδια), οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν τις προτιμήσεις και τις επιλογές των καταναλωτών, ενθαρρύνοντας τη χρήση οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων· εφιστά την προσοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο γεγονός ότι τα μέσα αυτά περιορίζονται λόγω των

⁽¹⁾ Λευκή βίβλος — Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών Βρυξέλλες, 28 Μαρτίου 2011, COM(2011) 144 final.

προϋποθέσεων που επιβάλλονται στη χρήση των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ), καθώς δεν επιτρέπεται να χορηγούνται επιδοτήσεις για την ανανέωση ιδιωτικών οχημάτων ή στόλων μεταφοράς, με αποτέλεσμα να αναβάλλεται η εν λόγω ανανέωση και να χάνονται ευκαιρίες αποδοτικότητας και ανταγωνιστικότητας στις μεταφορές, καθώς και βελτίωσης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις, μέσω της ενεργειακής και περιβαλλοντικής βελτίωσης, π.χ. στις υπηρεσίες ταξί ή τις παραδόσεις του «τελευταίου χιλιόμετρου».

9. τονίζει ότι, για λόγους τιμολόγησης, πρέπει να εναρμονιστεί η πληροφόρηση σχετικά με τις μεταφορές που είναι διαθέσιμες από διαφορετικές πηγές σχετικές με την κινητικότητα. Η ολοκληρωμένη έκδοση εισιτηρίων εξακολουθεί να αντιμετωπίζει εμπόδια στην εξάπλωσή της, καθώς τα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών διαφέρουν όσον αφορά την κερδοφορία. Το κόστος της καθιέρωσης ολοκληρωμένης έκδοσης εισιτηρίων ενδέχεται να μειώσει ή να μετατρέψει σε συνολική ζημία τα κέρδη ενός δεδομένου μέσου μεταφοράς.

10. εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι, παρά τις σημαντικές προσπάθειες και τους πόρους που έχουν καταβληθεί για την υποστήριξη των συλλογικών και πολυτροπικών μεταφορών, οι πληροφορίες που διαθέτουν οι ταξιδιώτες που χρησιμοποιούν τις συνδυασμένες μεταφορές είναι απολύτως ανεπαρκείς. Η κατάσταση είναι ακόμα χειρότερη όσον αφορά τις υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων. Αυτό δεν οφείλεται στην τεχνική αδυναμία να παρέχονται στους χρήστες λεπτομερείς και εύχρηστες πληροφορίες όσον αφορά τις πολυτροπικές μεταφορές ή τις υπηρεσίες και τις πληροφορίες σχετικά με την έκδοση εισιτηρίων. Η κατάσταση αυτή προκύπτει από την έλλειψη βούλησης των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες και αυτές τις υπηρεσίες. Για τον λόγο αυτό, η ΕΕ θα πρέπει να νομοθετήσει για να απαιτήσει να είναι υποχρεωτική η δημοσιοποίηση δεδομένων σχετικά με τα δρομολόγια και άλλων πληροφοριών σχετικά με τις μετακινήσεις, ώστε να είναι πλήρως προσβάσιμα σε όλους ανεξαιρέτως τους πολίτες της ΕΕ, σε μορφή που να επιτρέπει τη χρήση τους με τον απλούστερο και αποτελεσματικότερο τρόπο· στο πλαίσιο αυτό, η ΕτΠ παραπέμπει στη γνωμοδότησή της με θέμα «Υπηρεσίες σχεδιασμού και ενημέρωσης σχετικά με τις πολυτροπικές μετακινήσεις», CdR 4895/2014.

11. υπογραμμίζει ότι οι τρόποι μεταφοράς πρέπει να συμβάλλουν στο εξωτερικό κόστος που συνεπάγονται κατ' αναλογία προς τη συμβολή τους στη ρύπανση, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»·

12. επισημαίνει ότι τα δίκτυα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, η αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας, το εμπόριο και η διαχείριση των δημόσιων υποδομών θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν, το ίδιο και οι κανόνες των μεταφορών και η φορολογία των οχημάτων, ώστε να είναι εξοπλισμένα για τους νέους και καινοτόμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων συστοιχιών συσσωρευτών ή κυψελών καυσίμου υδρογόνου. Προς τούτο, συνιστώνται επίσης διαλειτουργικές και εύκολες λύσεις πληρωμής όσον αφορά την φόρτιση αυτού του είδους ηλεκτροκίνητων οχημάτων·

13. εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι το σύστημα φοροαπαλλαγών που εφαρμόζεται στα καύσιμα των αερομεταφορών και διεθνή αεροπορικά εισιτήρια αποτελεί σαφή στρέβλωση της αγοράς μεταφορών. Καλεί τα κράτη μέλη να εξετάσουν το ισχύον διεθνές σύστημα φορολόγησης των καυσίμων σε συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να διασφαλίσουν τη συνοχή με τις διεθνείς δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί για την προστασία του κλίματος, με την επιφύλαξη της αναγνώρισης των ιδιαιτεροτήτων και των συμφερόντων των εξόχως απόκεντρων περιοχών·

Προώθηση της πολυτροπικότητας

14. ενθαρρύνει, στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (SUMPs), την πολυτροπικότητα και τη συντονισμένη χρήση αστικών-περιφερειακών συστημάτων μεταφορών και εφοδιαστικής χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, καθώς και των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ειδικότερα, η στροφή από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς με χαμηλότερες εκπομπές θα προσέφερε σημαντικές δυνατότητες όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών. Σε κάθε περίπτωση, οι λύσεις χαμηλών εκπομπών για τη μετατόπιση της ροής των μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνουν υψηλή προτεραιότητα, για παράδειγμα, επανεξετάζοντας τις υφιστάμενες «κρυφές» ή ανοιχτές επιδοτήσεις των οδικών μεταφορών·

15. ζητεί να υιοθετηθεί μια νέα προσέγγιση σε ό,τι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με την ανάπτυξη οικολογικών συστημάτων πριμοδότησης και την ενσωμάτωση των θαλάσσιων αρτηριών στο δίκτυο υποδομών, οι οποίες θα πρέπει να υπόκεινται σε μια προσαρμοσμένη προσέγγιση, αναφορικά με τους ελέγχους των κρατικών ενισχύσεων. Η προσέγγιση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις περιοχές που δεν εντάσσονται ακόμη στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών·

16. φρονεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι πρέπει να εξεταστούν ειδικότερα οι αστικοί κόμβοι και τα κέντρα διαχείρισης μεταφορών, όπως ορίζονται από το ΔΕΔ-Μ (κεντρικό και εκτεταμένο δίκτυο) και όπως ορίζονται από τον κανονισμό του 2013 για τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF), λόγω του δομικού τους ρόλου στη διατροφική βιώσιμη κινητικότητα στο επίπεδο των κρατών μελών, των περιφερειών τους και όλης της ΕΕ. Κατά συνέπεια, προτείνεται, όποτε εξετάζεται ειδικά το ζήτημα των κόμβων, στα διάφορα ευρωπαϊκά φόρουμ για τους πολυτροπικούς διαδρόμους, να περιλαμβάνεται ένας προβληματισμός επί του θέματος αυτού.

17. υποστηρίζει έναν ενεργό ρόλο για την ΕΕ στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό για τη μείωση των εκπομπών των εν λόγω τομέων. Πρέπει να προωθηθεί η ανάπτυξη και εξάπλωση νέων τεχνολογιών χαμηλότερων εκπομπών·

ΚΛΙΜΑΚΩΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΗΓΩΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ένα αποτελεσματικό πλαίσιο για την εναλλακτική ενέργεια χαμηλών εκπομπών

18. ενθαρρύνει, στηρίζοντας την ανάπτυξη του τομέα της ενέργειας, την εισαγωγή εναλλακτικών πηγών ενέργειας στις μεταφορές, ανοίγοντας τον δρόμο για «μηδενικές εκπομπές» στις μεταφορές

19. υπογραμμίζει ότι τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες και οι δήμοι ενθαρρύνονται να επενδύσουν σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας για τις μεταφορές μέσω μη επιστρεπτέων επιχορηγήσεων στο πλαίσιο της πολιτικής για τη συνοχή, τηρώντας την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας που κατοχυρώνεται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα·

20. προκρίνει την ευρύτερη χρήση προηγμένων ανανεώσιμων βιοκαυσίμων, των οποίων η παραγωγή είναι φιλική προς το περιβάλλον και ο όγκος του διοξειδίου του άνθρακα είναι χαμηλότερος από τον όγκο των παραδοσιακών ορυκτών καυσίμων, προκειμένου να απεξαρτηθεί ο κλάδος των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Σε αυτό το πλαίσιο, τα μη τροφικά (συνθετικά) βιοκαύσιμα και αυτά που βασίζονται στις ζωοτροφές πρέπει να λάβουν προτεραιότητα. Αναμένεται θετική επίδραση με την παροχή ευκαιριών εργασίας και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης σε αγροτικές και λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές, καθώς και η επίτευξη επιπλέον προστιθέμενης οικονομικής αξίας. Με δεδομένο ότι τα προηγμένα βιοκαύσιμα δεν θεωρούνται σήμερα ανταγωνιστικές πηγές ενέργειας χωρίς υποστήριξη, η παραγωγή τους θα πρέπει να επιδοτείται προκειμένου να ανταγωνίζονται τα ορυκτά καύσιμα ή τα βιοκαύσιμα με βάση τα τρόφιμα·

21. επισημαίνει ότι η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁽²⁾ έχει ήδη καθορίσει τις υποχρεωτικές απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας, του φυσικού αερίου και του υδρογόνου για την τροφοδοσία των οχημάτων·

22. τονίζει ότι τα ήδη διαθέσιμα οχήματα που λειτουργούν με εναλλακτικές ενέργειες, βιομεθάνιο και βιοκαύσιμα θα αντικαταστήσουν εν μέρει τα συμβατικά πετρελαιοκίνητα ή βενζινοκίνητα οχήματα. Με τον τρόπο αυτό ενισχύεται η ενεργειακή ασφάλεια μέσω της μείωσης της ζήτησης για συμβατικά καύσιμα

23. ζητεί έναν ευρέως αποδεκτό ορισμό των βιοκαυσίμων και την καθιέρωση —εν προκειμένω— ενός συνόλου κριτηρίων σχετικών με τη διάρκεια και τη μείωση των ανθρακούχων εκπομπών, μέσω των οποίων θα διευκολύνονται η ασφάλεια δικαίου και οι επενδυτικές αποφάσεις για την παραγωγή και χρήση βιοκαυσίμων·

24. συμβουλεύει ότι είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι ειδικές εθνικές, περιφερειακές και τοπικές συνθήκες, καθώς και οι διαφορετικές πρώτες ύλες οι οποίες είναι διαθέσιμες σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ενεργειακό ισοζύγιο (συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής καυσίμων) κατά τη ρύθμιση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων από ανανεώσιμες πηγές·

25. τονίζει ότι από περιφερειακή και τοπική άποψη, η ιδανική εναλλακτική λύση ενέργειας χαμηλών εκπομπών θα πρέπει να παράγεται, να αποθηκεύεται και να χρησιμοποιείται/καταναλώνεται τοπικά. Η παραγωγή ενέργειας χαμηλών εκπομπών και η αποθήκευσή της για τοπική κατανάλωση είναι ακόμη πιο σημαντική στην περίπτωση των απομονωμένων περιοχών, όπως τα νησιά και οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, προκειμένου να περιορίζεται η εξάρτησή τους από το εξωτερικό·

Η ανάπτυξη των υποδομών για τα εναλλακτικά καύσιμα

26. τονίζει ότι η κινητικότητα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών αναμένεται να φέρει επανάσταση στις μεταφορές από την άποψη των δικτύων, των οχημάτων και των καυσίμων. Προϋπόθεση για να συμβεί αυτό είναι η εξασφάλιση φθηνής και προσιτής ενέργειας και καυσίμων. Πέραν των ηλεκτρικών κινητήρων και αυτών καυσίμου υδρογόνου, οι οποίοι δεν είναι ρυπογόνοι, τα προηγμένα βιοκαύσιμα, τα οποία δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά για την παραγωγή τροφίμων και παράγονται με φιλικές προς το περιβάλλον μεθόδους, συντείνουν επίσης σε μεγάλο βαθμό στην επίτευξη των στόχων της ελάττωσης των εκπομπών. Κατά συνέπεια η έμφαση πρέπει να δοθεί κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, στην ανάπτυξη προσιτών υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων και οχημάτων με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, δεδομένης της λειτουργίας του καυσίμου και της ικανότητας αποθήκευσης φυσικού αερίου· Ωστόσο, πρέπει να υποστηριχθούν, μέσω οικονομικών κινήτρων, οι τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών, όπως τα προηγμένα βιοκαύσιμα·

27. συνιστά να θεσπιστούν δεσμευτικές προθεσμίες για όλα τα επίπεδα της δημόσιας διοίκησης προκειμένου οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών για την αγορά νέων οχημάτων για τον στόλο αυτοκινήτων τους και για τις παραχωρήσεις υπηρεσιών δημόσιας μεταφοράς να αφορούν αποκλειστικά οχήματα που λειτουργούν με εναλλακτικές πηγές ενέργειας·

⁽²⁾ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

28. επισημαίνει την ανάγκη για μια στρατηγική για την προώθηση της χρήσης του ΥΦΑ (υγροποιημένου φυσικού αερίου) στις θαλάσσιες μεταφορές και το θαλάσσιο εμπόριο με την ενίσχυση της υποστήριξης για την προσαρμογή των λιμενικών υποδομών και με την υιοθέτηση μιας γενικής προσέγγισης ως προς την καινοτομία και τη χρηματοδότηση του εξοπλισμού ΥΦΑ και μεθανόλης που παράγεται από την επεξεργασία των αποβλήτων επί των πλοίων·

29. υποστηρίζει την ανάγκη υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας στις αποβάθρες με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα πλοία που, με τους κινητήρες σε λειτουργία, σταθμεύουν στους λιμένες και ευθύνονται για μεγάλο μέρος της ρύπανσης στις πόλεις-λιμάνια·

30. επισημαίνει ότι οι ηλεκτροκίνητες μεταφορές και οι υποδομές φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων με συστοιχία συσσωρευτών ή με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ταχύτερα στις αστικές περιοχές και τα αστικά κέντρα όπου οι τοπικές αρχές το κρίνουν απαραίτητο. Η υποδομή για τις ηλεκτρικές μετακινήσεις θα πρέπει να κατασκευαστεί κατά μήκος των στρατηγικών διαδρομών που συνδέουν περιοχές της Ευρώπης, καθώς η διασυνοριακή ηλε-κινητικότητα (e-mobility) ενδέχεται να συμβάλει να ξεπεραστεί ο κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς. Επίσης, τα περισσότερα ευρωπαϊκά νησιά, λόγω του μεγέθους τους, συνιστούν ήδη ιδανικό τόπο για την ηλε-κινητικότητα, και συνεπώς η κατάλληλη ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης μπορεί να συμβάλει ταχέως σε μια σημαντική εξάπλωση της ηλε-κινητικότητας στους τόπους αυτούς·

31. τονίζει ότι η ενέργεια που παράγεται και αποθηκεύεται σε τοπικό επίπεδο θα μπορούσε να παρέχει σταθερή και δίολου ακριβή πηγή καυσίμου για την επιτάχυνση της μετάβασης στην ηλε-κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Η σταδιακή ανάπτυξη αυτής της κινητικότητας μπορεί να αντιμετωπίσει το ανταγωνιστικό της μειονέκτημα σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα. Η αποκεντρωμένη αποθήκευση ηλεκτρικής ενέργειας όταν ενσωματώνεται στο δίκτυο μπορεί να προσφέρει πρόσθετες υπηρεσίες στο ηλεκτρικό σύστημα, όπως π.χ. να ξεπεράσει το εμπόδιο της αναντιστοιχίας μεταξύ του ενεργειακού εφοδιασμού από ανανεώσιμες πηγές και της ζήτησης ενέργειας σε περιόδους υψηλής και χαμηλής ζήτησης ή να συμβάλει στη ρύθμιση της συχνότητας. Αυτό προϋποθέτει επίσης να διευκολυνθεί η ενεργός συμμετοχή των καταναλωτών στη διαχείριση του ηλεκτρικού συστήματος, για παράδειγμα μέσω φορέων συγκέντρωσης της ζήτησης, χάρη στην εξάλειψη των υφιστάμενων ρυθμιστικών εμποδίων·

Διαλειτουργικότητα και τυποποίηση για την ηλε-κινητικότητα

32. συμμερίζεται την άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τη θέσπιση κοινών τεχνικών και τεχνολογικών προτύπων, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των διαφόρων κρατών μελών και περιφερειών. Η τυποποίηση θα αποτελέσει οδηγό για τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των τοπικών συστημάτων μεταφορών εντός της ίδιας περιφέρειας και μεταξύ διαφορετικών περιφερειών·

33. εκφράζει την ανησυχία ότι η ανάπτυξη εθνικών σχεδίων εφαρμογής για τη χρήση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων υλοποιείται στα περισσότερα κράτη μέλη χωρίς την ενεργό συμμετοχή των αρμόδιων περιφερειακών και τοπικών αρχών, μολονότι αυτά τα σχέδια αποτελούν σαφή περίπτωση όπου είναι αναγκαία η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση, και ότι τα σχέδια προώθησης της ηλε-κινητικότητας δεν διαδέχονται επαρκή πολιτική και δημοσιονομική στήριξη·

34. επισημαίνει ότι πρέπει να τυποποιηθούν οι σταθμοί φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποστηρίξει την ανάπτυξη ηλεκτρικών σταθμών επαναφόρτισης μέσω της ανάπτυξης προτύπων που να επιτρέπουν την ενσωμάτωση των σταθμών εφοδιασμού στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις/κτίρια, λαμβάνοντας υπόψη την υφιστάμενη στην κάθε χώρα νομοθεσία·

ΠΡΟΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Βελτιώσεις στις δοκιμές οχημάτων ώστε να κερδηθεί εκ νέου η εμπιστοσύνη των καταναλωτών

35. επικροτεί τις πρόσφατες ρυθμίσεις για τη μέτρηση και την εξακρίβωση των εκπομπών επιβλαβών ουσιών από τα οχήματα, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων είναι διαφανείς και αξιόπιστες. Οι ρυθμίσεις αυτές θα συμβάλουν στην εφαρμογή ορίων για τις εκπομπές ρύπων και στην αύξηση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών. Οι ανώτατες τιμές εκπομπών για τα επιβατικά και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα πρέπει να είναι κατάλληλες ώστε να υλοποιούν τους στόχους και τις συμφωνίες που αφορούν τις εκπομπές ρύπων και την ανθρωπινή υγεία·

36. υποστηρίζει την κατάρτιση νέων κατευθυντηρίων γραμμών για την επισήμανση των οχημάτων, καθώς αυτό θα αποτρέψει την παραπλάνηση των καταναλωτών. Πρέπει να αποσαφηνιστούν οι κανόνες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εμφανίζονται οι τιμές που μετρώνται μέσω των νέων παγκόσμιων εναρμονισμένων διαδικασιών δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP) και της παλαιάς διαδικασίας (Νέος Ευρωπαϊκός Κύκλος Οδήγησης — NEDC). Πρέπει να εξεταστεί η τροποποίηση όχι μόνο των κατευθυντηρίων γραμμών, αλλά και της οδηγίας για την επισήμανση⁽³⁾. Ομοίως, η οδηγία για την προώθηση καθαρών και

⁽³⁾ Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο — Επανεξέταση της οδηγίας 2010/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ένδειξη της κατανάλωσης ενέργειας και λοιπών πόρων από τα συνδεδεμένα με την ενέργεια προϊόντα μέσω της επισήμανσης και της παροχής ομοιόμορφων πληροφοριών σχετικά με αυτά. Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 2015, COM(2015) 345 final.

ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών⁽⁴⁾ πρέπει να αναθεωρηθεί προκειμένου να ανταποκρίνεται στις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις.

Στρατηγική μετά το 2020 για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά

37. τονίζει ότι πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για την ενθάρρυνση της εισαγωγής της ηλε-κινητικότητας με ποσοτικές παραμέτρους και δεσμευτικές προθεσμίες προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η μετάβαση θα υλοποιηθεί.

Στρατηγική μετά το 2020 για φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν

38. θεωρεί ότι οι δημόσιες μεταφορές θα πρέπει να συνεχίσουν να κερδίζουν έδαφος έναντι των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και ως εκ τούτου προτείνει την επιτάχυνση της μετάβασης προς την ηλε-κινητικότητα και τη χρήση των άλλων καυσίμων που θεωρούνται στην ΕΕ εναλλακτικά ως προς τα παράγωγα του πετρελαίου, με προτεραιότητα στην παραγωγή και χρήση ηλεκτρικών λεωφορείων και τραμ, καθώς και λεωφορείων και τραμ που διαθέτουν κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, αλλά και στη χρήση φυσικού αερίου σε λεωφορεία και πούλμαν, μειώνοντας έτσι τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα λεωφορεία· όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, προτείνει να επιταχυνθεί η μετάβαση των στόλων των φορτηγών οχημάτων από το πετρέλαιο κίνησης (ντίζελ) στο φυσικό αέριο, το μοναδικό καύσιμο που μπορεί να υποκαταστήσει το ντίζελ, με σχεδόν μηδενικές ρυπογόνους εκπομπές και μικρότερη περιεκτικότητα από αυτό σε άνθρακα.

39. επιδοκιμάζει τις προσπάθειες της Επιτροπής να προωθήσει την Πρωτοβουλία για την ανάπτυξη καθαρών λεωφορείων στην ΕΕ με στόχο την υποστήριξη καλύτερης ανταλλαγής πληροφοριών σε επίπεδο αγοράς μέσω της παροχής πλατφόρμας για τις πόλεις τις περιφέρειες, τους παρόχους και τους κατασκευαστές. Αυτό ενισχύει την εμπιστοσύνη των ευρωπαίων κατασκευαστών λεωφορείων στη μελλοντική ζήτηση για καθαρά λεωφορεία εναλλακτικών καυσίμων, αξιοποιεί καλύτερα τις μελλοντικές δημόσιες προκηρύξεις και λειτουργεί αποτελεσματικότερα όσον αφορά την αναζήτηση χρηματοδοτικών λύσεων για τους μεγαλύτερους διαγωνισμούς μέσω, π.χ., της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

40. θεωρεί απαραίτητο να ενισχυθεί η ένταση των ενισχύσεων της ΕΕ, να επιτευχθεί μεγαλύτερη συνέργεια μεταξύ των χρηματοπιστωτικών πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ), του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) και των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ), καθώς και με τη χρήση επιδοτήσεων. Αυτό θα διευκολύνει την ταχεία αντικατάσταση των σημερινών ρυπογόνων μέσων μαζικής μεταφοράς και θα εξασφαλίσει τη βέλτιστη αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων της ΕΕ.

Εναέριες μεταφορές και μεταφορές σταθερής τροχιάς

41. τονίζει τα πλεονεκτήματα των μεταφορικών μέσων σταθερής τροχιάς που λειτουργούν με οικονομικά βιώσιμη ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ή με εναλλακτικά καύσιμα.

42. θεωρεί απαραίτητο να ολοκληρωθούν οι αναγκαίες υποδομές, τόσο σε τοπικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, στις περιφέρειες που έχουν λιγότερο ανεπτυγμένους σιδηροδρόμους, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση των σιδηροδρόμων υπό τις ίδιες συνθήκες με τα λοιπά κράτη μέλη, προκειμένου να επιτευχθεί η καθιέρωση του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

ΕΥΝΟΪΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

Ενεργειακή Ένωση: σύνδεση των συστημάτων μεταφορών και ενέργειας

43. σημειώνει με ικανοποίηση ότι η στρατηγική θεωρείται ένα θετικό βήμα προόδου στο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια με ορίζοντα το 2030 που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της ΕΕ στις 23-24 Οκτωβρίου 2014⁽⁵⁾ και με τη συμφωνία του Παρισιού που εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος⁽⁶⁾, συνδέοντας δύο σημαντικούς παράγοντες εντός της ΕΕ: τις μεταφορές από την πλευρά της ζήτησης και βασικούς παράγοντες στον τομέα της παραγωγής και μεταφοράς ενέργειας από την πλευρά της προσφοράς.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Οδηγία 2009/33/ΕΚ.

⁽⁵⁾ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (23-24 Οκτωβρίου 2014). Βρυξέλλες, 24 Οκτωβρίου 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Συμφωνία των Παρισίων COP21, 30 Νοεμβρίου-11 Δεκεμβρίου 2015.

44. θεωρεί τη δέσμη μέτρων «Καθαρή ενέργεια για όλους τους Ευρωπαίους»⁽⁷⁾ μέρος των προσαπειών της ΕΕ για τη μετάβαση σε εξυπνότερη και καθαρότερη ενέργεια για όλους, τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης, την τόνωση των επενδύσεων και της τεχνολογικής ηγεσίας, τη δημιουργία νέων χώρων εργασίας και τη βελτίωση της ευζωίας των πολιτών στις περιφέρειες και τις πόλεις της ΕΕ.

Έρευνα, καινοτομία και ανταγωνιστικότητα

45. θεωρεί ότι η ηλε-κινητικότητα είναι μία από τις κινητήριες δυνάμεις για την καινοτομία και την τεχνολογική ανάπτυξη, με άμεσα οφέλη και καθοριστικό ρόλο στη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

46. φρονεί ότι η μετάβαση σε μεταφορές χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών μπορεί να επιτευχθεί πρωτίστως μέσω της περιφερειακής πολιτικής και της πολιτικής για τη συνοχή. Επενδύοντας στην έρευνα και την καινοτομία, οι περιφέρειες και οι δήμοι μπορούν να στηρίξουν τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας χαμηλών εκπομπών, τα έξυπνα δίκτυα και τις βιώσιμες αστικές συγκοινωνίες.

47. υποστηρίζει την αξιοποίηση των αποτελεσμάτων του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την καινοτομία Ορίζοντας 2020 για πιο καινοτόμες λύσεις κινητικότητας χαμηλών εκπομπών ρύπων όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών ή/και τις επενδύσεις.

48. ενθαρρύνει την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών για δεξαμενές ΥΦΑ στα πλοία και στα πούλμαν επιβατικών μεταφορών, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα της αποθήκευσης αυτού του εναλλακτικού καυσίμου και ζητεί τη χρηματοδότηση των έργων επίδειξης για τα εμπορευματικά και τα επιβατικά σκάφη, καθώς και για τα επιβατηγά πούλμαν μεγάλων αποστάσεων, προς το σκοπό αυτό.

49. επίσης, ενθαρρύνει την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών που να επιτρέπουν τη χρήση βιοκαυσίμων, όπως η μεθανόλη, που παράγεται από την επεξεργασία των αποβλήτων, ακόμη και για τους κινητήρες πλοίων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών και ζητεί ως εκ τούτου την ανάλογη χρηματοδότηση.

50. ζητεί επίσης χρηματοδότηση για υποδομές ηλεκτρικής ενέργειας στις αποβάθρες των λιμένων και κυρίως ένα δεσμευτικό νομικό πλαίσιο που να ισχύει σε όλους τους λιμένες της ΕΕ.

Ψηφιακές τεχνολογίες: ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ), συνδεδεμένα και αυτόματα οχήματα

51. σημειώνει ότι οι λύσεις πληροφορικής προωθούν την κινητικότητα με βάση τη συνδυασμένη χρήση όλων των μέσων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων (π.χ. ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και διοδίων, έγγραφα διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών, ηλεκτρονικός σχεδιασμός της διαδρομής, ενημέρωση επιβατών σε πραγματικό χρόνο κ.λπ.).

52. σημειώνει ότι η εμφάνιση συνδεδεμένων και αυτόματων (αυτο-οδηγούμενων) οχημάτων που χρησιμοποιούν ψηφιακή τεχνολογία μπορεί να προσφέρει πολλές ευκαιρίες για την αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών και για να καταστεί εφικτή η προσφορά δημόσιων συγκοινωνιών στις περισσότερο αραιοκατοικημένες περιοχές, ζητεί κατηγορηματικά τη λήψη μέτρων για την υλοποίηση της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης οδήγησης σύμφωνα με τη δήλωση του Άμστερνταμ⁽⁸⁾ και επιδοκιμάζει, σε αυτό το πλαίσιο, την έγκριση της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών στις 30 Νοεμβρίου 2016⁽⁹⁾. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕτΠ υποστηρίζει ένα πιο συνεκτικό όραμα για τη βιώσιμη και καινοτόμο εξέλιξη των μεταφορών και την εντονότερη συνένωση των διαφόρων συγγενών δεσμών εργασιών της Επιτροπής καθώς και για τη σχετική ανακοίνωση.

53. τονίζει ότι οι ευρωπαϊκές περιφέρειες επιθυμούν να συμμετέχουν στη δημιουργία έξυπνων υποδομών τηλεπικοινωνιών και μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό, τα συνδεδεμένα και αυτόματα οχήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά και ανεμπόδιστα στους διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ, καθώς και στις αστικές και τις αγροτικές περιοχές.

54. τονίζει ότι οι αρχές της αναλογικότητας και της επικουρικότητας πρέπει να ενδυναμώνουν τις ΤΠΑ να αποφασίσουν εάν και πώς θα αναπτύξουν ΕΣΜ και καθαρά οχήματα, όπως αναγνωρίζεται στο Σχέδιο δράσης της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, με σκοπό τη μείωση των προβλημάτων συγκοινωνιακών εκπομπών και κυκλοφοριακής συμφόρησης τους, αλλά και την προαγωγή της κοινωνικής ένταξης.

⁽⁷⁾ Καθαρή ενέργεια για όλους τους Ευρωπαίους — Ελευθερώνοντας το αναπτυξιακό δυναμικό της Ευρώπης. Βάση δεδομένων δελτίων Τύπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_el.htm

⁽⁸⁾ Δήλωση του Άμστερνταμ — Συνεργασία στον τομέα της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης οδήγησης, 14-15 Απριλίου 2016.

⁽⁹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα, Βρυξέλλες, 30.11.2016, COM(2016) 766 final.

Δεξιότητες

55. αναγνωρίζει ότι η μετάβαση προς μετακινήσεις χαμηλών εκπομπών δημιουργεί προκλήσεις για την αγορά εργασίας και, ως εκ τούτου, αποτελεί προτεραιότητα να διασφαλιστεί ότι το εργατικό δυναμικό επανακαταρτίζεται για τις νέες θέσεις εργασίας. Παρά τα υψηλά ποσοστά ανεργίας, υπάρχει έλλειψη προσωπικού σε πολλούς σημαντικούς κλάδους των μεταφορών λόγω έλλειψης ψηφιακών δεξιοτήτων·

56. εκφράζει τη λύπη της που οι διατάξεις της προηγούμενης ανακοίνωσης του 2009 για την αστική κινητικότητα, δηλαδή η ανάπτυξη από τις τοπικές αρχές σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), δεν περιλαμβάνονται στην παρούσα ανακοίνωση. Τονίζει συνεπώς την ανάγκη να διευκρινιστεί, τόσο στο πλαίσιο της στρατηγικής όσο και στις πρωτοβουλίες και στις δράσεις υλοποίησης, ότι ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός των πόλεων αποτελεί καθοριστικής σημασίας παράγοντα για την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας, ακόμη και μέσω της εκπόνησης και εφαρμογής των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας·

57. τονίζει τη σημασία των διττών συστημάτων κατάρτισης και προτείνει την εντατική ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των περιφερειών της ΕΕ σχετικά με τις ορθές πρακτικές στον τομέα των μετακινήσεων χαμηλών εκπομπών με τη συμμετοχή της επαγγελματικής εκπαίδευσης και των επιχειρήσεων·

Επενδύσεις

58. χαιρετίζει το γεγονός ότι η καινοτομία και η ανάπτυξη της υποδομής βρίσκονται στο επίκεντρο των στόχων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) για την παροχή κινήτρων για συνδυασμένες (δημόσιες-ιδιωτικές) επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και των υποδομών. Το ΕΤΣΕ, σε συνδυασμό με μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ), θα μπορούσε να προσφέρει ευρύτερη συμμετοχή των τοπικών και περιφερειακών επιπέδων σε τέτοιου τύπου έργα, είτε μικρής είτε μεγάλης κλίμακας·

59. προτείνει την αύξηση του ποσού και του μεριδίου των πόρων που διατίθενται για τις χαμηλών εκπομπών μεταφορές στο πρόγραμμα Ορίζοντας 2020, καθώς και στον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) κατά το σχεδιασμό του επόμενου Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου. Ο CEF πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω, καθώς παρέχει αξιολογητή μόχλευση: κάθε ευρώ επιχορήγησης του CEF δημιουργεί 3-3,5 ευρώ σε επενδύσεις σε χαμηλών εκπομπών μεταφορές·

60. επισημαίνει ότι οι εξελίξεις που βασίζονται στη δημόσια διοίκηση ή σε συμπράξεις του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στις πόλεις και τις περιφέρειες θα μπορούσαν να παρέχουν την απαραίτητη μόχλευση για την αποτελεσματική χρηματοδότηση και λειτουργία λύσεων κινητικότητας χαμηλών εκπομπών ρύπων. Επίσης προτείνει να δοθεί προτεραιότητα στη χρήση των ΕΤΣΕ και ΕΔΕΤ για τοπικές, καινοτόμες λύσεις μεταφορών με χαμηλές εκπομπές. Για τους παραπάνω σκοπούς θα πρέπει να διατίθενται μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις στο Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς για την περίοδο μετά το 2020·

61. τονίζει ότι οι ΤΠΑ έχουν καθοριστικό ρόλο στην τόνωση της τοπικής παραγωγής ενέργειας, καθώς και στα ολοκληρωμένα και ευφυή ενεργειακά δίκτυα. Τα ΕΔΕΤ πρέπει να διευκολύνουν τις αναγκαίες επενδύσεις μέσω μη επιστρεπτών επιχορηγήσεων, κυρίως στις λιγότερο ανεπτυγμένες και πιο υστερούσες περιφέρειες της ΕΕ·

62. σημειώνει ότι το σχέδιο επενδύσεων για την Ευρώπη προβλέπει επίσης δημόσια χρηματοδότηση για έργα μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και έξυπνα δίκτυα από τις αρχές του 2015 έως τα τέλη του 2017

Δράση από τις πόλεις

63. προτείνει οι πρακτικές αστικού και υπεραστικού σχεδιασμού των ευρωπαϊκών δήμων και πόλεων να περιλαμβάνουν, στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τον ορισμό χώρων για μέσα μεταφοράς και κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Προτεραιότητα από τους πολεοδόμους θα πρέπει να δίδεται στην ενεργό μεταφορά (ποδηλασία και πεζοπορία), τις λύσεις δημόσιων συγκοινωνιών, την από κοινού χρήση αυτοκινήτου και τη συνεπιβίβαση· ζητεί, επιπλέον, να διαμορφωθεί μια μελλοντοστραφής επενδυτική πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές, η οποία θα βελτιώνει τη δημόσια υγεία και θα επενδύει, με πλήρη συνεκτικότητα της συμφωνίας του Παρισιού κατά την COP 21, τουλάχιστον το 10 % των πόρων που διαθέτει η ΕΕ για τις μεταφορές στην ποδηλασία, στις περιφέρειες όπου η μορφολογία του εδάφους το επιτρέπει·

64. προτείνει την προκαταρκτική μελέτη της κινητικότητας που προκαλείται από τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό στις μητροπολιτικές περιοχές. Κρίνεται αναγκαίο να τονωθεί η πυκνωση των πόλεων και των αστικών περιοχών τους, ούτως ώστε, αφενός να μειωθεί η ανάγκη εποχούμενων μετακινήσεων, με το να πλησιάσουν οι υπηρεσίες τον πολίτη, και αφετέρου να δοθεί η δυνατότητα βελτίωσης των δημοσίων μεταφορικών δικτύων, με την αύξηση της κοινωνικής και οικονομικής απόδοσής τους και της χρήσης τους·

65. τονίζει ότι ο χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική συνιστώσα της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών. Η οικιστική διάρθρωση και ο σχεδιασμός του αστικού περιβάλλοντος εξασφαλίζουν τις τοπογραφικές συνθήκες που συμβάλλουν στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών. Στις περιπτώσεις στις οποίες οι ΠΠΑ έχουν δικαιοδοσία σε θέματα χωροταξικού σχεδιασμού, από το ίδιο το νομικό ή το συνταγματικό πλαίσιο του κράτους μέλους, συνιστάται τα εδαφικά, υπερ-δημοτικά ή μητροπολιτικά λειτουργικά τους σχέδια να προβλέπουν και αυτό το είδος δράσεων·

66. αναγνωρίζει ότι η ποδηλασία, σε συμφωνία με τη γνωμοδότηση της ΕτΠ με θέμα «Οδικός χάρτης της ΕΕ για την ποδηλασία»⁽¹⁰⁾ πρέπει να ενισχυθεί ως μέσο μεταφοράς, μέσω της ενίσχυσης του ρόλου της δημόσιας ενωσιακής χρηματοδότησης που διατίθεται για έργα ποδηλατικών μεταφορών και επαναλαμβάνει το αίτημά της να συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2018 ένας χάρτης πορείας της ΕΕ για την ποδηλασία. Ως ενεργοί φορείς προώθησης της ποδηλασίας και, σε αυτό το πλαίσιο, των πράσινων δημοσίων συμβάσεων, οι δήμοι μπορούν να ενισχύσουν το ρόλο τους στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής συμμετέχοντας σε πρωτοβουλίες όπως η Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης ή η εκδήλωση «Η επιστήμη συναντά τις περιφέρειες». Θα μπορούσαν να κατατεθούν προτάσεις για την ενσωμάτωση συγκεκριμένων μειζόνων τμημάτων ποδηλατικών διαδρομών στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ·

67. τονίζει ότι, σύμφωνα με την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων⁽¹¹⁾, τα νέα κτίρια που ανεγείρονται στην ΕΕ θα πρέπει να περιλαμβάνουν σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (κατά προτίμηση με δυνατότητα αποθήκευσης). Ομοίως, κατά την ανακαίνιση πολυκατοικιών θα πρέπει να περιλαμβάνονται τέτοιου είδους κατασκευαστικές δραστηριότητες⁽¹²⁾·

68. σημειώνει ότι η εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων φόρτισης σε κτίρια, θα μπορούσε να βοηθήσει να διασφαλιστεί ότι τα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας παραμένουν ευέλικτα, δηλαδή η ενέργεια που αποθηκεύεται σε συστοιχίες ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα μπορούσε να επιστραφεί στο δίκτυο. Απαιτείται μια ολιστική προσέγγιση με την οποία, λόγω χάρη, τα ηλεκτρικά οχήματα να αντιμετωπίζονται ως αναπόσπαστα μέρη του κτιριακού δυναμικού·

69. υπογραμμίζει ότι οι πόλεις και οι κωμοπόλεις, συνιστούν τους κύριους συγκοινωνιακούς φορείς με όρους πληθυσμιακών κέντρων και επισημαίνει ότι τα προβλήματα αστικής κινητικότητας δεν μπορούν να επιλυθούν αποκλειστικά μέσω μιας τομεακής προσέγγισης. Υπενθυμίζει, ως εκ τούτου, την προστιθέμενη αξία που προσφέρουν οι αυτοδιοικητικές αρχές κατά την κατάρτιση των Σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ⁽¹³⁾) ταυτόχρονα με τα Σχέδια δράσης τους για την αειφόρο ενέργεια (ΣΔΑΕ), προκειμένου να συνυπολογιστεί η σύνδεση μεταξύ της αστικής διάστασης της πολιτικής μεταφορών και της ευρύτερης έννοιας του χωροταξικού σχεδιασμού, που συμπεριλαμβάνουν την καταγραφή του πραγματικού και του ιδανικού τοπικού ενεργειακού μείγματος. Αυτές οι τοπικές προσπάθειες θα μπορούσαν να τύχουν επαγγελματικής καθοδήγησης και συνδρομής από το Σύμφωνο των Δημάρχων, προκειμένου να δημιουργηθούν τοπικές μεταφορές με λιγότερους αποκλεισμούς και λιγότερες εκπομπές ρύπων και ηχορύπανση.

70. Ομοίως, στις περιπτώσεις στις οποίες οι περιφέρειες διαθέτουν αρμοδιότητες στον τομέα του χωροταξικού σχεδιασμού λόγω του νομικού ή του συνταγματικού τους πλαισίου, συνιστάται τα δικά τους σχέδια βιώσιμης αστικής και υπεραστικής κινητικότητας να προβλέπουν και το εν λόγω είδος δράσεων.

71. προτείνει τη συγκρότηση θεματικών δικτύων ευρωπαϊκών πόλεων για την προώθηση της χαμηλών εκπομπών κινητικότητας. Αυτά τα δίκτυα θα επιτρέπουν στις τοπικές επιχειρήσεις και το ευρύ κοινό να συμμετέχουν ενεργότερα στην υλοποίηση λύσεων κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, π.χ. μέσω της παροχής υπηρεσιών διαμοιρασμού μετακινήσεων. Μέσω της χρήσης επίκαιρων λύσεων ΠΠΕ, αυτά τα δίκτυα πόλεων μπορούν επίσης να κινητοποιήσουν σχετικές ομάδες-στόχους για την ευρύτερη υλοποίηση της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 2017.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των Περιφερειών

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Οδικός χάρτης της ΕΕ για την ποδηλασία, Επιτροπή των Περιφερειών. Εγκρίθηκε στις 12 Οκτωβρίου 2016.

⁽¹¹⁾ Οδηγία 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων.

⁽¹²⁾ Υπό εκπόνηση γνωμοδότηση ENVE-VI-019 με θέμα «Ενεργειακή απόδοση των κτιρίων» (του κ. Rijsberman — ALDE/NL)

⁽¹³⁾ Γνωμοδότηση της ΕτΠ σχετικά με τα ΣΒΑΚ — COTER-V-048 με θέμα «Δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα».