

Βρυξέλλες, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

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

**Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά
μέλλοντος**

{SWD(2020) 331 final}

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

Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος

1 ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΜΑΣ

1. **Η κινητικότητα και οι μεταφορές μας αφορούν όλους.** Από την καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας, τις επισκέψεις σε οικογένειες και φίλους, τον τουρισμό, έως την ορθή λειτουργία των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού τόσο των καταστημάτων μας με εμπορεύματα όσο και της βιομηχανικής παραγωγής μας, η κινητικότητα αποτελεί κινητήριο μοχλό της οικονομικής και κοινωνικής ζωής μας. Η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων στα εσωτερικά σύνορά της αποτελεί θεμελιώδη ελευθερία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και της ενιαίας αγοράς της. Η πραγματοποίηση ταξιδιών στην ΕΕ οδήγησε σε μεγαλύτερη συνοχή και ενίσχυση της ευρωπαϊκής ταυτότητας. Ως ο δεύτερος μεγαλύτερος τομέας δαπανών για τα ευρωπαϊκά νοικοκυριά, οι μεταφορές συμβάλλουν στο 5 % του ευρωπαϊκού ΑΕΠ και, στον τομέα αυτόν, απασχολούνται άμεσα περίπου 10 εκατομμύρια εργαζόμενοι.
2. **Η κινητικότητα προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στους χρήστες της, συνεπάγεται ωστόσο κάποιο τίμημα για την κοινωνία μας.** Σε αυτό συμπεριλαμβάνονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδάτων, η ηχορύπανση, τα τροχαία ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η απώλεια βιοποικιλότητας —όλα τα παραπάνω επηρεάζουν την υγεία και την ευημερία μας. Οι προσπάθειες που κατεβλήθησαν και τα μέτρα πολιτικής που εφαρμόστηκαν στο παρελθόν δεν έχουν αντιμετωπίσει ακόμα επαρκώς τα εν λόγω προβλήματα. Με την πάροδο του χρόνου οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών έχουν αυξηθεί και πλέον αντιπροσωπεύουν το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ.
3. **Σίγουρα, η πιο σοβαρή πρόκληση που αντιμετωπίζει ο τομέας των μεταφορών είναι να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του και να καταστεί πιο βιώσιμος.** Παράλληλα, ο εν λόγω μετασχηματισμός προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες για καλύτερη ποιότητα ζωής και, όσον αφορά τον ευρωπαϊκό βιομηχανικό κλάδο σε όλες τις αξιακές αλυσίδες, προσφέρει ευκαιρίες για εκσυγχρονισμό, δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλού επιπέδου, ανάπτυξη νέων προϊόντων και υπηρεσιών, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και επιδίωξη παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας, δεδομένου ότι και άλλες αγορές κατευθύνονται επί του παρόντος προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Δεδομένου του υψηλού ποσοστού του τομέα των μεταφορών επί των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ, ο στόχος της ΕΕ —όσον αφορά τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά -55 % έως το 2030 και την επιδίωξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050— θα επιτευχθεί μόνο με την άμεση θέσπιση πιο φιλόδοξων πολιτικών για τη μείωση της εξάρτησης του τομέα των μεταφορών από τα ορυκτά καύσιμα, σε συνέργεια με τις προσπάθειες που καταβάλλονται για μηδενική ρύπανση. **Η επιτυχία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας¹ εξαρτάται από την ικανότητά μας να καταστήσουμε το μεταφορικό σύστημα βιώσιμο στο σύνολό του.**

¹ COM (2019) 640 final, «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία».

4. Η πανδημία COVID-19 απέδειξε σαφώς ότι η διασφάλιση εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας αγοράς είναι ζωτικής σημασίας για την ΕΕ. Η κρίση κατέδειξε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών, καθώς και το κοινωνικό, υγειονομικό και οικονομικό κόστος όταν η ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών υπόκειται σε αυστηρούς περιορισμούς ή ακόμα και σε καθολική απαγόρευση. Η διατήρηση των αλυσίδων εφοδιασμού και **η συντονισμένη ευρωπαϊκή προσέγγιση στους τομείς της συνδεσιμότητας και της μεταφορικής δραστηριότητας είναι απαραίτητες προκειμένου να αντιμετωπιστεί οποιαδήποτε κρίση** και να ενισχυθούν η στρατηγική αυτονομία και ανθεκτικότητα της ΕΕ.
5. Ως εκ τούτου, **η διασφάλιση ότι το σύστημα μεταφορών μας είναι πράγματι θωρακισμένο έναντι μελλοντικών κρίσεων πρέπει να αποτελεί επίσης βασικό στόχο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ** για το μέλλον. Η ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών, όπως προβλεπόταν στη Λευκή Βίβλο του 2011², εξακολουθεί να αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Στρατηγικής σημασίας για την ΕΕ εξακολουθούν να είναι η προαγωγή της συνοχής, η μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, καθώς και η βελτίωση της συνδεσιμότητας και της πρόσβασης όλων των περιφερειών στην εσωτερική αγορά. Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στην κινητικότητα. Στο πλαίσιο της ανάκαμψης από αυτήν την πολύ σοβαρή κρίση, η κινητικότητα πρέπει να ενισχυθεί με δημόσια στήριξη για μια «καλύτερη ανοικοδόμηση» και προς ένα βιώσιμο και εξυπνότερο μέλλον.
6. **Ο οικολογικός προσανατολισμός της κινητικότητας πρέπει να γίνει το νέο διαβατήριο του τομέα των μεταφορών προς την ανάπτυξη.** Η κινητικότητα στην Ευρώπη θα πρέπει να βασίζεται σε ένα αποδοτικό και διασυνδεδεμένο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών των επιβατών και των εμπορευμάτων, το οποίο θα ενισχύεται από ένα οικονομικά προσιτό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, από επαρκείς υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα μηδενικών εκπομπών³ και την παροχή ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, από καθαρότερη και πιο ενεργή κινητικότητα σε οικολογικότερες πόλεις που συμβάλλουν στην καλή υγεία και ευημερία των πολιτών τους.
7. **Η ψηφιοποίηση θα αποτελέσει απαραίτητη κινητήρια δύναμη για τον εκσυγχρονισμό ολόκληρου του συστήματος**, καθιστώντας το πιο αποδοτικό και με απρόσκοπτη λειτουργία. Η Ευρώπη πρέπει επίσης να αξιοποιήσει την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση για να αυξήσει περισσότερο τα επίπεδα ασφάλειας, αξιοπιστίας και άνεσης, διατηρώντας έτσι την πρωτοπορία της ΕΕ στην κατασκευή εξοπλισμού μεταφορών και στις υπηρεσίες μεταφορών και βελτιώνοντας την παγκόσμια ανταγωνιστικότητά της μέσω αποδοτικών και ανθεκτικών αλυσίδων εφοδιαστικής.
8. Κατά την εν λόγω εξέλιξη, κανείς δεν πρέπει να μείνει πίσω: **είναι ζωτικής σημασίας να είναι η κινητικότητα διαθέσιμη και οικονομικά προσιτή για όλους, καλύτερα συνδεδεμένη με αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές⁴, προσβάσιμη σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα και άτομα με αναπηρίες, και ο τομέας να προσφέρει καλές κοινωνικές συνθήκες, ευκαιρίες επανειδίκευσης και ελκυστικές θέσεις εργασίας.** Ο ευρωπαϊκός πυλώνας κοινωνικών δικαιωμάτων αποτελεί την πυξίδα της ΕΕ προκειμένου

² COM (2011) 144 τελικό, «Λευκή Βίβλος Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» Η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης την εν λόγω Λευκή Βίβλο στα έγγραφα SWD (2020) 410 και SWD (2020) 411.

³ Στην παρούσα ανακοίνωση, ο όρος «οχήματα» αναφέρεται, ανάλογα με το συγκεκριμένο, σε όλους τους τύπους οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, αυτοκινήτων, φορτηγών, λεωφορείων, πούλμαν, ελαφρών οχημάτων, τρένων, αεροσκαφών, πλοίων, λέμβων, πορθμείων κ.λπ.

⁴ Η συγκεκριμένη πτυχή θα εξεταστεί περαιτέρω στο πλαίσιο της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με το μακροπρόθεσμο όραμα για τις αγροτικές περιοχές εντός του 2021.

να διασφαλιστεί ότι τόσο η πράσινη όσο και η ψηφιακή μετάβαση θα είναι κοινωνικά δίκαιες και ισότιμες.

9. **Συνολικά, πρέπει να μεταβούμε από το τρέχον πρότυπο της σταδιακής αλλαγής στον ριζικό μετασχηματισμό.** Γι' αυτό στην παρούσα καθορίζεται χάρτης πορείας που θέτει τον ευρωπαϊκό τομέα των μεταφορών στη σωστή κατεύθυνση για ένα βιώσιμο και έξυπνο μέλλον. Προκειμένου να υλοποιηθεί το όραμά μας, στη στρατηγική αυτή προσδιορίζονται 10 εμβληματικοί τομείς με ένα σχέδιο δράσης που θα κατευθύνει τις εργασίες μας κατά τα επόμενα έτη. Τα σενάρια που στηρίζουν την παρούσα στρατηγική, τα οποία είναι κοινά με όσα στηρίζουν το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030⁵, αποδεικνύουν ότι, με το σωστό επίπεδο φιλοδοξίας, ο συνδυασμός των μέτρων πολιτικής που ορίζονται στην παρούσα στρατηγική μπορεί να επιτύχει **90 % μείωση στις εκπομπές του τομέα των μεταφορών έως το 2050**. Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής⁶, ορίζονται διάφορα **ορόσημα** για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας, όπως:

Έως το 2030:

- Τουλάχιστον 30 εκατομμύρια οχήματα μηδενικών εκπομπών θα τεθούν σε κυκλοφορία στις ευρωπαϊκές οδούς.
- 100 ευρωπαϊκές πόλεις θα καταστούν κλιματικά ουδέτερες.
- Η κυκλοφορία σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί.
- Οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα εντός της ΕΕ.
- Η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα αναπτυχθεί σε μεγάλη κλίμακα.
- Πλοία μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2035:

- Μεγάλα αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά.

Έως το 2050:

- Σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών, των λεωφορείων, καθώς και τα νέα βαρέα οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών.
- Η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα διπλασιαστεί.
- Η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλής ταχύτητας θα τριπλασιαστεί.
- Το πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-M) που θα είναι εξοπλισμένο για βιώσιμες και έξυπνες μεταφορές με συνδεσιμότητα υψηλής ταχύτητας θα τεθεί σε λειτουργία σε επίπεδο εκτεταμένου δικτύου.

2 ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΜΗ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

10. Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία γίνεται έκκληση, αφενός, για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές κατά 90 %, ώστε η ΕΕ να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία έως το 2050 και, αφετέρου, για καταβολή προσπαθειών προς επίτευξη του φιλόδοξου στόχου μηδενικής ρύπανσης. Προκειμένου να επιτευχθεί η εν λόγω συστημική αλλαγή, **πρέπει (1) να καταστούν όλοι οι τρόποι μεταφοράς πιο**

⁵ COM (2020) 562 final, «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030 Επενδύουμε σε ένα κλιματικά ουδέτερο μέλλον προς όφελος των πολιτών μας»

⁶ SWD (2020) 331

βιώσιμοι, (2) να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι βιώσιμες εναλλακτικές σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών και (3) να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την προώθηση της μετάβασης. Αυτοί είναι οι τρεις πυλώνες των μελλοντικών ενεργειών μας.

11. Ως εκ τούτου, **πρέπει να επιστρατευθούν όλοι οι μοχλοί πολιτικής: (1) μέτρα που μειώνουν σε σημαντικό βαθμό την τρέχουσα εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα** (αντικαθιστώντας τους υπάρχοντες στόλους με οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και προάγοντας τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών· **(2) αποφασιστική δράση ώστε να μετατοπιστούν περισσότερες μετακινήσεις σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς** (συγκεκριμένα, να αυξηθεί ο αριθμός επιβατών που ταξιδεύουν σιδηροδρομικώς, μετακινούνται με τις δημόσιες συγκοινωνίες και αξιοποιούν την ενεργό κινητικότητα, καθώς και να εκτελείται σημαντικός μέρος των εμπορευματικών μεταφορών σιδηροδρομικώς, δια των εσωτερικών πλωτών οδών και δια θαλάσσιων οδών μικρών αποστάσεων)· και **(3) εσωτερική του εξωτερικού κόστους** (με την εφαρμογή των αρχών «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει», ιδίως με την εφαρμογή μηχανισμών τιμολόγησης του άνθρακα και τη χρέωση τελών υποδομής).

2.1 Πρέπει να καταστούν πιο βιώσιμοι όλοι οι τρόποι μεταφοράς

12. **Όλοι οι τρόποι μεταφοράς είναι αναγκαίοι για το σύστημα μεταφορών μας και, γι' αυτόν τον λόγο, πρέπει να καταστούν όλοι πιο βιώσιμοι.** Στο πλαίσιο του πρώτου πυλώνα της προσέγγισής μας, πρέπει να προαγάγουμε χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση τη διάδοση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, καθώς και των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, για τις οδικές, πλωτές, αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Πρέπει να παράσχουμε στήριξη στην έρευνα και καινοτομία σε σχέση με ανταγωνιστικά, βιώσιμα και κυκλικά προϊόντα⁷ και υπηρεσίες, να διασφαλίσουμε ότι η βιομηχανία παρέχει τα σωστά οχήματα και καύσιμα, να δημιουργήσουμε τις απαραίτητες υποδομές και να παράσχουμε κίνητρα για τη ζήτηση από τελικούς χρήστες. Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να επιτευχθούν οι κλιματικοί στόχοι για το 2030 και το 2050 και η φιλοδοξία μηδενικής ρύπανσης, και να δοθεί η δυνατότητα στις ευρωπαϊκές εταιρείες να διατηρήσουν τη βιομηχανική υπεροχή τους παγκοσμίως. Η διατήρηση της τεχνολογικής ουδετερότητας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς είναι καίριας σημασίας, τούτο όμως δεν θα πρέπει να οδηγεί σε αδράνεια όσον αφορά την κατάργηση λύσεων που βασίζονται στα ορυκτά καύσιμα.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 1 – ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΟΣΗΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ, ΤΩΝ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΝΘΡΑΚΟΥΧΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΑΦΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

13. Παρά την ταχεία ανάπτυξή τους, το ποσοστό των οχημάτων χαμηλών και **μηδενικών εκπομπών εντός του στόλου οχημάτων είναι υπερβολικά μικρό** επί του παρόντος. Τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων και οι κανόνες περί δημοσίων συμβάσεων, όπως αυτοί της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα⁸, θα συνεχίσουν να αποτελούν βασικούς κινητήριους μοχλούς πολιτικής στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών στις οδικές μεταφορές και, αυξάνοντας την προσφορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών, θα καταστήσουν τη βιώσιμη κινητικότητα πιο προσιτή οικονομικά

⁷ Τα κυκλικά προϊόντα και υπηρεσίες θα συμβάλλουν στη συνολική βιωσιμότητα των μεταφορών. Το σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία (COM (2020) 98 final) προσδιορίζει επτά αξιακές αλυσίδες βασικών προϊόντων, ιδίως ηλεκτρικές στήλες και οχήματα, και κατασκευές.

⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) ΕΕ L 188 της 12.7.2019, σ. 116-130

για όλους. Συνεπώς, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που τέθηκαν στο σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030 και να εξασφαλιστεί σαφής πορεία μετάβασης, από το 2025 και μετά, προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, η Επιτροπή θα προτείνει την αναθεώρηση των προτύπων **εκπομπών CO₂** για αυτοκίνητα και ημιφορτηγά έως τον Ιούνιο του 2021. Η Επιτροπή θα επανεξετάσει επίσης εν προκειμένω τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για τα βαρέα οχήματα.

14. Κατά τα τελευταία 5 έτη έχουν καταβληθεί σημαντικές προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα αυτοκίνητα που πωλούνται αυτήν τη στιγμή εκπέμπουν σημαντικά λιγότερους ρύπους σε σχέση με το 2015. Ωστόσο, μπορούν να γίνουν ακόμα περισσότερα: η επερχόμενη πρόταση για **πιο αυστηρά πρότυπα εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων** από οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (Euro 7) θα διασφαλίσει ότι θα διατίθενται στην αγορά μόνο οχήματα χαμηλών εκπομπών που είναι μελλοντικά βιώσιμα.
15. Οι συμπράξεις που προβλέπονται στο πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», όπως «Batteries», «2Zero» και «Clean Hydrogen», θα μπορούσαν να συμβάλουν στην προσφορά καινοτόμων τεχνολογιών οχημάτων. Παράλληλα χρειάζεται μια ολοκληρωμένη πολιτική η οποία θα **τονώσει τη ζήτηση για οχήματα μηδενικών εκπομπών** χωρίς φραγμούς σε ολόκληρη την ενιαία αγορά και, παράλληλα, θα τηρεί στο ακέραιο τις διεθνείς υποχρεώσεις της Ένωσης. Τα παραπάνω περιβαλλοντικά πρότυπα θα πρέπει να συνοδεύονται από μέτρα που θα αυξάνουν τη ζήτηση για τα εν λόγω οχήματα, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα, η φορολόγηση, η επιβολή οδικών τελών και η αναθεώρηση των κανόνων σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις των βαρέων οχημάτων. Η Επιτροπή θα προτείνει δράσεις για την προαγωγή της διάδοσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών σε εταιρικούς και αστικούς στόλους. Επιπλέον, ο νέος κανονισμός σχετικά με τους συσσωρευτές θα εξασφαλίσει ότι οι συσσωρευτές που διατίθενται στην αγορά της ΕΕ είναι βιώσιμοι και ασφαλείς κατά τη διάρκεια ολόκληρου του κύκλου ζωής τους. Οι απαιτήσεις βιωσιμότητας και τέλους κύκλου ζωής, για παράδειγμα, όσον αφορά το αποτύπωμα άνθρακα και τη δεοντολογική και βιώσιμη προμήθεια πρώτων υλών, είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των ηλεκτρικών οχημάτων.
16. Το νομοθετικό πλαίσιο για τον **τεχνικό έλεγχο** θα πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων σε όλη τη διάρκεια ζωής τους με τα πρότυπα εκπομπών και ασφάλειας. Ένα μόλις ελαττωματικό όχημα μπορεί να ρυπάνει την ατμόσφαιρα περισσότερο από όσο τη ρυπαίνουν χιλιάδες καθαρά οχήματα⁹.
17. Η εξέλιξη καθεαυτή των κινητήρων οδικών οχημάτων ώστε να προσεγγίζουν τις μηδενικές εκπομπές δεν επιλύει τα ζητήματα που προκύπτουν από τη χρήση ελαστικών επισωτρών, τα οποία εξακολουθούν να παράγουν θόρυβο και μικροπλαστικά, τα οποία ρυπαίνουν τα ύδατα και τις θάλασσές μας και μπορούν τελικώς να εισέλθουν στην τροφική αλυσίδα. Τα **ελαστικά επισωτρα υψηλών επιδόσεων** θα πρέπει να προωθούνται περαιτέρω, καθώς μειώνουν την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές (συμπεριλαμβανομένου του θορύβου κύλισης), ενώ παράλληλα διατηρούν την ασφάλεια του οχήματος. Η επικείμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα έχει επίσης ως στόχο τη μείωση του συνολικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της παραγωγής και της αποσυναρμολόγησης αυτοκινήτων.
18. Οι προμηθευτές και οι φορείς εκμετάλλευσης καυσίμων πρέπει να έχουν λάβει ξεκάθαρο μήνυμα ότι τα καύσιμα του κλάδου μεταφορών πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα και **τα βιώσιμα ανανεώσιμα καύσιμα και τα βιώσιμα καύσιμα χαμηλών**

⁹ Βλ. για παράδειγμα: SWD(2012) 206 final και, πιο πρόσφατα, δοκιμές που διενεργούνται στο Βέλγιο. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

ανθρακούχων εκπομπών πρέπει να αναπτυχθούν σε μεγάλη κλίμακα χωρίς καθυστέρηση. Η Επιτροπή θα εξετάσει πρόσθετα μέτρα για να στηρίξει τα εν λόγω καύσιμα, πιθανόν ορίζοντας ελάχιστο ποσοστό ή ποσοστάσεις με την αναθεώρηση της αναδιατυπωμένης οδηγίας σχετικά με την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές.

19. Όσον αφορά τις **οδικές μεταφορές**, ήδη αναπτύσσονται λύσεις μηδενικών εκπομπών. Οι κατασκευαστές επενδύουν πλέον εντατικά σε ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή. Ήδη παρατηρείται αύξηση της διείσδυσης στην αγορά, ιδίως όσον αφορά τα αυτοκίνητα, τα ημιφορτηγά και τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνται στις πόλεις, ενώ ακολουθούν σταδιακά τα φορτηγά και τα πούλμαν. Οι κατασκευαστές επενδύουν επίσης σε οχήματα κυψέλης καυσίμου υδρογόνου, ιδίως για χρήση σε εμπορικούς στόλους, λεωφορεία και βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Οι παραπάνω πολλά υποσχόμενες επιλογές στηρίζονται από τις στρατηγικές της ΕΕ για την ενοποίηση του ενεργειακού συστήματος¹⁰ και για το υδρογόνο¹¹, καθώς και από το στρατηγικό σχέδιο δράσης για τους συσσωρευτές¹². Η ενεργειακή απόδοση πρέπει να αποτελεί κριτήριο για την ιεράρχηση των μελλοντικών επιλογών βιώσιμων τεχνολογιών εστιάζοντας σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής. Οι μεταβατικές τεχνολογικές λύσεις θα πρέπει να τηρούν αυστηρά τα πρότυπα για τις εκπομπές CO₂ και τη ρύπανση. Οι **σιδηροδρομικές μεταφορές** θα πρέπει επίσης να εξηλεκτριστούν περαιτέρω· και όπου η λύση αυτή δεν είναι βιώσιμη, θα πρέπει να αυξηθεί η χρήση του υδρογόνου.
20. Στις **αεροπορικές και πλωτές μεταφορές** θα υπάρξουν μεγαλύτερες προκλήσεις σχετικά με την απανθρακοποίηση στις επόμενες δεκαετίες, διότι προς το παρόν δεν υπάρχουν έτοιμες για διάθεση στην αγορά τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, είναι μεγάλοι οι κύκλοι ανάπτυξης και ζωής αεροσκαφών και πλοίων, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε εξοπλισμό και υποδομές ανεφοδιασμού, και υπάρχει διεθνής ανταγωνισμός στους εν λόγω τομείς. Οι διεθνείς εκπομπές της ΕΕ από τη ναυτιλία και τις αερομεταφορές έχουν αυξηθεί πάνω από 50 % από το 1990. Απαιτείται επείγουσα δράση στους εν λόγω τομείς, μεταξύ άλλων και επειδή ανακάμπτουν από την τρέχουσα κρίση. Στους εν λόγω τρόπους μεταφοράς πρέπει να δίνεται κατά προτεραιότητα πρόσβαση σε πρόσθετα ανανεώσιμα καύσιμα και σε ρευστά και αέρια καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών¹³, καθώς βραχυπρόθεσμα υπάρχει έλλειψη σε κατάλληλα εναλλακτικά συστήματα κίνησης. Οι πρωτοβουλίες «ReFuelEU Aviation» και «FuelEU Maritime» θα ενισχύσουν την παραγωγή και την υιοθέτηση βιώσιμων καυσίμων στους τομείς της αεροπορίας και της ναυτιλίας και θα αντιμετωπίσουν το εν λόγω πρόβλημα. Επιπλέον, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο να θεσπίσει μια συμμαχία αξιακής αλυσίδας για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, στο πλαίσιο της οποίας δημόσιες αρχές, παράγοντες του κλάδου και της κοινωνίας των πολιτών θα συνεργάζονται για την ενίσχυση της προσφοράς και της διάδοσης των πλέον υποσχόμενων καυσίμων. Η εν λόγω συμμαχία θα συμπληρώνει τις δράσεις που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Συμμαχίας για το Καθαρό Υδρογόνο, βασιζόμενη στην επιτυχία της Ευρωπαϊκής Συμμαχίας για τους Συσσωρευτές¹⁴.
21. Προκειμένου να **βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση και να μειωθούν οι εκπομπές αεροσκαφών και πλοίων**, πρέπει να προαχθούν φιλόδοξα πρότυπα σχεδιασμού και

¹⁰ COM (2020) 299 final, «Ενέργεια για μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία: Στρατηγική της ΕΕ για την ενοποίηση του ενεργειακού συστήματος»

¹¹ COM (2020) 301 final, «Στρατηγική για το υδρογόνο για μια κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη»

¹² COM (2018) 293 final, «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 – Στρατηγικό σχέδιο δράσης για τους συσσωρευτές»

¹³ Τα εν λόγω καύσιμα θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να είναι το υδρογόνο, τα συνθετικά καύσιμα με βάση το υδρογόνο και τα προηγμένα βιοκαύσιμα. Παραδείγματος χάρι, πρέπει να αναπτυχθούν εγκαίρως πρότυπα ασφαλείας για τις πλωτές μεταφορές με χρήση υδρογόνου, προκειμένου να παρασχεθούν κίνητρα στους πρωτοπόρους και οι μηχανισμοί πιστοποίησης θα πρέπει να απλουστευθούν όσο το δυνατόν περισσότερο, χωρίς να υπονομεύεται το συνολικό επίπεδο ασφαλείας.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_el

λειτουργίας τους. Η ΕΕ πρέπει να συνεχίσει να συνεργάζεται στενά με όλους τους διεθνείς οργανισμούς, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ), για την εκπόνηση συγκεκριμένων μέτρων προς επίτευξη επιστημονικά τεκμηριωμένων στόχων μείωσης των παγκόσμιων εκπομπών που συνάδουν με τη Συμφωνία του Παρισιού¹⁵. Χρειάζεται επίσης να καταβληθούν σημαντικές προσπάθειες ανάπτυξης ανατρεπτικών τεχνολογιών ώστε να διατεθούν στην αγορά πλοία και αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών. Για να επιτευχθεί αυτό, η Ένωση θα πρέπει να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό περιβάλλον, θεσπίζοντας μεταξύ άλλων επαρκείς πολιτικές τιμολόγησης του άνθρακα και αξιοποιώντας την έρευνα και την καινοτομία, ιδίως μέσω δυνητικών συμπράξεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» (όπως «Zero Emission Waterborne Transport», «Clean Aviation» και «Clean Hydrogen»). Επιπρόσθετα, μια πιο αποδοτική διαχείριση της κυκλοφορίας, όπως μέσω του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη¹⁶. Οι εν λόγω δραστηριότητες αποτελούν βασικές συνιστώσες της **δέσμης μέτρων που απαιτούνται για την απανθρακοποίηση των αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών**, όπου είναι απολύτως αναγκαίες οι παγκόσμιες δράσεις.

22. Η αυξημένη ανάπτυξη και χρήση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών πρέπει να συνοδεύονται από τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου **υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού** ώστε να καταστεί πλήρως εφικτή η ευρεία διάδοση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Η «επαναφόρτιση και ο ανεφοδιασμός» είναι μια εμβληματική πρωτοβουλία στο πλαίσιο του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας¹⁷: έως το 2025, στόχος είναι να κατασκευαστούν οι μισοί από τους 1 000 σταθμούς υδρογόνου και το ένα τρίτο από τα 3 εκατομμύρια δημόσια σημεία επαναφόρτισης¹⁸ που χρειάζονται έως το 2030. Απώτερος στόχος είναι η εξασφάλιση ενός πυκνού και ευρέως εκτεταμένου δικτύου που θα διασφαλίζει την εύκολη πρόσβαση σε όλους τους πελάτες, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων. Η Επιτροπή θα δημοσιεύσει ένα στρατηγικό σχέδιο σταδιακής εφαρμογής παρουσιάζοντας μια δέσμη συμπληρωματικών δράσεων στήριξης της ταχείας εγκατάστασης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, για παράδειγμα, σε περιοχές όπου υπάρχουν διαχρονικές ελλείψεις. Μεταξύ αυτών θα περιλαμβάνονται συστάσεις σχετικά με τις διαδικασίες σχεδιασμού και αδειοδότησης, καθώς και τη χρηματοδότηση, οι οποίες εκπονούνται σε συνεργασία με το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές της Επιτροπής, το οποίο φέρνει σε επαφή βασικούς εκπροσώπους του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα από ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα¹⁹.
23. Η Ευρώπη πρέπει επίσης να τερματίσει τον εμμένοντα κατακερματισμό και την εκτεταμένη έλλειψη διαλειτουργικών υπηρεσιών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την Ευρώπη για όλους τους τρόπους μεταφοράς. Στο πλαίσιο της **επικείμενης αναθεώρησης της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFID)**, η Επιτροπή θα εξετάσει επιλογές για πιο δεσμευτικούς στόχους σχετικά με την εγκατάσταση υποδομών και τη λήψη πρόσθετων μέτρων προκειμένου να εξασφαλιστούν η πλήρης διαλειτουργικότητα των υποδομών και υπηρεσίες χρήσης υποδομών για όλα τα

¹⁵ Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να επιδιώξουν αυτή τη φιλοδοξία κατά την επόμενη Γενική Συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2022.

¹⁶ Με τον τρόπο αυτόν, οι εκπομπές από τις αερομεταφορές μπορούν να μειωθούν έως και 10 % και η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στην αντιμετώπιση των κλιματικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών, πλην αυτών που σχετίζονται με τις εκπομπές CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, «Ετήσια στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη 2021»

¹⁸ Ο αριθμός των δημόσιων σημείων επαναφόρτισης που χρειάζονται θα αξιολογηθεί αναλυτικά στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την αναθεώρηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

¹⁹ Όπου κρίνεται απαραίτητο, θα προσκαλούνται σε αυτήν τη διαδικασία και άλλοι παράγοντες της αγοράς, καθώς και οικονομικοί παράγοντες. Η προαγωγή των υποδομών επαναφόρτισης στα ιδιωτικά και δημόσια κτιριακά αποθέματα είναι ιδιαίτερα σημαντική στο εν λόγω πλαίσιο: η πλησιονότητα όλων των επαναφορτίσεων πραγματοποιείται στο σπίτι ή στον χώρο εργασίας. Θα εξασφαλιστεί πλήρης εναρμόνιση με την εν εξελίξει πρωτοβουλία «Κύμα ανακαινίσεων», καθώς και αμοιβαία ενίσχυση. Η Επιτροπή θα συστήσει μια υψηλού επιπέδου ειδική ομάδα «Επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού» για την επικύρωση των πορισμάτων της εν λόγω διαδικασίας.

οχήματα που λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα. Η επαρκής ενημέρωση των καταναλωτών για να τερματιστεί η τρέχουσα έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά την τιμολόγηση και η διευκόλυνση απρόσκοπτων διασυννοριακών πληρωμών αποτελούν ορισμένα από τα βασικά θέματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Επιπλέον, η αναμενόμενη ευρεία διάδοση ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή και άλλων μορφών ηλεκτροκίνησης προϋποθέτει την απρόσκοπτη ενσωμάτωσή τους στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανάπτυξη έξυπνων υποδομών επαναφόρτισης θα συμβάλει στην ικανότητα αποθήκευσης και την ευελιξία του συστήματος ηλεκτρικής ενέργειας. Πέραν της αναθεώρησης της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, προβλέπεται αναθεώρηση του κανονισμού σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και άλλων μέσων πολιτικής, όπως η αναδιατυπωμένη οδηγία σχετικά με την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές και ο μηχανισμός υπολογισμού για την ηλεκτρική ενέργεια, καθώς και η οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, με σκοπό την αύξηση των στόχων για σημεία φόρτισης σε κτίρια. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει την εναρμόνιση με τις απαραίτητες επενδύσεις σε δίκτυα στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών της βάσει των στρατηγικών της ΕΕ για την ενοποίηση του ενεργειακού συστήματος και το υδρογόνο.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 2 – ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ

24. **Οι λιμένες και οι αερολιμένες** διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για τη διεθνή συνδεσιμότητά μας, την ευρωπαϊκή οικονομία και τις περιφέρειες όπου βρίσκονται. Κατά τη μετάβασή τους σε κόμβους μηδενικών εκπομπών, οι βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόστηκαν από τους πλέον βιώσιμους αερολιμένες και λιμένες²⁰ πρέπει να αποτελέσουν τη νέα κανονικότητα και να διευκολύνουν πιο βιώσιμες μορφές συνδεσιμότητας. Οι λιμένες και οι αερολιμένες θα πρέπει να καταστούν κόμβοι πολυτροπικής κινητικότητας και μεταφοράς συνδέοντας όλους τους συναφείς τρόπους μεταφοράς. Με τον τρόπο αυτόν, θα βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα σε τοπικό επίπεδο και, κατ' επέκταση, θα βελτιωθεί η υγεία των κατοίκων των γειτονικών περιοχών. Οι εσωτερικοί και οι θαλάσσιοι λιμένες έχουν μείζονες δυνατότητες να καταστούν νέοι κόμβοι καθαρής ενέργειας για ενοποιημένα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνο και άλλα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και να λειτουργήσουν πειραματικά για την επαναχρησιμοποίηση αποβλήτων και την κυκλική οικονομία.
25. Η Επιτροπή θα προτείνει **μέτρα ώστε οι αερολιμένες και οι λιμένες μας να καταστούν ενεργειακά καθαροί**, με την παροχή κινήτρων για: την ανάπτυξη ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και την τροφοδότηση σταθμευμένων πλοίων και αεροσκαφών με ανανεώσιμη ενέργεια αντί ορυκτής ενέργειας· την ενθάρρυνση της ανάπτυξης και της χρήσης νέων, καθαρότερων και αθόρυβων αεροσκαφών και πλοίων· την αναθεώρηση των αερολιμενικών τελών· τον οικολογικό προσανατολισμό των κινήσεων εδάφους στους αερολιμένες, καθώς και των λιμενικών υπηρεσιών και λειτουργιών· τη βελτιστοποίηση του ελλιμενισμού· και τη διεύρυνση της χρήσης έξυπνων συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας. Η Επιτροπή θα δώσει επίσης συνέχεια στα μέτρα που πρότεινε ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) στην έκθεσή του όσον αφορά την επικαιροποιημένη ανάλυση κλιματικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών πλην των επιπτώσεων των εκπομπών CO₂.²¹

²⁰ Όπως οι πρωτοβουλίες «EcoPorts» (που αναπτύχθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλασσίων Λιμένων - ESPO), και «Airport Carbon Accreditation» (που αναπτύχθηκε από το διεθνές συμβούλιο αερολιμένων Ευρώπης «ACI EUROPE»).

²¹ Βλ. COM(2020) 747 final, «Επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις κλιματικές επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂ και πιθανά μέτρα πολιτικής σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 4 της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ»

26. Πρέπει να αυξηθούν οι **δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις** στην τοπική παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, στην περισσότερο βιώσιμη πολυτροπική πρόσβαση και στις ανανεώσεις στόλου²² στον τομέα των αεροπορικών και πλωτών μεταφορών. Θα ήταν ωφέλιμη για ορισμένες από τις εν λόγω επενδύσεις η θέσπιση συναφών κριτηρίων βιώσιμης ταξινόμησης που θα καλύπτουν τις ιδιαιτερότητες κάθε τρόπου μεταφοράς, ακόμα και κατά τη μετάβαση στις μηδενικές εκπομπές. Η αναθεωρημένη δανειοδοτική πολιτική που πρόκειται να αποφασίσει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) αναμένεται να είναι εξίσου χρήσιμη.
27. Σε συνέργεια με την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων πλοίων, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες στο πλαίσιο του φιλόδοξου στόχου της μηδενικής ρύπανσης ώστε να μειωθεί δραστικά το ευρύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα του κλάδου. Θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα ο καθορισμός ευρείας κλίμακας «**περιοχών ελέγχου εκπομπών**» σε όλα τα ύδατα της ΕΕ με απώτερο στόχο τη μηδενική ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδάτων από τις θαλάσσιες μεταφορές, προς όφελος των θαλάσσιων λεκανών, των παράκτιων ζωνών και των λιμένων. Ειδικότερα, η Επιτροπή ηγείται των προσπαθειών για όλη τη Μεσόγειο Θάλασσα και σκοπεύει να πράξει το ίδιο για τη Μαύρη Θάλασσα. Επιπλέον, η νομοθεσία της ΕΕ για την ανακύκλωση πλοίων²³ θα επανεξεταστεί προκειμένου να καθοριστούν δυνητικά μέτρα ενίσχυσης της εν λόγω νομοθεσίας, ήτοι η περαιτέρω προαγωγή ασφαλών και βιώσιμων πρακτικών ανακύκλωσης πλοίων.

Ορόσημα²⁴ σχετικά με τη μείωση της τρέχουσας εξάρτησης από ορυκτά καύσιμα:

- 1) Έως το 2030, τουλάχιστον 30 εκατομμύρια αυτοκίνητα μηδενικών εκπομπών και 80 000 φορτηγά μηδενικών εκπομπών θα τεθούν σε κυκλοφορία.
- 2) Έως το 2050, σχεδόν το σύνολο των αυτοκινήτων, των ημιφορτηγών, των λεωφορείων, καθώς και τα νέα βαρέα οχήματα θα είναι μηδενικών εκπομπών.
- 3) Τα ωκεανοπόρα πλοία μηδενικών εκπομπών και τα μεγάλα αεροσκάφη μηδενικών εκπομπών θα είναι έτοιμα για διάθεση στην αγορά έως το 2030 και το 2035, αντίστοιχα.

2.2 Πρέπει να καταστούν ευρέως διαθέσιμες οι βιώσιμες εναλλακτικές με στόχο τη βελτίωση των επιλογών τρόπου μεταφοράς

28. Στο πλαίσιο του δεύτερου πυλώνα της προσέγγισής μας, οι **βιώσιμες εναλλακτικές πρέπει να καθίστανται πλέον ευρέως διαθέσιμες** σε ένα πλήρως ενοποιημένο και απρόσκοπτο σύστημα πολυτροπικής κινητικότητας. Η ΕΕ δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στις τεχνολογικές λύσεις: χρειάζεται άμεση δράση για την προσαρμογή του συστήματος κινητικότητας για να αντιμετωπιστεί η κλιματική αλλαγή και να μειωθεί η ρύπανση. Η πολυτροπικότητα αξιοποιεί τα πλεονεκτήματα των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, όπως η άνεση, η ταχύτητα, το κόστος, η αξιοπιστία, η προβλεψιμότητα, και όταν αυτοί οι τρόποι συνδυαστούν μεταξύ τους, μπορούν να προσφέρουν αποδοτικότερες λύσεις μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων. Η πανδημία COVID-19 απέδειξε ότι η αυξημένη πολυτροπικότητα είναι επίσης σημαντική για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών και ανέδειξε επίσης τον βαθμό ετοιμότητας του κοινού για να ενστερνιστεί βιώσιμους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

²² Για παράδειγμα, η τελευταία γενιά αεροσκαφών, που είναι ήδη διαθέσιμη, μειώνει τις εκπομπές CO₂ κατά 20-25 %, καθώς και την αποτύπωση ισοθρουβικής στο έδαφος.

²³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 330 της 10.12.2013, σ. 1).

²⁴ Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται τα εν λόγω ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για μια βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας.

29. **Οι άνθρωποι είναι διατεθειμένοι να προσανατολιστούν σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς**, ιδίως κατά την καθημερινή κινητικότητα τους. Κύριες προϋποθέσεις για την αλλαγή τρόπου μεταφοράς αποτελούν το κόστος²⁵, η διαθεσιμότητα και η ταχύτητα. Η ΕΕ πρέπει να συμβάλει στη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για μεγαλύτερη διάδοση βιώσιμων εναλλακτικών που είναι ασφαλείς, ανταγωνιστικές και οικονομικά προσιτές. Όταν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές σε ανταγωνιστικές τιμές, συχνότητες και επίπεδα άνεσης, οι χρήστες επιλέγουν τους πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς²⁶.
30. Ταυτόχρονα, **τα μοντέλα κινητικότητας και η συμπεριφορά των καταναλωτών αλλάζουν**. Οι εν λόγω μεταβολές ενισχύονται από την πανδημία COVID-19 και διευκολύνονται σε μεγάλο βαθμό από τις ψηφιακές λύσεις. Η τηλεργασία, οι βιντεοδιασκέψεις, το ηλεκτρονικό εμπόριο, η διάδοση υπηρεσιών κοινόχρηστης και συνεργατικής κινητικότητας συμβάλλουν όλα στον μετασχηματισμό της κινητικότητας που επιτελείται αυτήν τη στιγμή.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 3 – ΠΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΥΓΙΗΣ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

31. Απαιτείται η λήψη αποφασιστικών μέτρων για τον μετασχηματισμό του τομέα των μεταφορών σε ένα πραγματικά πολυτροπικό σύστημα υπηρεσιών βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας. Για να επιτευχθεί αυτό, η Ευρώπη θα πρέπει να δημιουργήσει ένα δίκτυο μεταφορών υψηλής ποιότητας, αφενός, με υπηρεσίες σιδηροδρομικών γραμμών υψηλών ταχυτήτων σε μετακινήσεις μικρών αποστάσεων και, αφετέρου, με καθαρές αεροπορικές υπηρεσίες βελτιώνοντας την κάλυψη γραμμών μεγάλων αποστάσεων. Η Επιτροπή θα καταβάλλει προσπάθειες για τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών ώστε οι μεταφορείς να προσφέρουν στους ταξιδιώτες επιλογές ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα έως το 2030 για προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km εντός της ΕΕ. Στο διάστημα 2021-2022, η Επιτροπή θα συμπεριλάβει την εν λόγω φιλοδοξία στην αναθεώρηση της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ. Με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με το δίκαιο ανταγωνισμού, οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να πωλούν όλο και περισσότερα εισιτήρια πολυτροπικής κινητικότητας. Οι επενδύσεις θα πρέπει να διοχετευτούν στην αναβάθμιση της απαραίτητης υποδομής ΔΕΔ-Μ ώστε να επιτευχθεί η μετάβαση σε πιο βιώσιμες συνδέσεις. Θα ληφθούν μέτρα ώστε να δημιουργηθεί ένα συνολικό σύστημα μεταφορών όπου οι επενδύσεις της ΕΕ, οι κρατικές ενισχύσεις, οι κανόνες κατανομής μεταφορικής ικανότητας και οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΔΥ) θα προσανατολίζονται προς την εκπλήρωση των αναγκών κινητικότητας και την παροχή κινήτρων για διαφορετικές πολυτροπικές επιλογές.
32. Το **Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων 2021 αποτελεί μια εξαιρετική ευκαιρία για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τον σιδηροδρομικό τομέα προκειμένου να ενισχύσουν τις διευρωπαϊκές συνδέσεις**. Με την εφαρμογή της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους και το άνοιγμα των σιδηροδρομικών αγορών στον ανταγωνισμό, οι φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρόμων θα ανταποκριθούν περισσότερο στις ανάγκες των πελατών και θα βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους, καθώς και τη σχέση κόστους–αποτελεσματικότητας. Η εναρμονισμένη έγκριση οχημάτων σε επίπεδο ΕΕ θα μειώσει επίσης το κόστος για τους διασυνοριακούς σιδηροδρόμους. Η ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών υψηλής ταχύτητας, θα προσφέρει καλύτερες

²⁵ Το Ειδικό Ευρωβαρόμετρο 495 κατέδειξε ότι η πλειονότητα των χρηστών αυτοκινήτου είναι πρόθυμοι να προσανατολιστούν σε πιο φιλικές προς το περιβάλλον μορφές μεταφοράς για την καθημερινή κινητικότητά τους. Ένας εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς εξίσου γρήγορος ή παρεμφερούς κόστους θα επηρέαζε τους απαντήσαντες ώστε να επιλέξουν μια πιο φιλική προς το περιβάλλον λύση για μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Για παράδειγμα, από την έναρξη λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας μεταξύ Βαρκελώνης και Μαδρίτης, η κατανομή της χρήσης μεταξύ αεροπορικών και σιδηροδρομικών μέσων μεταφορών σημείωσε μεταβολή από 85 % για τις αεροπορικές μεταφορές και 15 % για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 2008 σε 38 % για τις αεροπορικές μεταφορές και 62 % για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 2016.

συνδέσεις κατά μήκος των κύριων διαδρόμων. Η καλύτερη ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα δικαιώματά τους και η εξασφάλιση αμερόληπτης παροχής ταξιδιωτικών πληροφοριών, μεταξύ άλλων μέσω προσφορών εισιτηρίων, θα ενισχύσει περαιτέρω την ελκυστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών για τους πελάτες.

33. Το 2021, η Επιτροπή θα προτείνει ένα **σχέδιο δράσης για την προώθηση υπηρεσιών διασυνοριακών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων**. Το εν λόγω σχέδιο θα ενισχύσει τις προσπάθειες των κρατών μελών να καταστήσουν ταχύτερες τις κυριότερες συνδέσεις μεταξύ των πόλεων με βελτιωμένη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας, συντονισμό των χρονοδιαγραμμάτων, δημιουργία εφεδρειών τροχαίου υλικού και στοχευμένες βελτιώσεις των υποδομών για την προώθηση νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, ακόμη και κατά τη διάρκεια της νύχτας. Εν προκειμένω πρέπει να διατίθενται πλατφόρμες ή άλλες οργανωτικές δομές ανοικτές σε όλα τα κράτη μέλη. Θα πρέπει να παρέχεται στήριξη στις πιλοτικές υπηρεσίες σε ορισμένες διαδρομές στις οποίες συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς, ενώ με τον συνδυασμό συμβάσεων δημόσιων υπηρεσιών και υπηρεσιών ανοικτής πρόσβασης θα μπορούσαν να υποβληθούν σε δοκιμή διάφορα μοντέλα νέων συνδέσεων και υπηρεσιών με σκοπό την ενίσχυση 15 πιλοτικών έργων έως το 2030.
34. Ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος πρέπει να ενισχυθεί και η Επιτροπή θα εξετάσει **μέτρα για την επέκταση της σιδηροδρομικής αγοράς**²⁷, καλύπτοντας τις ανάγκες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για πρόσβαση σε μεταφορική ικανότητα υψηλής ποιότητας με μεγιστοποίηση της χρήσης σιδηροδρομικών υποδομών. **Η χρήση και η αγορά διασυνοριακών εισιτηρίων πρέπει να γίνουν ευκολότερες**. Αρχής γενομένης από το 2021, η Επιτροπή θα προτείνει κανονιστικά μέτρα που θα δίνουν τη δυνατότητα καινοτόμων και ευέλικτων εισιτηρίων τα οποία θα συνδυάζουν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς και θα παρέχουν στους επιβάτες πραγματικές επιλογές μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα.
35. Σύμφωνα με το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030, η αύξηση του μεριδίου των μαζικών μεταφορών, του περπατήματος και της ποδηλασίας, καθώς και η αύξηση της αυτοματοποιημένης, συνδεδεμένης και πολυτροπικής κινητικότητας, θα μειώσουν δραστικά τη ρύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που οφείλονται στις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις, και θα βελτιώσουν την υγεία και την ευημερία των πολιτών. **Ως εκ τούτου, οι πόλεις είναι και θα πρέπει να παραμείνουν στην πρώτη γραμμή της μετάβασης σε μεγαλύτερη βιωσιμότητα**. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενότερα με πόλεις και κράτη μέλη ώστε να διασφαλίσει ότι όλες οι μεγάλες και μεσαίου μεγέθους πόλεις που αποτελούν αστικούς κόμβους στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα θέσουν σε ισχύ τα οικεία σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας έως το 2030. Τα σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν νέους στόχους, για παράδειγμα, την επίτευξη μηδενικών εκπομπών και μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Οι τρόποι ενεργού κινητικότητας, όπως η ποδηλασία, παρουσιάζουν ανάπτυξη και οι πόλεις ανακοινώνουν πάνω από 2 300 km πρόσθετων υποδομών ποδηλασίας, οι οποίες την επόμενη δεκαετία θα πρέπει να διπλασιαστούν σε 5 000 km ασφαλών διαγραμμισμένων ποδηλατολωρίδων. Η Επιτροπή εξετάζει επίσης τον σχηματισμό αποστολής στον τομέα των κλιματικά ουδέτερων και έξυπνων πόλεων²⁸ ως στρατηγική προτεραιότητα κοινής δράσης για την επίτευξη της απανθρακοποίησης σε μεγάλο αριθμό ευρωπαϊκών πόλεων έως το 2030.

²⁷ Ειδικότερα, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την αλληλεπίδραση μεταξύ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 και της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ.

²⁸ Οι ευρωπαϊκές αποστολές έρευνας και καινοτομίας θα έχουν ως στόχο την παροχή λύσεων σε ορισμένες από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κόσμος μας. Αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του προγράμματος-πλαίσου «Ορίζων Ευρώπη» που αρχίζει το 2021. https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_el

36. Η απρόσκοπτη πολυτροπικότητα που παρέχεται χάρη στις ψηφιακές λύσεις είναι ζωτικής σημασίας στις αστικές και προαστιακές περιοχές. Η αύξηση των πιέσεων που ασκούνται στα συστήματα μεταφοράς επιβατών έχει τυνώσει **τη ζήτηση για νέες και καινοτόμες λύσεις**, όπου διάφορες υπηρεσίες μεταφορών ενσωματώνονται σε μια υπηρεσία προσβάσιμη κατά παραγγελία, κατά την έννοια της «κινητικότητας ως υπηρεσίας» (Mobility as a Service – MaaS). Παράλληλα, σε πολλές πόλεις παρατηρείται μετάβαση σε υπηρεσίες κοινόχρηστης και συνεργατικής κινητικότητας (κοινόχρηστα αυτοκίνητα, ποδήλατα, μίσθωση οχημάτων και άλλες μορφές μικροκινητικότητας), οι οποίες διευκολύνονται από την εμφάνιση ενδιάμεσων πλατφορμών και, κατά συνέπεια, συμβάλλουν στη μείωση του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν καθημερινά.
37. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη πρέπει να ανταποκρίνονται στις προσδοκίες των πολιτών τους για καθαρότερο αέρα, λιγότερο θόρυβο και κυκλοφοριακή συμφόρηση, και εξάλειψη των θανάτων στις αστικές οδικές μεταφορές. Με την αναθεώρηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα που στοχεύει στην προαγωγή και τη στήριξη των σχετικών βιώσιμων και υγιών τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή θα συμβάλει στη **βελτίωση του ισχύοντος ευρωπαϊκού πλαισίου για την αστική κινητικότητα**. Απαιτείται σαφέστερη καθοδήγηση σχετικά με τη διαχείριση της κινητικότητας σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, μεταξύ άλλων για βελτίωση του πολεοδομικού σχεδιασμού και της συνδεσιμότητας με αστικές και προαστιακές περιοχές, ώστε να παρέχονται στους εργαζόμενους που μετακινούνται καθημερινά επιλογές βιώσιμης κινητικότητας. Οι ευρωπαϊκές πολιτικές και η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει επίσης να αντικατοπτρίζουν τη σημασία της αστικής κινητικότητας για τη συνολική λειτουργία του ΔΕΔ-Μ, με διατάξεις που θα παρέχουν λύσεις «πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου» οι οποίες περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, κόμβους πολυτροπικής κινητικότητας, εγκαταστάσεις στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία, και ασφαλείς υποδομές για περπάτημα και ποδηλασία.
38. Η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους που θα διασφαλίζουν ότι οι επιβατικές μεταφορές κατά παραγγελία (ταξί και ιδιωτικά ενοικιαζόμενα οχήματα) μπορούν να καταστούν περισσότερο βιώσιμες και μπορούν να παρέχουν αποδοτικές υπηρεσίες στους πολίτες, ενώ παράλληλα θα διατηρείται η εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και θα επιλύονται ζητήματα κοινωνικού χαρακτήρα και ασφάλειας. Η Επιτροπή θα **βοηθήσει επίσης τις πόλεις να εκσυγχρονίσουν την εργαλειοθήκη πολιτικής τους**, μεταξύ άλλων σε τομείς όπως η μικροκινητικότητα, και να στηρίξουν τη σύναψη συμβάσεων προμήθειας²⁹ οχημάτων μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων και των πορθμείων, και τις συναφείς υποδομές. Η βελτίωση της ενημέρωσης για τις ζώνες χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, σε συνδυασμό με τις κοινές ετικέτες και τις ψηφιακές λύσεις για οχήματα, μπορούν να συμβάλουν στη διατήρηση της εύρυθμης λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και στη διευκόλυνση της άσκησης των θεμελιωδών ελευθεριών.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 4 – ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

39. Στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ζητείται να στραφεί ένα σημαντικό μέρος του 75 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς προς τις **σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές**. Οι **θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων** και τα αποδοτικά οχήματα μηδενικών εκπομπών μπορούν επίσης να

²⁹ Για παράδειγμα, ο κύριος στόχος της πρωτοβουλίας της Επιτροπής «Μεγάλοι αγοραστές στον τομέα του κλίματος και του περιβάλλοντος» είναι να ενισχύσει τη διάδοση στρατηγικών δημόσιων συμβάσεων στην Ευρώπη μέσω συμπράξεων μεγάλων αγοραστών του δημόσιου τομέα, όπως πόλεις, περιφέρειες, νοσοκομεία, κεντρικές αρχές προμηθειών, επιχειρήσεις κοινής ωφελείας κ.λπ. που εργάζονται επί συγκεκριμένων έργων και αντιμετωπίζουν παρόμοιες προκλήσεις. Ο εν λόγω στόχος επιτυγχάνεται με την προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ μεγάλων αγοραστών σε στρατηγικές δημόσιες συμβάσεις, με σκοπό να δοθεί ώθηση στην αγορά καινοτόμων προϊόντων, υπηρεσιών και έργων.

συμβάλλουν στον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Ως εκ τούτου, απαιτείται άμεση ανάληψη δράσης, δεδομένης της περιορισμένης προόδου που έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής: για παράδειγμα, το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών στις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκε στο 17,9 % έως το 2018³⁰, ενώ ανερχόταν σε 18,3 % το 2011.

40. Για τη στήριξη του οικολογικού προσανατολισμού των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, το **υφιστάμενο πλαίσιο για τις διατροπικές μεταφορές χρειάζεται σημαντική αναμόρφωση** και πρέπει να μετατραπεί σε αποτελεσματικό εργαλείο. Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αναθεώρησης του κανονιστικού πλαισίου, όπως η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές, και η θέσπιση οικονομικών κινήτρων τόσο για τις μεταφορές όσο και για τις υποδομές. Οι μηχανισμοί παροχής κινήτρων θα πρέπει να βασίζονται σε αμερόληπτη παρακολούθηση επιδόσεων, σύμφωνα με ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη μέτρηση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών και του τομέα της εφοδιαστικής.
41. **Η πολυτροπική εφοδιαστική πρέπει να αποτελεί μέρος του εν λόγω μετασχηματισμού**, τόσο εντός όσο και εκτός αστικών περιοχών. Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου έχει αλλάξει σε σημαντικό βαθμό τα καταναλωτικά μοντέλα, αλλά πρέπει να ληφθεί υπόψη το εξωτερικό κόστος εκατομμυρίων παραδόσεων, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των κενών και περιττών δρομολογίων. Επομένως, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει και τη διάσταση της μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω ειδικών σχεδίων βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής. Τα εν λόγω σχέδια θα επιταχύνουν τη διάδοση λύσεων μηδενικών εκπομπών που είναι ήδη διαθέσιμες, όπως, για παράδειγμα, ποδήλατα μεταφοράς φορτίου, αυτοματοποιημένες παραδόσεις και δρόμοι (μη επανδρωμένα αεροσκάφη), και την καλύτερη αξιοποίηση των εσωτερικών πλωτών οδών εντός των πόλεων.
42. Σε ορισμένα μέρη της Ευρώπης, είναι έντονη η **έλλειψη υποδομών μεταφόρτωσης** και, ιδίως, χερσαίων πολυτροπικών τερματικών σταθμών, και θα πρέπει να δοθεί σε αυτά ύψιστη προτεραιότητα. Θα πρέπει να καλυφθούν οι ελλείπουσες συνδέσεις στην υποδομή πολυτροπικών μεταφορών. Επιπλέον, το σύστημα μεταφορών θα πρέπει να λειτουργεί πιο αποδοτικά στο σύνολό του, με βελτιωμένες τεχνολογίες μεταφόρτωσης. Η ΕΕ χρειάζεται την πολυτροπική ανταλλαγή δεδομένων, όπως και έξυπνα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Σε τελική ανάλυση, όλοι οι τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων πρέπει να συγκλίνουν μέσω πολυτροπικών τερματικών σταθμών και η Επιτροπή θα αναλάβει πρωτοβουλίες ώστε οι χρηματοδοτικές και άλλες πολιτικές της ΕΕ, μεταξύ των οποίων η στήριξη της E&K, να στραφούν περισσότερο προς την αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων, τηρουμένων στο ακέραιο των διεθνών υποχρεώσεων της Ένωσης. Σε αυτόν τον στόχο θα συμβάλει περαιτέρω η αναθεώρηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων, οι οποίοι ήδη προβλέπουν ένα ευέλικτο πλαίσιο για τη δημόσια χρηματοδότηση της πολυτροπικότητας.
43. Τα τελευταία χρόνια, καινοτόμες εταιρείες έχουν αποδείξει ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να λειτουργούν με αξιοπιστία και να είναι ελκυστικές για τους πελάτες. Ωστόσο, πολλοί εγχώριοι κανόνες και τεχνικά εμπόδια εξακολουθούν να αποτελούν φραγμό στις επιδόσεις. Οι **σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές χρειάζονται μεγάλη ώθηση** με την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας, την ενίσχυση του διασυνοριακού συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των διαχειριστών

³⁰ Περίπου το ήμισυ του συνόλου των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών είναι διασυνοριακής φύσεως. Αυτό προσδίδει στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση και τις καθιστά ακόμα πιο ευάλωτες στην έλλειψη διαλειτουργικότητας και συνεργασίας μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων που μπορούν να επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Τα φορτία που συνήθως μεταφέρονται σιδηροδρομικώς, όπως οι πρώτες ύλες, έχουν υποστεί τεράστιο βιομηχανικό μετασχηματισμό και η αυξανόμενη παραγωγή αγαθών «just-in-time» υψηλότερης αξίας απαιτεί διαφορετικές υπηρεσίες.

σιδηροδρομικής υποδομής, τη βελτίωση της συνολικής διαχείρισης του σιδηροδρομικού δικτύου και την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, όπως ψηφιακές και αυτόματες διατάξεις ζεύξης. Η Επιτροπή θα προτείνει την αναθεώρηση των κανονισμών που διέπουν τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η ενσωμάτωση των εν λόγω διαδρόμων σε «ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών» εστιάζοντας σε άμεσα οφέλη, όπως μήκος αμαξοστοιχιών, περιτύπωμα φόρτωσης και βελτίωση επιχειρησιακών κανόνων, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση σημαντικών ελλειπουσών συνδέσεων και την προσαρμογή του κεντρικού δικτύου ώστε να μπορεί να ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις των εμπορευματικών μεταφορών, θα ενισχύσουν τις δράσεις μας στο πεδίο των υποδομών, με στόχο την προώθηση των διατροπικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα προτείνει τη βελτίωση των κανόνων σχετικά με την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρόμων σύμφωνα με το τρέχον έργο για τον επανασχεδιασμό των πινάκων δρομολογίων, με σκοπό την παροχή πρόσθετων, ευέλικτων σιδηροδρομικών διαδρομών. Η εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανόνων σχετικά με τον θόρυβο από τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα συμβάλει στην άμβλυνση των σχετικών ανησυχιών.

44. Ομοίως, ενώ τα διαδοχικά προγράμματα³¹ δράσης έχουν βοηθήσει τις **εσωτερικές πλωτές μεταφορές** να διατηρήσουν σε μεγάλο βαθμό το μερίδιο μεταφορών³² τους, είναι απαραίτητο να ληφθούν μέτρα για τη διατήρηση του εν λόγω επιτεύγματος και την αξιοποίηση του ανεκμετάλλετου δυναμικού με βιώσιμο τρόπο, κατά μήκος των διαδρόμων ΔΕΔ-Μ και σε όσα αστικά κέντρα οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές μπορούν να δώσουν πιο οικολογικό χαρακτήρα στο τελευταίο χιλιόμετρο της αστικής εφοδιαστικής. Η Επιτροπή θα δρομολογήσει το πρόγραμμα NAIADES III (Πρόγραμμα Δράσης και Ανάπτυξης της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη) για να αξιοποιήσει το εν λόγω δυναμικό αντιμετωπίζοντας τις βασικές προκλήσεις, όπως είναι η ανάγκη ανανέωσης των στόλων φορτηγίδων και η βελτίωση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση, ενώ παράλληλα θα διασφαλίσει την πλήρη συμμόρφωση με τις περιβαλλοντικές πολιτικές, ιδίως με την οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα και την οδηγία για τους οικοτόπους.
45. Επιπλέον, με τη στήριξη του ΔΕΔ-Μ για τις θαλάσσιες αρτηρίες επιτεύχθηκε αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών με πιο βιώσιμο τρόπο, μέσω των **θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων**. Η ΕΕ πρέπει πλέον να δώσει το παράδειγμα και να καταστήσει τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές βιώσιμες, έξυπνες και ανθεκτικές.

Ορόσημα³³ σχετικά με τη μετατόπιση περισσότερων δραστηριοτήτων προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς:

- 4) *Οι προγραμματισμένες μαζικές μετακινήσεις αποστάσεων κάτω των 500 km θα πρέπει να έχουν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2030 εντός της ΕΕ.*
- 5) *Η κυκλοφορία σε σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας θα διπλασιαστεί έως το 2030 και θα τριπλασιαστεί έως το 2050³⁴.*
- 6) *Έως το 2030, θα υπάρχουν τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις στην Ευρώπη.*
- 7) *Η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα αυξηθεί κατά 50 % έως το 2030 και θα διπλασιαστεί έως το 2050³⁵.*

³¹ NAIADES I και II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³² Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές σημείωσαν αύξηση κατά 6 % μεταξύ 2005 και 2017.

³³ Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται τα εν λόγω ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για μια βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας.

³⁴ Σε σχέση με το 2015.

³⁵ Σε σχέση με το 2015.

8) Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα αυξηθούν κατά 25 % έως το 2030 και κατά 50 % έως το 2050³⁶.

2.3 Πρέπει να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα για τη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών

46. Στο πλαίσιο του τρίτου πυλώνα της προσέγγισής μας, **πρέπει να ενισχυθούν τα κίνητρα που θα ωθήσουν τους χρήστες του τομέα των μεταφορών να πραγματοποιούν πιο βιώσιμες επιλογές.** Τα εν λόγω κίνητρα είναι κυρίως οικονομικά, δηλαδή η τιμολόγηση του άνθρακα, η φορολόγηση και η χρέωση τελών υποδομής, αλλά θα πρέπει να συμπληρώνονται από βελτιωμένη ενημέρωση των χρηστών.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 5 – ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΚΑΛΥΤΕΡΩΝ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΣΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ

47. Παρά τις μακροχρόνιες δεσμεύσεις πολιτικής για δίκαιη και αποδοτική τιμολόγηση στον τομέα των μεταφορών, η πρόοδος που σημειώθηκε ήταν περιορισμένη. Οι **αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει»** πρέπει να εφαρμοστούν άμεσα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Μόνο το εξωτερικό κόστος τους που σχετίζεται με το περιβάλλον³⁷ ανέρχεται σε 388 δισ. EUR ετησίως. Με την εσωτερίκευση αυτού του εξωτερικού κόστους, οι χρήστες των μεταφορών θα επωμίζονται το πλήρες κόστος αντί να το μετακυλίσουν στην υπόλοιπη κοινωνία και, με τον τρόπο αυτόν, θα πυροδοτηθεί μια διαδικασία επιδίωξης πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς με χαμηλότερο εξωτερικό κόστος. **Επομένως, η Επιτροπή θα υλοποιήσει μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων για τη δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.** Η εμπορία εκπομπών, τα τέλη υποδομής, οι φόροι επί της ενέργειας και των οχημάτων πρέπει να συγκλίνουν σε μια αμοιβαία συμβατή, συμπληρωματική και συνεκτική πολιτική.

48. Ειδικότερα, **το ΣΕΔΕ της ΕΕ αποτελεί το πιο σημαντικό μέσο τιμολόγησης του άνθρακα** για την εσωτερίκευση του κόστους των εκπομπών CO₂. Η Επιτροπή θα προτείνει την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Όσον αφορά τις αερομεταφορές, θα υποβληθεί πρόταση για την αναθεώρηση της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, με στόχο κυρίως τη μείωση των δικαιωμάτων εκπομπής του ΣΕΔΕ που κατανέμονται δωρεάν στις αεροπορικές εταιρείες. Όπως έχει ήδη ανακοινωθεί στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η περαιτέρω επέκταση του συστήματος θα μπορούσε να συμπεριλάβει τις εκπομπές από τις οδικές μεταφορές, εκπονείται δε επί του παρόντος σχετική εκτίμηση επιπτώσεων. Τα έσοδα από το ΣΕΔΕ της ΕΕ μπορούν να επενδυθούν στην Ε&Κ της ΕΕ για περαιτέρω μείωση των εκπομπών. Η Επιτροπή θα προτείνει επίσης την εφαρμογή του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) του ΔΟΠ³⁸ μέσω της αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ εντός του 2021. Όσον αφορά τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), η ΕΕ θα προωθήσει τις

³⁶ Σε σχέση με το 2015.

³⁷ Η μελέτη «Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities» (Ιούνιος 2019), κάλυψε τις άμεσες εκπομπές CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων, τις έμμεσες εκπομπές CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων από την παραγωγή ενέργειας, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τα υψηλά επίπεδα θορύβου και την πρόκληση ζημίας σε οικοτόπους. Το σύνολο των φόρων και των τελών που εισπράττονται από τον τομέα εκτιμάται ότι ανέρχεται σε τουλάχιστον 340 δισ. EUR. Σύμφωνα με τη μελέτη, το κόστος λόγω καθυστερήσεων που οφείλονται στη συμφόρηση ανέρχεται στο επιπρόσθετο ποσό των 228 δισ. EUR. Το εξωτερικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων εκτιμάται σε 250 δισ. EUR. Στη μελέτη εκτιμάται επίσης ότι το συνολικό κόστος υποδομής ανέρχεται σε 256 δισ. EUR. Όσον αφορά τους λιμένες και τους αερολιμένες, το σύνολο των φόρων και του κόστους υποδομής καλύπτουν μόνο τους κυριότερους λιμένες και αερολιμένες. Τα στοιχεία αφορούν τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ.

Πηγή: μελέτη «Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities» (Ιούνιος 2019) https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

συζητήσεις σχετικά με τα μέσα βασιζόμενα στην αγορά, ως μεσοπρόθεσμο μέτρο για την υλοποίηση της στρατηγικής μείωσης των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου.

49. **Οι επιδοτήσεις ορυκτών καυσίμων θα πρέπει να σταματήσουν.** Στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας φορολόγησης της ενέργειας, η Επιτροπή θα έχει ως στόχο την εναρμόνιση της φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας με τις πολιτικές της ΕΕ σχετικά με την ενέργεια και το κλίμα. Κατά την εκτίμηση επιπτώσεων που εκπονείται επί του παρόντος, εντός του 2021 θα εξεταστούν εις βάθος οι υφιστάμενες φοροαπαλλαγές, μεταξύ άλλων, για τα αεροπορικά και θαλάσσια καύσιμα, και θα διερευνηθεί ο βέλτιστος τρόπος αντιμετώπισης τυχόν κενά στη νομοθεσία. Η φορολόγηση του ενεργειακού περιεχομένου διαφόρων καυσίμων θα πρέπει να εναρμονιστεί περισσότερο και θα πρέπει να παρέχονται καλύτερα κίνητρα για τη διάδοση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων μεταφοράς.
50. **Απαιτείται σημαντική πρόοδος όσον αφορά την αποτελεσματική επιβολή τελών για τη χρήση υποδομών,** ιδίως στις οδικές μεταφορές. Αυτό είναι σημαντικό για την εσωτερίκευση του κόστους ζημιών στις υποδομές αλλά είναι και επιτακτικό για την κάλυψη του κόστους ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης για την κοινωνία. Η Επιτροπή προτρέπει ένθερμα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να λάβουν μέτρα σε συνέχεια της πρότασης της Επιτροπής για τροποποίηση της οδηγίας για την ευρωβινιέτα κατά τρόπο που συνάδει με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Ένα έξυπνο σύστημα επιβολής τελών για τη χρήση του οδικού δικτύου με βάση την καλυπτόμενη απόσταση και διαφορετικές χρεώσεις ανάλογα με τον τύπο του οχήματος και τον χρόνο χρήσης, θα αποτελέσει αποτελεσματικό εργαλείο για την παροχή κινήτρων για βιώσιμες και οικονομικά αποδοτικές επιλογές, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
51. Επί του παρόντος, ούτε οι ιδιώτες που προγραμματίζουν ένα ταξίδι ούτε οι μεταφορείς / φορείς εκμετάλλευσης εφοδιαστικής που διοργανώνουν μια παράδοση δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι δεν λαμβάνουν **κατάλληλη πληροφόρηση**, μεταξύ άλλων, για τις διαθέσιμες εναλλακτικές. **Η πιο βιώσιμη επιλογή θα πρέπει να αναφέρεται με σαφήνεια.** Με την επαρκή πληροφόρηση σχετικά με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και μια πιο συστηματική δυνατότητα για τους καταναλωτές να αντισταθμίζουν οικειοθελώς τις μετακινήσεις τους, οι καταναλωτές και οι επιχειρήσεις θα ενδυναμωθούν ώστε να πραγματοποιούν πιο βιώσιμες επιλογές παραδόσεων και μετακινήσεων.
52. Για αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή προτίθεται να **θεσπίσει ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για την εναρμονισμένη μέτρηση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου του τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής**, βασιζόμενο σε παγκόσμια πρότυπα, το οποίο θα μπορεί εν συνεχεία να χρησιμοποιηθεί ώστε να παράσχει στις επιχειρήσεις και τους τελικούς χρήστες μια εκτίμηση του αποτυπώματος άνθρακα των επιλογών τους και να τονώσει τη ζήτηση, από πλευράς τελικών χρηστών και καταναλωτών, πιο βιώσιμων λύσεων μεταφοράς και κινητικότητας, ενώ παράλληλα θα αποφεύγεται η προβολή ψευδοοικολογικής ταυτότητας. Πληροφορίες σχετικά με το αποτύπωμα άνθρακα μιας συγκεκριμένης διαδρομής θα μπορούσε να καταστεί νέο δικαίωμα των επιβατών και, εν προκειμένω, θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.
53. Η ικανότητά μας να μειώσουμε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις εξαρτάται κατά ένα σημαντικό μέρος από τις επιλογές μας. Το **ευρωπαϊκό σύμφωνο για το κλίμα** θα παρουσιάσει και θα υποστηρίξει την πληθώρα επιλογών που έχουν οι πολίτες στη διάθεσή τους για να μετακινούνται αποδοτικά, με πιο υγιεινούς τρόπους που συνεπάγονται λιγότερη ρύπανση. Διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ευαισθητοποίηση και την προώθηση της συμμετοχής στη μετάβαση προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και συμβάλλει

στην ανάληψη δράσης υπέρ στρατηγικών οικολογικής κινητικότητας εταιρειών και πόλεων.

Ορόσημα³⁹ σχετικά με την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών, μεταξύ άλλων, μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ:

- 9) Έως το 2030, οι σιδηροδρομικές και πλωτές διατροφικές μεταφορές θα είναι σε θέση να ανταγωνίζονται ισότιμα τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές στην ΕΕ⁴⁰.
- 10) Το σύνολο του εξωτερικού κόστους των μεταφορών στην ΕΕ θα καλύπτεται από τους χρήστες των μεταφορών το αργότερο έως το 2050.

3 ΎΕΥΠΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΑΔΙΑΛΕΙΠΤΗΣ, ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΑΙ ΑΠΟΛΟΤΙΚΗΣ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

54. Οι πολίτες θα πρέπει να έχουν μια απρόσκοπτη πολυτροπική εμπειρία καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους, χάρη σε ένα σύνολο επιλογών βιώσιμης κινητικότητας, οι οποίες θα καθοδηγούνται ολοένα και περισσότερο από την ψηφιοποίηση και τον αυτοματισμό. Καθώς η καινοτομία θα διαμορφώνει στο μέλλον την κινητικότητα επιβατών και εμπορευμάτων, θα πρέπει να εφαρμόζεται το κατάλληλο πλαίσιο και οι κατάλληλοι παράγοντες, ώστε να διευκολυνθεί η εν λόγω μετάβαση η οποία μπορεί να καταστήσει το σύστημα μεταφορών πιο αποδοτικό και βιώσιμο.
55. Η δημόσια και κοινωνική αποδοχή διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επιτυχία της μετάβασης και, γι' αυτόν τον λόγο, μεταξύ άλλων, οι ευρωπαϊκές αξίες, τα πρότυπα δεοντολογίας, η ισότητα, οι κανόνες προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής θα τηρούνται πλήρως, θα βρίσκονται στο επίκεντρο των προσπαθειών και θα δοθεί η ύψιστη προτεραιότητα στην κυβερνοασφάλεια.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 6 – ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗΣ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

56. Η ΕΕ πρέπει να αξιοποιήσει πλήρως τις έξυπνες ψηφιακές λύσεις και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Τα συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα συστήματα έχουν τεράστιες δυνατότητες για να βελτιώσουν ουσιαστικά τη λειτουργία ολόκληρου του συστήματος μεταφορών και να συμβάλουν στους στόχους βιωσιμότητας και ασφάλειας. Οι δράσεις θα εστιάσουν στη στήριξη της ενοποίησης των τρόπων μεταφοράς σε ένα λειτουργικό πολυτροπικό σύστημα.
57. Η Ευρώπη πρέπει να αδράξει τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται με τη **συνδεδεμένη, συνεργατική και αυτοματοποιημένη κινητικότητα (ΣΣΑΚ)**. Η ΣΣΑΚ μπορεί να προσφέρει κινητικότητα σε όλους, να εξοικονομήσει πολύτιμο χρόνο και να βελτιώσει την οδική ασφάλεια. Η Επιτροπή θα προωθήσει την έρευνα και την καινοτομία, πιθανόν με μια νέα ευρωπαϊκή σύμπραξη για τη ΣΣΑΚ που προβλέπεται στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και με άλλες συμπράξεις που έχουν ως αντικείμενο τις ψηφιακές τεχνολογίες. Οι εν λόγω συμπράξεις είναι σημαντικές για την ανάπτυξη και την εφαρμογή κοινού, συνεκτικού και μακροπρόθεσμου ευρωπαϊκού θεματολογίου για την έρευνα και την καινοτομία συγκεντρώνοντας παράγοντες από ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα. Η ΕΕ πρέπει να διασφαλίσει ότι οι προσπάθειες συντονίζονται ικανοποιητικά και ότι τα αποτελέσματα γίνονται αισθητά στην αγορά. Για παράδειγμα, πρέπει να αντιμετωπιστεί η έλλειψη εναρμόνισης και συντονισμού των σχετικών κανόνων που σχετίζονται με την

³⁹ Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται τα εν λόγω ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για μια βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας.

⁴⁰ Όσον αφορά το μερίδιο του εξωτερικού κόστους που έχει εσωτερικευθεί.

κυκλοφορία και την αστική ευθύνη για αυτοματοποιημένα οχήματα. Το όραμα είναι να καταστεί η Ευρώπη παγκόσμια ηγετική δύναμη στην ανάπτυξη και την εγκατάσταση υπηρεσιών και συστημάτων ΣΣΑΚ και, ως εκ τούτου, να ενισχυθεί σημαντικά η ευρωπαϊκή πρωτοπορία στον τομέα των ασφαλών και βιώσιμων οδικών μεταφορών⁴¹.

58. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τις επιλογές **για την περαιτέρω στήριξη ασφαλών, έξυπνων και βιώσιμων οδικών μεταφορών** στο πλαίσιο υπάρχοντος οργανισμού ή άλλου φορέα. Ο εν λόγω φορέας θα μπορούσε να στηρίζει την εγκατάσταση και τη διαχείριση ευφών συστημάτων μεταφορών και βιώσιμης συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Θα μπορούσε να διευκολύνει την κατάρτιση συναφών τεχνικών κανόνων, όπως, για παράδειγμα, η χρήση αυτοματοποιημένων οχημάτων σε διασυνοριακό επίπεδο και η εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, που προβλέπονται από την ενωσιακή νομοθεσία και εκδίδονται από την Επιτροπή. Οι εν λόγω κανόνες θα δημιουργήσουν με τη σειρά τους συνέργειες σε όλα τα κράτη μέλη. Θα μπορούσε, για παράδειγμα, να καταρτίζει σχέδια μεθόδων τεχνικού ελέγχου και να εκτελεί άλλα καθήκοντα ειδικά για την οδική ασφάλεια, καθώς και να συλλέγει συναφή δεδομένα. Θα μπορούσε επίσης να επιτελεί ειδικά καθήκοντα στον τομέα των οδικών μεταφορών σε περιόδους σοβαρών διαταραχών, όπως η πανδημία COVID-19 κατά την οποία ήταν επιτακτική η ανάγκη έκτακτων μέτρων και λύσεων, όπως οι πράσινες λωρίδες⁴².
59. Ο **προγραμματισμός και η αγορά εισιτηρίων για πολυτροπικά ταξίδια** αποτελεί περίπλοκη διαδικασία, καθώς δεν υπάρχει ένα ευνοϊκό πλαίσιο ενοποιημένων υπηρεσιών πληροφόρησης, έκδοσης εισιτηρίων και πληρωμών για πολυτροπικές μεταφορές σε επίπεδο ΕΕ. Για να καλυφθεί αυτή η έλλειψη θα πρέπει να αντιμετωπιστούν η ανεπαρκής διαθεσιμότητα και προσβασιμότητα των δεδομένων, η ανεπαρκής συνεργασία μεταξύ προμηθευτών και πωλητών, η απουσία ψηφιακών εισιτηρίων σε ορισμένες περιπτώσεις, η ανεπαρκής διαλειτουργικότητα των συστημάτων πληρωμών και η ύπαρξη διαφορετικών συμφωνιών αδειοδότησης και διανομής. Η ΕΕ πρέπει να αλλάξει ριζικά το νομικό της πλαίσιο, ώστε να στηριχθούν η πληροφόρηση για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, οι υπηρεσίες κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων και, ταυτόχρονα, να εξεταστούν τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των επιγραμμικών ενδιάμεσων και των παρόχων πολυτροπικών ψηφιακών υπηρεσιών που πωλούν υπηρεσίες έκδοσης εισιτηρίων και/ή κινητικότητας. Η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον η κοινοχρησία δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ναύλων, στις υπηρεσίες οδικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τις συμφωνίες πώλησης, είναι κατάλληλη για τον επιδιωκόμενο σκοπό. Εν τω μεταξύ, οι έξυπνες και διαλειτουργικές υπηρεσίες πληρωμής και τα εισιτήρια απαιτούν περαιτέρω ανάπτυξη· η θέσπισή τους ως τυποποιημένη απαίτηση σε κάθε σχετική δημόσια σύμβαση θα προαγάγει την ευρύτερη χρήση τους.
60. Το όραμα της απρόσκοπτης ταξιδιωτικής εμπειρίας και της ψηφιοποίησης της ανταλλαγής πληροφοριών είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον τομέα των χερσαίων μεταφορών. **Η μελλοντική κινητικότητα θα πρέπει να προσφέρει μη έντυπες επιλογές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς**, τόσο για τους επαγγελματίες όσο και τους ιδιώτες οδηγούς. Τα ψηφιακά πιστοποιητικά για οδηγούς και οχήματα και οι πληροφορίες περί εμπορευματικών μεταφορών, για παράδειγμα, με τη μορφή ηλεκτρονικών δελτίων αποστολής, η εύκολη και οικονομικά προσιτή χρήση των διασυνοριακών ενοικιάσεων αυτοκινήτων, οι ανέπαφες

⁴¹ Άλλες συμπράξεις που εστιάζουν σε βασικά ζητήματα φορητότητας των δεδομένων θα πρέπει να προστατεύουν τους χρήστες και να τους προσφέρουν σαφή και καθαρή εικόνα ως προς τον τρόπο με τον οποίο τα δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ή να διαβιβαστούν.

⁴² C(2020) 1897 final Ανακοίνωση «όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών» και COM(2020) 685 final Ανακοίνωση «σχετικά με την αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19»

πληρωμές για στάθμευση και διόδια και η καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με περιοχές στις οποίες οι πόλεις ή οι τοπικές αρχές επιβάλλουν περιορισμούς στη χρήση αυτοκινήτου για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, θα συνέβαλαν όλα σε μια ομαλότερη εμπειρία οδήγησης. Η διαθεσιμότητα ηλεκτρονικών πιστοποιητικών και πληροφοριών περί εμπορευματικών μεταφορών θα διευκολύνει επίσης την ψηφιακή επιβολή του νόμου, ενώ η παρακολούθηση και ο εντοπισμός εμπορευμάτων σε πραγματικό χρόνο θα αποτελέσει σημαντικό βήμα προς την ολοκλήρωση της ψηφιακής ενιαίας αγοράς, της οικονομίας σε πραγματικό χρόνο και της πράσινης μετάβασης.

61. Για τη δημιουργία ενός πραγματικά έξυπνου συστήματος μεταφορών, πρέπει να εξεταστούν επίσης **η αποδοτική κατανομή της μεταφορικής ικανότητας και η διαχείριση της κυκλοφορίας**, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο κρίσης χωρητικότητας και να μειωθούν οι εκπομπές CO₂. Η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (στο εξής: ERTMS) και του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού παραμένει προτεραιότητα της Επιτροπής και του μέσου ανάκαμψης «Next Generation EU»: οι επενδύσεις στην ανάπτυξη του συνυπολογίζονται πλήρως στους στόχους για τις ψηφιακές δαπάνες και σε σημαντικό βαθμό στους στόχους για τις δαπάνες για το κλίμα. Απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για την ανάπτυξη αυτοματοποιημένων συστημάτων αμαξοστοιχίας και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), για παράδειγμα, μέσω κοινών επιχειρήσεων. Η Επιτροπή εξετάζει επί του παρόντος σχετικές κοινές επιχειρήσεις για το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη» [π.χ. κοινές επιχειρήσεις «Shift2Rail» (S2R) και SESAR) και άλλες μελλοντικές συμπράξεις στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος. Η περαιτέρω ανάπτυξη των συστημάτων παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (VTMIS) θα διευκολύνει την ασφαλή διάδοση αυτοματοποιημένων και αυτόνομων θαλάσσιων μεταφορών.
62. Για την υλοποίηση της αυτοματοποίησης των σιδηροδρόμων και της διαχείρισης κυκλοφορίας στις κύριες διασυνοριακές σιδηροδρομικές γραμμές, η Επιτροπή θα προτείνει την **επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας**, με σκοπό την ένταξη νέων τεχνολογιών, όπως το 5G και τα δορυφορικά δεδομένα, καθώς και την παροχή εύκολα αναβαθμίσιμης και κοινής αρχιτεκτονικής συστήματος. Αυτό είναι αναγκαίο έτσι ώστε το ERTMS να μπορεί να βρίσκεται στο επίκεντρο του ψηφιακού σιδηροδρομικού συστήματος⁴³.
63. Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, η βελτίωση της αποδοτικότητας της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) προσφέρει τεράστιες δυνατότητες για τον εκσυγχρονισμό και τη βιωσιμότητα, συμβάλλοντας στη μείωση της πλεονάζουσας κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO₂ που προκαλούνται λόγω των μη αποδοτικών πτήσεων και του κατακερματισμού του εναέριου χώρου⁴⁴. Η **ολοκλήρωση και η αποτελεσματική υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού** θα διευκολύνουν επίσης την ταξιδιωτική εμπειρία: ο εκσυγχρονισμός του κανονιστικού πλαισίου και της ψηφιακής υποδομής διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας θα συμβάλει στη μείωση των σημείων συμφόρησης, με αποτέλεσμα μεγαλύτερη ακρίβεια στην αναχώρηση και άφιξη των πτήσεων. Η νομοθετική διαδικασία όσον αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό θα πρέπει συνεπώς να ολοκληρωθεί χωρίς καθυστέρηση.

⁴³ Κατά αυτόν τον τρόπο, θα επιταχυνθούν τόσο η ψηφιοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών με το μελλοντικό σιδηροδρομικό σύστημα κινητών επικοινωνιών (FRMCS) όσο και η υλοποίηση της έννοιας «Gigabit Train».

⁴⁴ Με τον τρόπο αυτόν, οι εκπομπές από τις αερομεταφορές μπορούν να μειωθούν κατά έως και 10 % και η διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας θα μπορούσε επίσης να συμβάλει στην αντιμετώπιση των κλιματικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂.

64. Η **προορατική διαμόρφωση της μελλοντικής κινητικότητάς μας με την ανάπτυξη και την επικύρωση νέων τεχνολογιών και υπηρεσιών αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διατήρηση του προβαδίσματος**. Ως εκ τούτου, η ΕΕ θα θεσπίσει ευνοϊκούς όρους για την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και υπηρεσιών και θα παράσχει όλα τα απαραίτητα νομοθετικά εργαλεία για την επικύρωσή τους. Στο προσεχές μέλλον, αναμένουμε την εμφάνιση και ευρύτερη χρήση δρόμων (μη επανδρωμένων αεροσκαφών) σε εμπορικές εφαρμογές, αυτόνομων οχημάτων, συστημάτων hyperloop, αεροσκαφών υδρογόνου, ηλεκτρικών ατομικών αερολυσθαινόντων οχημάτων, ηλεκτρικών πλωτών μεταφορών και καθαρής αστικής εφοδιαστικής. Ένα **ευνοϊκό περιβάλλον για τέτοιου είδους ρηξικέλευθες τεχνολογίες κινητικότητας αποτελεί βασικό παράγοντα**, ώστε να καταστεί η ΕΕ μείζων πόλος έλξης για ανάπτυξη καινοτομιών. Οι νεοφυείς επιχειρήσεις και φορείς ανάπτυξης τεχνολογιών χρειάζονται ένα ευέλικτο κανονιστικό πλαίσιο για την πιλοτική δοκιμή και διάδοση των προϊόντων τους. Η Επιτροπή θα εργαστεί για τη διευκόλυνση των ελέγχων και των δοκιμών και για να δημιουργήσει ένα κανονιστικό περιβάλλον που θα είναι κατάλληλο για καινοτομίες, ώστε να υποστηρίξει την εμπορική προώθηση λύσεων στην αγορά.
65. Η Επιτροπή θα **προωθήσει την έρευνα και την ανάπτυξη καινοτόμων και βιώσιμων τεχνολογιών στον τομέα των μεταφορών**. Οι επενδύσεις σε ανατρεπτικές λύσεις θα ανοίξουν τον δρόμο για σημαντικές πρωτοποριακές εξελίξεις και περιβαλλοντικά οφέλη κατά τα προσεχή έτη και τις προσεχείς δεκαετίες. Τα σημερινά ερευνητικά προγράμματα της ΕΕ θα είναι καίριας σημασίας για τη μελλοντική ανάπτυξη μέσω μηχανισμών, όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης ή το InvestEU.
66. Η **Επιτροπή παρέχει πλήρη στήριξη στην ανάπτυξη δρόμων και μη επανδρωμένων σκαφών** και θα αναπτύξει περαιτέρω τους σχετικούς κανόνες, μεταξύ άλλων, σχετικά με το σύστημα «U-space», ώστε να είναι κατάλληλο για την ενίσχυση της ασφαλούς και βιώσιμης κινητικότητας. Η Επιτροπή θα εγκρίνει μια «Στρατηγική Δρόμων 2.0» στην οποία θα καθορίζονται πιθανοί τρόποι καθοδήγησης της περαιτέρω ανάπτυξης της σχετικής τεχνολογίας και του κανονιστικού και εμπορικού περιβάλλοντός της.
67. Επιπλέον, προκειμένου να υλοποιηθεί ο ψηφιακός μετασχηματισμός του τομέα των μεταφορών, **η ΕΕ πρέπει να διασφαλίσει ότι παρέχονται οι βασικοί ψηφιακοί παράγοντες διευκόλυνσης**, στους οποίους συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, τα ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία για την κινητικότητα, η υποδομή δικτύου, οι πόροι από το νέφος στις παρυφές, οι τεχνολογίες και η διακυβέρνηση δεδομένων, καθώς και η τεχνητή νοημοσύνη. Η ΕΕ θα πρέπει να ενισχύσει περαιτέρω τις βιομηχανικές της ικανότητες όσον αφορά την ψηφιακή αλυσίδα εφοδιασμού, στην οποία περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός και η παραγωγή των κατασκευαστικών στοιχείων, οι πλατφόρμες λογισμικού και η τεχνολογία του διαδικτύου των πραγμάτων, με στόχο την περαιτέρω εξηλεκτρισμό και την αυτοματοποίηση των μεταφορών και της κινητικότητας⁴⁵.
68. Η ΕΕ πρέπει επίσης να διασφαλίσει **το υψηλότερο επίπεδο και τη μέγιστη επίδοση των ψηφιακών υποδομών**, κυρίως μέσω της τεχνολογίας 5G, η οποία προσφέρει ευρύ φάσμα υπηρεσιών και συμβάλλει στην επίτευξη υψηλότερων επιπέδων αυτοματοποίησης σε διαφορετικές εφαρμογές κινητικότητας. Επιπρόσθετα, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για την επίτευξη του στόχου της απρόσκοπτης κάλυψης σε όλους τους μείζονες

⁴⁵ Η ΕΕ θα ενισχύσει τη στήριξη της στον τομέα αυτόν μέσω της κοινής επιχείρησης για βασικές ψηφιακές τεχνολογίες και τη στήριξη της σε τεχνολογίες χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας και ασφαλών μονάδων επεξεργασίας.

ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών με υποδομή συνδεσιμότητας 5G, όπως ορίζεται στο σχέδιο δράσης 5G του 2016⁴⁶. Καίριας σημασίας είναι να υπάρχει ψηφιακή ενιαία αγορά που λειτουργεί εύρυθμα

69. Η **τεχνητή νοημοσύνη** (στο εξής: TN) αποκτά σήμερα ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στην αυτοματοποίηση όλων των τρόπων μεταφοράς, με πυρήνα τις ψηφιακές τεχνολογίες και τα ψηφιακά κατασκευαστικά στοιχεία. Η Επιτροπή οραματίζεται ένα οικοσύστημα τεχνητής νοημοσύνης τόσο της αριστείας όσο και της αξιοπιστίας, το οποίο θα διαμορφωθεί με τη χρηματοδότηση της έρευνας, της καινοτομίας και της ανάπτυξης μέσω των προγραμμάτων «Ορίζων Ευρώπη» και «Ψηφιακή Ευρώπη». Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα στηρίζει τις εγκαταστάσεις διεξαγωγής δοκιμών και πειραματισμού στην τεχνητή νοημοσύνη για έξυπνη κινητικότητα στο πλαίσιο του προγράμματος «Ψηφιακή Ευρώπη».
70. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός του τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας απαιτεί περαιτέρω προσπάθειες σχετικά με τη **διαθεσιμότητα, την πρόσβαση και την ανταλλαγή δεδομένων**. Επί του παρόντος, οι εν λόγω προσπάθειες παρεμποδίζονται συχνά λόγω ασαφών κανονιστικών όρων, έλλειψης ενωσιακής αγοράς για την παροχή δεδομένων, απουσίας υποχρέωσης συλλογής και κοινοχρησίας δεδομένων, μη συμβατών εργαλείων και συστημάτων για τη συλλογή και κοινοχρησία δεδομένων, διαφορετικών προτύπων ή προβληματισμών σχετικών με την κυριαρχία επί των δεδομένων. Η διαθεσιμότητα δεδομένων και στατιστικών στοιχείων, ιδίως δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα, καθώς δίνει τη δυνατότητα παροχής καλύτερων υπηρεσιών στους πολίτες και διαφάνειας των αλυσίδων εφοδιασμού στις εμπορευματικές μεταφορές.
71. Γι' αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή θα προτείνει την ανάληψη περαιτέρω δράσεων για τη **δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας**. Θα λαμβάνει υπόψη την οριζόντια διακυβέρνηση που ορίζεται στην στρατηγική⁴⁷ για τα δεδομένα και τη νομοθετική πράξη για τα δεδομένα και την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Σκοπός είναι η συλλογή, η σύνδεση και η διάθεση των δεδομένων ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της ΕΕ, από τη βιωσιμότητα έως την πολυτροπικότητα. Ο εν λόγω χώρος δεδομένων κινητικότητας θα πρέπει να λειτουργεί σε συνέργεια με άλλα βασικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενέργειας, δορυφορικής πλοήγησης και τηλεπικοινωνιών, ενώ παράλληλα πρέπει να είναι κυβερνοασφαλής και συμβατός με τα ενωσιακά πρότυπα προστασίας δεδομένων. Ταυτόχρονα, πρέπει να διατηρούνται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αξιακή αλυσίδα των δεδομένων, ώστε να μπορεί να ευδοκιμήσει η καινοτομία και να αναδυθούν νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Η Επιτροπή θα εξετάσει διαφορετικές κανονιστικές επιλογές για να παράσχει στους φορείς εκμετάλλευσης έναν ασφαλή και αξιόπιστο χώρο κοινοχρησίας των δεδομένων τους εντός και μεταξύ τομέων, χωρίς να στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός, διαφυλάσσοντας την προστασία της ιδιωτικής ζωής και τηρώντας τις διεθνείς υποχρεώσεις της Ένωσης.
72. Καθότι η πρόσβαση σε δεδομένα επί του οχήματος θα είναι καθοριστικής σημασίας για την κοινοχρησία δεδομένων που αφορούν τις μεταφορές και την έξυπνη κινητικότητα, το 2021 η Επιτροπή θα προτείνει νέα πρωτοβουλία για την πρόσβαση σε δεδομένα αυτοκινήτων, στην οποία θα προτείνει ένα ισορροπημένο πλαίσιο που θα εγγυάται τη δίκαιη και αποτελεσματική πρόσβαση σε δεδομένα επί του οχήματος από παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας.

⁴⁶ COM(2016)588 final, «5G για την Ευρώπη: σχέδιο δράσης»

⁴⁷ COM (2020) 66 final, «Ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα»

Ορόσημα⁴⁸ προς την κατεύθυνση της έξυπνης κινητικότητας:

- 11) Έως το 2030, οι απρόσκοπτες πολυτροπικές επιβατικές μεταφορές θα διευκολύνονται από ενοποιημένη ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων και οι εμπορευματικές μεταφορές θα εκτελούνται χωρίς τη χρήση έντυπου υλικού.
- 12) Έως το 2030, η αυτοματοποιημένη κινητικότητα θα έχει εγκατασταθεί σε μεγάλη κλίμακα.

4 ΑΝΘΕΚΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΠΙΟ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟ ΕΝΙΑΙΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: ΓΙΑ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΧΩΡΙΣ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥΣ

73. Οι μεταφορές αποτέλεσαν έναν από τους κλάδους που έχουν πληγεί εντονότερα από την πανδημία της COVID-19⁴⁹, με ζημιές που προκύπτουν από τεράστιους κλυδωνισμούς στη ζήτηση μετά την επιβολή των αναγκαιών μέτρων ανάσχεσης και μετριασμού της νόσου. Το γεγονός αυτό έχει προκαλέσει διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού, απότομη πτώση στις εξωτερικές και εσωτερικές μετακινήσεις και στον τουρισμό, καθώς και μείωση της συνδεσιμότητας στο σύνολο της ΕΕ. Επίσης, αυτό είχε ως αποτέλεσμα τεράστιες λειτουργικές και χρηματοοικονομικές δυσκολίες για πολλές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών εκ των οποίων πολλές είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ). **Η παρούσα στρατηγική πρέπει να βοηθήσει τον τομέα και τα συναφή οικοσυστήματα, όπως τον ταξιδιωτικό και τον τουριστικό κλάδο, να ανακάμψουν καλύτερα από την τρέχουσα κρίση και να γίνουν οικολογικότεροι, εξυπνότεροι και ανθεκτικότεροι.**

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 8 – ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ

74. Η ΕΕ έχει σήμερα την ευκαιρία να δημιουργήσει ένα σύστημα κινητικότητας βιώσιμο, έξυπνο και ανθεκτικό: ένα σύστημα για τις μελλοντικές γενιές. Η προηγούμενη αξιολόγηση της Επιτροπής κατέδειξε την ανάγκη για επενδύσεις σε κλίμακα και ταχύτητα, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων σε εθνικό επίπεδο: οι πρόσθετες επενδύσεις για το διάστημα 2021-2030 σε οχήματα (συμπεριλαμβανομένων τροχαίου υλικού, πλοίων και αεροσκαφών) και στην ανάπτυξη υποδομών ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών υπολογίζονται σε 130 δισ. EUR ετησίως σε σύγκριση με την προηγούμενη δεκαετία⁵⁰. Το «επενδυτικό κενό στον πράσινο και τον ψηφιακό μετασχηματισμό» όσον αφορά τις υποδομές προσθέτει επιπλέον 100 δισ. EUR ετησίως⁵¹. Μόνο για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ και την κατασκευή του ως πραγματικά πολυτροπικού συστήματος, θα απαιτηθούν επενδύσεις ύψους 300 δισ. EUR κατά την επόμενη δεκαετία. Οι εν λόγω επενδύσεις είναι σημαντικές για την ενίσχυση της ενιαίας αγοράς.

75. Οι επενδύσεις πρέπει να συντονίζονται και να ιεραρχούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων χρηματοδότησης της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του μέσου ανάκαμψης «Next Generation EU», σύμφωνα με τις ακόλουθες αρχές. Πρώτον, μη επιστρεπτέα στήριξη, κυρίως από τον νέο Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το Ευρωπαϊκό

⁴⁸ Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται τα εν λόγω ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για μια βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας.

⁴⁹ Για παράδειγμα, τον Μάιο του 2020, ο αντίκτυπος αντιστοιχούσε περίπου σε πτώση -90 % στην εναέρια κυκλοφορία σε σχέση με το προηγούμενο έτος (πηγή: Eurocontrol), -85 % στις σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων, -80 % στις περιφερειακές σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένων των προαστιακών υπηρεσιών), σχεδόν καμία επίπτωση στις διεθνείς σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες (πηγή: CER)· πάνω από -90 % στα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά πλοία στα μέσα Απριλίου σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (πηγή: EMSA)

⁵⁰ COM (2020) 562 final, «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030 Επενδύουμε σε ένα κλιματικά ουδέτερο μέλλον προς όφελος των πολιτών μας»

⁵¹ SWD (2020) 98 final, βάσει των εκτιμήσεων σε σχέση με το ΔΕΔ-Μ και υπολογισμών της ΕΤΕΠ. Η εν λόγω εκτίμηση δεν περιλαμβάνει το κόστος αποκατάστασης μετοχικού κεφαλαίου ή το κόστος της τακτικής ανανέωσης του στόλου, η οποία, ωστόσο, ενδέχεται να καθυστερήσει λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στις εταιρείες μεταφορών.

Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ταμείο Συνοχής και το Ταμείο Καινοτομίας, θα πρέπει να χορηγείται κατά προτεραιότητα σε έργα που παρουσιάζουν την υψηλότερη κοινωνική, περιβαλλοντική, οικονομική και ενωσιακή προστιθέμενη αξία και έχουν άμεσο αντίκτυπο στην απασχόληση, την ανάπτυξη και την ανθεκτικότητα. Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» είναι το κυριότερο χρηματοδοτικό μέσο για την ανάπτυξη υποδομών με τη μέγιστη ενωσιακή προστιθέμενη αξία και, παράλληλα, την ενσωμάτωση των στόχων της πράσινης και της ψηφιακής μετάβασης. Δεύτερον, η ανεπάρκεια της αγοράς και το μη βέλτιστο επίπεδο επενδύσεων σε τομείς προτεραιότητας πολιτικής θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με χρηματοδοτικά μέσα, ιδίως μέσω του σκέλους βιώσιμων υποδομών και του σκέλους έρευνας, καινοτομίας και ψηφιοποίησης του προγράμματος InvestEU, τα οποία θα συμπληρώνονται, κατά περίπτωση, από περαιτέρω χρήση συνδυαστικών μέσων. Τρίτον, η πολιτική της ΕΤΕπ όσον αφορά τη δανειοδότηση του τομέα των μεταφορών θα πρέπει επίσης να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής, παρέχοντας ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο που θα προσελκύει ιδιωτικές επενδύσεις, με στόχο τη βελτίωση της ανθεκτικότητας και την επιτάχυνση της εγκατάστασης βιώσιμων και έξυπνων τεχνολογιών σε όλους τους τρόπους μεταφορών.

76. Οι επενδύσεις στην ανάκαμψη του τομέα των μεταφορών θα πρέπει να συνοδεύονται από **επενδύσεις των επιχειρήσεων σε πιο βιώσιμη και ψηφιακή κινητικότητα**. Τα τεχνικά κριτήρια ελέγχου βάσει του κανονισμού περί ταξινόμησης⁵² θα πρέπει να καθοριστούν για όλους τους τρόπους μεταφοράς, αναγνωρίζοντας παράλληλα τις ειδικές επενδυτικές ανάγκες. Η χρηματοδότηση επενδύσεων σε βιώσιμες μεταφορές θα μπορούσε επίσης να βασιστεί στο επικείμενο ευρωπαϊκό πρότυπο για τα πράσινα ομόλογα σύμφωνα με την ταξινόμια της ΕΕ. Η επικείμενη αναθεώρηση των σχετικών με τις μεταφορές κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων πρέπει επίσης να αξιοποιηθεί υπέρ της μετάβασης του τομέα στη βιωσιμότητα, δίνοντας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς ολόένα και περισσότερες δυνατότητες να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις για τη χορήγηση επιδοτήσεων.
77. Για τη δημιουργία μιας αξιόπιστης δεξαμενής βιώσιμων έργων και την επιτάχυνση των επενδύσεων, απαιτείται η **παροχή συμβουλών στις δημόσιες αρχές και τους φορείς υλοποίησης έργων**. Αυτό μπορεί να παρασχεθεί με τη χρήση του Μέσου Τεχνικής Υποστήριξης και του συμβουλευτικού κόμβου InvestEU, καθώς και μέσω τεχνικής βοήθειας που διατίθεται στο πλαίσιο προγραμμάτων που χρηματοδοτούνται βάσει της πολιτικής συνοχής.
78. Οι ΜΜΕ⁵³ **χρειάζονται ευκολότερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση**, ιδίως για τις ανανεώσεις στόλων και για άλλες καινοτόμες και οικολογικές επενδύσεις. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με σαφέστερη επικοινωνία και καθοδήγηση, ειδική διοικητική στήριξη και απλουστευμένα καθεστώτα χρηματοδοτικής στήριξης. Με τη δημιουργία μηχανισμών για τη συγκέντρωση πόρων, την εξεύρεση κεφαλαίων και άλλων μηχανισμών διαμεσολάβησης θα διασφαλιστεί μια κρίσιμη μάζα για την πρόσβαση σε χρηματοδότηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν υπηρεσία μίας στάσης από την οποία οι επιχειρήσεις θα μπορούν να αιτούνται την εν λόγω στήριξη.
79. Οι επενδύσεις στις **υποδομές μεταφορών** σε ολόκληρη την ΕΕ έχουν καίρια σημασία για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας, της βιώσιμης λειτουργίας της οικονομίας και της συνοχής μεταξύ των κρατών μελών. Για τον λόγο αυτόν, είναι πλέον αναγκαία η επανεξέταση του ευρωπαϊκού πλαισίου για την οικονομική διακυβέρνηση: η ΕΕ πρέπει να

⁵² Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (ΕΕ L 198 της 22.6.2020, σ. 13).

⁵³ Το 2017, υπήρχαν πάνω από 1,1 εκατομμύριο επιχειρήσεις στον τομέα των υπηρεσιών μεταφοράς και αποθήκευσης στην ΕΕ των 27, οι οποίες απασχολούσαν το 8,1 % του συνολικού αριθμού ατόμων που εργάζονταν στη μη χρηματοοικονομική επιχειρηματική οικονομία. Περισσότεροι από τους μισούς απασχολούνταν σε ΜΜΕ.

προωθήσει τις επενδύσεις στις μεταφορές βάσει κατηγορίας στοιχείων ενεργητικού ενωσιακής υποδομής. Η εν λόγω κατηγορία θα μπορούσε να περιλαμβάνει έργα υποδομής των οποίων η υλοποίηση βασίζεται σε ευρωπαϊκό στρατηγικό σχεδιασμό, όπως τα έργα του ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει επίσης ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές του ΔΕΔ-Μ συνάδουν με την αρχή της μη πρόκλησης σημαντικής ζημίας και με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Οι υποδομές πρέπει επίσης να προσαρμοστούν στην κλιματική αλλαγή και να καταστούν ανθεκτικές σε καταστροφές. Η Επιτροπή θα ασχοληθεί με το εν λόγω ζήτημα τόσο στο πλαίσιο της επανεξέτασης του ΔΕΔ-Μ όσο και στην στρατηγική προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, μεταξύ άλλων, μέσω ειδικής καθοδήγησης για τη θωράκιση έναντι της κλιματικής αλλαγής.

80. **Πρέπει να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την έγκαιρη ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ.** Η Επιτροπή θα προτείνει την ενίσχυση του ρόλου των Ευρωπαίων συντονιστών για να προωθήσουν την πρόοδο των διαδρόμων μεταφορών σε όλη ολόκληρη την ήπειρο και να επιδιώξουν την ολοκλήρωσή τους έως το 2030. Η ΕΕ πρέπει να δώσει προτεραιότητα στη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ Ανατολής και Δύσης και μεταξύ Βορά Νότου όσον αφορά τις σύγχρονες υποδομές. Οι επιτυχίες της γέφυρας Øresund μεταξύ Δανίας και Σουηδίας και του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μεταξύ Παρισιού-Λονδίνου-Βρυξελλών-Άμστερνταμ και Κολωνίας καθιστούν επιτακτική την ανάγκη άμεσης ολοκλήρωσης έργων, όπως το έργο Rail Baltica, η γραμμή Λυών-Τορίνου, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Δρέσδης-Πράγας, Βιέννης-Μπρατισλάβας-Βουδαπέστης, το έργο Σηκουάνα-Σκάλδης και πολλά άλλα έργα. Θα χρειαστούν περισσότερα διασυνοριακά έργα για να ενταχθούν όλα τα κράτη μέλη στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα του μέλλοντος, τα οποία με τη σειρά τους θα δημιουργήσουν απρόσκοπτες διασυνδέσεις για διασυνοριακές σιδηροδρομικές μετακινήσεις σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό θα επιτευχθεί με παράλληλη διατήρηση της προσβασιμότητας στις αγροτικές και απομακρυσμένες περιοχές.
81. Ταυτόχρονα, **οι επενδύσεις πρέπει να χρηματοδοτήσουν τον εκσυγχρονισμό των στόλων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.** Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να διασφαλιστεί η διάδοση τεχνολογικών επιλογών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων, με έργα μετασκευής και κατάλληλης ανανέωσης σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Η αυξημένη χρήση κοινών και διασυνοριακών δημοσίων συμβάσεων εντός της ΕΕ, βάσει της αρχής της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των ανωτέρω με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η στήριξη των εν λόγω ανανεώσεων στόλου, η οποία θα παρέχεται σύμφωνα με τις διεθνείς υποχρεώσεις της ΕΕ σχετικά με τις επιδοτήσεις και τους κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις, θα συμβάλει στη διατήρηση ενός ακμάζοντος οικοσυστήματος μεταποίησης σε τομείς όπου η Ευρώπη έχει στρατηγικό τεχνολογικό πλεονέκτημα, όπως οι κλάδοι κατασκευής αεροσκαφών, σιδηροδρόμων και πλοίων. Με τον τρόπο αυτόν, θα αυξηθούν οι προοπτικές επαρκούς παραγωγικής ικανότητας και αξιακών αλυσίδων εφοδιασμού εντός της ευρωπαϊκής μεταποιητικής βιομηχανίας, σύμφωνα με τη νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη⁵⁴, αλλά και οι προοπτικές διατήρησης της τεχνολογικής πρωτοπορίας της μεταποιητικής βάσης της ΕΕ.
82. Στηριζόμενη στην επιτυχία της ευρωπαϊκής συμμαχίας για τους συσσωρευτές⁵⁵, **η Επιτροπή στηρίζει στρατηγικές αξιακές αλυσίδες (συμπεριλαμβανομένων των συσσωρευτών, των πρώτων υλών, του υδρογόνου, των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών)**⁵⁶ με κανονιστικά και χρηματοδοτικά

⁵⁴ COM (2020) 102 final, «Μια νέα βιομηχανική στρατηγική για την Ευρώπη»

⁵⁵ Η ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές που θεσπίστηκε το 2017 συγκεντρώνει πάνω από 500 φορείς και έχει ανακοινώσει συνδυασμένες επενδύσεις ύψους άνω των 100 δισεκατομμυρίων EUR κατά μήκος της ενωσιακής αξιακής αλυσίδας.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>· <https://erma.eu/>· https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_el

μέσα. Αυτό είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση ασφαλούς προμήθειας υλικών και τεχνολογιών που είναι απαραίτητες για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, αποφεύγοντας την εξάρτηση της Ευρώπης από εξωτερικούς προμηθευτές σε στρατηγικούς τομείς με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερης στρατηγικής αυτονομίας. Η Ευρώπη πρέπει να αξιοποιήσει τους διαστημικούς πόρους της που παρέχουν δορυφορικές υπηρεσίες, δεδομένα και επικοινωνίες σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και είναι ιδιαίτερα κρίσιμης σημασίας για τη ΣΣΑΚ.

83. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών είναι ενοποιημένος όσο ποτέ άλλοτε, αλλά απέχει πολύ ακόμα από την ολοκλήρωσή του. **Εξακολουθούν να υπάρχουν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών**, καθώς και εμπόδια στον θεμιτό ανταγωνισμό, ενώ δεν εφαρμόζονται ούτε επιβάλλονται εγκαίρως οι συναφείς κανόνες.
84. Η πανδημία COVID-19 ανέδειξε τις αδυναμίες της ενιαίας αγοράς. Οι αδιάλειπτες χερσαίες, πλωτές και αεροπορικές εμπορευματικές υπηρεσίες έχουν καθοριστική σημασία για τη μεταφορά αγαθών και εισροών στις μεταποιητικές βιομηχανίες, τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς της ΕΕ και την αποτελεσματική αντίδρασή της στην τρέχουσα αλλά και τις μελλοντικές κρίσεις. Θα πρέπει να εντατικοποιηθούν οι προσπάθειες διασφάλισης της πολυτροπικότητας και διαλειτουργικότητας μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και **θα πρέπει να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών**.
85. Πρέπει να διατηρείται η ακεραιότητα της ενιαίας αγοράς και οι ίσοι όροι ανταγωνισμού για τους φορείς εκμετάλλευσης, μεταξύ άλλων, με τη διασφάλιση ότι δεν υφίσταται διακριτική μεταχείριση μεταξύ κατεστημένων και νεοεισερχόμενων επιχειρήσεων, για παράδειγμα, κατά τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων, και ότι δεν εισάγονται νέοι φραγμοί στον ανταγωνισμό. Η **Επιτροπή θα επιδιώξει την αυστηρή επιβολή των κανόνων της ΕΕ** και θα επανεξετάσει ή θα προτείνει, κατά περίπτωση, νομοθετικές πράξεις για την άρση των φραγμών στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και υπηρεσιών, τα οποία επηρεάζουν τις μεταφορές. Με τον τρόπο αυτόν, η Επιτροπή θα επιδιώξει να βελτιώσει την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών και των λειτουργιών μεταφορών, για παράδειγμα στοχεύοντας στη μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο, ώστε να αποφεύγονται οι επιβλαβείς εκπομπές και η ρύπανση.
86. Προκειμένου να επιτευχθούν όλοι οι στόχοι της παρούσας στρατηγικής, είναι απαραίτητο να στηριχθούν οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού σε κάθε τρόπο μεταφοράς, ώστε η έξυπνη κινητικότητα να παρέχεται στους πολίτες της ΕΕ σε οικονομικά προσιτές και διαφανείς τιμές. Στις αερομεταφορές, η Επιτροπή θα προτείνει την **αναθεώρηση του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές**⁵⁷. Παράλληλα με τη διατήρηση των υψηλότερων επιπέδων της ασφάλειας των αερομεταφορών, οι στόχοι θα είναι η προστασία των συμφερόντων των καταναλωτών, η διαμόρφωση ενός ανθεκτικού και ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού κλάδου αεροπορικών γραμμών με παράλληλη διαφύλαξη της ποιοτικής απασχόλησης. Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων της ΕΕ που διέπουν τα αερολιμενικά τέλη, τις χρονοθυρίδες και τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων θα λειτουργήσει συμπληρωματικά ως προς την εν λόγω πρωτοβουλία. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η Επιτροπή θα αξιολογήσει κατά πόσον οι ισχύοντες **κανόνες για τα τέλη τροχαίας πρόσβασης** παρέχουν τα κατάλληλα κίνητρα για την ώθηση της ανταγωνιστικότητας των αγορών και της ελκυστικότητας των σιδηροδρόμων.
87. Για την αποφυγή μελλοντικών διαταραχών, ανταποκρινόμενη σε αίτημα του Συμβουλίου, **η Επιτροπή θα καταρτίσει σχέδια έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση καταστάσεων**

⁵⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα

κρίσης, με τη συμβολή αρχών της ΕΕ και των κρατών μελών, καθώς και εκπροσώπων του κλάδου. Στόχος των σχεδίων θα είναι να διασφαλιστεί η συνέχιση των δραστηριοτήτων και να συντονιστούν τα μέτρα αντιμετώπισης στον τομέα των μεταφορών με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές και τη νομοθεσία που εκπονήθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, για παράδειγμα, όσον αφορά τις πράσινες λωρίδες⁵⁸. Προκειμένου να διασφαλιστούν περαιτέρω αδιάλειπτες εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές σε σενάρια κρίσεων, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις δυνατότητες πρόβλεψης νέων επιχειρησιακών μέτρων και μέτρων για την υγεία και την ασφάλεια, καθώς και τη δυνατότητα καθορισμού εναρμονισμένου ελάχιστου επιπέδου βασικών υπηρεσιών μεταφορών. Η ΕΕ ενδέχεται επίσης να χρειαστεί να προσαρμόσει την υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με τις μεταφορές, ώστε να καταστεί εφικτή η ταχεία απόκριση σε καταστάσεις κρίσης.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 9 – ΔΙΚΑΙΗ ΚΑΙ ΙΣΟΤΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ

88. Το οικονομικό σοκ ανέδειξε την ανάγκη για **οικονομικά προσιτή, προσβάσιμη και δίκαιη κινητικότητα** για τους επιβάτες και τους λοιπούς χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών. Πράγματι, παρόλο που η ενιαία αγορά μεταφορών διαθέτει αυξημένη συνδεσιμότητα, η κινητικότητα εξακολουθεί να είναι ακριβή για τα άτομα με χαμηλό διαθέσιμο εισόδημα, ενώ δεν είναι επαρκώς προσβάσιμη για τα άτομα με αναπηρίες ή μειωμένη κινητικότητα, καθώς και για τα άτομα με χαμηλό ψηφιακό γραμματισμό. Στις αγροτικές, περιφερειακές και απομακρυσμένες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών και των νησιών, η βελτίωση των συνδέσεων δημόσιων συγκοινωνιών θα είναι ουσιώδους σημασίας για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης στην κινητικότητα για όλους.
89. Η στροφή προς τη βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα πρέπει να είναι δίκαιη, ειδάλλως υπάρχει κίνδυνος να μην πραγματοποιηθεί. Επομένως, η Επιτροπή θα διασφαλίσει ότι οι δυνατότητες που προσφέρει ο **μηχανισμός δίκαιης μετάβασης** **αξιοποιούνται πλήρως, ώστε αυτή η νέα κινητικότητα να είναι οικονομικά προσιτή και προσβάσιμη σε όλες τις περιφέρειες και για όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα**. Η Επιτροπή θα συνεχίσει, επίσης, να βοηθά λιγότερο αναπτυγμένα κράτη μέλη και περιφέρειες, παρέχοντας στήριξη μέσω του Ταμείου Συνοχής και του ΕΤΠΑ.
90. Επίσης, οι ΥΔΥ θα πρέπει να είναι ακόμα πιο στοχευμένες και αποδοτικές και, εφόσον είναι δυνατόν, να εξυπηρετούν τη στροφή προς ένα πολυτροπικό σύστημα. Για να διασφαλίζεται η βέλτιστη χρήση των δημόσιων κεφαλαίων και της δημόσιας στήριξης, οι εθνικές και οι τοπικές αρχές πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να **αξιοποιούν τις ΥΔΥ για να βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα** και να υλοποιούν συγκεκριμένους στόχους πολιτικής. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη χρήση κριτηρίων βιωσιμότητας για τις ΥΔΥ, όπως, για παράδειγμα, ένα κριτήριο με βάση το οποίο δεν θα επιτρέπεται η επιβολή ΥΔΥ σε πτήσεις μικρών αποστάσεων όταν υπάρχει εναλλακτική, κατάλληλη, πιο βιώσιμη και ανταγωνιστική σύνδεση. Η Επιτροπή θα εξετάσει τις επιλογές για τη δημιουργία ενός πολυτροπικού συστήματος ΥΔΥ, με κύριο σκοπό να καταστεί εφικτός ο ανταγωνισμός μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς σε ισότιμη βάση για την κάλυψη των σχετικών αναγκών μεταφοράς.
91. Δίκαιη κινητικότητα σημαίνει επίσης **προστασία των επιβατών και των δικαιωμάτων τους**. Οι μαζικές ματαιώσεις κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν τη

⁵⁸ C(2020) 1897 final Ανακοίνωση «όσον αφορά την εφαρμογή των πράσινων λωρίδων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών» και COM(2020) 685 final Ανακοίνωση «σχετικά με την αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19»

σημασία της ύπαρξης ενωσιακών κανόνων και της ομοιόμορφης εφαρμογής και επιβολής τους. Η ΕΕ πρέπει να βοηθά τους επιβάτες, όταν οι μεταφορείς πτωχεύουν ή αντιμετωπίζουν σοβαρή κρίση ρευστότητας, όπως συνέβη στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19. Οι καθηλωμένοι επιβάτες πρέπει να επαναπατρίζονται και πρέπει να τους επιστρέφεται το αντίτιμο του εισιτηρίου τους στην περίπτωση μαινώσεων από τους μεταφορείς. Η Επιτροπή εξετάζει τις επιλογές και τα πλεονεκτήματα πιθανών μέσων προστασίας των επιβατών στην περίπτωση τέτοιων συμβάντων και θα υποβάλει, κατά περίπτωση, νομοθετικές προτάσεις.

92. Τα δικαιώματα των επιβατών της ΕΕ θα πρέπει να εφαρμόζονται καλύτερα, να είναι πιο ξεκάθαρα τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους επιβάτες, να προσφέρουν κατάλληλη βοήθεια, επιστροφή χρημάτων, ενδεχομένως αποζημίωση σε περίπτωση διαταραχών και κατάλληλες κυρώσεις, αν οι κανόνες δεν εφαρμόζονται δεόντως. Η Επιτροπή θα εξετάσει τις επιλογές και τα πλεονεκτήματα ενδεχόμενης περαιτέρω ανάπτυξης ενός **πολυτροπικού πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών**, το οποίο θα είναι απλουστευμένο, πιο συνεκτικό και εναρμονισμένο.
93. Ο πολυτιμότερος πόρος του τομέα είναι σαφώς το ανθρώπινο δυναμικό του, και η βιώσιμη και έξυπνη μετάβαση δεν θα είναι δυνατή χωρίς τη στήριξη και τον ενστερνισμό από την πλευρά των **εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών**. Ωστόσο, ορισμένα τμήματα του τομέα των μεταφορών αντιμετωπίζουν συχνά δύσκολες συνθήκες εργασίας. Οι επισφαλείς συνθήκες εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των πολλών ωρών εργασίας, του χρόνου που περνούν οι εργαζόμενοι μακριά από το σπίτι τους και της χαμηλόμισθης εργασίας, επιδεινώνονται από τη μη τήρηση των εφαρμοστέων προτύπων εργασίας και τη μη δέουσα επιβολή τους. Η παροχή υψηλότερων κοινωνικών προτύπων θα μπορούσε να συμβάλει άμεσα στην αντιστροφή της τρέχουσας γενικής έλλειψης ελκυστικότητας του τομέα. Η γήρανση του εργαζόμενου πληθυσμού είναι ταχεία και σε ορισμένα επαγγέλματα είναι ήδη ιδιαίτερα αισθητές οι σημαντικές ελλείψεις εργατικού δυναμικού⁵⁹. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών επιδεινώθηκαν από την πανδημία COVID-19. Υπάρχει κίνδυνος περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης, αν δεν ληφθούν μέτρα.
94. Γι' αυτόν τον λόγο, η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης **μέτρων σχετικά με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς για να ενισχύσει το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων**, να διασφαλίσει την ορθή υλοποίησή του και να καταστήσει πιο σαφή τα εφαρμοστέα κοινωνικά δικαιώματα, σύμφωνα με τα διάφορα μέσα που διατίθενται για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να προωθήσει υψηλά κοινωνικά πρότυπα, παραδείγματος χάρη, στον τομέα των αερομεταφορών ο οποίος αντιμετωπίζει ειδικές προκλήσεις, και θα συνεργαστεί με την Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας για να στηρίξει τα κράτη μέλη κατά την επιβολή της σχετικής νομοθεσίας. Στο διεθνές πεδίο, η Επιτροπή θα ασκήσει πιέσεις για την επίτευξη προόδου στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και άλλων διεθνών θεσμικών οργάνων για τη διασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου και έγκαιρων αλλαγών πληρωμάτων, ειδικότερα κατά τη διάρκεια μιας παγκόσμιας πανδημίας.
95. Οι αλλαγές στον τομέα, και ιδίως όσες αφορούν τον αυτοματισμό και την ψηφιοποίηση, εγείρουν πολλές νέες προκλήσεις. Ως προς τις θέσεις εργασίας στον τομέα των μεταφορών, ιδίως τις θέσεις χαμηλής και μέσης ειδίκευσης, μπορεί να υπάρχει **κίνδυνος εξάλειψής τους λόγω του αυτοματισμού και της στροφής προς μεγαλύτερη βιωσιμότητα**.

⁵⁹ Για παράδειγμα, η Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών ανέφερε το 2019 ότι το ένα πέμπτο των θέσεων οδηγών δεν έχουν καλυφθεί στον ευρωπαϊκό τομέα οδικών μεταφορών.

Ταυτόχρονα, ο συνεχιζόμενος ψηφιακός μετασχηματισμός δημιουργεί νέες ευκαιρίες, όπως ένα βελτιωμένο περιβάλλον εργασίας και ποιοτικές θέσεις εργασίας που θα μπορούσαν να γίνουν ελκυστικότερες για τις γυναίκες και τους νέους. Επομένως, είναι απαραίτητη μια αξιόπιστη οδός **δίκαιης μετάβασης για τους εργαζόμενους στις μεταφορές**. Η Επιτροπή θα εκδώσει συστάσεις για τη μετάβαση στον αυτοματισμό και την ψηφιοποίηση και για τα μέσα περιορισμού των επιπτώσεων τους στους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών.

96. Τέλος, για να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη έλλειψη ειδικευμένων εργαζομένων, η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου των μεταφορών και τους κοινωνικούς εταίρους να συμβάλουν στην υλοποίηση του θεματολογίου **δεξιοτήτων** για την Ευρώπη για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα⁶⁰ και, ειδικότερα, να πάρουν μέρος στο Σύμφωνο για τις Δεξιότητες⁶¹. Οι ενδιαφερόμενοι του τομέα των μεταφορών θα πρέπει να δημιουργήσουν επίσης περαιτέρω θέσεις μαθητείας, να γίνουν μέλη της Ευρωπαϊκής συμμαχίας για θέσεις μαθητείας και να συμμετάσχουν ενεργά στην ευρωπαϊκή εβδομάδα επαγγελματικών δεξιοτήτων.
97. Η Επιτροπή θα εφαρμόσει δεόντως τη **συνεκτίμηση της διάστασης της ισότητας** στις πρωτοβουλίες πολιτικής σχετικά με τις μεταφορές και θα συνεχίσει να στηρίζει τη συνεργασία των ενδιαφερόμενων μερών και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μέσω της πλατφόρμας «More Women in Transport – Platform for Change» (Περισσότερες γυναίκες στις μεταφορές – Πλατφόρμα για αλλαγή) για την αύξηση του αριθμού των γυναικών σε επαγγέλματα στον τομέα των μεταφορών. Θα στηρίζει επίσης την ευαισθητοποίηση σε θέματα ισότητας μέσω της δημιουργίας και της υποστήριξης ενός δικτύου πρεσβευτών για την πολυμορφία. Οποιαδήποτε μελλοντική πρόταση για τις μεταφορές θα συμμορφώνεται με τις στρατηγικές της Επιτροπής για την ισότητα⁶² και την αναπηρία⁶³.

ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ 10 – ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

98. Η **ασφάλεια** του συστήματος μεταφορών είναι υψίστης σημασίας και δεν θα πρέπει να διακυβεύεται ποτέ. Η ΕΕ θα πρέπει να παραμείνει παγκόσμια ηγέτιδα σε αυτό το πεδίο. Οι συνεχείς προσπάθειες με τις διεθνείς, εθνικές και τοπικές αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους πολίτες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο εάν θέλουμε να πετύχουμε τον στόχο μας για μηδενικό αριθμό θανάτων λόγω κινητικότητας.
99. Η **Ευρώπη παραμένει η ασφαλέστερη ζώνη μεταφορών στον κόσμο**. Παρόλο που οι αεροπορικές, θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μετακινήσεις είναι εξαιρετικά ασφαλείς, δεν υπάρχουν περιθώρια για εφησυχασμό, ιδίως όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Περίπου 22 700 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ το 2019, και σε κάθε άτομο που σκοτώθηκε αντιστοιχούν περίπου πέντε επιπλέον άτομα που υπέστησαν πολύ σοβαρό τραυματισμό με συνέπειες που άλλαξαν τη ζωή τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παραμένει πλήρως προσηλωμένη στην υλοποίηση της στρατηγικής που εκπόνησε η ΕΕ το 2018 για την οδική ασφάλεια⁶⁴.
100. **Παράγοντες, όπως η ταχύτητα, η κατανάλωση αλκοόλ και ναρκωτικών ουσιών, καθώς και η απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση** συνδέονται στενά με τα αίτια και τη σοβαρότητα των τροχαίων ατυχημάτων. Η Επιτροπή θα εξετάσει ποιες δράσεις

⁶⁰ COM (2020) 274 final, «Ευρωπαϊκό Θεματολόγιο δεξιοτήτων για βιώσιμη ανταγωνιστικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη και ανθεκτικότητα (2020)»

⁶¹ Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη την εμπειρία που αποκομίστηκε από την πρόσφατα δρομολογηθείσα σύμπραξη στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας στο πλαίσιο του Συμφώνου για τις Δεξιότητες, για να βοηθήσει τον κλάδο να διαχειριστεί τις προκλήσεις αναβάθμισης των δεξιοτήτων και επανειδίκευσης κατά την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση.

⁶² COM (2020) 152 final, «Μια Ένωση ισότητας — Στρατηγική για την ισότητα των φύλων 2020-2025»

⁶³ COM (2010) 636 final, «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020». Η Επιτροπή θα παρουσιάσει μια ενισχυμένη στρατηγική για την αναπηρία εντός του 2021, με βάση τα αποτελέσματα της εν εξελίξει αξιολόγησης σχετικά με την ευρωπαϊκή στρατηγική για την αναπηρία 2010-2020.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, «Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφάλης, συνδεδεμένη και καθαρή»

απαιτούνται για την αντιμετώπιση των εν λόγω ζητημάτων, για παράδειγμα, μέσω της περαιτέρω χρήσης των συστάσεων της ΕΕ. Η προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου θα αποτελεί προτεραιότητα, όπως και η συλλογή και ανάλυση δεδομένων, και η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης την προστιθέμενη αξία εμπεριστατωμένης διερεύνησης ατυχημάτων σε αυτό το επίπεδο. Η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών υψηλού κινδύνου θα πρέπει να παραμένει προτεραιότητα για τις επενδύσεις υποδομών, με ιδιαίτερη έμφαση στα παλαιά και τα υποανάπτυκτα τμήματα του δικτύου. Τα μέτρα παροχής περισσότερου χώρου σε διάφορες μορφές ενεργούς κινητικότητας θα συμβάλλουν στην πρόληψη θανάτων και σοβαρών τραυματισμών που απειλούν τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

101. Στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή σχεδιάζει να δρομολογήσει μια μεγάλης έκτασης επανεξέταση της υφιστάμενης νομοθεσίας σχετικά με τις **υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, τους ελέγχους του κράτους λιμένα και τη διερεύνηση ατυχημάτων**, συνεχίζοντας παράλληλα να ενισχύει τους κανόνες της ΕΕ για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς. Απώτερος στόχος είναι να καταστούν οι θαλάσσιες μεταφορές ασφαλείς και αποδοτικές με χαμηλότερο κόστος για τις επιχειρήσεις και τις διοικήσεις. Η ασφάλεια της ναυτιλίας και οι έξυπνες και βιώσιμες θαλάσσιες μεταφορές στα ύδατα της ΕΕ θα συνεχίσουν να βασίζονται στη συμβολή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα του οποίου η εντολή θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί και πιθανόν να επεκταθεί σε πρόσθετους τομείς.
102. Παράλληλα με άλλες προσπάθειες αύξησης της ανθεκτικότητας του τομέα των μεταφορών και των σχετικών υποδομών, η ΕΕ πρέπει να **επικαιροποιήσει και να βελτιώσει το υφιστάμενο πλαίσιο ασφάλειας**, συμπεριλαμβανομένης της αντιμετώπισης κυβερνοαπειλών, υπό το γενικό πλαίσιο των υφιστάμενων κανόνων που διέπουν το εν λόγω ζήτημα.⁶⁵ Με βάση το πλαίσιο πιστοποίησης σε επίπεδο ΕΕ για τα προϊόντα, τις διαδικασίες και τις υπηρεσίες ΤΠΕ και τον καθορισμό των φορέων εκμετάλλευσης βασικών υπηρεσιών (OES) όσον αφορά υποδομές κινητικότητας, θα διερευνηθεί η επιλογή θέσπισης ενός μηχανισμού ταχείας προειδοποίησης για την ασφάλεια σε επίπεδο ΕΕ. Επιπλέον, οι συναφείς κανονισμοί θα βελτιωθούν, όπως το πλαίσιο πιστοποίησης της κυβερνοασφάλειας όσον αφορά τα αυτοματοποιημένα οχήματα.

Ορόσημα⁶⁶ προς την κατεύθυνση της ανθεκτικής κινητικότητας:

- 13) Το πολυτροπικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που θα είναι εξοπλισμένο για βιώσιμες και έξυπνες μεταφορές με συνδεσιμότητα υψηλής ταχύτητας θα έχει τεθεί σε λειτουργία έως το 2030 για το κεντρικό δίκτυο, και έως το 2050 για το εκτεταμένο δίκτυο.
- 14) Έως το 2050, ο αριθμός των θανάτων για όλους τους τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ θα είναι σχεδόν μηδενικός.

5 Η ΕΕ ΩΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

103. Λαμβάνοντας υπόψη τις ταχέως μεταβαλλόμενες γεωπολιτικές εξελίξεις, η ΕΕ πρέπει να δράσει προκειμένου να διαφυλάξει και να προωθήσει τα συμφέροντά της. Όσον αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς με διεθνή διάσταση, είναι απαραίτητο να διασφαλιστούν **διεθνής ανταγωνισμός χωρίς στρεβλώσεις, αμοιβαιότητα και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού**. Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των στρεβλωτικών επιπτώσεων

⁶⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1148 σχετικά με την ασφάλεια συστημάτων δικτύου και πληροφοριών, κανονισμός (ΕΕ) 2019/881 (πράξη για την κυβερνοασφάλεια), και οδηγία για την προστασία ευρωπαϊκών υποδομών ζωτικής σημασίας (οδηγία 2008/114/ΕΚ)

⁶⁶ Λαμβανομένης επίσης υπόψη της ανάλυσης που παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ορίζονται τα εν λόγω ορόσημα για την πορεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών προς επίτευξη των στόχων για μια βιώσιμη, έξυπνη και ανθεκτική κινητικότητα, τα οποία υποδηλώνουν την απαραίτητη φιλοδοξία για τις μελλοντικές πολιτικές μας.

των ξένων επιδοτήσεων στην εσωτερική αγορά, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων συμβάσεων, η Επιτροπή θα προτείνει ένα ειδικό μέσο⁶⁷.

104. Από την πλευρά των κρατών μελών, η ανάληψη περαιτέρω δράσης θα μπορούσε να περιλαμβάνει τη χρήση διαθέσιμων μηχανισμών για τον έλεγχο των άμεσων επενδύσεων σε ευρωπαϊκές εταιρείες μεταφορών και των περιουσιακών στοιχείων για λόγους ασφάλειας ή δημόσιας τάξης. Από την πλευρά της Ένωσης, θα μπορούσε επίσης να περιλαμβάνει αλλαγές στην εμπορική άμυνα με βάση τα κριτήρια που ισχύουν για τις αερομεταφορές. Η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης να **προωθεί τη χρήση ευρωπαϊκών τεχνικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών προτύπων και προτύπων περί ανταγωνισμού** σε διεθνή φόρουμ, καθώς και στις σχέσεις με μεμονωμένες χώρες εκτός ΕΕ όσον αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς. Ο εξοπλισμός και οι λύσεις στον τομέα των μεταφορών αποτελούν την κινητήρια δύναμη των ευρωπαϊκών εξαγωγών και ο βιώσιμος και έξυπνος μετασχηματισμός του τομέα αποτελεί ευκαιρία για την παγκόσμια ηγετική θέση του ευρωπαϊκού μεταποιητικού κλάδου.
105. Για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, απαιτείται σημαντική μείωση των εκπομπών του τομέα των μεταφορών έως το 2050 πέραν της ΕΕ. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας η **Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και η παρούσα στρατηγική να αποτυπώνονται σαφώς στις εξωτερικές δράσεις**, να προωθείται ευρέως η παγκόσμια δράση προς τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα για την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, και να διασφαλίζεται η συνοχή της πολιτικής κατά την προβολή των εσωτερικών πολιτικών της Ένωσης εκτός της ΕΕ. Κατά συνέπεια, θα αναπτυχθούν διάφορες δέσμες δράσεων, ώστε ορθές πρακτικές, λύσεις και πρότυπα ποιότητας για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα να ενταχθούν στο πλαίσιο της αναπτυξιακής συνεργασίας της ΕΕ, μεταξύ άλλων, με τους Αφρικανούς εταίρους μας⁶⁸, λαμβανομένων παράλληλα υπόψη των ειδικών προκλήσεων και περιορισμών των αναδυόμενων και αναπτυσσόμενων χωρών.
106. Η ΕΕ θα **συνεχίσει να εμβαθύνει τις σχέσεις στο πεδίο των μεταφορών**, με βασικούς στρατηγικούς εταίρους και διεθνείς οργανισμούς, και θα αναπτύξει περαιτέρω δεσμούς με νέους διεθνείς εταίρους, όπως οι οικονομίες υψηλής ανάπτυξης και οι αναδυόμενες οικονομίες. Αυτό είναι υψίστης σημασίας για τους τομείς που χρειάζονται ίσους όρους ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως οι αεροπορικές και οι θαλάσσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θα επιδιώξει να λάβει εξουσιοδοτήσεις από το Συμβούλιο προκειμένου να αρχίσει διαπραγματεύσεις για νέες συμφωνίες αερομεταφορών με τρίτες χώρες και θα διερευνήσει εναλλακτικές λύσεις για κατάλληλες δράσεις όσον αφορά τις σχέσεις, στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, με τρίτες χώρες και περιφέρειες. Η ΕΕ θα πρέπει επίσης να επιδιώξει, στο πλαίσιο του ΔΝΟ, του ΔΟΠΑ και άλλων διεθνών οργανισμών, για υψηλά πρότυπα στον τομέα της ασφάλειας πτήσεων, της προστασίας από έκνομες ενέργειες και της προστασίας του περιβάλλοντος, ιδίως όσον αφορά την κλιματική αλλαγή.
107. Οι μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο των πολιτικών και των μέσων που υποστηρίζουν τη διαδικασία διεύρυνσης προς τα Δυτικά Βαλκάνια και την **πολιτική γειτονίας της ΕΕ**, συμπεριλαμβανομένων της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης και της Νότιας Γειτονίας. Η Επιτροπή θα ενισχύσει τη σύνδεση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική γειτονίας σε βασικούς τομείς και θα αναπτύξει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη συνδεσιμότητα με γειτονικές χώρες, παραδείγματος χάρη, συνεργαζόμενη στενά με την Κοινότητα Μεταφορών, επεκτείνοντας το ΔΕΔ-Μ, παρέχοντας τεχνική στήριξη και συνεργασία, και συνάπτοντας νέες τομεακές συμφωνίες.

⁶⁷ COM (2020) 253 final, «Λευκή Βίβλος σχετικά με την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού όσον αφορά τις ξένες επιδοτήσεις»

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, «Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική με την Αφρική»

108. Για την επίτευξη των διεθνών φιλοδοξιών και προτεραιοτήτων της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, είναι σημαντικό να ενσωματωθούν οι πολιτικές μεταφορών στην εξωτερική διάσταση της ΕΕ και να διατυπωθούν στο διεθνές προσκήνιο με **ισχυρή, ενιαία και συνεκτική φωνή**. Υπενθυμίζεται σχετικά ότι αυτό απαιτεί από όλα τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πλήρως τις διατάξεις των Συνθηκών, ιδίως αυτές που αφορούν τη διαπραγμάτευση και τη σύναψη νέων συμφωνιών μεταφορών, καθώς και όσες αφορούν την εκπροσώπηση σε διεθνή φόρουμ, όπως ο ΔΟΠΑ και ο ΔΝΟ, καθώς η Συνθήκη της Λισαβόνας σχεδιάστηκε ακριβώς για να καταστήσει την Ένωση πιο αποτελεσματική στις εξωτερικές σχέσεις της.

6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

109. Η ανάκαμψη από την κρίση που προκλήθηκε από την πανδημία COVID-19 θα πρέπει να αξιοποιηθεί για την επιτάχυνση της απανθρακοποίησης και του εκσυγχρονισμού ολόκληρου του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας, περιορίζοντας τις αρνητικές επιπτώσεις του στο περιβάλλον και βελτιώνοντας την ασφάλεια και την υγεία των πολιτών.

Η διττή πράσινη και ψηφιακή μετάβαση θα πρέπει να αναδιαμορφώσει τον τομέα, να ανασχεδιάσει τη συνδεσιμότητα και να αναζωογονήσει την οικονομία. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο εν λόγω μετασχηματισμός —ο οποίος πρέπει να είναι κοινωνικά δίκαιος και ισότιμος— δεν πρόκειται να επιτευχθεί εύκολα και θα απαιτήσει την πλήρη δέσμευση και υποστήριξη από όλους τους φορείς του τομέα των μεταφορών, καθώς και σημαντική αύξηση των επενδύσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που δημιουργούν ανάπτυξη.

110. Το βιώσιμο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών το οποίο επιδιώκει η ΕΕ πρέπει να είναι έξυπνο, ευέλικτο και προσαρμόσιμο στα διαρκώς μεταβαλλόμενα πρότυπα και ανάγκες των μεταφορών, με βάση πρωτοποριακές τεχνολογικές εξελίξεις, για την παροχή απρόσκοπτης και ασφαλούς συνδεσιμότητας σε όλους τους Ευρωπαίους πολίτες. **Οι μεταφορές θα πρέπει να αναδεικνύουν την ευρωπαϊκή εφευρετικότητα και φιλοπνία, με πρωτοστάτες την έρευνα, την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, και με στόχο την προώθηση της διττής μετάβαση.**

111. Η Επιτροπή παρουσιάζει μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων τα οποία παρατίθενται στο σχέδιο δράσης της παρούσας στρατηγικής και έχουν ως στόχο να αρχίσει η ΕΕ να διαμορφώνει το μελλοντικό σύστημα βιώσιμης, έξυπνης και ανθεκτικής κινητικότητας και να επέλθουν οι θεμελιώδεις αλλαγές που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Οι εν λόγω προσπάθειες θα στεφθούν με επιτυχία μόνο εάν προσηλωθούν απόλυτα σε αυτές όλοι οι εμπλεκόμενοι, δηλαδή τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τα κράτη μέλη και οι αρχές τους σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, τα ενδιαφερόμενα μέρη, οι επιχειρήσεις, καθώς και οι πολίτες.