



Κοινή πολιτική μεταφορών: Επισκόπηση

Η πολιτική μεταφορών είναι ένας από τους τομείς κοινής πολιτικής της ΕΕ εδώ και περισσότερο από 30 έτη. Παράλληλα με το άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών και τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, το μοντέλο της «βιώσιμης κινητικότητας» θα αποκτήσει ακόμη μεγαλύτερη σημασία έως το 2020, ιδίως λόγω της διαρκούς αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον τομέα των μεταφορών, που απειλεί να υπονομεύσει τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιτύχει τους σχετικούς με το κλίμα στόχους της.

Νομική βάση και στόχοι

Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) και τίτλος VI της ΣΛΕΕ. Στη [Συνθήκη της Ρώμης](#), τα κράτη μέλη τόνιζαν ήδη τη σημασία μιας κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, και αφιέρωσαν ξεχωριστό τίτλο στη Συνθήκη στο θέμα αυτό. Οι μεταφορές ήταν, επομένως, ένας από τους πρώτους τομείς κοινής πολιτικής της Κοινότητας. Προτεραιότητα δόθηκε στη δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών, στην καθιέρωση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και στο άνοιγμα των αγορών στον τομέα των μεταφορών. Ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό, καθώς ακόμη και οι εγχώριες σιδηροδρομικές αγορές έχουν ανοίξει σταδιακά στον ανταγωνισμό. Καθώς ανοίγουν οι αγορές στον τομέα των μεταφορών, είναι ζωτική η διαμόρφωση συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού, τόσο για τους επιμέρους τρόπους μεταφοράς όσο και διατροφικά. Για τον λόγο αυτό, η εναρμόνιση των εθνικών νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων, και του τεχνολογικού, κοινωνικού και φορολογικού πλαισίου στο οποίο παρέχονται υπηρεσίες μεταφορών, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Ο όγκος των μεταφορών, τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων, έχει αυξηθεί λόγω της ολοκλήρωσης της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, της κατάργησης των εσωτερικών συνόρων, της μείωσης των τιμών των υπηρεσιών μεταφορών χάρη στο άνοιγμα και την ελευθέρωση των αγορών στον τομέα των μεταφορών, καθώς και στις μεταβολές στα συστήματα παραγωγής και διαχείρισης των αποθεμάτων. Εντούτοις, ο αποδοτικός και δυναμικός, από οικονομική άποψη, τομέας των μεταφορών βρίσκεται αντιμέτωπος με ολοένα και σοβαρότερους κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς περιορισμούς, κατά τρόπο που το μοντέλο της «βιώσιμης κινητικότητας» είναι πλέον σημαντικότερο από κάθε άλλη φορά.

Παρά τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών εξακολουθεί να αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις στον τομέα της βιωσιμότητας. Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται σχεδόν για το ένα τέταρτο των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ. Επιπλέον, οι μεταφορές αποτελούν τον μόνο τομέα στην ΕΕ όπου οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου έχουν



αυξηθεί από το 1990. Για τον λόγο αυτόν, η Λευκή Βίβλος του 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([COM\(2011\)0144](#)) συνέστησε μείωση κατά 20% των εκπομπών μεταφορών (εξαιρώντας τον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας) από το 2008 έως το 2030 και μείωση τουλάχιστον κατά 60% από το 1990 έως το 2050. Επιδίωκε επίσης μείωση των εκπομπών από τη διεθνή ναυτιλία κατά 40% από το 2005 έως το 2050. Η Λευκή Βίβλος του 2011 ανέφερε επίσης ότι τα βιώσιμα καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε άνθρακα θα πρέπει να αντιστοιχούν στο 40% της κατανάλωσης στην αεροπορία έως το 2050, και υποστήριξε ότι θα πρέπει να μειωθούν κατά 50% τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν συμβατικά καύσιμα στις αστικές μεταφορές έως το 2030, με στόχο την πλήρη κατάργησή τους έως το 2050.

Οι εν λόγω στόχοι είναι σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς σε σχέση με τον γενικό στόχο που τέθηκε στη Διάσκεψη του Παρισιού για το κλίμα (COP21) τον Δεκέμβριο του 2015: μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20% από το 2021 έως το 2030. Ακόμη και σε περίπτωση επίτευξής τους, αυτό θα σήμαινε ότι οι εκπομπές από τις μεταφορές το 2030 (εξαιρουμένων των διεθνών πλωτών μεταφορών) θα εξακολουθούσαν να ξεπερνούν κατά 4,5% τα επίπεδα του 1990, και οι εκπομπές από τις διεθνείς πλωτές μεταφορές το 2050 θα ήταν μόνο 9,5% κάτω από το επίπεδο του 1990. Έως το 2020, ο ρεαλισμός θα αποδειχθεί εξίσου σημαντικός με τις φιλοδοξίες όσον αφορά την αντιμετώπιση των οικονομικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων που αντιμετωπίζει η κοινή πολιτική μεταφορών, ώστε να μειωθούν δραστικά οι εκπομπές. Αυτό σημαίνει ότι ο τομέας των μεταφορών θα πρέπει να χρησιμοποιεί λιγότερη και καθαρότερη ενέργεια, να αξιοποιεί αποτελεσματικότερα τις σύγχρονες υποδομές και να μειώσει τον αντίκτυπό του στο περιβάλλον.

Γενικές κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής

Ο δρόμος προς μια κοινή νομοθεσία στον τομέα των μεταφορών άνοιξε μόνον αφού το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο άσκησε προσφυγή επί παραλείψει κατά του Συμβουλίου. Στην απόφασή του της 22ας Μαΐου 1985 στην [υπόθεση 13/83](#), το ΔΕΕ προέτρεψε το Συμβούλιο να αναλάβει δράση και να ξεκινήσει τη διαδικασία διαμόρφωσης μιας πραγματικής κοινής πολιτικής μεταφορών.

Στις 2 Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή ενέκρινε τη Λευκή Βίβλο του 1992 για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών ([COM\(1992\)0494](#)). Η εν λόγω πολιτική τασσόταν υπέρ του ανοίγματος των αγορών στον τομέα των μεταφορών, της επέκτασης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, της ενίσχυσης της ασφάλειας και της εναρμόνισης των κοινωνικών διατάξεων. Παράλληλα, σηματοδοτούσε μια αποφασιστική στροφή προς μια ολοκληρωμένη διατροπική προσέγγιση που βασίζεται στο μοντέλο της «βιώσιμης κινητικότητας». Στη μεταγενέστερη Λευκή Βίβλο της 22ας Ιουλίου 1998 με τίτλο «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: Μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ» ([COM\(1998\)0466](#)), η Επιτροπή τόνιζε τις σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την τιμολόγηση των μεταφορών, οι οποίες επέφεραν ενδοτροπικές και διατροπικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.



Εφαρμογή

Τον Σεπτέμβριο του 2001, στην Λευκή Βίβλο με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» ([COM\(2001\)0370](#)), η Επιτροπή ανέλυσε τα προβλήματα και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ιδίως ενόψει της τότε επικείμενης διεύρυνσης της ΕΕ προς ανατολάς. Η Επιτροπή προέβλεπε μαζική αύξηση της κυκλοφορίας, που θα συνεπαγόταν κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδιαίτερα στις οδικές και εναέρια μεταφορές, καθώς και μεγαλύτερες επιβαρύνσεις για την υγεία και το περιβάλλον. Η Επιτροπή υπέβαλε μια δέσμη 60 μέτρων που είχαν σχεδιαστεί για να καταργήσουν τον συσχετισμό μεταξύ οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης του φόρτου της κυκλοφορίας, καθώς και να καταπολεμήσουν τις ανισότητες ανάπτυξης μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφοράς. Στόχος της εν λόγω Λευκής Βίβλου ήταν να σταθεροποιηθούν τα μερίδια των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στα επίπεδα του 1998. Ο στόχος αυτός επρόκειτο να επιτευχθεί με μέτρα για την αναζωογόνηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, καθώς και την προώθηση της διασύνδεσης όλων των τρόπων μεταφοράς. Επιπλέον, δόθηκε έμφαση στην αναθεώρηση των κατευθυντηρίων γραμμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα (βλέπε θεματολογικό δελτίο για τα ΔΕΔ-Μ [3.5.1](#)), προκειμένου να τα προσαρμόσει στις απαιτήσεις της διευρυμένης ΕΕ και να ενθαρρύνει την καταβολή ακόμη μεγαλύτερων προσπαθειών για την εξάλειψη των διασυννοριακών σημείων συμφόρησης. Η Λευκή Βίβλος του 2001 εστίαζε επίσης στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των χρηστών των συστημάτων μεταφοράς, προέβλεπε σχέδιο δράσης για την οδική ασφάλεια, και ενίσχυσε τα δικαιώματα των χρηστών καθώς και τη διαφάνεια της κοστολόγησης μέσω της εναρμόνισης των αρχών χρέωσης.

Επιπλέον, η ΕΕ έθεσε σε εφαρμογή ορισμένα φιλόδοξα τεχνολογικά προγράμματα, όπως το ευρωπαϊκό δορυφορικό σύστημα πλοήγησης Galileo, το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) και το πρόγραμμα SESAR για τη βελτίωση των υποδομών στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας.

Τον Ιούνιο του 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε μια ενδιάμεση αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου του 2001 ([COM\(2006\)0314](#)) με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση — Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας». Η Επιτροπή είχε ήδη αναφέρει την άποψή της ότι τα μέτρα που προτάθηκαν το 2001 δεν αρκούσαν για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί, επομένως θεσπίστηκαν νέα μέσα, μεταξύ άλλων:

- α. σχέδια δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών, για την ανάπτυξη των ευφυών συστημάτων μεταφορών στην Ευρώπη και για την αστική κινητικότητα·
- β. το πρόγραμμα Naiades και Naiades II, ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την εσωτερική ναυσιπλοΐα· και
- γ. στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ μέχρι το 2018.



Τον Ιούλιο του 2008, η Επιτροπή παρουσίασε τη [«Δέσμη μέτρων για πιο οικολογικές μεταφορές»](#) («Greening Transport Package»), η οποία επικεντρωνόταν σε μια στρατηγική για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών. Η δέσμη αυτή αποτελούνταν από τρεις ανακοινώσεις και μία πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση της [οδηγίας 1999/62/ΕΚ](#), της 17ης Ιουνίου 1999, γνωστής και ως οδηγίας για την «Ευρωβινιέτα» (βλέπε το θεματολογικό δελτίο με τίτλο «Οδικές μεταφορές: εναρμόνιση της νομοθεσίας» [3.4.3](#)).

Τα αποτελέσματα της συζήτησης σχετικά με το μακροπρόθεσμο μέλλον των μεταφορών (σε 20 με 40 χρόνια) η οποία δρομολογήθηκε στη Λευκή Βίβλο του 2001 παρουσιάστηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών» ([COM\(2009\)0279](#)).

Η Επιτροπή δημοσίευσε τη Λευκή Βίβλο για το μέλλον των μεταφορών για την περίοδο μέχρι το 2050, με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» ([COM\(2011\)0144](#)) στις 28 Μαρτίου 2011. Στο εν λόγω έγγραφο, η Επιτροπή περιγράφει τη μετάβαση των μεταφορών από τις παλιές στις νέες προκλήσεις και αναφέρει τα μέσα που θα της επιτρέψουν να τις αντιμετωπίσει. Μεταξύ των 10 στόχων που περιλαμβάνονται στη Λευκή Βίβλο του 2011, η Επιτροπή αποσκοπεί στη δημιουργία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών με την εξάλειψη όλων των εναπομειναντων φραγμών μεταξύ τρόπων μεταφοράς και εθνικών συστημάτων, και με τη διευκόλυνση της διαδικασίας ενοποίησης και της ανάδυσσης πολυεθνικών και πολυτροπικών φορέων εκμετάλλευσης. Για να αποφευχθούν εντάσεις και στρεβλώσεις, επιδιώκεται μεγαλύτερος βαθμός σύγκλισης και επιβολής των κοινωνικών και περιβαλλοντικών κανόνων και των κανόνων ασφάλειας, καθώς και των ελάχιστων προδιαγραφών παροχής υπηρεσιών και δικαιωμάτων των χρηστών. Την 1η Ιουλίου 2016, η Επιτροπή παρουσίασε έκθεση, με τη μορφή εγγράφου εργασίας ([SWD\(2016\)0226](#)), σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή του δεκαετούς προγράμματος που ορίζεται στην Λευκή Βίβλο του 2011. Το παράρτημα II της εν λόγω έκθεσης περιλαμβάνει ολοκληρωμένη αξιολόγηση των δραστηριοτήτων που είχαν αναληφθεί έως εκείνη τη στιγμή.

Το 2016 η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» ([COM\(2016\)0501](#)), στην οποία πρότεινε μέτρα για την επίτευξη της απαλλαγής των ευρωπαϊκών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η στρατηγική αποσκοπεί πρωτίστως στην επίτευξη του στόχου για καθαρές μηδενικές εκπομπές, όπως ορίζεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 για το μέλλον των μεταφορών, με στόχο να συμβάλει επαρκώς στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού (COP 21).

Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Πέραν της βασικής υποστήριξης στην ελευθέρωση των αγορών στον τομέα των μεταφορών και στο μοντέλο της «βιώσιμης κινητικότητας», το Κοινοβούλιο συνεχίζει να τονίζει την αναγκαιότητα η ελευθέρωση των αγορών να συνοδεύεται από την συνολική



εναρμόνιση του κοινωνικού, φορολογικού και τεχνολογικού πλαισίου, καθώς και των προτύπων ασφαλείας.

Στις 12 Φεβρουαρίου 2003, το Κοινοβούλιο ενέκρινε [ψήφισμα](#) σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 2001 με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» ([COM\(2001\)0370](#)). Σε αυτό το ψήφισμα, το ΕΚ τονίζει ότι η έννοια της βιωσιμότητας θα πρέπει να αποτελεί τη βάση και το πρότυπο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Τονίζει, επίσης, ότι είναι σημαντικό να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο συνολικό σύστημα μεταφορών. Αυτό θα πρέπει να γίνει χωρίς να υπονομεύεται η ανταγωνιστικότητα των οδικών μεταφορών, και στη βάση της δίκαιης χρέωσης που καλύπτει τις υποδομές και το εξωτερικό κόστος για κάθε τρόπο μεταφοράς. Το Κοινοβούλιο υπέβαλε πολυάριθμα αιτήματα και προτάσεις για κάθε επιμέρους τρόπο μεταφοράς, για την ασφάλεια των μεταφορών, το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης και χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ, καθώς και για τον αποτελεσματικότερο συντονισμό με άλλους τομείς πολιτικής της ΕΕ και άλλα ζητήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές.

Μετά το Πράσινο Βιβλίο της Επιτροπής με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» ([COM\(2007\)0551](#)) — που δημοσιεύθηκε στις 25 Σεπτεμβρίου 2007), το Κοινοβούλιο ενέκρινε [ψήφισμα](#) στις 9 Ιουλίου 2008 με τον ίδιο τίτλο. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο ενέκρινε άλλο ένα [ψήφισμα](#) στις 23 Απριλίου 2009 με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα». Το Κοινοβούλιο ζήτησε, μεταξύ άλλων, τη διαμόρφωση ολοκληρωμένης συνολικής προσέγγισης για την αστική κινητικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, που θα πρέπει να αποτελεί κοινό πλαίσιο αναφοράς για τους ευρωπαϊκούς, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς φορείς. Λίγο καιρό αργότερα, η Επιτροπή ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό με μια ανακοίνωση με τον ίδιο τίτλο «Σχέδιο δράσης της για την αστική κινητικότητα» ([COM\(2009\)0490](#)), που δημοσιεύτηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2009.

Σε συνέχεια νέας ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα» ([COM\(2013\)0913](#)), η οποία δημοσιεύτηκε στις 17 Δεκεμβρίου 2013, το Κοινοβούλιο ενέκρινε [ψήφισμα](#) με θέμα τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στις 2 Δεκεμβρίου 2015. Στο ψήφισμα, παροτρύνονται τα κράτη μέλη και οι πόλεις να καταρτίσουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας που δίνουν προτεραιότητα σε τρόπους μεταφοράς με χαμηλές εκπομπές, σε οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και σε ευφυή συστήματα μεταφορών. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη κλήθηκαν να δημιουργήσουν ένα Δίκτυο Βιώσιμης Κινητικότητας με παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών στο πεδίο του χωροταξικού σχεδιασμού και της χρήσης του χώρου, καθώς και να ξεκινήσουν εκστρατείες δημόσιας ενημέρωσης που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι πόλεις κλήθηκαν επίσης να συμμετάσχουν στην ευρωπαϊκή σύμπραξη καινοτομίας για τις έξυπνες πόλεις και κοινότητες.

Σε συνέχεια ανακοίνωσης της Επιτροπής ([COM\(2009\)0279](#)) με τίτλο «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών», το Κοινοβούλιο ενέκρινε [ψήφισμα](#) στις 6 Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές. Το κείμενο αυτό δεν προσέβλεπε απλώς στη νέα Λευκή Βίβλο του 2011, αλλά το Κοινοβούλιο αποκρίθηκε επίσης



στην ανακοίνωση της Επιτροπής, προτείνοντας έναν εκτενή κατάλογο αιτημάτων που καλύπτουν όλο το φάσμα της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

Το Κοινοβούλιο ενέκρινε δύο ψηφίσματα μετά τη δημοσίευση της Λευκής Βίβλου του 2011. Το πρώτο ήταν ένα [ψηφίσμα](#) που εγκρίθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2011, με τίτλο «[Οδικός χάρτης για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών](#)». Στο ψήφισμα αυτό, το Κοινοβούλιο προέβη σε εκ των προτέρων αξιολόγηση των κύριων στόχων της Λευκής Βίβλου του 2011, και ενέκρινε μερικώς την πρόοδο που σημειώθηκε κατά την εφαρμογή της. Όσον αφορά την υλοποίηση ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών έως το 2020, το ψήφισμα δίνει έμφαση στο δυναμικό των μεταφορών σε πολλούς τομείς που δεν έχει αξιοποιηθεί επαρκώς έως τώρα, και τονίζει τη σημασία ενός συστήματος που επικεντρώνεται στη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε δέκα στόχους για ένα ανταγωνιστικό και οικονομικά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, καθώς και τους στόχους για το 2030 και το 2050 που θέτει η Λευκή Βίβλος.

Στις 9 Σεπτεμβρίου 2015, το Κοινοβούλιο ενέκρινε δεύτερο [ψηφίσμα](#) σχετικά με την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 με τίτλο: «Απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα». Στο πλαίσιο της ενδιάμεσης επανεξέτασης, η Επιτροπή δημοσίευσε έγγραφο εργασίας την 1η Ιουλίου 2016 ([SWD\(2016\)0226](#)), με τίτλο «The implementation of the 2011 White Paper on Transport five years after its publication: achievements and challenges» (Η εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές πέντε έτη μετά τη δημοσίευσή της: επιτεύγματα και προκλήσεις). Το Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να διατηρήσει τουλάχιστον το επίπεδο φιλοδοξιών που επέδειξε κατά τον καθορισμό των αρχικών στόχων. Επιπλέον, το Κοινοβούλιο τόνισε ότι πρέπει να καταβληθούν σημαντικές προσπάθειες σε επιχειρησιακό και χρηματοδοτικό επίπεδο για την επίτευξη αυτών των στόχων. Συνεπώς, κάλεσε την Επιτροπή να προτείνει πρόσθετα νομοθετικά μέτρα, καθώς και μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την ανάπτυξη μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, ώστε να μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης κατά τουλάχιστον 60% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έως το 2050. Το Κοινοβούλιο διατύπωσε σειρά συστάσεων με στόχο την ενσωμάτωση όλων των τρόπων μεταφοράς για τη δημιουργία ενός αποδοτικότερου, βιωσιμότερου, ανταγωνιστικότερου, πιο προσβάσιμου και φιλικού προς τους χρήστες συστήματος μεταφορών. Στα βασικά σημεία περιλαμβάνονταν η αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και η συντροπικότητα, οι σύγχρονες υποδομές και η ευφυής χρηματοδότηση, η αστική κινητικότητα, η τοποθέτηση των χρηστών στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών και η παγκόσμια διάσταση των μεταφορών. Το Θεματικό Τμήμα του Κοινοβουλίου για τις Διαρθρωτικές Πολιτικές και την Πολιτική Συνοχής δημοσίευσε πρόσφατα μελέτη με τίτλο «[Modal shift in European transport: a way forward](#)» (Αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των ευρωπαϊκών μεταφορών: πορεία προς το μέλλον).

Επιπλέον, στο ψήφισμά του σχετικά με μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2017, το Κοινοβούλιο υπογράμμισε ότι είναι αναγκαίο ο τομέας των μεταφορών να συμβάλει περισσότερο στην επίτευξη των στόχων για το κλίμα. Στο πλαίσιο αυτό, τόνισε, μεταξύ άλλων πτυχών:

— την ανάγκη για επενδύσεις στην πολυτροπικότητα και στις δημόσιες μεταφορές·



- την ανάγκη αποστολής πιο ευκρινών τιμολογιακών σημάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς ώστε να αντικατοπτρίζονται καλύτερα οι αρχές «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει»· και
- τον ρόλο της ψηφιοποίησης στη βιώσιμη κινητικότητα.

Το Κοινοβούλιο ζήτησε επίσης μια πιο φιλόδοξη προσέγγιση όσον αφορά τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στις μεταφορές από αυτήν που προτείνεται στην αναδιατύπωση της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, και τη δημιουργία κινήτρων για τη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων για εκείνα τα μέσα μεταφοράς τα οποία δεν διαθέτουν επί του παρόντος άλλη εναλλακτική προς τα υγρά καύσιμα. Σε συνέχεια της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων — Σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων» ([COM\(2017\)0652](#)), το Κοινοβούλιο ενέκρινε [ψήφισμα](#) τον Οκτώβριο του 2018 με το οποίο καλεί την Επιτροπή να υποβάλει αναθεώρηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και να εστιάσει στην ορθή εφαρμογή της.

Το Κοινοβούλιο επιδοκίμασε επίσης την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Οδεύοντας προς την αυτοματοποιημένη κινητικότητα» ([COM\(2018\) 0283](#)), αλλά σε [ψήφισμα](#) της 15ης Ιανουαρίου 2019 τόνισε ότι οι ευρωπαϊκοί φορείς πρέπει να ενώσουν τις δυνάμεις τους για να αναλάβουν ρόλο ως παγκόσμιοι ηγέτες στις αυτόνομες μεταφορές.

Esteban Coito
04/2019

