



Έγγραφο συνόδου

B8-0290/2017

4.5.2017

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ

εν συνεχεία δήλωσης της Επιτροπής

σύμφωνα με το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού

σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση
(2017/2545(RSP))

Karima Delli

εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (2017/2545(RSP))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 1999/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής¹,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών²,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, σχετικά με την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών³,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα⁴,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών⁵,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία⁶,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών⁷,
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),

¹ ΕΕ L 187, της 20.7.1999, σ. 42.

² ΕΕ L 80, της 23.3.2002, σ. 35.

³ ΕΕ L 102, της 11.4.2006, σ. 1.

⁴ ΕΕ L 300, της 14.11.2009, σ. 51.

⁵ ΕΕ L 300, της 14.11.2009, σ. 72.

⁶ ΕΕ L 300, της 14.11.2009, σ. 88.

⁷ ΕΕ L 60, 28.2.2014, σ. 1.

- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του, της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές: απολογισμός και μελλοντική πορεία προς τη βιώσιμη κινητικότητα¹,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 19ης Ιανουαρίου 2017, σχετικά με την εφοδιαστική στην ΕΕ και τις πολυτροπικές μεταφορές στους νέους διαδρόμους ΔΕΔ-Μ²,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με νέες ευκαιρίες για μικρές μεταφορικές επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των συνεργατικών επιχειρηματικών μοντέλων³,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών της Ένωσης (COM(2014)0222),
 - έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2015/413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2015, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια⁴,
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών» (COM(2016)0501) και την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις μεταφορές και τις εκπομπές CO₂ (COM(1998)0204),
 - έχοντας υπόψη τη συμφωνία των Παρισίων και τη δέσμευσή που απορρέει από αυτήν να μην αυξηθεί η θερμοκρασία κατά τον αιώνα που διανύουμε πάνω από 2 βαθμούς Κελσίου σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, καθώς και να καταβληθούν προσπάθειες για τον επιπλέον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας, ώστε να μην υπερβεί τον 1,5 βαθμό Κελσίου·
 - έχοντας υπόψη τη δήλωση του Άμστερνταμ, της 14ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της διασυνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης οδήγησης – Οδηγώντας διασυνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο,
 - έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για συνεργατικά και ευφυή συστήματα μεταφορών, ένα ορόσημο προς τη συνεργατική, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα» (COM(2016)0766),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 123 παράγραφος 2 του Κανονισμού του,
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει επείγοντως νομοθετικές προτάσεις σχετικά με την αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών (εφεξής: «πρωτοβουλίες για τις οδικές μεταφορές»), με στόχο των εντοπισμό και την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τομέας·

¹ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2015)0310.

² Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2017)0009.

³ Κείμενα που εγκρίθηκαν, P8_TA(2016)0455.

⁴ ΕΕ L 68, 13.3.2015, σ. 9.

- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οικονομία των οδικών μεταφορών στην ΕΕ προσφέρει 5 εκατομμύρια άμεσες θέσεις απασχόλησης και συνεισφέρει σχεδόν 2% του ΑΕΠ της ΕΕ, με 334.000 εταιρείες οδικής μεταφοράς επιβατών και πάνω από 560.000 εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών¹.
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 2013 οι δραστηριότητες μεταφοράς επιβατών που ταξιδεύουν οδικώς στην ΕΕ αντιστοιχούσαν σε 5.323 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα, ενώ το 72,3 % του συνόλου των δραστηριοτήτων μεταφοράς επιβατών στην ΕΕ των 28 πραγματοποιήθηκε με επιβατηγά οχήματα και το 8,1 % με λεωφορεία και πούλμαν².
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οδική ασφάλεια εξακολουθεί να αποτελεί επίκαιρο ζήτημα για την ΕΕ, καθώς το 2015 σημειώθηκαν 135.000 σοβαροί τραυματισμοί και 26.100 θάνατοι.
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν κινητήριο μοχλό για την οικονομία της ΕΕ και θα πρέπει να εξακολουθήσουν να πρωτοπορούν στη δημιουργία περαιτέρω οικονομικής ανάπτυξης και θέσεων εργασίας, αλλά και στην προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της εδαφικής συνοχής, καθώς και ότι είναι, ταυτόχρονα, απαραίτητο να αυξηθεί η βιωσιμότητα του τομέα και να γίνονται σεβαστές οι αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και τα κοινωνικά δικαιώματα.
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν τομέα στον οποίο η Ευρώπη κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως, τόσο στις κατασκευαστικές όσο και στις μεταφορικές δραστηριότητες, καθώς και ότι είναι πολύ σημαντικό να συνεχίσει να αναπτύσσεται ο τομέας των οδικών μεταφορών, να γίνονται επενδύσεις σε αυτόν και να ανανεώνεται με βιώσιμο και οικολογικό τρόπο, προκειμένου να διατηρήσει την τεχνολογική του πρωτοπορία σε παγκόσμιο επίπεδο, στο πλαίσιο μιας παγκόσμιας οικονομίας που χαρακτηρίζεται περισσότερο από ποτέ από την ανάδυση ισχυρών νέων παραγόντων και νέων επιχειρηματικών μοντέλων.
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών εξακολουθεί να καταργεί σταδιακά τα ορυκτά καύσιμα, δεδομένης της επείγουσας ανάγκης να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση και η βιωσιμότητά του, ιδίως μέσω της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, εναλλακτικών συστημάτων κίνησης και μέσω της ψηφιοποίησης, με τρόπο οικονομικά αποδοτικό και χωρίς να γίνουν εκπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του τομέα.
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην κλιματική αλλαγή, αφού σε αυτές οφείλεται περίπου το 23,2 % του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ, ενώ το 72,8 % του συνόλου των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ στον τομέα των μεταφορών το 2014 προκλήθηκε από οδικές μεταφορές.
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις, η κυκλοφοριακή συμφόρηση

¹ Πηγή: EU Transport in Figures 2016 (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς - 2016), με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

² Πηγή: EU Transport in Figures 2016 (Οι μεταφορές στην ΕΕ σε αριθμούς - 2016), με βάση τα στοιχεία της Eurostat.

επιβαρύνει την οικονομία της ΕΕ με απώλειες που αντιστοιχούν στο 1% του ΑΕΠ της και προκύπτουν από την απώλεια χρόνου, την πρόσθετη κατανάλωση καυσίμων και τη ρύπανση·

- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κράτη μέλη επιβάλλουν όλο και περισσότερους κανονιστικούς φραγμούς στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πολυτροπικά δίκτυα και η ολοκλήρωση των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και υπηρεσιών δύνανται να ευνοήσουν τη βελτίωση των συνδέσεων των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και την αύξηση της αποδοτικότητας, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των ανθρακούχων και άλλων επιβλαβών εκπομπών·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη την πλημμελή εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για τις ενδομεταφορές από τα κράτη μέλη·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι στην Ένωση σημειώνονται τεράστιες διαφορές όσον αφορά την επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας για τις συνθήκες εργασίας, τα κοινωνικά δικαιώματα και την οδική ασφάλεια·

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας στον τομέα των οδικών μεταφορών

- 1. θεωρεί ότι οι πρωτοβουλίες για τις οδικές μεταφορές πρέπει να δώσουν την πολυπόθητη ώθηση, ώστε ο τομέας των ευρωπαϊκών οδικών μεταφορών να καταστεί πιο βιώσιμος, ασφαλής, καινοτόμος και ανταγωνιστικός, να αναπτυχθεί περαιτέρω η ευρωπαϊκή οδική υποδομή για να βελτιωθεί η αποδοτικότητα των οδικών μεταφορών και της σχετικής υλικοτεχνικής υποστήριξης, να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τις σχετικές επιχειρήσεις στην παγκόσμια αγορά, καθώς και για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και τη βελτίωση της λειτουργίας της στον τομέα των οδικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, και την εξαγγελία μιας μακρόπνοης στρατηγικής για τον ευρωπαϊκό τομέα των οδικών μεταφορών·
- 2. θεωρεί, επίσης, ότι οι πρωτοβουλίες για τις οδικές μεταφορές πρέπει να δώσουν ώθηση στην τεχνολογική ανάπτυξη των οχημάτων, να προωθήσουν τα εναλλακτικά καύσιμα, να αυξήσουν τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων και των τρόπων μεταφοράς και να διασφαλίσουν την πρόσβαση των ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών στην αγορά·
- 3. καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 9 Σεπτεμβρίου 2015, σχετικά με την υλοποίηση της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές, στο στάδιο της προετοιμασίας των πρωτοβουλιών για τις οδικές μεταφορές· υπογραμμίζει ότι οι οδικές μεταφορές πρέπει να εξετάζονται με μια προσέγγιση ολιστική και μακροπρόθεσμη, στο πλαίσιο της πολιτικής της ΕΕ για τις πολυτροπικές και τις βιώσιμες μεταφορές·
- 4. τονίζει ότι είναι σημαντική η συνεισφορά του τομέα οδικών μεταφορών για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και την ανάπτυξη στην ΕΕ και ότι η κατάσταση της οικονομίας συνδέεται στενά με την ανταγωνιστικότητα του τομέα οδικών μεταφορών της ΕΕ· ζητεί, συνεπώς, να εκπονηθούν προορατικές πολιτικές, με στόχο να υποστηριχθεί και να αναπτυχθεί ένας βιώσιμος τομέας οδικών μεταφορών, με ισότιμους

όρους ανταγωνισμού, ειδικά για τις ΜΜΕ, και ιδίως εν όψει των μελλοντικών ψηφιακών, τεχνολογικών και περιβαλλοντικών εξελίξεων στον τομέα, και παράλληλα ζητεί να ενθαρρυνθεί η αναβάθμιση των δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού·

5. καλεί τον ευρωπαϊκό τομέα των οδικών μεταφορών να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες της ψηφιοποίησης· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει επικοινωνιακές υποδομές, τόσο «από όχημα προς όχημα» όσο και «από όχημα προς υποδομή», ώστε να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και η αποτελεσματικότητα και να προετοιμαστεί το μέλλον της κινητικότητας στο οδικό δίκτυο· υπογραμμίζει την ανάγκη να αναπτυχθεί η μεταφορά τεχνολογίας για οχήματα, να αυξηθεί η υλικοτεχνική υποστήριξη τους και να διατυπωθούν κατάλληλοι ορισμοί και κανόνες για τον εν λόγω ζήτημα· καλεί την Επιτροπή να μεριμνήσει για τη δημιουργία κατάλληλου κανονιστικού πλαισίου για τη συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη οδήγηση, καθώς και για τα νέα συνεργατικά επιχειρηματικά μοντέλα·
6. παροτρύνει την Επιτροπή να αυξήσει την εναρμόνιση στον τομέα της μεταφοράς επιβατών και αγαθών, ιδίως όσον αφορά τα ηλεκτρονικά συστήματα επιβολής διοδίων στην ΕΕ, καθώς η υφιστάμενη έλλειψη εναρμόνισης δημιουργεί πρόσθετο κόστος στις μεταφορές· ενθαρρύνει, στο πλαίσιο αυτό, τη χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών (τυποποιημένα έγγραφα χωρίς χρήση χαρτιού, έξυπνος ταχογράφος e-CMR κ.λπ.), προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης λειτουργία της εσωτερικής αγοράς·

Διευκόλυνση της διασυνοριακής κινητικότητας στις οδικές μεταφορές

7. προτρέπει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πιο προσεκτικά τους οικείους κανόνες της ΕΕ και την Επιτροπή να παρακολουθεί πιο στενά την εφαρμογή τους, ιδίως όσον αφορά τη διασυνοριακή συνεργασία, την ερμηνεία και την ορθή και άνευ διακρίσεων επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας, καθώς και να αντιμετωπίσει το ζήτημα της εναρμόνισης των εθνικών νομοθεσιών· πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει, όπου το επιτρέπει η νομοθεσία, να κινεί διαδικασίες επί παραβάσει σε περιπτώσεις νόμων και μέτρων που προκαλούν στρεβλώσεις της αγοράς·
8. παροτρύνει τα κράτη μέλη να αναπτύξουν στενότερη συνεργασία με την Euro Contrôle Route και το Ευρωπαϊκό Δίκτυο των Οργάνων της Τροχαίας (TISPOL), με στόχο τη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές στην Ευρώπη και την οικοδόμηση ενός ισχυρού μηχανισμού για τη διασφάλιση της ισότιμης και κατάλληλης εφαρμογής του υφιστάμενου κεκτημένου, π.χ. μέσω της παροχής υποστήριξης στα κράτη μέλη υπό τη μορφή πιστοποίησης, τυποποίησης, τεχνικής εμπειρογνωμοσύνης, συλλογής δεδομένων, καθηκόντων κατάρτισης και επιθεώρησης και μέσω της διαχείρισης πλατφορμών για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εθνικών εμπειρογνομόνων και αρχών· ζητεί να εξεταστεί το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών, με στόχο να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ και να προωθηθεί η τυποποίηση σε όλα τα κράτη μέλη·
9. καλεί τα κράτη μέλη να ενισχύσουν τους ελέγχους, ιδίως όσον αφορά την τήρηση των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης και τους κανόνες για τις ενδομεταφορές, καθώς και να επιβάλλουν αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές κυρώσεις· παροτρύνει την Επιτροπή να επιταχύνει την υποχρεωτική χρήση ψηφιακών συσκευών επί των οχημάτων, όπως οι έξυπνοι ταχογράφοι και τα ηλεκτρονικά δελτία αποστολής (e-

CMR), ώστε να βελτιωθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους σχετικούς κανόνες της ΕΕ, ενώ ταυτόχρονα να μειωθεί το διοικητικό κόστος·

10. προτρέπει την Επιτροπή να εναρμονίσει περαιτέρω τους υφιστάμενους κανόνες για τον υποχρεωτικό εξοπλισμό ασφαλείας σε ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά οχήματα, όπως τα προειδοποιητικά τρίγωνα, τα φωσφορίζοντα μπουφάν, οι εφεδρικοί λαμπτήρες ή οι συσκευές αλκοτέστ·
11. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει τις δυνατότητες να μειωθεί η γραφειοκρατική και οικονομική επιβάρυνση στο πλαίσιο διαφόρων εθνικών νομοθεσιών, προκειμένου να διευκολυνθεί η ελευθερία παροχής μεταφορικών υπηρεσιών σε ολόκληρη την ΕΕ· εκφράζει την άποψη ότι, σε ό,τι αφορά π.χ. τις κοινωνικές συνθήκες οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι θα πρέπει να μπορούν να δίνουν το «παρών» για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα, ακόμη κι αν εργάζονται για περισσότερους εργολάβους και ανεξαρτήτως του αριθμού των έργων που έχουν αναλάβει·
12. τονίζει ότι, αν στην ΕΕ εφαρμοζόταν ένα συνεκτικό, δίκαιο, διαφανές, άνευ διακρίσεων και γραφειοκρατικού φόρτου σύστημα επιβολής οδικών τελών, αναλογικό προς το κόστος της χρήσης του οδικού δικτύου και προς το εξωτερικό κόστος που προκαλούν φορτηγά, λεωφορεία και αυτοκίνητα (πρόκειται για τις αρχές «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει»), θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν καλύτερα η υποβάθμιση της οδικής υποδομής, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση· καλεί την Επιτροπή να δημιουργήσει ένα πλαίσιο που θα διασφαλίζει την ίση μεταχείριση και θα αποτρέπει τον κατακερματισμό των συστημάτων χρέωσης για τα επιβατηγά οχήματα σε ολόκληρη την ΕΕ·
13. καλεί την Επιτροπή να προτείνει την αναθεώρηση της οδηγίας για τα ευρωπαϊκά συστήματα τηλεδιοδίων, τα οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν ένα στοιχείο εξωτερικού κόστους βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», να είναι πλήρως διαλειτουργικά με στόχο να συνεισφέρουν στη δημιουργία εναρμονισμένων τεχνικών προτύπων της ΕΕ για την είσπραξη των διοδίων, να θεμελιώνονται στη διαφάνεια, τη βελτίωση της ανάπτυξης και την ολοκλήρωση του εξοπλισμού ITS (έξυπνα συστήματα μεταφοράς) που είναι εγκατεστημένος στα οχήματα, καθώς και στην αποσαφήνιση της νομοθεσίας, ώστε να προσδιορίζονται και να προστατεύονται καλύτερα τα δικαιώματα των παρόχων EYT και να καθίστανται λιγότερο επαχθείς οι υποχρεώσεις τους·
14. θεωρεί ότι τα κράτη μέλη της περιφέρειας και οι χώρες στις οποίες δεν υπάρχουν πραγματικές εναλλακτικές λύσεις έναντι των οδικών μεταφορών, αντιμετωπίζουν περισσότερες δυσκολίες στην προσπάθειά τους να φτάσουν στον πυρήνα της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ· καλεί την Επιτροπή να συμπεριλάβει στις πρωτοβουλίες για τις οδικές μεταφορές μηχανισμό για την ελάφρυνση των επιβαρύνσεων που επιβάλλονται στις δραστηριότητες οδικών μεταφορών από την περιφέρεια·
15. υπογραμμίζει ότι τα μισθωμένα οχήματα είναι συνήθως τα πιο νέα και τα πιο καθαρά στην αγορά και συνεισφέρουν στην αποδοτικότητα του τομέα των οδικών μεταφορών· ζητεί, ως εκ τούτου, από την Επιτροπή να επανεξετάσει τους ισχύοντες κανόνες για τα μισθωμένα οχήματα, που επί του παρόντος επιτρέπουν στα κράτη μέλη να απαγορεύουν τη χρήση των εν λόγω οχημάτων για δραστηριότητες διεθνών μεταφορών·
16. εκφράζει την ανησυχία του για την πλημμελή επιβολή της νομοθεσίας από τις εθνικές

αρχές, σε ό,τι αφορά τις απάτες σε σχέση με τους ταχογράφους και την εκτέλεση των ενδομεταφορών, και καλεί, συνεπώς, την Επιτροπή να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά, μεταξύ άλλων με τη χρήση νέων τεχνολογιών, την απλοποίηση και την αποσαφήνιση των διατάξεων σχετικά με τις ενδομεταφορές και τη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών, με στόχο την καλύτερη εφαρμογή των κανόνων σε ολόκληρη την ΕΕ και την παρακολούθηση των ενδομεταφορών·

17. εκτιμά ότι οι νομοθετικές απαιτήσεις πρέπει να είναι αναλογικές προς τη φύση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και το μέγεθος της εταιρείας· εκφράζει, ωστόσο, ανησυχία ως προς το κατά πόσον εξακολουθούν να υφίστανται λόγοι εξαίρεσης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων από την εφαρμογή ορισμένων ευρωπαϊκών κανόνων, λαμβανομένης υπόψη της αυξανόμενης χρήσης τους στις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, και ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση διαγνωστικών πορισμάτων σχετικά με τον συνεπακόλουθο αντίκτυπο της εν λόγω αυξανόμενης χρήσης στην οικονομία, το περιβάλλον και την ασφάλεια·
18. τονίζει ότι, όσον αφορά τις παρακείμενες στην ΕΕ υπό ένταξη χώρες, η διασυνοριακή κινητικότητα στο οδικό δίκτυο θα πρέπει να διευκολυνθεί μέσω καλύτερης εναρμόνισης των προτύπων για την οδική υποδομή, τη σήμανση και τα ηλεκτρονικά συστήματα, ώστε να διασφαλιστεί η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, ιδίως στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ·

Βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών και των κανόνων ασφαλείας

19. υπογραμμίζει ότι η ελευθερία παροχής υπηρεσιών μεταφορών στο σύνολο της ΕΕ δεν πρέπει να δικαιολογεί οποιαδήποτε παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων των εργαζομένων ή να αποδυναμώνει την υφιστάμενη νομοθεσία όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, όπως τις περιόδους ανάπαυσης, τις μορφές εργασίας, τις περιόδους μακριά από την οικιακή βάση, την πρόσβαση σε δεξιότητες, τη βελτίωση της κατάρτισης και της εξέλιξης της σταδιοδρομίας, την υγεία και την ασφάλεια, την περιθάλψη και την κοινωνική αρωγή, καθώς και τις ελάχιστες αμοιβές·
20. εκφράζει την ανησυχία του για τις κοινωνικά προβληματικές επιχειρηματικές πρακτικές που επίσης εγκυμονούν κινδύνους όσον αφορά την οδική ασφάλεια, σε σχέση κυρίως με τους κανόνες καμποτάζ και τις εικονικές εταιρείες (ιδίως θέματα που αφορούν τη συγκεκριμένη αυτοαπασχόληση και τις σκόπιμα καταχρηστικές πρακτικές ή την καταστρατήγηση της ισχύουσας ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας που επιτρέπει την ανάπτυξη αθέμιτου ανταγωνισμού μειώνοντας παράνομα το κόστος εργασίας και λειτουργίας και οδηγώντας στην παραβίαση των δικαιωμάτων των εργαζομένων, ως αποτέλεσμα της έλλειψης σαφήνειας των ευρωπαϊκών κανόνων και της ποικιλίας ερμηνειών και πρακτικών επιβολής σε εθνικό επίπεδο·
21. καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τις απαιτήσεις όσον αφορά το δικαίωμα εγκατάστασης, για να εξαλείψει τις εικονικές εταιρείες στον τομέα οδικών μεταφορών·
22. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη να αντιμετωπίσουν επείγοντως ζητήματα που συνδέονται με την κόπωση κατά την οδήγηση, μεταξύ άλλων διασφαλίζοντας ότι οποιαδήποτε επένδυση σε οδικές υποδομές περιλαμβάνει βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται στους οδηγούς, ιδίως τους οδηγούς μεγάλων αποστάσεων, και ότι τηρείται πλήρως η νομοθεσία σχετικά με τα διαλείμματα για ανάπαυση·

23. καλεί την Επιτροπή να διασαφηνίσει τους κανόνες για τις ενδομεταφορές και τους κανόνες που διέπουν την πρόσβαση στον επαγγελματικό τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και να βελτιώσει την εφαρμογή τους, για να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά η απάτη και η κατάχρηση·
24. ζητεί από την Επιτροπή να διασαφηνίσει την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και να βελτιώσει την εφαρμογή και την επιβολή τους·
25. τονίζει ότι η Ευρώπη αντιμετωπίζει έλλειψη επαγγελματιών οδηγών λόγω της αυξήσεως στη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφορών, τη γρήγορη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και τη δημογραφική κατάσταση· ζητεί επομένως από την Επιτροπή να διευκολύνει την πρόσβαση των νέων ανδρών και γυναικών στο επάγγελμα και να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των κακών συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς καθώς και την έλλειψη ποιοτικών οδικών υποδομών·
26. υπογραμμίζει ότι οι διάφορες εθνικές νομοθεσίες όσον αφορά τις κοινωνικές συνθήκες και τα δικαιώματα των εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών στην Ένωση επιφέρουν σημαντικά και δυσανάλογα διοικητικά εμπόδια για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τις ΜΜΕ, αυξάνουν την πολυπλοκότητα του νομικού πλαισίου και υπονομεύουν την καθιέρωση εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών στην Ένωση, ενώ δημιουργούν φραγμούς στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών και των εμπορευμάτων·
27. καλεί την Επιτροπή να εκπονήσει προτάσεις για τις προσεχείς πρωτοβουλίες οδικών μεταφορών που θα επιτρέπουν μια πιο αποτελεσματική διάκριση μεταξύ της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και της ελευθερίας εγκατάστασης, με στόχο να διασφαλιστεί ότι οι δραστηριότητες των επιχειρήσεων έχουν προσωρινό χαρακτήρα σε ένα κράτος μέλος στο οποίο η επιχείρηση δεν είναι εγκατεστημένη και να εξασφαλιστεί ότι οι εργαζόμενοι υπάγονται στη νομοθεσία της χώρας του συνήθους τόπου εργασίας τους ή εκεί που ασκούν το μεγαλύτερο μέρος της επαγγελματικής τους δραστηριότητας·
28. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν το θέμα της ποιότητας της εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών, όσον αφορά ιδίως την κατάρτιση, την πιστοποίηση, τις συνθήκες εργασίας και την εξέλιξη της σταδιοδρομίας, με σκοπό τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας, την ανάπτυξη των απαραίτητων δεξιοτήτων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, ώστε να καταστεί πιο ελκυστική για τους νέους, εστιάζοντας παράλληλα στη διασφάλιση της αναγκαίας ισορροπίας μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής για τους οδηγούς·
29. καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει την οδηγία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές 92/106/ΕΟΚ, προκειμένου να αυξήσει τις πολυτροπικές μεταφορές, να καταπολεμήσει τις αθέμιτες πρακτικές και να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών·
30. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει τη δυνατότητα δημιουργίας «ηλεκτρονικού και ολοκληρωμένου αρχείου επιχειρήσεων» για όλες τις επιχειρήσεις που λειτουργούν με κοινοτική άδεια με στόχο τη συγκέντρωση όλων των συναφών δεδομένων σχετικά με τον μεταφορέα, το όχημα και τον οδηγό τα οποία συλλέγονται κατά τη διάρκεια οδικών

ελέγχων·

31. υπογραμμίζει ότι το σύστημα εγκαταστάσεων ανάπαυσης εντός της ΕΕ έχει ελλείψεις και είναι ανεπαρκές· καλεί συνεπώς τα κράτη μέλη, να καταρτίσουν, σε συνεννόηση με την Επιτροπή, ένα σχέδιο για την κατασκευή/ παροχή δυναμικού σε φιλικούς προς τον χρήστη, ασφαλείς και προστατευόμενους χώρους ανάπαυσης με επαρκή αριθμό χώρων στάθμευσης, εγκαταστάσεις υγιεινής και ξενοδοχεία διαμετακόμισης, ιδίως σε στρατηγικά σημεία/ κόμβους όπου μπορεί να παρατηρούνται μεγάλοι όγκοι κυκλοφορίας·
32. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν τα τρέχοντα θέματα πρακτικής εφαρμογής σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, π.χ. συνήθειες είναι οι περιπτώσεις κατά τις οποίες οδηγοί αναγκάζονται να αναπαυθούν για κάποιον αριθμό ωρών, παρ' όλο που απέχουν μόνο λίγα χιλιόμετρα είτε από την έδρα βάσης τους είτε από τον τόπο κατοικίας τους· καλεί την Επιτροπή να λάβει το γεγονός αυτό υπόψη κατά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, της 15 Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών·
33. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εγκρίνουν έναν πανευρωπαϊκό στόχο για τη μείωση των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα·
34. καλεί την Επιτροπή να κινήσει χωρίς καθυστέρηση την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 για τη γενική ασφάλεια και να λάβει υπόψη τον ρόλο των νέων τεχνολογιών και προτύπων, συμπεριλαμβανομένων τουλάχιστον των έκτακτων καταγραφών δεδομένων, των προτύπων άμεσης ορατότητας, των ευφών συστημάτων ρύθμισης ταχύτητας και παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών·
35. τονίζει την ανάγκη βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ και επίτευξης του στόχου να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών έως το 2020· υποστηρίζει την εκτίμηση αντικτύπου που χρησιμοποιεί η Επιτροπή κατά την επανεξέταση του νομοθετικού πλαισίου για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών·

Προώθηση των οδικών μεταφορών με χαμηλές εκπομπές

36. δηλώνει ότι είναι ανάγκη να βελτιωθεί η αποδοτική χρήση των πόρων των οδικών μεταφορών και ο ρόλος τους σε ένα μοντέρνο δίκτυο συγχρονισμένων τρόπων μεταφοράς, με στόχο την αποδοτικότερη χρήση των υφιστάμενων δυνατοτήτων, τη βελτίωση του ποσοστού πληρότητας των οχημάτων, την προώθηση της χρήσης μικρότερων και ελαφρότερων οχημάτων, τον συνεπιβατισμό και την από κοινού χρήση αυτοκινήτων, καθώς και τη μείωση των τροχών από τέσσερις σε δύο· θεωρεί ότι η ψηφιοποίηση αποτελεί βασικό στοιχείο για την επίτευξη του στόχου να βελτιωθεί η αποδοτική χρήση των πόρων·
37. τονίζει ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού του 2015 (COP 21) για την κλιματική αλλαγή, πρέπει να επιτευχθούν η απαλλαγή από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών και η βελτίωση της ποιότητας του αέρα με την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, των κυψελών καυσίμου και άλλων προηγμένων συστημάτων

πρόωσης, ιδίως αυτών στα οποία η Ευρώπη έχει σημαντικό τεχνολογικό πλεονέκτημα·

38. καλεί την Επιτροπή να διατυπώσει φιλόδοξες προτάσεις όσον αφορά τα πρότυπα εκπομπών CO₂ για φορτηγά και λεωφορεία, για να μειωθούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου στον οδικό τομέα· ζητεί από την Επιτροπή να εξετάσει περαιτέρω τις δυνατότητες να επιταχυνθεί η μετάβαση σε μεταφορές χαμηλών εκπομπών με την παροχή κινήτρων για μετασκευή·
39. ζητεί να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλιστεί η εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» στις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων κατευθυντήριων γραμμών και βέλτιστων πρακτικών, καθώς και να διασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού σε όλες τις περιφέρειες της ΕΕ·
40. υπογραμμίζει ότι η αναθεώρηση της οδηγίας για την ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων (EETS) θα μπορούσε να συμβάλει στην προαγωγή καθαρότερων οχημάτων και στην από κοινού χρήση οχημάτων·
41. τονίζει πόσο σημαντική είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις οδικές μεταφορές και καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν κίνητρα, ώστε να ολοκληρωθεί το δίκτυο διανομής για εναλλακτικά καύσιμα·
42. ζητεί τη δημιουργία αποτελεσματικών εθνικών πλαισίων πολιτικής που να ενθαρρύνουν την ευρύτερη αποδοχή των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα (π.χ. ηλεκτρικό ρεύμα, υβριδικά, υδρογόνο, συμπιεσμένο φυσικό αέριο)· ζητεί επίσης την ταχεία ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών ανεφοδιασμού/ επαναφόρτισης·
43. αναγνωρίζει ότι τα καινοτόμα και χαμηλών εκπομπών οδικά οχήματα και υποδομές μεταφορών θα βοηθήσουν στη διευκόλυνση των ανταλλαγών και συνδέσεων μεταξύ δρόμων, σιδηροδρόμων και λιμένων, ενθαρρύνοντας έτσι τη συνολική μετάβαση σε φιλικότερες για το περιβάλλον μορφές μεταφορών για άτομα, επιβάτες και φορτία·
44. πιστεύει ότι ο συνεπιβατισμός και η από κοινού χρήση αυτοκινήτων αποτελούν μείζονα πόρο για τη βιώσιμη ανάπτυξη συνδέσεων σε απομακρυσμένες, ορεινές και αγροτικές περιοχές· καλεί την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να διευκολύνουν την εμφάνιση μοντέλων συνεργατικής επιχειρηματικότητας σε αυτό τον τομέα·
45. ζητεί από την Επιτροπή να ασχοληθεί με την εισαγωγή ζωνών χαμηλών εκπομπών σε ορισμένα κράτη μέλη και να εξετάσει τη δυνατότητα να οριστούν κοινά κριτήρια/ κανόνες για την εισαγωγή/ λειτουργία αυτών των ζωνών·
46. επισημαίνει ότι τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), όπως τα συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών (C-ITS), και καινοτομίες όπως οι ηλεκτρικοί αυτοκινητόδρομοι (ηλεκτροκίνητα φορτηγά με τεχνολογία τρόλεϊ) και η ομαδοποίηση διαφόρων οχημάτων (platooning) θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της ασφάλειας και των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών· καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή να προαγάγει την ανάπτυξη και χρήση των ευφύων συστημάτων μεταφορών και την προώθηση καινοτομιών·

47. επισημαίνει ότι η συχνότητα κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο παραμένει μεγάλη στις δραστηριότητες οδικών μεταφορών, γεγονός που έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον· υπενθυμίζει ότι το 2012 σχεδόν ένα τέταρτο (23,2 %) του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην ΕΕ διανύθηκαν με το όχημα άφορτο και ότι η μεγάλη συχνότητα κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο προκαλείται από το ότι οι περιορισμοί που επιβάλλονται σήμερα στις ενδομεταφορές εμποδίζουν την περαιτέρω αύξηση του φορτίου στους μεταφορείς φορτίων και, ως εκ τούτου, την περιβαλλοντική τους αποτελεσματικότητα· τονίζει, ως εκ τούτου, τον θετικό αντίκτυπο του ανοίγματος της αγοράς στην περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα των οδικών μεταφορών·
48. καλεί μετ' επιτάσεως την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επιταχύνουν τη μετάβαση από τα παραδοσιακά οχήματα με ορυκτά καύσιμα σε βιώσιμα ηλεκτροκίνητα οχήματα, π.χ. οχήματα που χρησιμοποιούν κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, προκειμένου να απαλλαγεί ο τομέας οδικών μεταφορών από τον άνθρακα·
49. ενθαρρύνει την Επιτροπή να επικαιροποιήσει το εγχειρίδιό της για τα εξωτερικά στοιχεία κόστους από τις μεταφορές, συμπεριλαμβάνοντας δεδομένα για τις πραγματικές εκπομπές από τις οδικές μεταφορές καθώς και την οικονομική και κοινωνική ζημία από την κλιματική αλλαγή·
50. τονίζει το γεγονός ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί για τη μετάβαση σε εναλλακτικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για τις οδικές μεταφορές πρέπει να επιτευχθούν μέσω ενός ενεργειακού μείγματος και των ήδη υφιστάμενων μεθόδων εξοικονόμησης ενέργειας· επισημαίνει ότι η μετάβαση αυτή απαιτεί αντίστοιχα κίνητρα και ότι οι στόχοι μείωσης θα πρέπει να διαμορφωθούν με τεχνολογικά ουδέτερο τρόπο·
51. επισημαίνει ότι τα εναλλακτικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων μεταξύ άλλων του συμπιεσμένου φυσικού αερίου, του υγροποιημένου φυσικού αερίου και των βιοκαυσίμων δεύτερης γενιάς, μπορεί να χρησιμοποιηθούν για να διευκολυνθεί η μετάβαση·
- ο
- ο ο
52. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.