



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2011/2096(INI)

23.8.2011

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με τον «Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (2011/2096(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής : Mathieu Grosch

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	10

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τον «Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (2011/2096(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)0144),
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Φεβρουαρίου 2003 σχετικά με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών¹,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 12ης Ιουλίου 2007 για την Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - βιώσιμη κινητικότητα για την ήπειρό μας²,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2010 σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές³,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 21ης Οκτωβρίου 2010 σχετικά με την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΘΠ) - Αξιολόγηση της προόδου που σημειώθηκε και νέες προκλήσεις⁴,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Ιουλίου 2011 σχετικά με την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών, με ειδική έμφαση στους σαρωτές σώματος⁵,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 2011 σχετικά με την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011–2020⁶,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 5ης Ιουλίου 2011 σχετικά με την πέμπτη έκθεση της Επιτροπής για τη συνοχή και τη στρατηγική για την πολιτική συνοχής μετά το 2013⁷,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» (COM(2009)0490),
- έχοντας υπόψη τη στρατηγική «Ευρώπη 2020»,
- έχοντας υπόψη το κοινοτικό κεκτημένο στον τομέα των μεταφορών,
- έχοντας υπόψη το άρθρο 48 του Κανονισμού του,

¹ ΕΕ C43Ε της 19.2.2004, σελ. 250–259.

² ΕΕ C175Ε της 10.7.2008, σελ. 556–561.

³ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2010)0260.

⁴ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0386.

⁵ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0329.

⁶ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0000 – Έκθεση Α7-0264/2011 – Ημερήσια διάταξη Σεπτεμβρίου Ι

⁷ Κείμενα που εγκρίθηκαν P7_TA(2011)0316.

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης (A7-0000/2011),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει άμεσα τους πολίτες της ΕΕ σε πολλές καταστάσεις της ζωής τους και ότι ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών συνεπάγεται οφέλη για αυτούς,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών έχει ύψιστη σημασία για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των περιφερειών και των πόλεών της, καθώς παράγει περίπου το 5% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της, προσφέρει περίπου 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ως εκ τούτου είναι καθοριστικός για τη θέση της Ευρώπης ως βιομηχανικής και οικονομικής δύναμης,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», ιδιαίτερα όσον αφορά την απασχόληση, την έρευνα, την ενέργεια, την καινοτομία και το περιβάλλον, και ότι εν προκειμένω στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής θα πρέπει να ενισχυθούν με μεγαλύτερη συνέπεια η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένοι στόχοι της πιο πρόσφατης Λευκής Βίβλου δεν υλοποιήθηκαν, γεγονός που σημαίνει ότι οι στόχοι που τίθενται εδώ θα πρέπει να υπόκεινται σε τακτικό έλεγχο και αξιολόγηση,
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν θα πρέπει να λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, αλλά να αλληλοσυμπληρώνονται στο πλαίσιο μιας αποδοτικής συντροπικότητας, ως βασικής αρχής μια αποτελεσματικής κατανομής των τρόπων μεταφοράς,
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών έχει πολλές «επιπτώσεις λόγω συνόρων», οι οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να αντιμετωπιστούν εύκολα και ως εκ τούτου θα πρέπει να εξαιρεθούν συνολικά,
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι παράλληλα με το άνοιγμα των αγορών μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, της εκπαίδευσης και της απασχόλησης,
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ θα πρέπει να θεσπίσει συνεκτικές προδιαγραφές για όλους τους τρόπους μεταφοράς, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια, την τεχνολογία, την προστασία του περιβάλλοντος και τις εργασιακές συνθήκες, ώστε να τις απαιτεί και σε διεθνές επίπεδο,
- Ι. επικροτεί τη Λευκή Βίβλο του 2011, αλλά διαπιστώνει ότι σημαντικοί στόχοι της Λευκής Βίβλου του 2001 είτε δεν έχουν επιτευχθεί καθόλου είτε έχουν επιτευχθεί μερικώς, και προτείνει τα εξής:
 - να υποβάλει η Επιτροπή έως το 2013, βάσει της έκθεσης για την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020, συγκεκριμένες προτάσεις για μείωση του αριθμού των νεκρών

και σοβαρά τραυματισμένων στις οδικές μεταφορές κατά 50% σε σύγκριση με το 2010·

- να υποβληθεί έως το 2014 πρόταση για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς, αποφεύγοντας τη διπλή επιβάρυνση και τις στρεβλώσεις της αγοράς, προκειμένου να ενισχυθούν οι επενδύσεις στην κινητικότητα, την ασφάλεια και την έρευνα·
2. τάσσεται υπέρ των στόχων που αναφέρονται στη Λευκή Βίβλο έως το 2050, αλλά πιστεύει ότι το χρονικό πλαίσιο έως το 2020 όσον αφορά τη χρηματοδότηση –υπό το πρίσμα της οικονομικής κατάστασης των επιμέρους κρατών μελών– και τις γενικές προκλήσεις των μεταφορών στον ενεργειακό και περιβαλλοντικό τομέα θα πρέπει να προσδιοριστεί σαφέστερα· ως εκ τούτου ζητεί από την Επιτροπή να καταρτίσει νομικές διατάξεις για την επίτευξη των ακόλουθων στόχων έως το 2020, θεσπίζοντας ως σημεία αναφοράς τις τιμές του 2010:
- μείωση των εκπομπών CO₂ στις οδικές μεταφορές κατά 20%,
 - μείωση του θορύβου και της ενεργειακής κατανάλωσης των σιδηροδρομικών οχημάτων κατά 20%,
 - μείωση των εκπομπών CO₂ στις αεροπορικές μεταφορές στο σύνολο του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου κατά 30%,
 - ενιαία μείωση των εκπομπών CO₂ και των ρύπων στη ναυσιπλοΐα κατά 30%, και ζητεί να θεωρηθούν αυτοί οι στόχοι προτεραιότητα και ως εκ τούτου να επανεξετάζονται σε ετήσια βάση·
3. υπογραμμίζει ότι, ενώ θα πρέπει να επιδιώκεται η ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς μεταφορών, δεν θα πρέπει να αποδεσμευθεί από οικονομικές, εργασιακές και κοινωνικές πτυχές, και καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη στις προτάσεις της για το άνοιγμα της αγοράς, μεταξύ άλλων, τον τομέα των αερολιμένων, των σιδηροδρόμων και των οδικών μεταφορών ώστε οι προτάσεις αυτές να μην οδηγήσουν τόσο σε κοινωνικό ντάμπινγκ όσο και στη δημιουργία ιδιωτικών μονοπωλίων·
4. τονίζει ότι η αποδοτική συντροφικότητα στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, που υπολογίζεται με όρους οικονομικού οφέλους, προστασίας του περιβάλλοντος, κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών και ζητημάτων ασφάλειας, και που βασίζεται στις υφιστάμενες και μελλοντικές υποδομές στα επιμέρους κράτη και περιφέρειες, θα πρέπει να θεωρείται κεντρική ιδέα της μελλοντικής πολιτικής μεταφορών και ότι βάσει αυτών των απαιτήσεων θα πρέπει να γίνεται η κατανομή τρόπων μεταφοράς σε χώρες και περιφέρειες, αντί να διατηρείται η προτεινόμενη οριακή τιμή των 300 χιλιομέτρων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές·
5. τονίζει ότι το σχέδιο των ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να προβλέπει περιορισμένο αριθμό έργων με αυξημένο ποσοστό χρηματοδότησης, ενώ στο πλαίσιο αυτό
- τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξαλείψουν τα 25 γνωστά σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης στον ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών έως το 2020, να δώσουν προτεραιότητα στα διασυνοριακά έργα και να υποβάλουν έως το 2015 εγκεκριμένο σχέδιο χρηματοδότησης,

- η Επιτροπή υποχρεούται να προτείνει στα κράτη μέλη να προβλέψει, συντονιζόμενη με την περιφερειακή πολιτική, άμεση χρηματοδότηση των εν λόγω έργων κατά τουλάχιστον 30% της συνολικής επένδυσης,
 - η Επιτροπή υποχρεούται να στηρίζει εναλλακτικά μοντέλα και μέσα χρηματοδότησης, όπως τα ομόλογα εκτέλεσης έργων, και να προβλέπει στις προτάσεις για εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους αυξημένη χρησιμοποίηση των εσόδων που προκύπτουν για τη χρηματοδότηση των έργων ΔΕΔ-Μ,
 - η θέσπιση προτεραιοτήτων θα πρέπει να συνεξετασθεί σε στενή συνάρτηση με τους όρους χρησιμοποίησης των περιφερειακών διαρθρωτικών πόρων, και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να εξασφαλίζουν χρηματοδότηση για αυτά τα έργα και μετά τη λήξη των πολυετών προγραμμάτων της ΕΕ,
 - η προτεραιότητα των έργων μετά το 2015 θα πρέπει να διατηρείται μόνον εάν τα κράτη μέλη έχουν λάβει δεσμευτικές αποφάσεις που εγγυώνται την εκτέλεση των έργων.
6. υπογραμμίζει ότι για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να ισχύουν σε επίπεδο ΕΕ οι ίδιες προδιαγραφές ασφαλείας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και ζητεί να υποβληθεί πρόταση για τη χρηματοδότηση των προδιαγραφών ασφαλείας, εφόσον προηγουμένως θα έχει επιτευχθεί διεθνής συντονισμός, ιδιαίτερα στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές, με επανεξέταση ή αναδιατύπωση των υφιστάμενων διατάξεων έως το 2015.
 7. τονίζει τη σημασία των εναλλακτικών και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για τις μεταφορές και υπογραμμίζει ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί μπορούν να επιτευχθούν μέσω του ενεργειακού μείγματος και των ήδη υφιστάμενων δυνατοτήτων εξοικονόμησης ενέργειας, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες υποδομές.
 8. ζητεί την υποβολή πρότασης για την αστική κινητικότητα έως το 2015, στην οποία η υποστήριξη έργων, βάσει της αρχής της επικουρικότητας, θα εξαρτάται από την υποβολή σχεδίων αστικής κινητικότητας που θα προβλέπουν αποδοτικές αλυσίδες εφοδιαστικής στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, θα μειώνουν τον όγκο μεταφορών στις πόλεις και την περιβαλλοντική επιβάρυνση (ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορρύπανση), θα τηρούν τις προδιαγραφές της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και θα εμφανίζουν συνεκτικότητα όσον αφορά τις γειτονικές πόλεις και περιφέρειες.
 9. τονίζει ότι η συμπεριφορά των χρηστών των μεταφορών είναι καθοριστική και ζητεί τη θέσπιση κινήτρων υπέρ της επιλογής βιώσιμων μέσων μεταφοράς· σε αυτό το πλαίσιο πρέπει έως το 2013 να υποβληθούν προτάσεις για επέκταση των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες στις πόλεις, για τον διπλασιασμό του αριθμού των χρηστών δημόσιων μέσων μεταφοράς, που κατά κύριο λόγο κινούνται με εναλλακτικές πηγές ενέργειας, καθώς και για τα ηλεκτρονικά εισιτήρια για διατροφικές διαδρομές, και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ως κίνητρο η διαμόρφωση των τιμών.
 10. είναι πεπεισμένο ότι οι βασικοί κανόνες για τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς θα πρέπει να καταγραφούν σε έναν χάρτη των δικαιωμάτων των επιβατών και αναμένει συνεπώς έως τα τέλη του 2013 μια συναφή πρόταση, που θα

λαμβάνει υπόψη τις εκάστοτε ιδιαιτερότητες των επιμέρους μέσων μεταφοράς και την πείρα που έχει αποκομισθεί·

11. ζητεί την κατάρτιση προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης ειδικά για την κινητικότητα και την οικονομική στήριξή του με στόχο
 - τη διατήρηση της ΕΕ ως τόπου παραγωγής και έρευνας στους επιμέρους τρόπους μεταφοράς,
 - τη δημιουργία για όλους τους τρόπους μεταφοράς ευφών, διαλειτουργικών και διασυνδεδεμένων συστημάτων μεταφορών, την προώθηση με αυτόν τον τρόπο των SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT και IVS και την πρόβλεψη των απαραίτητων γι' αυτό πόρων·
12. θεωρεί ότι θα πρέπει να επιβληθεί η άρση των γραφειοκρατικών φραγμών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και ως εκ τούτου ζητεί αυξημένη εναρμόνιση των παραστατικών μεταφοράς μεταξύ άλλων και στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και την υποβολή πρότασης έως το 2013 για ενοποίηση των εγγράφων αποστολής εμπορευμάτων·
13. τονίζει την αναγκαιότητα βελτίωσης και τυποποίησης των συσκευών ελέγχου, όπως τα ραντάρ ανίχνευσης ταχύτητας και τα «on-board-units», καθώς και των συστημάτων και μέσων επικοινωνίας, και ζητεί έως το 2013 την υποβολή πρότασης για την αμοιβαία αναγνώριση και διαλειτουργικότητα αυτών των συσκευών·
14. υπογραμμίζει ότι οι άμεσες βελτιώσεις και η τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης και των διαστάσεων των οχημάτων μεταφορών θα συνεισφέρουν στη βελτιστοποίηση των πολυτροπικών μεταφορών·
15. όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, ζητεί
 - επανεξέταση έως το 2014 των νομικών διατάξεων για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και της εφαρμογής αυτών·
 - αύξηση κατά 40%, σε σύγκριση με το 2010, των χώρων στάθμευσης για φορτηγά οχήματα στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο (TERN) σε κάθε κράτος μέλος·
 - τη στήριξη από την Επιτροπή πρωτοβουλιών των κρατών μελών, οι οποίες προωθούν μέσω φορολογικών ελαφρύνσεων τη δημιουργία ενός ασφαλούς και φιλικού προς το περιβάλλον στόλου οχημάτων·
 - την ενίσχυση της εκπαίδευσης και κατάρτισης και της πρόσβασης στην εργασία των ατόμων που απασχολούνται στις μεταφορές, ώστε να επιτευχθεί μια εναρμόνιση των εργασιακών συνθηκών και των αμοιβών·
16. όσον αφορά τις πλωτές μεταφορές, ζητεί:
 - την υποβολή πρότασης για την αποκαλούμενη «Γαλάζια ζώνη»,
 - την περαιτέρω προώθηση του προγράμματος NAIADES, και μετά τη λήξη του, το

2013, την εξέταση του ενδεχόμενου να γίνει απολογισμός όσον αφορά τα επιτεύγματά του και να παραταθεί το πρόγραμμα αυτό,

- την υποβολή πρότασης για αύξηση έως το 2020 κατά 20%, σε σύγκριση με το 2010, του αριθμού των διατροφικών συνδέσεων (πλατφορμών) για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, τους εσωτερικούς λιμένες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, καθώς και την ανάλογη χρηματοδοτική στήριξη·
- τη διάθεση τουλάχιστον του 10 % της χρηματοδότησης των ΔΕΔ-Μ σε έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
- δεδομένης της διεθνούς φύσης των θαλάσσιων μεταφορών, την επίτευξη έως το 2012 της εναρμόνισης της εκπαίδευσης στις πλωτές μεταφορές με ένα διεθνές πρότυπο και την υποβολή πρότασης για αμοιβαία αναγνώριση των βασικών προϋποθέσεων για την εκπαίδευση των λιμενεργατών έως τα τέλη του 2013·
- την υποβολή από την Επιτροπή έως το 2014 πρότασης για τη ρύθμιση των λιμενικών υπηρεσιών·

17. όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές ζητεί:

- την υποβολή πρότασης έως το 2015 για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου με την περαιτέρω μείωση των λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, προτρέποντας παράλληλα τα κράτη μέλη να προωθήσουν την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού εναέριου χώρου,
- τη διατήρηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και του συντονισμού με διεθνείς διατάξεις ως προτεραιότητα, στις περαιτέρω προτάσεις για άνοιγμα των αγορών,
- καλεί τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν έως το 2012 το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και στο πλαίσιο διεθνών συμφωνιών·

18. όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ζητεί:

- να λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή κατά το άνοιγμα των αγορών τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις δημόσιες τοπικές συγκοινωνίες, καθώς και τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ώστε να βελτιωθούν οι υπηρεσίες που προσφέρονται σήμερα·
- την εναρμόνιση, έως το 2015, των κανόνων έγκρισης οχημάτων, ώστε η πιστοποίηση τροχαίου υλικού να μη διαρκεί περισσότερο από 2 μήνες, και συνεπώς την αντίστοιχη προσαρμογή των αρμοδιοτήτων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και των πόρων αυτού έως το 2012·
- την ανεξαρτητοποίηση και ενίσχυση των εθνικών ρυθμιστικών αρχών για τη διαμόρφωση αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών, και την υποβολή από την Επιτροπή πρότασης έως το 2014 για τη δημιουργία ευρωπαϊκής ρυθμιστικής αρχής·

19. ζητεί από την Επιτροπή την εκπόνηση απολογισμού σε ετήσια βάση σχετικά με την υλοποίηση των στόχων της Λευκής Βίβλου, της κατάστασης των καταβαλλόμενων

προσπαθειών και των αποτελεσμάτων αυτών, καθώς και την υποβολή σχετικής έκθεσης στο Κοινοβούλιο·

20. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Οι μεταφορές έχουν εξαιρετικά μεγάλη σημασία για τους πολίτες της ΕΕ, καθώς καθορίζουν την κινητικότητα. Οι πολίτες της ΕΕ επωφελούνται του ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, διότι τους επιτρέπει να μετακινούνται σε όλες τις καταστάσεις της ζωής τους, ώστε να μπορούν να αξιοποιούν στον επαγγελματικό, αλλά και στον ιδιωτικό τους βίο τις δυνατότητες που προσφέρει η ελευθερία κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Κατά μέσο όρο το 13,2 % των δαπανών των νοικοκυριών αναλώνεται σε αγαθά και υπηρεσίες μεταφορών. Επίσης, οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προσφέρουν απασχόληση σε πολλούς πολίτες της ΕΕ και συνεισφέρουν στην ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς, δεδομένου ότι παράγουν, σε αναλογία προς το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, περίπου το 5% του πλούτου της ΕΕ και απασχολούν περισσότερα από 10 εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ.

Για τις πόλεις και τις περιφέρειες, οι μεταφορές συνιστούν σημαντικό παράγοντα, καθώς δεν συνδέουν μόνο πόλεις και περιφέρειες μεταξύ τους, αλλά συνεισφέρουν και στη θέση της ΕΕ ως τόπου έρευνας και καινοτομίας, αποτελώντας ως εκ τούτου σημαντική συνιστώσα της ανάπτυξης της ΕΕ και των περιφερειών της, με άμεση επίδραση στην κοινωνική συνοχή των περιφερειών. Η δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών ως στόχος της μελλοντικής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών εμφανίζει επομένως άμεση συνάφεια με την περιφερειακή, την περιβαλλοντική και την οικονομική πολιτική και την πολιτική απασχόλησης. Εξαιτίας αυτής της σύνδεσης, ο τομέας των μεταφορών μπορεί να συνδράμει σημαντικά στη στρατηγική «Ευρώπη 2020».

Ο εισηγητής εκφράζει την έκπληξή του για το γεγονός ότι τα κράτη μέλη υποτιμούν την ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία της πολιτικής μεταφορών και την παρακωλύουν μέσω εσφαλμένης ή καθυστερημένης μεταφοράς των συναφών οδηγιών. Επίσης, απορεί για το γεγονός ότι σε μια εποχή οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης δεν αναλαμβάνοντας περισσότερες επενδυτικές πρωτοβουλίες για την επίσπευση της επέκτασης των ΔΕΔ-Μ, δεδομένου ότι πρόκειται για αειφόρες υποδομές που προωθούν την απασχόληση και τονώνουν την οικονομία.

1. Συνεκτικοί και συγκεκριμένοι στόχοι έως το 2020

Στόχος της Λευκής Βίβλου του 2011 θα πρέπει να είναι η θέσπιση συνεκτικών και αποδοτικών στόχων, καθώς και η άντληση διδαγμάτων από τα σφάλματα του παρελθόντος. Το παρελθόν έχει δείξει ότι ναι μεν ο τομέας των μεταφορών έχει δημιουργήσει σε ορισμένες περιπτώσεις καλύτερες συνθήκες εργασίας και έχει προωθηθεί το άνοιγμα της αγοράς στις οδικές μεταφορές, για παράδειγμα, εντούτοις πολλοί στόχοι της Λευκής Βίβλου του 2001 παραμένουν ανεκπλήρωτοι. Ακόμη δεν είναι σαφές εάν αυτό οφείλεται στην έλλειψη διάθεσης των κρατών μελών να θέσουν φιλόδοξους στόχους, στην εφαρμογή ή τον έλεγχο ή σε εντελώς άλλους λόγους. Το σημαντικό είναι να αποφευχθεί μια παρόμοια κατάσταση στο μέλλον. Αυτό εν πρώτοις μπορεί να επιτευχθεί εάν δεν τεθούν αυθαίρετα νέοι στόχοι, αλλά επανεξεταστούν οι παλαιοί και είτε διατηρηθούν είτε εγκαταλειφθούν, είτε επαναπροσδιοριστούν, εφόσον χρειαστεί. Μεταξύ άλλων, δύο από τους στόχους που θα πρέπει να διατηρηθούν είναι η μείωση του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματισμένων στις οδικές μεταφορές κατά 50 % και η εσωτερική του εξωτερικού κόστους όλων των τρόπων μεταφοράς. Επίσης θα πρέπει πλέον οι εν λόγω στόχοι να ελέγχονται τακτικά και όχι μόνο στο πλαίσιο της ενδιάμεσης αναθεώρησης.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να οριστούν προθεσμίες για την επίτευξη αυτών των στόχων, ώστε να εξεταστεί η πρόοδος. Οι στόχοι που τίθενται στη νέα Λευκή Βίβλο κατά κύριο λόγο αφορούν το διάστημα έως το 2050 ή το 2030. Ο εισηγητής συμφωνεί με αυτούς τους μακροπρόθεσμους στόχους, αλλά υπογραμμίζει ότι δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουμε με τι ταχύτητα θα έχει εξελιχθεί η καινοτομία και η τεχνολογία, καθώς και η οικονομική κατάσταση των κρατών έως τότε και ποιες θα είναι οι νέες προκλήσεις που θα αντιμετωπίζει η πολιτική μεταφορών έως το 2050. Για αυτούς τους λόγους προτείνει συγκεκριμένους στόχους έως το 2020, στόχους που θα εμφανίζουν συνοχή και με άλλους τομείς πολιτικής και θα αφορούν όλους τους τρόπους μεταφοράς και ζητεί την ετήσια επανεξέταση των στόχων.

2. Προδιαγραφές της ΕΕ για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο εσωτερικών μεταφορών

Για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών θα πρέπει να οριστούν ορισμένες βασικές προϋποθέσεις, με τις οποίες θα αντιμετωπιστούν οι υφιστάμενες προκλήσεις και θα επιδιωχθεί μια εναρμόνιση των διατάξεων που αφορούν τις μεταφορές. Επίσης, με αυτόν τον τρόπο θα εξαλειφθούν οι «επιπτώσεις λόγω συνόρων» που σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν εύκολα να διορθωθούν.

α) Ασφάλεια

Η ασφάλεια συνιστά έναν από τους σημαντικότερους ακρογωνιαίους λίθους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και η τήρηση των προδιαγραφών ασφαλείας είναι θεμελιώδης προϋπόθεση για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών.

Στις οδικές μεταφορές θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο «όραμα με στόχο μηδενικές απώλειες» ως μακροπρόθεσμο στόχο και στην προσήλωση στον στόχο μείωσης του αριθμού των νεκρών και των σοβαρά τραυματισμένων στις οδικές μεταφορές κατά 50% έως το 2020. Τα μέτρα που διατυπώνονται στην έκθεση για την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020 θα πρέπει να απασχολήσουν εν προκειμένω την Επιτροπή και να συμπεριληφθούν στις προτάσεις της.

Βέβαια, ίδιες πανευρωπαϊκές προδιαγραφές ασφαλείας θα πρέπει να ισχύουν όχι μόνο στις οδικές μεταφορές, αλλά και σε όλους τους άλλους τρόπους μεταφοράς, προδιαγραφές που, κυρίως στις εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές, λόγω του διεθνούς τους χαρακτήρα, θα πρέπει να εναρμονίζονται και με παγκόσμιας ισχύος διατάξεις. Επιπλέον, θα πρέπει να διαμορφωθούν σαφείς κανόνες για τη χρηματοδότηση των προδιαγραφών ασφαλείας.

Η ασφάλεια στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές είναι εκ των ων ουκ άνευ. Εν προκειμένω θα πρέπει να επιδιωχθεί μια προσέγγιση «one-stop-security», που καθιστά δυνατή τη διεξαγωγή ενός μόνο ελέγχου ασφαλείας για επιβάτες και εμπορεύματα ακόμη και στις διεθνείς μεταφορές. Εδώ ο εισηγητής θα ήθελε να τονίσει την τεράστια σημασία της ισότιμης ενημέρωσης. Κυρίως όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές των μέτρων ασφαλείας, η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζεται στενά με το Κοινοβούλιο και να μεριμνά για την ορθότητα των πληροφοριών και για το ότι η εφαρμοσιμότητα των μέτρων συμφωνείται από κοινού με τα κράτη μέλη, ώστε να επιβάλλονται ρεαλιστικές απαιτήσεις που μπορούν να εφαρμοστούν εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

Β) Ενέργεια και περιβάλλον

Οι σημερινές προκλήσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών αφορούν μεταξύ άλλων

περιβαλλοντικά και ενεργειακά προβλήματα. Εν προκειμένω θα πρέπει να θεσπισθούν ευρωπαϊκές προδιαγραφές που θα προωθήσουν έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών.

Οι μηδενικές εκπομπές άνθρακα στις μεταφορές εξακολουθούν να αποτελούν σημαντικό πολιτικό στόχο, για τον οποίο θα πρέπει να θεσπισθούν σαφείς διατάξεις για όλους τους τρόπους μεταφοράς και να δημιουργηθούν τα αντίστοιχα κίνητρα, ώστε σε όλα τα είδη μεταφορών να επιδιώκεται η αειφορία. Η αξιολόγηση της αειφορίας των διαφόρων μέσων μεταφοράς θα πρέπει να βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, που θα περιλαμβάνουν όχι μόνο την ενεργειακή απόδοση, αλλά και το πλήρες «ενεργειακό αποτύπωμα», από τη δημιουργία και την απαιτούμενη υποδομή έως τη διάθεση των ενεργειακών αποβλήτων.

Σημαντική θα μπορούσε να είναι η συνεισφορά της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους για βιώσιμες μεταφορές μέσω της μείωσης των εκπομπών καυσαερίων και των κυκλοφοριακών συμφορήσεων, μόνο όμως εάν αυτή η εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους αφορά όλους τους τρόπους μεταφοράς και εάν τα συναφή έσοδα διοχετευθούν στη βιωσιμότητα της κινητικότητας και των μεταφορών και υποδομών. Η ρύθμιση που αφορά το ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας που προβλέπει την υποχρέωση χρήσης για έναν συγκεκριμένο σκοπό του 15% των εσόδων από αυτό, καθώς και οι διατάξεις σχετικά με το ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ETS) στις αεροπορικές μεταφορές αποτέλεσαν βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση. Εντούτοις, δεν είναι αρκετά φιλόδοξες, εφόσον η οδηγία για το κόστος των υποδομών ακόμη δεν είναι καν δεσμευτική.

Δεδομένης της πετρελαϊκής εξάρτησης των μεταφορών, οι εναλλακτικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα πρέπει να αποκτήσουν ολοένα μεγαλύτερη σημασία. Εν προκειμένω θα πρέπει όμως καταρχήν να παρατηρήσουμε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα έπρεπε να είναι τεχνολογικά ουδέτερο και ότι κάθε τύπος εναλλακτικής ενέργειας έχει τις ιδιαιτερότητές του, άρα και ορισμένα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η χρήση ή η δυνατότητα χρήσης ηλεκτρικών ή υδραυλικών οχημάτων, βιοκαυσίμων ή συνθετικών καυσίμων, υγροποιημένου φυσικού αερίου ή βιοαερίου εξαρτάται μεταξύ άλλων από τον εκάστοτε τρόπο μεταφοράς και από τα ίδια τα κράτη μέλη. Κατά την άποψη του εισηγητή, αυτό σημαίνει ότι μόνο ένα ενεργειακό μείγμα μπορεί να προσφέρει ρεαλιστικές και βιώσιμες λύσεις. Εντούτοις, θα πρέπει όλοι οι τρόποι μεταφοράς να λάβουν περισσότερο υπόψη τις ήδη γνωστές λύσεις εξοικονόμησης ενέργειας, όπως π.χ. η συμπεριφορά του οδηγού, μέσω της αντίστοιχης εκπαίδευσης και κατάρτισης, η ταχεία δημιουργία των λειτουργικών τμημάτων του ενιαίου χώρου, οι δυνατότητες αναχωρήσεων και αφίξεων ή τα σχέδια κινητικότητας που επιτρέπουν να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη, μεταξύ άλλων, τα λεωφορεία και οι τροχιόδρομοι (τραμ). Τα μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας ήδη μπορούν να επιφέρουν σημαντικά αποτελέσματα.

Κατά την εξέταση των εναλλακτικών πηγών ενέργειας δεν θα πρέπει, επιπλέον, να παραβλέπεται η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών. Για αυτόν τον λόγο είναι ιδιαίτερα σημαντική η δημιουργία κινήτρων για την κατασκευή των κατάλληλων υποδομών. Διότι ακόμη και οι πιο βιώσιμες λύσεις δεν πρόκειται να υλοποιηθούν, εάν συνεπάγονται υπερβολικό κόστος για τον μέσο καταναλωτή και δεν υπάρχει η απαραίτητη υποδομή. Εν προκειμένω, ύψιστης σημασίας είναι η συνοχή μεταξύ των διατάξεων των διαφόρων τομέων πολιτικής. Επομένως, οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις βασικές αξίες της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και αντίστροφα, προκειμένου να υπάρξει εναρμόνιση.

γ) Εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες

Παράλληλα, η εναρμόνιση των εργασιακών και κοινωνικών συνθηκών που ισχύουν για τους εργαζόμενους στις μεταφορές συνιστούν σημαντική προϋπόθεση για τη διασφάλιση μιας ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς μεταφορών που θα λειτουργεί ομαλά.

Η εναρμόνιση της εκπαίδευσης και κατάρτισης, της πρόσβασης στο επάγγελμα και των εργασιακών συνθηκών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς μακροπρόθεσμα θα οδηγήσει μακροπρόθεσμα στην εναρμόνιση των αμοιβών, αποτρέποντας έτσι τόσο το κοινωνικό ντάμπινγκ όσο και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Επίσης, η αμοιβαία αναγνώριση της εκπαίδευσης και κατάρτισης διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο εν προκειμένω. Στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει δε να δοθεί σημασία στην αντιστοίχιση σε διεθνές επίπεδο.

Είτε πρόκειται για προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, των υπηρεσιών εδάφους ή κάθε άλλου είδους άνοιγμα της αγοράς, οι προτάσεις αυτές θα πρέπει να προωθούν παράλληλα την εναρμόνιση των εργασιακών και κοινωνικών διατάξεων και να δίνουν προτεραιότητα στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, οι νομικές διατάξεις σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης θα πρέπει να επανεξεταστούν, ώστε να καταστεί δυνατός αυστηρός έλεγχος, ανάλογος όμως των εκάστοτε συγκεκριμένων συνθηκών. Οι χώροι στάθμευσης των φορτηγών οχημάτων θα πρέπει να καταστούν πιο ασφαλείς και να αυξηθεί ο αριθμός τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να είναι δυνατή η τήρηση των χρόνων ανάπαυσης από τους επαγγελματίες οδηγούς. Η εφαρμογή της οδηγίας στα κράτη μέλη, ο αριθμός των ελέγχων και οι κυρώσεις θα πρέπει να εναρμονιστούν περαιτέρω.

Σε όλα τα είδη μεταφορών θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ποιότητα της εκπαίδευσης ως προϋπόθεση της εγγύησης ασφάλειας, τόσο για τους απασχολούμενους όσο και για το επιβατικό κοινό.

δ) Διοικητική απλούστευση

Κυρίως στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών εμφανίζονται προκλήσεις για τους διάφορους τρόπους μεταφοράς, που εντούτοις εύκολα μπορούν να αντιμετωπιστούν. Οι επονομαζόμενες «επιπτώσεις λόγω συνόρων» απαντώνται κυρίως στις παραμεθόριες περιοχές. Εν προκειμένω υπάρχουν συχνά διμερείς συμφωνίες μεταξύ των κρατών για την επίλυση συγκεκριμένων προβλημάτων, αλλά και εδώ απαιτούνται ευρωπαϊκές διατάξεις. Για παράδειγμα, υπάρχουν στην ΕΕ 6.000 διαφορετικές διατάξεις για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και η αδειοδότησή τους μπορεί να απαιτήσει χρόνια ολόκληρα. Θα πρέπει να μειωθεί ο αριθμός αυτών των διατάξεων, που σε ορισμένες περιπτώσεις θεσπίστηκαν για λόγους προστατευτισμού και που αποτρέπουν ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από το να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε άλλο κράτος μέλος. Η κατάσταση αυτή είναι απαράδεκτη. Ο εισηγητής προτείνει ως εκ τούτου μια εναρμόνιση των κανόνων για την έγκριση σιδηροδρομικών οχημάτων και τη μείωση της διάρκειας της διαδικασίας έγκρισης στους 2 μήνες. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν πράγματι αυτές οι «επιπτώσεις λόγω συνόρων», θα πρέπει επιπλέον να χορηγηθούν στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων οι αντίστοιχες αρμοδιότητες.

Και οι συσκευές ελέγχου θα πρέπει να καταστούν ενιαίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Είναι

απαράδεκτο ένας αστυνομικός στα σύνορα να μην μπορεί να χρησιμοποιεί και αυτός τις συσκευές ελέγχου από τη γειτονική χώρα απλώς επειδή δεν έχουν βαθμονομηθεί στη χώρα του. Για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητος ένας απολογισμός και μια πρόταση της Επιτροπής για ενοποίηση.

Επίσης, η εναρμόνιση των παραστατικών μεταφοράς σε όλους τους τρόπους μεταφορών θα μπορούσε να καταστήσει αποδοτικότερες τις μεταφορές. Κυρίως οι ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές (E-freight) θα συνεπάγονταν σημαντική μείωση των διοικητικών φραγμών και επιτάχυνση των μεταφορών.

ε) Παγκόσμιος παράγοντας

Αυτές τις απαιτήσεις ασφαλείας, προστασίας του περιβάλλοντος, ενέργειας και τεχνολογίας η ΕΕ θα πρέπει να τις εφαρμόσει ως πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό εντούτοις θα καταστεί δυνατό μόνο εάν κατά πρώτον επέλθει συμφωνία μεταξύ των 27 κρατών μελών σχετικά με την εναρμόνιση και τη θέσπιση προδιαγραφών και κατά δεύτερον εάν αυτές εφαρμοστούν ορθά. Μόνο εάν η Ευρώπη μιλήσει με μια φωνή μπορεί να προασπίσει τις απαιτήσεις της. Το γεγονός ότι αυτό εξακολουθεί σήμερα να συνιστά πρόβλημα φαίνεται σαφέστατα από τα ακόλουθα παραδείγματα. Αφενός, από το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ETS), το οποίο θα θεσπιστεί το 2012, διαφαίνεται πόσο έντονη αντίσταση υπάρχει σε διεθνές επίπεδο. Αφετέρου, η ακόμη βραδεία εφαρμογή του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Σιδηροδρόμων (ERTMS) αποδεικνύει επίσης τη διστακτικότητα των κρατών μελών. Τέλος, η συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές με τις ΗΠΑ, η οποία δεν κατάφερε να ρυθμίσει δεόντως ζητήματα προσέγγισης νομικών διατάξεων, αμοιβαίας αναγνώρισης και τεχνικής υποστήριξης, συνιστά επαρκές παράδειγμα των προκλήσεων που έχει ακόμα να αντιμετωπίσει η ΕΕ σε διεθνές επίπεδο.

3. Αποδοτική συντροπικότητα ως κεντρική ιδέα της μελλοντικής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Ο ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών θα κληθεί να αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα χωρητικότητας στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Οι εμπορευματικές μεταφορές προβλέπεται έως το 2030 να αυξηθούν κατά 40% σε σύγκριση με το 2005 και οι επιβατικές μεταφορές κατά 34%. Αυτό καθιστά προφανές ότι είναι επείγουσα η εξεύρεση ευρωπαϊκών λύσεων, οι οποίες μπορούν να βρεθούν στην ιδέα της αποδοτικής συντροπικότητας. Ο εισηγητής πιστεύει ότι οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς δεν θα πρέπει να λειτουργούν ανταγωνιστικά εξαιτίας των προβλημάτων χωρητικότητας, αλλά να αλληλοσυμπληρώνονται στο πλαίσιο μιας αποδοτικής συντροπικότητας, η οποία θα λαμβάνει εξίσου υπόψη ζητήματα οικονομίας, περιβάλλοντος, κοινωνικών συνθηκών και ασφάλειας και θα αξιολογεί την αποδοτικότητα συνυπολογίζοντας τα διαφορετικά αρχικά δεδομένα κάθε επιμέρους είδους μεταφοράς, τα γεωγραφικά δεδομένα και τις εξελίξεις στις μεταφορές και στην κινητικότητα σε κάθε επιμέρους περιφέρεια. Αυτή θα πρέπει να γίνει η κεντρική ιδέα της μελλοντικής πολιτικής μεταφορών και όχι η τήρηση της οριακής τιμής των 300 χιλιομέτρων για το σύνολο του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, όπως έχει προτείνει η Επιτροπή. Η Επιτροπή προβλέπει ότι έως το 2030 το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε απόσταση άνω των 300 χιλιομέτρων θα πρέπει να μεταφερθεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος ή η ναυσιπλοΐα. Δεν πρέπει βέβαια να εμμένουμε σε αυτό, ωστόσο μια συγκεκριμένη χιλιομετρική απόσταση θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως προσανατολισμός, εφόσον τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες θα καθορίζουν το εν λόγω όριο

βάσει των σημερινών και των μελλοντικών τους δυνατοτήτων.

Επιπλέον, η συντροπικότητα θα βελτιωθεί εάν ενοποιηθούν οι μονάδες φόρτωσης και δεν σημειώνονται απώλειες όγκου κατά τη μετάβαση από το ένα είδος μεταφορών σε άλλο. Αυτό προϋποθέτει την εναρμόνιση των μονάδων φόρτωσης και την ανάλογη προσαρμογή των διαστάσεων των οχημάτων.

4. ΔΕΔ-Μ και χρηματοδότηση

Τα ΔΕΔ-Μ είναι πολύ σημαντικά για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και για αυτόν τον λόγο θα πρέπει να αυξηθεί η αποδοτικότητα και η δυνατότητα υλοποίησής τους. Αυτό θα συμβεί μέσω του περιορισμού του αριθμού των έργων και μέσω αυξημένης χρηματοδότησης. Ένα διαφανές κεντρικό δίκτυο με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, που θα αξιολογείται σε ευρωπαϊκό, αλλά και περιφερειακό επίπεδο βάσει κριτηρίων βιώσιμης ανάπτυξης, θα προωθήσει κυρίως τα τμήματα εκείνα που σημειώνουν πολύ αργή πρόοδο (κυρίως στις μεθοριακές περιοχές). Εφόσον καθοριστούν τα έργα προτεραιότητας, ο εισηγητής ζητεί την τήρηση της εκάστοτε προτεραιότητας μόνο εάν τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεσμευτικές αποφάσεις που θα προωθούν εμφανώς την ολοκλήρωση των έργων. Μόνο έτσι μπορεί να διασφαλιστεί ότι το κεντρικό δίκτυο θα ολοκληρωθεί το ταχύτερο δυνατόν και ότι δεν θα διατηρούνται έργα με περιορισμένες προοπτικές ολοκλήρωσης.

Συχνά τα έργα δεν προχωρούν λόγω έλλειψης χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, ο εισηγητής ζητεί από τα κράτη μέλη να υποβάλουν έως το 2015 το ανάλογο σχέδιο χρηματοδότησης για τη διευθέτηση 25 γνωστών σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Επίσης, η θέσπιση προτεραιοτήτων θα πρέπει να εμφανίζει στενή σύνδεση με τους όρους εκμετάλλευσης των περιφερειακών διαρθρωτικών πόρων και τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να διασφαλίζουν χρηματοδότηση για αυτά τα έργα και μετά τη λήξη των πολυετών προγραμμάτων της ΕΕ.

Επιπλέον, ο εισηγητής πιστεύει ότι η Επιτροπή αφενός θα πρέπει να εξασφαλίζει την άμεση χρηματοδότηση αυτών των έργων με τουλάχιστον το 30% της συνολικής επένδυσης, αφετέρου θα πρέπει να στηρίζει εναλλακτικά μοντέλα και μέσα χρηματοδότησης καθώς και ομόλογα εκτέλεσης έργων (project bonds), τα οποία θα μπορούσαν να υλοποιηθούν σε στενή συνεργασία με τους ευρωπαϊκούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς. Το Ταμείο Marguerite συνιστά καλό παράδειγμα αυτού. Ένα εναλλακτικό μέσο χρηματοδότησης θα μπορούσε να προκύψει από την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, εάν χρησιμοποιηθούν περισσότερα συναφή έσοδα για τη χρηματοδότηση έργων των ΔΕΔ-Μ. Αυτό θα δημιουργούσε παράλληλα κίνητρο για τη σύναψη συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα. Μια εξασφαλισμένη ροή χρηματοδότησης θα επέφερε ασφάλεια σχεδιασμού με αποτέλεσμα να καταστούν πολύ ελκυστικότερες για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις οι επενδύσεις σε έργα ΔΕΔ-Μ.

5. Αστική κινητικότητα

Στις πόλεις είναι μεγαλύτερη η ανάγκη ανάληψης δράσης, όχι μόνο επειδή αυξάνεται ο αριθμός των κατοίκων σε αστικά κέντρα, αλλά και επειδή αυτό συνεπάγεται αύξηση της κυκλοφορίας, της ηχορρύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων, οι πόλεις θα πρέπει να εκπονήσουν βιώσιμα σχέδια κινητικότητας, εξαρτώντας τη χρηματοδοτική υποστήριξη των έργων από την υποβολή τέτοιων σχεδίων. Εννοείται ότι οι ίδιες οι εκάστοτε δημοτικές αρχές αποφασίζουν βάσει της αρχής της επικουρικότητας σχετικά με το ποια έργα απαιτούνται στην πόλη τους, αλλά αυτά τα έργα θα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, δηλαδή να προβλέπουν πολυτροπικές αλυσίδες εφοδιαστικής στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, που όχι μόνο θα μειώνουν τον όγκο μεταφορών στις πόλεις, αλλά και θα αντισταθμίζουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Τα εν λόγω σχέδια κινητικότητας θα πρέπει επομένως μεταξύ άλλων να προβλέπουν περαιτέρω υποδομές για πεζούς και ποδηλάτες και να επιφέρουν διπλασιασμό των χρηστών δημόσιων μέσων μεταφοράς. Ιδιαίτερα οι μεταφορές με λεωφορεία και τροχιόδρομους (τραμ) μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην αποδοτική συντροπικότητα στις αστικές, προαστιακές και περιφερειακές μεταφορές, εάν διατεθούν ή προσαρμοστούν καταλλήλως οι συναφείς υποδομές.

Επίσης, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η συνεκτικότητα μεταξύ των σχεδίων κινητικότητας των επιμέρους πόλεων και περιφερειών, ώστε να υπάρχει εναρμόνιση μεταξύ τους κυρίως στις γειτονικές πόλεις και περιφέρειες, ακόμη και εάν βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μέλη.

Στις πόλεις και στα περίχωρα των πόλεων είναι απαραίτητο ένα ασφαλές, ελκυστικό και αξιόπιστο σύστημα μεταφορών, με αμοιβαίο συντονισμό των τρόπων μεταφοράς που θα επιτρέπει πολυτροπικές διαδρομές. Επίσης, οι τιμές των εισιτηρίων, η διάθεση ηλεκτρονικών εισιτηρίων στο διαδίκτυο και τα δικαιώματα των επιβατών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο εν προκειμένω, καθώς επηρεάζουν την επιλογή τρόπου μεταφοράς.

6. Έρευνα και καινοτομία

Η έρευνα και καινοτομία στον τομέα των μεταφορών έχουν ιδιαίτερη σημασία, διότι τα συστήματα μεταφορών που προκύπτουν από αυτές όχι μόνο μειώνουν την περιβαλλοντική επιβάρυνση και αυξάνουν την ασφάλεια, αλλά παράλληλα μπορούν να διασφαλίσουν διαρκή κυκλοφοριακή ροή. Επίσης, προάγουν τη θέση της ΕΕ ως τόπου παραγωγής και έρευνας.

Για τον λόγο αυτό, ο εισηγητής ζητεί την κατάρτιση και την οικονομική στήριξη ενός προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης ειδικά για την κινητικότητα, ώστε να δημιουργηθούν ευφυή, διαλειτουργικά και διασυνδεδεμένα συστήματα μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς, όπως π.χ. τα SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet και IVS.